

marine marchande informations



Photo : Cdt. B. DERENNES

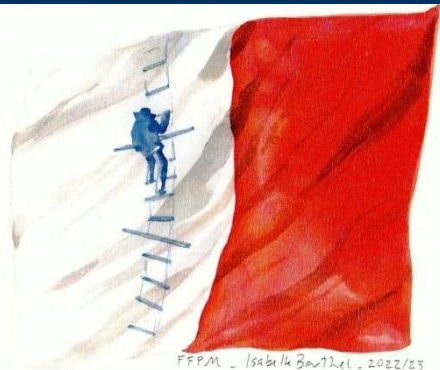
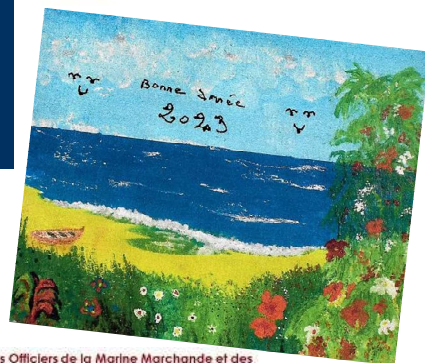
L'Association Française des Capitaines de Navires vous présente ses meilleurs vœux

Cdt. Pierre BLANCHARD
Président



N°241 bis Hiver 2023

 LA MAILLE



FFPM - Isabelle Barthel - 2022/23



Le Président Bastien Arcas et le Conseil d'Administration vous adressent leurs vœux maritimes les meilleurs pour l'année 2023

Associationhydros@gmail.com
<https://hydros-stumal.org/>



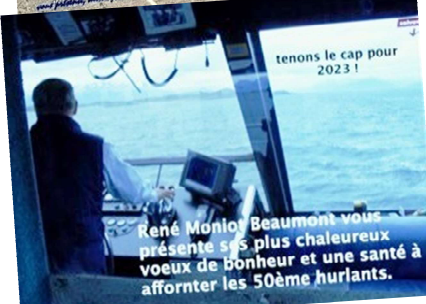
L'équipe du C.D.M. vous présente ses meilleurs vœux et vous souhaite une bonne traversée de 2023



J.P. Dubuc - A. Veyron la Croix - P. Poizat - J.Y. Nicolas - A. Smidt - L. Portier - G. Le Briquer / Danielle QUAIN



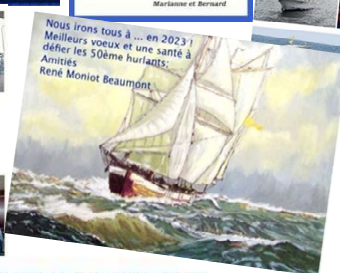
Les documentalistes de l'ENSM vous souhaitent une très belle année 2023



Bonne année 2023.
De la part d'André Wallyn



L'Association des Plaisanciers du Port de Saint Denis d'Oléron vous présente ses meilleurs vœux pour 2023



REVUE DE L'ASSOCIATION
DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE
ET DES DIPLÔMÉS DE L'ENSM



SUITE DU MMI N°241 AVEC LA FIN DES NOUVELLES DES RÉGIONS ET LES RUBRIQUES «LA MER ET LES MÉDIAS» ET «L'ŒIL AVISÉ DU RÉDACTEUR EN CHEF»

NOUVELLES DES RÉGIONS – NOUVELLE AQUITAINE

97^{ème} Congrès National des Pensionnés de la Marine Marchande à La Rochelle les 8 et 9 octobre 2022.

L'Assemblée générale s'est tenue le samedi 8 octobre à partir de 14h30, à l'Hôtel des Gens de mer.

Accueil par Éric Bourgain, le Président de l'association locale de Charente Maritime, organisateur du Congrès 2022 et Secrétaire fédéral sortant.

À retenir : Perte d'environ 1000 adhérents par année. Le nombre d'adhérents au niveau national serait tombé sous la barre des 10 000. Sur la base des données de l'Énim, fin 2021, il y aurait environ 108 200 pensionnés dont 7200 pensions d'invalidité pour 27 656 actifs (et 34 528 dans l'année !). 40 % de femmes et 60 % d'hommes.

Répartition des cotisants par secteur d'activité en 2021 : 12,8 % au commerce, 29,2 % en culture marine, 55,4 % à la pêche et 6,6 % pour la plaisance professionnelle.

Par ailleurs, en ce qui concerne la comptabilité, les comptes ont été certifiés par le commissaire aux comptes.

A noter aussi, à la demande du Président Alain Pocher, l'intervention du Secrétaire général d'HYDROS pour rendre compte des dernières nouvelles de l'ENSM après les rentrées sur les 4 sites et l'arrivée du nouveau Directeur général de l'ENSM, François Lambert.

Constitution du nouveau bureau fédéral :

Président fédéral : Alain Pocher, qui est aussi le Président de l'association du Finistère

Président d'Honneur : Jacques Schirmann, membre d'HYDROS

Vice-présidente : Anne-Marie Chagnoleau, de la Charente Maritime

Vice-président : Serge Cantaloube, Président de l'association du Morbihan

Vice-président : Émile Boutillier, Président de l'association de Boulogne-sur-Mer

Vice-président : Jean-Simon Heuzé, Président de l'association de Marseille Provence

Secrétaire fédérale : Suzanne Offret, du Finistère, Représentante des veuves

Trésorier fédéral, André Dassonville, de l'association Littoral Nord et aussi membre d'HYDROS

Trésorier adjoint : Gérard Prisé, Président de l'association Nord Bretagne

A l'issue de l'Assemblée générale, les présents se sont déplacés vers le monument aux morts du Square Valin situé Quai Valin, dédié « aux Soldats et Marins de la Charente inférieure morts pour la patrie », où ils ont retrouvé d'autres congressistes pour le dépôt des gerbes en mémoire des marins disparus.



De gauche à droite, Anne-Marie Chagnoleau, Éric Bourgain, Jean-François Fountaine, le maire de La Rochelle, Alain Pocher et Jacques Schirmann, devant le monument aux morts.



Discours du Président de la Fédération Alain Pocher.



Dépôt gerbe de l'ACPMM (Association Charentaise des Pensionnés de la Marine Marchande) par son Président, Éric Bourgain, et sa trésorière, Anne-Marie Chagnoleau.



Dépôt de gerbe par le Président, Alain Pocher.



Dépôt de gerbe par le Maire de La Rochelle.

A l'issue du dépôt des gerbes, la sonnerie aux morts a retenti puis l'hymne national.

Le monument aux morts avec les gerbes à son pied et à gauche, le Maire et le Président Pocher en discussion.

Retrouver la vidéo de la cérémonie et le discours du Président de la Fédération avec le lien :

<https://www.facebook.com/100083411527111/videos/505980957734431/>



RÉGIONS



Le phare d'alignement du quai Valin, encastré dans la façade d'une maison à mansardes. En 1852, on construit un alignement de deux phares, l'un est celui du quai Valin, l'autre est celui situé au pied de la tour Saint-Nicolas, derrière la maison des éclusiers, qu'on appelle aujourd'hui le phare du Gabut. Le phare du quai Valin est équipée d'un feu fixe blanc. Initialement de 18 m de haut, il est surélevé en 1855 pour éviter d'être confondu avec les lumières de la ville. En 1937, le feu devient un feu blanc à deux occultations toutes les six secondes et il est électrifié. Il est inscrit au titre des monuments historiques par arrêté du 15 avril 2011.

Vue du quai Valin le long du bassin des yachts, bien fréquenté sous le beau soleil de fin d'après-midi de ce chaud week-end d'octobre.



En fin d'après-midi, une messe solennelle était proposée à 18h30 à l'Église Saint-Sauveur, qui donne sur le vieux port, célébrée par l'évêque du lieu, Monseigneur Georges Colomb, avec la Mission de la Mer. Très belle cérémonie accompagnée par une remarquable chorale d'environ 25 personnes.



L'Église Saint-Sauveur de La Rochelle.

L'intérieur de l'Église Saint-Sauveur



Retrouvez la vidéo du début de la cérémonie avec le lien :

<https://www.facebook.com/entrenouscultures/videos/1163986270885033/>



La belle et nombreuse chorale.



Vue de la cérémonie depuis l'orgue. (Photo : ACPMM)



La belle gerbe en forme d'ancre de marine, offerte par la FNPMM.

Seconde Lecture par Éric Bourgain.



Lecture de l'Évangile par Mgr Colomb.

Intervention du Président de la Fédération, Alain Pocher.



Voici les intentions de la Prière universelle :

La mer est espace de Travail : *Seigneur, lieu de travail et de vie, la mer réunit les peuples de nationalités, cultures et religions diverses. Pour que ce carrefour des gens de mer soit un espace de solidarité, de tolérance et de respect de la dignité humaine, Seigneur, entends notre prière.*

La mer est Ressource : *Elle nourrit les hommes à travers les activités de transports de passagers, de marchandises, de la pêche, et donne à ceux qui en vivent les moyens d'existence. Pour que ceux qui sont en responsabilité continuent à être des gestionnaires éclairés et que cette ressource continue à être la nourriture que tu nous donnes, dans le respect de la création, Seigneur, entends notre prière.*

La mer est Don de Dieu : *L'environnement dans lequel nous naviguons est un bien qui nous a été confié pour le faire fructifier et le transmettre aux générations futures. Pour que la mer soit et reste un espace où s'épanouit ta création, Seigneur, entends notre prière.*

Aujourd'hui, dans cette église qui fut longtemps dédiée aux marins, nous sommes réunis pour une prière commune. Nous te confions Seigneur nos joies et nos peines, celles et ceux qui sont partis vers le rivage où tu les as accueillis, nos malades et ceux qui les accompagnent. Nous te confions aussi la communauté des gens de mer, qu'elle puisse continuer à vivre dans cet esprit de solidarité qui se manifeste encore aujourd'hui dans cette rencontre, Seigneur, entends notre prière.

La messe s'est conclue par le chant "Astre béni du marin" :

Astre béni du marin, Conduis ma barque au rivage ; Garde moi de tout naufrage, Blanche étoile du matin.

Lorsque les flots en courroux Viendront menacer ma tête, Calme, calme la tempête, Rends pour moi le ciel plus doux.

Combien d'écueils dangereux, Sur cette mer inconnue ! Découvre-les à ma vue, Phare toujours lumineux.

Procession de sortie. (Photo : ACPMM)

À la sortie, l'Évêque a tenu à saluer tous les participants.

La soirée était libre et donc chacun est ensuite parti de son côté pour se retrouver le dimanche matin à partir de 09h00, à l'Espace Encan, le long du Bassin des Chalutiers, entre l'aquarium et le Musée maritime, pour le Congrès proprement dit.

Avec l'arrivée des cars en provenance de Bretagne, nous nous sommes retrouvés à un peu plus de 300 personnes.

L'organisateur et Président de l'association locale (l'association Charentaise des Pensionnés de la Marine Marchande), Éric Bourgain, nous a dispensé son message d'accueil avant de laisser la parole à Alain Pocher, le Président de la Fédération, pour son discours d'ouverture.

Une minute de silence a été respectée pour nos collègues partis pour le grand voyage et les disparus en mer.

Au niveau des effectifs, la relève ne suit pas. Le recrutement de nouveaux adhérents est devenu très difficile.





*Message d'accueil
d'Éric Bourgain.*

*Discours d'ouverture du
Président de la Fédération,
Alain Pocher.*



- Puis Mme Suzanne Auffret, la représentante des veuves au plan national, a pris la parole. Elle a indiqué que le SSM, le Service Social Maritime, est là aussi pour aider les veuves. En particulier il aidera pour l'accès aux droits et aux aides.

- Elle a été suivie par Yves Bourdin qui a présenté les **Motions rédigées par la Commission des Affaires Sociales** qu'il préside. A quoi sert cette Commission ?

À réfléchir et rédiger les motions présentées au Bureau et au Conseil Fédéral et qui, après acceptation, seront soumises à l'Assemblée Générale lors des Congrès. Les motions représentent les demandes suggérées lors des réunions de sections ou d'assemblées générales des différentes associations, par les adhérents. Elles concernent en particulier, l'amélioration du fonctionnement de l'Enim et proposent des améliorations aux textes applicables (prestations extra légales en particulier). Une meilleure prise en compte du métier dangereux de marin (l'un des plus accidentogène) de certaines maladies professionnelles (de l'amiante entre autre qui est la grande préoccupation car cette maladie est à évolution lente). La prise en compte réelle de l'épouse qui, du fait de l'éloignement, a eu la charge complète et seule de la famille et n'a pu de ce fait développer sa propre carrière et s'assurer un véritable revenu l'âge venu. Les motions de ce Congrès 2022 peuvent être trouvées dans le bulletin de la Fédération, le "Demi-Soldier", de décembre 2022 (N° 306), ou avec le lien : <https://www.fnpm.fr/la-commission-des-affaires-sociales/>.



*Intervention d'Yves
Bourdin.*

- Puis le Président Pocher a repris la parole. Il a fait passer un message de l'Enim : «Bien dans ma tête», «Bien dans mon corps», «Bien avec les autres», «Bien chez soi», «Bien avec son équilibre», «Bien avec sa caisse de retraite». Il a indiqué que des ateliers étaient organisés par l'Enim.

Infos sur : <https://www.pourbienvieillir.fr/> et <https://www.enim.eu/l'action-sur-bien-vieillir>.

Après une courte pause, la seconde partie du Congrès a démarré avec la présence des "officiels".

De gauche à droite, Rémi Pain, Ronan Le Saout, Mickaël Vallet, Éric Bourgain, Alain Pocher (debout), Christophe Manson, Jacques Schirmann, Yves Bourdin et Alain Herzog.



- Le Président Pocher a repris la parole. Il a parlé du CSGM, le Conseil supérieur des gens de mer qui a été créé par fusion du Conseil supérieur de la prévention des risques professionnels et du bien-être des gens de mer et du Conseil supérieur de l'Établissement national des invalides de la marine (Enim). On rappelle que Jean-François Jouffray en est le Président. Le Conseil supérieur de l'Enim avait été créé par le décret n°53-953 du 30 septembre 1953.

Les marins français bénéficient d'un régime de sécurité sociale qui peut être considéré comme l'ancêtre de tous les autres régimes. Sa création remonte à Colbert, sous le règne de Louis XIV quand la nécessité de doter les gens de mer d'un statut social est apparue. Sa structure actuelle est l'aboutissement d'une longue évolution.

L'Enim est placé sous la triple tutelle des ministres chargés de la mer, de la sécurité sociale et du budget, un peu comme une personne en perte d'autonomie...

- Puis le Président laisse la parole au Directeur par intérim de l'Enim, **Ronan Le Saout**. À la date du Congrès, l'Enim était dans l'attente de la nomination d'un nouveau directeur après la fin de mandat de Mme Malika Anger. Depuis on a appris que Laurent Gallet avait été nommé pour prendre ses fonctions à la mi-novembre 2022.

Il a indiqué que 420 millions d'euros de prestations de santé avaient été remboursées dont plus de 56 millions au titre des prestations ATMP (accidents du travail et maladies professionnelles).

Un peu moins de 9000 cotisants.

Voir le site de l'Enim pour tous les détails : <https://www.rapport-activite-2021-enim.eu/chiffres-cles/>

La réforme du système des déclarations sociales a été mise en place. 90 % des marins ont fait l'objet de déclarations.

La COG 3, 3^{ème} Convention d'Objectifs et de Gestion, entre l'État et l'Enim, a été signée le 8 février 2022 en autres par

la ministre de la Mer, Annick Girardin et le secrétaire d'État auprès de la ministre du Travail, de l'emploi et de l'insertion, chargé des retraites et de la santé au travail, Laurent Pietraszewski.

Le souhait de l'Énim : Un service public simple, proche et attentionné, connecté et personnalisé. Il est prévu le développement d'actions dans le cadre des risques ATMP. Enfin, une évolution statutaire va être mise en place avec un CA modifié de 21 membres dont 3 représentants des Pensionnés, des représentants des marins salariés et des armateurs.

- Puis **Alain Herzog**, Responsable du **département Relation Clients de l'Énim** a pris la parole.

Il a commencé par une présentation "orale", puisque le système de projection sur écran n'était pas disponible, de l'**Espace personnel**, pour communiquer au mieux avec les usa-

gers. <https://secureportail.enim.eu/>. <https://www.enim.eu/lenim/lespace-personnel-enim-votre-meilleur-allie-pour-realiser-toutes-vos-demarches-en-ligne>

100 000 appels par an et 70 000 mails. Le développement du volet numérique est en cours. Mais l'Énim conserve un accueil physique et téléphonique et bientôt en visio. Les relevés de carrière sont disponibles sur le site.

53 000 espaces personnels ouverts sur 140 000 potentiels.

Une appli web est ouverte pour les retraites : <https://www.enim.eu/actualites/votre-compte-retraite-sur-mobile>

- Après sa présentation, Mr Herzog a laissé la place à **Rémi Pain**, le **Directeur du Service Social Maritime**. Les pensionnés représentent 29 % des actions du SSM. En 2021, 8530 bénéficiaires accompagnés dont 58 % de marins actifs, 13 % de futurs marins et donc 29 % de pensionnés.

Le SSM, c'est 34 postes sur les façades maritimes de l'hexagone et des Dom, ainsi que 150 lieux de permanence. Le réseau de proximité humain est conservé.

Pour les jeunes, le SSM intervient pour apporter un appui et un conseil au niveau des demandes de bourses d'études.

1 % des interventions concerne la plaisance professionnelle.

2021, année noire sur les accidents de mer.

2485 pensionnés accompagnés tous les ans dont 39 % de femmes alors que sur les actifs, elles représentent 15 %.

Pour les pensionnés accompagnés, la moyenne d'âge est de 75 ans. 885 veuves sont accompagnées.

Il y a une augmentation du nombre de gens qui veulent faire valoir leurs droits à la retraite en avance (à partir de 15 ans) : Passé de 100 à 400 puis 1000 demandes d'informations.

Les travailleurs sociaux sont formés sur les spécificités de l'Énim.

Ne pas hésiter à consulter le SSM. <https://www.ssm-mer.fr/>, info@ssm-mer.fr et 02 40 71 01 50.

- Puis le **Sénateur de Charente maritime, Mickaël Vallet**, (Membre de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées), a pris la parole. Il a cassé un peu de sucre sur le dos de Bercy : «*Les ministres passent mais les hauts-fonctionnaires restent*».

- Ensuite, il a fallu écouter une seconde fois les motions proposées par la Commission des Affaires Sociales de la FNPM, soi-disant pour ceux qui n'étaient pas là la première fois ! Ce fut un peu long et pénible pour la majorité des présents qui étaient déjà là à la première diffusion et qui l'ont fait savoir dans un brouhaha non dissimulé.

- Enfin, **Christophe Manson**, Délégué Mer et Littoral de la Direction Départementale des Territoires de la Mer est venu lire le discours du Secrétaire d'État chargé de la Mer, Hervé Berville.

« Hervé Berville, Secrétaire d'État chargé de la Mer, aurait souhaité être présent aujourd'hui, mais un autre engagement auquel il ne pouvait se dérober, l'en empêche. Aussi, m'a-t-il demandé d'être son interprète auprès de vous, et vous dire ses regrets de ne pouvoir être présent aujourd'hui à vos côtés. Il m'a également demandé de vous lire le message suivant qu'il a rédigé à votre intention » :

« Monsieur le Président de la Fédération Nationale, Monsieur le Directeur adjoint de l'Énim, Mesdames et Messieurs les Directeurs, Mesdames et Messieurs,

Le congrès annuel de votre fédération se tient cette année à La Rochelle, ville dont l'identité maritime, pluriséculaire, est très forte. L'agglomération rochelaise et son littoral offrent d'immenses possibilités de mieux en mieux exploitées, dans une perspective durable en matière de commerce, de pêche, de ma-reyage, de plaisance et d'énergie renouvelable.

Je suis d'autant plus sensible au choix de ce lieu pour la reprise de vos congrès "en présentiel" qu'il s'agit de l'agglomération dans laquelle se situe le siège de l'Énim, à Périgny.

Je tiens tout particulièrement à féliciter Monsieur Alain Pocher, votre nouveau Président, et le remercie d'être le relais de vos préoccupations et interrogations. Je tiens également à remercier vivement son prédécesseur, Monsieur Jacques Schirmann, pour son dynamisme constant et l'enthousiasme avec lequel il a participé au monde as-

sociatif de la mer durant de nombreuses années.

Je sais que vous êtes toujours très nombreux à votre assemblée annuelle pour vous associer à l'avenir du secteur maritime français et je sais que la défense des marins pensionnés et des veuves de marins vous est chère.

Monsieur le Président, mesdames et messieurs, je vous renouvelle mon soutien et apprécie la qualité de vos travaux.

Je tenais, à l'occasion de ce congrès annuel, à rappeler les axes de travail importants de l'Énim et à vous présenter les grandes lignes de la feuille de route de mon action.

1- En ce qui concerne l'Énim :

Tout d'abord, je tiens à souligner l'action de l'Établissement qui assure avec professionnalisme le développement de la compétence et la continuité du service tant vers les marins qu'à l'adresse des pensionnés. Ce qui a pu être particulièrement constaté pendant la période de pandémie du Covid pendant laquelle, l'Énim a su maintenir le lien et son service avec ses affiliés. Je remercie vive-



Intervention de
Ronan Le Saout.



Intervention de
Rémi Pain.

ment les personnels de l'Énim et leur direction. Je tiens à saluer ici l'action de Madame Anger, directrice de l'Énim qui vient de quitter son poste à la fin du mois de septembre.

Comme vous le savez, la gouvernance de l'Énim va être prochainement remaniée pour introduire au sein de son conseil d'administration des représentants des armateurs, des représentants des marins salariés et des représentants des pensionnés du régime, comme vous l'avez souhaité. Les partenaires sociaux ont été consultés sur cette réforme, en vue d'une mise en œuvre prochaine.

S'agissant de la réforme des retraites, comme vous le savez, les travaux vont reprendre. Ils sont menés sous l'égide du ministère du travail, du plein emploi et de l'insertion, chargé de la réforme des retraites, avec les administrations concernées. Les représentants du monde maritime seront bien entendu associés à ces travaux. Il est encore trop tôt pour évoquer ici les grandes lignes du projet en la matière puisque les concertations au niveau national viennent de démarrer.

Sachez, qu'en tant que secrétaire d'État chargé de la mer, je resterai très vigilant sur la pérennité du régime de protection sociale des marins et à la prise en compte des spécificités du monde maritime, dès lors qu'elles sont justifiables de façon tangible et qu'elles ne remettent pas en cause les principes généraux qui guideront la réforme à venir. Je veillerai également au maintien de la place de l'Énim au sein de cette future réforme.

La déclaration sociale nominative (DSN) est désormais pleinement applicable au secteur maritime. Aujourd'hui, près de 100 % des employeurs de marins en métropole déclarent via la DSN. Cette réforme constitue un atout de modernisation en matière de déclarations sociales, tant pour les employeurs en sécurisant et fiabilisant l'ensemble de leurs obligations sociales, que pour les salariés en sécurisant l'ensemble de leurs droits sociaux. Mais il est vrai que sa mise en œuvre dans le secteur maritime n'a pas été toujours simple. Je souhaite donc qu'une mission commune d'inspection soit lancée en vue de proposer toute solution permettant de résoudre les difficultés générées par la mise en œuvre de la déclaration sociale nominative dans le secteur maritime.

Je tenais aussi à rappeler l'action de l'État afin d'atténuer l'impact de la crise économique au cours de la période Covid pour le secteur maritime. Les pouvoirs publics ont encouragé le recours massif à l'activité partielle dans les secteurs les plus sévèrement touchés, dont le secteur maritime.

Pour ce qui concerne le régime spécial des marins, et conformément aux dispositions de la loi de financement de la sécurité sociale 2021, les périodes d'activité partielle entrent désormais dans le décompte des trimestres pris en considération pour le calcul des droits à la retraite, comme pour tous les autres assurés concernés par ce dispositif.

Pour autant, les périodes de perception de l'indemnité d'activité partielle des marins, ne donnaient pas lieu à versement de cotisations (hors CSG et CRDS) et ne pouvaient donc être prises en compte dans le calcul du montant de la pension. Cette situation était problématique au regard de l'objectif d'encourager le recours au dispositif d'activité partielle, notamment de longue durée, et de sécuriser les droits sociaux des assurés qui en bénéficient. Il a été décidé, et cela est une réelle avancée pour le régime des marins, que les périodes d'activité partielle fassent l'objet de cotisations, ce qui a permis de prendre également en compte des périodes d'activité partielle - qui

seront donc cotisées - dans celles identifiées pour le sur-classement décennal des marins, dont vous connaissez la forte incidence sur le montant de la pension liquidée.

Je souhaite maintenant en venir à un sujet qui concerne l'ensemble du secteur maritime, à savoir la prégnance très forte des accidents de travail maritime qui montre le caractère déterminant du facteur humain dans leur survenue. **La sécurité maritime passe avant tout par la prévention** ; le travail mené depuis des années par l'Institut maritime de prévention (IMP), tant pour la navigation que pour le travail à bord, en est le parfait exemple. Suite au Rapport Laffon sur l'introduction d'une logique de branche "accidents du travail-maladies professionnelles" des marins remis en octobre 2021, il a été acté le principe d'une réforme de la gouvernance de l'Énim pour en faire le pilote de la politique de prévention des accidents du travail et maladies professionnelles et mieux associer les organisations professionnelles et les représentants des pensionnés au sein du conseil d'administration de l'établissement, comme je l'ai indiqué plus haut.

Par ailleurs, vont se poursuivre les travaux inter-administrations sur la montée en charge d'une responsabilisation tant financière que "sociale" des entreprises du secteur notamment via l'instauration plus systématique de plans de formation à la prévention par les entreprises.

Enfin, la troisième convention d'objectifs et de gestion (COG) 2022-2026 signée en février dernier entre l'État et l'Énim vise notamment à consolider la qualité de service pour un service public proche et attentionné particulièrement à l'égard des pensionnés. Il s'agit pour l'Énim de favoriser l'accès aux droits et de développer l'accompagnement des marins à des moments sensibles de leurs parcours de vie comme le passage à la retraite par exemple. L'Énim renforcera sa politique en matière de prévention Santé et du "bien vieillir".

2- S'agissant, de manière plus large, de la politique du Gouvernement :

En tant que secrétaire d'État chargé de la mer, j'ai une responsabilité transversale au sein du Gouvernement avec une feuille de route claire que la Première Ministre m'a fixée, fondée sur la protection renforcée de la biodiversité marine, la défense des gens de mer et la modernisation de la filière maritime française. La mer reste un élément essentiel de notre souveraineté au cœur des défis environnementaux que nous devons collectivement relever.

Je souhaite tout particulièrement aujourd'hui revenir sur la défense des gens de mer à laquelle je vous sais très attachés, tout comme moi. Dans le cadre de la défense des gens de mer, mon action passe par 3 axes :

1) Le 1^{er} axe est le soutien au dynamisme de l'économie bleue avec l'accompagnement très immédiat des gens de mer face à la situation économique actuelle. Il nous faut notamment accompagner la structuration de la filière pêche via un contrat stratégique de filière visant à garantir une responsabilisation du secteur et la modernisation de nos flottes afin d'inciter l'installation de jeunes pêcheurs. Cette perspective s'inscrit également pleinement, au-delà de la pêche, dans la démarche "France Mer 2030" qui a vocation à accélérer la dynamique d'innovation dans le secteur maritime pour décarboner les navires de transport, de croisière et de pêche ainsi que les ports.

2) Le 2^{ème} axe consiste en le renforcement de l'attractivité

té des métiers de la mer : cela passe bien entendu par des actions de communication ciblées tout particulièrement sur le jeune public qui est en recherche de voies professionnelles enrichissantes et avec de très bons taux d'insertion dans le monde du travail. Nos formations maritimes offrent de telles perspectives ; il faut que nos jeunes les saisissent, encore faut-il qu'ils connaissent la richesse de nos métiers. À ce propos, je suis très attentif à la visibilité de nos lycées professionnels maritimes (LPM) répartis sur le littoral hexagonal qui doivent gagner en notoriété afin que le nombre d'élèves formés soit beaucoup plus conséquent.

La palette des formations proposées s'enrichit cette année d'une nouvelle discipline puisque depuis la rentrée scolaire de septembre 2022, nous avons ouvert un nouveau BTS "Mécatronique navale" dans les LPM de Nantes et Paimpol.

Mes priorités pour nos lycées consistent à :

- mieux communiquer sur les débouchés de nos filières. Des outils sont déjà à disposition comme l'instauration des "marées découvertes", la création d'un brevet d'initiation à la mer -BIMER-, les "Cordées de la réussite" pour favoriser le passage des collégiens vers le Lycée ;
- adapter nos formations aux nouveaux métiers émergents (notamment les énergies renouvelables) ;
- renforcer la coopération entre les LPM, mais aussi entre

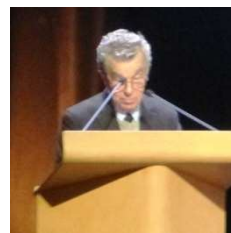
« Ainsi s'achève le message que le Secrétaire d'État chargé de la Mer m'a chargé de vous délivrer. »

Enfin, pour terminer, le Président Pocher a repris la parole. Il a annoncé que le prochain Congrès, celui du centenaire de la Fédération, se tiendrait à Quimper en 2023, le 24 septembre. Ce sera néanmoins le 98^{ème} Congrès parce qu'en 2020 et 2021, la Covid n'a pas permis l'organisation des congrès. Il a ensuite donné la parole au Président d'Honneur, notre collègue Jacques Schirmann, le précédent Président de la Fédération durant 28 années.

Vous pouvez retrouver ce discours avec le lien suivant :

<https://hydros-alumni.org/article/intervention-du-president-d-honneur-de-la-fnpmm-a-l-issue-de-son-congres-2022-a-la-rochelle/15/12/2022/1073>

Intervention de
Jacques Schirmann.



Le repas de clôture, pris sur place, a commencé par un apéritif en chansons et danses avec un groupe de musiciens et chanteurs de l'AMMLR, l'Association des amis du Musée maritime de La Rochelle. Puis le déjeuner a été servi avec au menu : Tiramisu du potager, crémeux de chèvre, tagliatelles de légumes, en entrée ; Dos de cabillaud à la charentaise, riz basmati crémeux et tomates grappes confites pour le plat principal ; Chèvre du Poitou et St-Nectaire fermier, salade à l'huile de noix ; et pour le dessert, Délice aux fruits rouges et son macaron, le tout arrosé de Sauvignon et Bordeaux, Évian et Badoit.



Les chanteurs de l'AMMLR avec leurs foulards de couleur.



Le repas de clôture.



La table des Présidents



Après le repas, certains sont allés danser.

Distraction pendant le repas :
le passage d'un voilier avec des
touristes pour une sortie en mer.



Un grand merci aux organisateurs et en particulier à Éric Bourgain, le Président de l'association Charentaise des Pensionnés de la Marine Marchande, pour le parfait déroulement de ce rassemblement sous un beau et chaud soleil de début d'automne. Il faisait encore 25° à 18h00 dimanche.

Terminons par un appel à nos camarades retraités de la Marine marchande qui ne sont pas encore membres d'une des associations locales de Pensionnés, pour qu'ils rejoignent la FNPMM, en espérant les retrouver nombreux le 24 septembre 2023 à Quimper pour le centenaire.

<https://www.fnpm.fr/>

Compte-rendu d'Yves-Noël Massac
Secrétaire général d'HYDROS

Membre de la FNPMM / Association Parisienne des Pensionnés de la Marine Marchande
Les photos sont de l'auteur sauf mentions contraires

PONANT PRÉSENTE "BLUE HORIZON"

Dans un post sur linkedin fin septembre 2022, le Président de Ponant, Hervé Gastinel, a présenté **"Blue Horizon"**, sa feuille de route pour aller plus loin dans la création d'un nouveau modèle de tourisme et un futur plus responsable. Voir :

https://www.tourmag.com/PONANT-presente-Blue-Horizon-sa-feuille-de-route-pour-un-futur-plus-responsable_a115390.html



ESCALES DES MAXI YACHTS EN MÉDITERRANÉE

Le nombre de maxi yachts d'une longueur supérieure à 30 mètres et en moyenne supérieure à 45, qui ont navigué cette saison dans les eaux de la Méditerranée en escalant au moins 24 h au même endroit, est passé à 2438. Si l'on considère également les bateaux qui ont escalé entre 6 et 12 heures, le nombre total augmente encore plus.

La majorité d'entre eux ont choisi l'Italie, ses ports et ses baies, pour passer leur première saison post-Covid. La France suit de près dans le classement des destinations les plus recherchées, avec 1050 yachts de très grand luxe, la plupart concentrés sur la Côte d'Azur, plus 500 autres dans la Principauté de Monaco.

Selon les données recueillies par le bureau d'étude du Groupe Acquera à Venise, qui rationalise et répertorie les informations sur le marché au sein de la première plateforme web pour les grands bateaux de plaisance, la Ligurie (692 bateaux), la Campanie (623) et la Sardaigne (621) se disputent le sceptre de régions italiennes préférées pour le tourisme maritime de luxe. La Toscane et la Sicile ont suivi.

En Méditerranée, on constate également la croissance, derrière l'Italie et la France, d'un troisième pôle d'attraction, représenté par les îles grecques. (Source : The Medi Telegraph)

DES CENTAINES DE MILLIERS DE MARINS DEVRONT

ÊTRE FORMÉS POUR ÊTRE EN MESURE DE MANIPULER LES NOUVEAUX CARBURANTS.

Des centaines de milliers de marins auront besoin d'un nouveau type de formation d'ici 2050 pour pouvoir manipuler des carburants tels que l'ammoniac, l'hydrogène ou le méthanol, et un nombre important d'entre eux d'ici 2030, selon les premières conclusions d'une vaste étude commandée par la Chambre internationale de la marine marchande (ICS).

L'étude tentera de quantifier l'ampleur du défi que représentent la mise à niveau et le recyclage de la main-d'œuvre maritime existante pour qu'elle puisse utiliser les nouveaux carburants, et donnera un aperçu de ce que cela impliquera en termes de compétences, de formation et de sécurité.

L'étude est réalisée par la société de classification DNV au nom d'un groupe de travail sur la transition équitable lancé par l'ICS lors de la COP26 à Glasgow en 2021. Ce groupe de travail est composé de l'ICS, de l'ITF et des principales agences des Nations unies, dont l'OMI et l'OIT. Le groupe étudie les moyens d'aider les gens de mer à passer d'une carrière à forte intensité de carbone à une carrière à faible intensité de carbone.

«Pour que le secteur mondial du transport maritime opère une transition vers un avenir sans carbone, il ne suffirait pas de parler de recherche et de développement, de construire des navires à émissions nulles et d'investir dans les infrastructures portuaires : nous devons également nous tourner vers les personnes. Assurer une transition centrée sur les personnes signifie garantir la santé et la sécurité de la main-d'œuvre maritime, car il existe un certain nombre de défis en matière de sécurité liés aux carburants alternatifs, notamment l'hydrogène et l'ammoniac. Il convient d'en tenir dûment compte et d'élaborer des directives de sécurité parallèlement aux nouvelles technologies», a déclaré Guy Platten, secrétaire général de l'ICS, lors du Forum de l'innovation OMI-PNUE-Norvège qui s'est tenu les 28 et 29 septembre au siège de l'OMI, à Londres. Voir :

www.imo.org/fr/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/IMO-UNEP-Norway-Innovation-Forum-2022.aspx

M. Platten insiste sur la nécessité de créer de nouveaux programmes, normes et cours de formation pour que les marins puissent manipuler des carburants à faible teneur en carbone et entretenir des navires à émission zéro en toute sécurité.

Les technologies et l'ensemble des compétences d'hier dans l'industrie maritime devront faire l'objet d'une mise à niveau massive si le secteur veut progresser dans la transition énergétique et la décarbonation de l'économie mondiale.

Le passage à des sources d'énergie plus vertes qui seront probablement plus complexes à gérer, comme ce serait le cas de l'hydrogène et de l'ammoniac, ainsi qu'une plus grande évolution vers des opérations numérisées, nécessiteront des investissements massifs dans la formation et l'éducation pour acquérir un nouvel ensemble de compétences liées aux questions de décarbonation.

Cela dit, l'impact du processus sur l'élément humain a trop souvent été négligé, et les récents développements dans le secteur du transport maritime, associés à l'impact de la pandémie sur les marins, ont eu un impact négatif sur l'attractivité globale de la branche.

Assurer une transition centrée sur l'homme vers un transport maritime à faible émission de carbone : Où allons-nous maintenant ?

Les chiffres préliminaires de l'étude mettent en évidence un autre défi : les gens de mer sont déjà confrontés à plusieurs contraintes en matière de formation, a souligné M. Platten. De plus, il y a un manque de formateurs qualifiés, un manque d'investissement dans la technologie au sein des institutions de formation, et un manque de centres et d'installations. Tous ces problèmes risquent de s'aggraver à mesure que les besoins de formation augmentent, a-t-il ajouté.

La question se pose également de savoir qui formera ces formateurs afin de transmettre les connaissances nécessaires aux prochaines générations de la main-d'œuvre maritime, car les personnes possédant ce type de connaissances seront probablement très demandées dans les entreprises également. C'est pourquoi l'assistance technique de l'OMI et l'aide financière de ses partenaires fondateurs seront cruciales à cet égard, notamment pour les pays en développement.

«De manière critique, le manque de clarté sur les trajectoires de décarbonation rend difficile l'investissement dans la formation. Pour assurer une transition juste, centrée sur les personnes, vers la décarbonation, il ne faut pas laisser les questions relatives à la formation et aux compétences jusqu'à ce qu'il soit trop tard. Les gens ne peuvent pas être une réflexion après coup».

M. Platten a indiqué que l'ICS était en train d'élaborer des actions et des recommandations clés pour rendre la transition possible pour la main-d'œuvre maritime, qui devraient être lancées en novembre lors de la COP27 en Égypte.

Confiance rompue

La modernisation du secteur du transport maritime, stimulée par les tendances à la numérisation et à la décarbonation, a suscité un intérêt accru pour la branche. Toutefois, la pandémie a eu un impact négatif massif sur les progrès réalisés par le secteur pour améliorer son image en tant que choix de carrière attrayant.

Plus précisément, le nombre de jeunes hommes et femmes intéressés par une carrière en mer a considérablement diminué, comme l'explique Despina Panayiotou Theodosiou, présidente de WISTA International.

Le secteur a connu une crise massive des relèves d'équipage pendant les confinements du Covid 19, empêchant plus de 300 000 marins de débarquer de leurs navires à un moment donné. Les périodes prolongées en mer, la fatigue et l'absence ou le manque d'interactions sociales, même en ligne, ont eu un impact majeur sur la santé mentale des travailleurs.

La crise a été attribuée aux actions gouvernementales, ou plutôt à l'inaction, pour maintenir la chaîne d'approvisionnement en mouvement et désigner les gens de mer comme des travailleurs clés.

Le résultat d'une telle approche a été une diminution de l'intérêt des nouveaux talents à entrer dans le secteur, ce à quoi il faudra remédier étant donné les estimations selon lesquelles il manquera 90 000 officiers dans le secteur d'ici 2026.

«Les gouvernements ont un rôle à jouer dans ce domaine et doivent rétablir la relation avec les marins, car la confiance a été rompue au cours des deux dernières années», a déclaré M. Platten.

«Il y a un impératif financier à faire cela, qui est de maintenir les chaînes d'approvisionnement».

(Source : Offshore Energy)

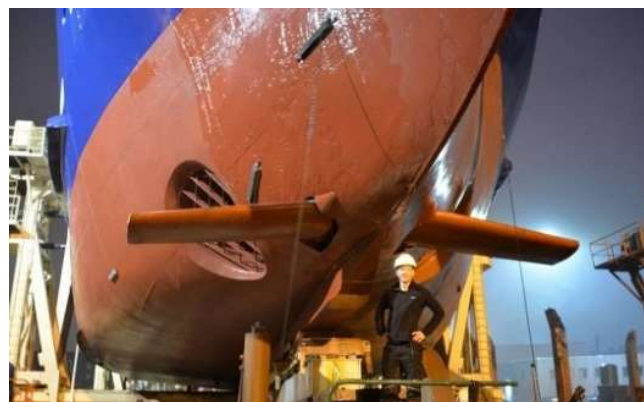
MARSEILLE-FOS: LA VOIE D'EAU CONTINUE DE GAGNER DU TERRAIN AU DÉTRIMENT DE LA ROUTE

En termes de pré et post-acheminements, si la route détiendrait encore près de 80 % des échanges conteneurisés au port de Marseille-Fos, le fluvial continue de grignoter des parts de marché. Les mesures incitatives des institutions et la stratégie mise en place par les transporteurs maritimes et fluviaux permettent à la voie d'eau de voir sa part gagner du terrain. (Source : L'Antenne)

WAVEFOIL, LE FOIL D'ÉTRAVE

Un foil d'étrave rétractable pour transformer l'énergie des vagues en puissance propulsive. La société norvégienne **Wavefoil** a exhumé ce vieux principe, la portance plus importante que la traînée, pour en faire un produit qu'elle a déjà installé sur plusieurs navires. «Cela fait effectivement très longtemps que l'on sait que cela peut fonctionner. Alors il y a quelques années, nous avons embauché un doctorant qui a étudié la possibilité de transformer ce concept en produit industriel. Les premiers tests, il les a fait dans sa baignoire et puis rapidement, il a pu éprouver le concept dans un bassin d'essai à Trondheim en 2018 puis grandeur nature sur le ferry Teistin, aux îles Féroé», a raconté la présidente de Wavefoil à Mer et Marine.

Le système permet effectivement d'offrir un auxiliaire de propulsion mais il stabilise également le navire en amortissant les mouvements, ce qui offre à la fois davantage de confort de navigation et un régime moteur plus régulier.



(Photo : Wavefoil)

Vidéo de démonstration :

<https://www.youtube.com/watch?v=1izVhgBOWHY&t=4s>
4 petits bateaux rapides ont déjà été équipés. Pour cette taille de bateaux, entre 20 et 40 m, les propriétaires recherchent souvent davantage la stabilité que la réduction de consommation. Pour le segment au-dessus, entre 55 et 100 m, c'est aussi l'économie de carburant qui

est recherchée. Ainsi, 2 chalutiers norvégiens ont déjà été équipés et constatent une baisse de consommation entre 5 et 15 %.

Pour les tailles comprises entre 90 et 200 m, Wavefoil a déjà effectué des simulations et calculs pour différents types de bateaux, navires de servitude, chimiquiers ou encore navires d'exploration. Un premier prototype de foil de grande taille destiné à ce segment est en construction.

«Nous ne pourrions pas travailler sur les segments des navires supérieures à 200 m, car les bateaux sont alors plus longs que la vague elle-même et le système ne fonctionne plus. Mais nous avons de très bonnes perspectives dans de nombreux autres segments de la pêche et de la marine de servitude notamment» a indiqué l'entreprise. (Source : Mer et Marine)

LES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE À NOUVEAU AUTORISÉS EN NOUVELLE-CALÉDONIE

Pour la première fois depuis deux ans et demi, un navire de croisière a fait escale le 4 octobre 2022 en Nouvelle-Calédonie, mais plusieurs localités ont toutefois refusé d'accueillir à nouveau ce type de tourisme, très développé dans l'archipel jusqu'à la crise sanitaire du Covid.

La rouverture des frontières maritimes au tourisme avait été annoncée par le gouvernement calédonien le 28 septembre. Cette reprise a été marquée par une cérémonie coutumière.

Un temps envisagé, la réouverture de l'escale de Lifou, la plus importante des îles Loyauté, ne devait pas se faire avant, au mieux, le mois de novembre, à la demande des autorités coutumières. Quand à l'île des Pins, elle n'accueillera pas de paquebot avant 2023 et dans des proportions beaucoup moins importantes qu'avant la crise sanitaire, où 150 000 à 200 000 croisiéristes débarquaient chaque année sur cette île de 1 500 habitants.

«Il faudra résoudre la difficile équation entre protection de l'environnement et développement au profit de nos populations», a souligné un responsable coutumier lors de la cérémonie d'accueil du navire de croisière.

(Sources : AFP, Marine & Océans)

LES TROIS YACHTS LES PLUS GRANDS ET LES PLUS LUXUEUX DU MONDE

Les milliardaires ne connaissent pas la crise, à en juger par le succès du Monaco Yacht Show, qui se tenait du 28 septembre au 1^{er} octobre 2022 dans la principauté. Le marché des navires de luxe ne s'est jamais aussi bien porté. L'occasion de se pencher sur les trois plus grands yachts actuellement en service dans le monde.

Le magazine Boat International indique que 1 024 super-yachts étaient en construction ou en commande en 2022, soit une augmentation de 24 % par rapport à l'année précédente.

Voici le top 3 des yachts privés actuellement en service dans le monde.



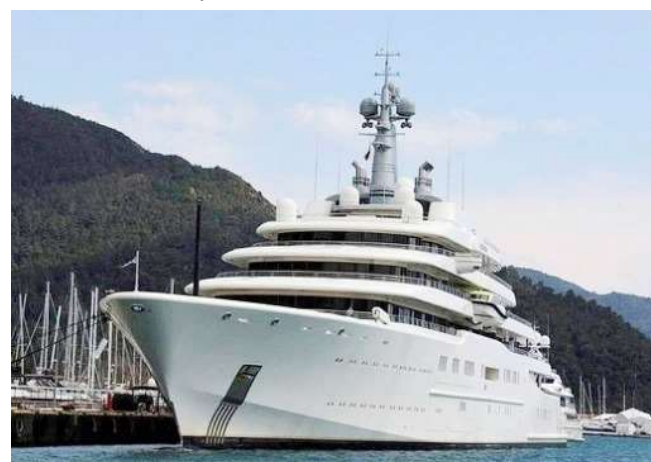
Plus grand yacht du monde, l'**Azzam** est aussi le plus rapide. (Photo : Vittorio Dell'Aquila / Creative Commons via Flickr / CC BY-NC-ND 2.0)

180 m de long et 20,80 m de large, l'**Azzam** figure en tête des plus longs yachts à usage privé du monde. Il appartient à la famille du cheikh Khalifa ben Zayed Al Nahyane, ex-président des Émirats arabes unis et émir d'Abou Dabi, décédé en mai 2022. Sorti du chantier allemand Lürssen Yacht DR, à Brême, en avril 2013, ce somptueux navire aura coûté plus de 500 millions d'euros. C'est aussi le yacht le plus rapide du monde : il a dépassé les 31 nœuds lors de ses essais. On sait seulement qu'il dispose de 6 ponts, d'un salon principal de 250 m² et d'un héliport.



Le **Fulk Al Salamah** est notamment utilisé par la famille royale du sultanat d'Oman à des fins diplomatiques. (Photo : Rennboot / Creativecommons via Wikipediacommon)

Ce super-yacht, qui mesure 164 m de long et 24 m de large, a tout l'air d'un navire de croisière, mais il est bel et bien privé. Sorti du chantier naval Mariotti à Gênes en mai 2016, le **Fulk Al Salamah** appartient à la maison royale du sultanat d'Oman. D'après le site *Superyacht Fan*, il pourrait accueillir 40 invités, servis par un équipage de 100 personnes et pourrait atteindre une vitesse maximale de 16 nœuds. Pour en savoir plus, il vous suffit de vous faire inviter par le sultan !



L'**Eclipse** appartient au milliardaire russe Roman Abramovitch. (Photo : YORUK ISIK / archives Reuters)

L'**Eclipse** appartient à l'oligarque russe Roman Abramovitch, qui a déboursé la bagatelle d'un milliard et demi pour se l'offrir. Un propriétaire plutôt précautionneux : son bateau serait équipé d'un système de défense antimissile, de vitres pare-balles dans les cabines et d'une protection laser pour tirer des éclairs de lumière vers les appareils des paparazzis. Selon *Le Figaro*, il disposerait même d'un sous-marin capable de plonger jusqu'à 50 m de profondeur. Sans oublier toute la panoplie de base pour égayer de ses hôtes : 2 piscines, une boîte de nuit, un cinéma, des jacuzzis avec sauna et hammam... Un équipage de 70 personnes est nécessaire pour faire tourner ce palace de 162,50 m de long sorti du chantier Blohm & Voss de Hambourg en 2009. (Source : Ouest-France)

LA PLUS GRANDE TURBOSOUFFLANTE DU MONDE

MHI-MME, Mitsubishi Heavy Industries Marine Machinery & Equipment Co., Ltd. a confirmé, en juillet 2022, l'achèvement de l'essai en atelier d'un moteur principal équipé de son turbocompresseur MET90MB, le plus grand turbocompresseur du monde, qui a atteint ses performances espérées.

Le MET90MB qui a subi l'essai en atelier était la première unité, qui a été livrée en janvier 2022. 22 MET90MB ont été commandés pour être installés sur les moteurs principaux de 22 porte-conteneurs de 15 000 EVP, dont 10 porte-conteneurs de la même série. La turbocompression séquentielle (1), qui combine l'utilisation de 2 turbocompresseurs installés (une unité MET90MB et une unité MET60MB dans ce cas), a été adoptée pour le moteur principal (MAN ES/8G95ME C10.5 EGRBP) utilisé dans cet essai en atelier.

L'adoption du MET90MB, un turbocompresseur de grande taille, permet de réduire le nombre de turbocompresseurs nécessaires, de 3 unités dans le passé à 2 unités, ce qui permet à la fois un haut degré d'efficacité et des coûts de maintenance réduits.



La turbosoufflante MET90MB dont la taille est à comparer au technicien.

Les turbocompresseurs MET ont déjà atteint la première place mondiale en termes de nombre de turbocompresseurs installés sur les moteurs principaux des méga-porte-conteneurs (11 000 EVP ou plus).



La turbosoufflante MET90MB installée sur le moteur d'essai.

(1) Turbocompression séquentielle :

Une configuration qui permet une turbocompression efficace en installant plus d'un turbocompresseur sur un moteur et en concentrant les gaz d'échappement vers

l'un des turbocompresseurs à des régimes inférieurs pour obtenir une turbocompression lorsque la quantité de gaz d'échappement est faible. Lorsque la quantité de gaz d'échappement est importante, les gaz sont dirigés vers les deux turbocompresseurs et/ou vers le turbocompresseur le plus grand pour obtenir une turbocompression efficace à une gamme plus large de vitesses du moteur. (Source: Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.)

12 MARINS MEURENT D'UNE PROBABLE INTOXICATION ALIMENTAIRE

Au moins 12 des 21 marins du vraquier **Wu Zhou 8**, de Cosco Shipping, battant pavillon chinois, sont morts intoxiqués. Le 30 septembre, le navire de 225 m de long, construit en 2013, se trouvait au large de l'île de Con Dao (sud du Vietnam), en route depuis la Thaïlande pour la Chine, quand il a demandé une assistance médicale d'urgence. 2 hélicoptères ont été dépêchés par les autorités vietnamiennes, mais 10 membres d'équipages étaient déjà morts et deux autres sont décédés sur le trajet vers l'hôpital. 9 autres ont été pris en charge. Selon un rescapé, l'équipage a présenté des douleurs abdominales accompagnées de diarrhées et de vomissements quelques heures après avoir mangé du poisson et des légumes.



Le Wu Zhou 8 chargé. (Photo : Marine Traffic)

L'agence vietnamienne de presse évoque le chiffre de 13 morts par intoxication alimentaire. Le 3 octobre, les autorités vietnamiennes ont indiqué qu'un membre de l'équipage était décédé alors qu'il était sous traitement, confirmant ainsi le treizième mort. (Sources : Mer et Marine, Baird maritime)

YINSON GREENTECH ENTAME LA CONSTRUCTION D'UN CARGO ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE

Parlons plutôt d'une embarcation que d'un cargo !

Le fournisseur de solutions technologiques vertes Yinson Green Technologies Pte Ltd (YGT) et ses partenaires du consortium "**Goal Zero**" ont organisé la cérémonie de pose de la quille pour marquer le début de la construction de l'**Hydromover** - un "cargo" entièrement électrique avec des batteries interchangeables.

Le navire pilote devrait être mis à l'eau d'ici le deuxième trimestre de 2023 et prêt à être commercialisé au cours du second semestre de 2024.

Mis au point par Goal Zero, l'Hydromover, léger et d'une longueur de 18,5 m, est capable de transporter des cargaisons allant jusqu'à 25 tonnes (batteries comprises). Le navire, entièrement électrique, ne produit aucune émission et vise à réaliser jusqu'à 50 % d'économies sur les coûts d'exploitation grâce à une meilleure efficacité énergétique et à des coûts de maintenance réduits. Sa batterie, lorsqu'elle est épuisée, peut être facilement remplacée en quelques minutes afin de minimiser les temps d'arrêt opérationnels. Il sera également équipé d'un système avancé de gestion du navire qui permettra

à l'équipage d'exercer un contrôle sans faille, ainsi que de capteurs de pointe pour permettre un fonctionnement autonome dans le futur.



Yinson GreenTech entame la construction d'un cargo entièrement électrique. Vue de la silhouette renversée de la coque.



Vue de l'embarcation prévue qui sera tout électrique.

L'Hydromover était la proposition de Goal Zero, et l'une des 3 propositions gagnantes annoncées par la MPA (Autorité maritime et portuaire de Singapour) et l'Institut maritime de Singapour (SMI), pour développer et commercialiser un cargo entièrement électrique avec des solutions d'infrastructure de batteries interopérables et interchangeables. L'appel à propositions avait attiré la participation de 73 entreprises et de 10 instituts d'enseignement supérieur. Les consortiums dont les propositions ont été retenues ont eu cinq ans pour lancer leurs navires pilotes. (Source : Port News)

LDA CONFIRME SA POSITION DANS L'ÉOLIEN OFFSHORE

La diversification de Louis Dreyfus Armateurs se poursuit. Opérateur historiquement présent dans le vrac sec, LDA a joué la carte de la diversification depuis deux décennies. Après les navires sismiques maintenant disparus, les câblers, le transport de pièces pour Airbus, c'est dans l'éolien offshore que le groupe continue sa diversification.

Le 3 septembre, en signant un contrat pour la fourniture et la pose des câbles du futur parc éolien des îles d'Yeu et Noirmoutier, il confirme cette nouvelle corde à son arc. Le contrat a été signé entre TravOcean, filiale de Louis Dreyfus Armateurs, Prysmian, société italienne qui forme un consortium avec la filiale de LDA et Emyn (société Éoliennes en mer des îles d'Yeu et Noirmoutier), consortium regroupant Ocean Winds (co-entreprise entre Engie et EDPR), Sumitomo Corporation et la Banque des Ter-

ritoires.

La fabrication des câbles appartiendra à Prysmian. Elle démarrera au début de 2023 et se fera dans la ville de Montereau-Fault-Yonne (Seine-et-Marne). La préparation des travaux menés par TravOcean se déroulera en parallèle à ce processus de fabrication. Ensuite, la filiale de LDA sera en charge du transport et du stockage des câbles sur le port de Saint-Nazaire. L'armateur préparera un navire depuis sa base logistique de Dunkerque. La pose se fera en deux campagnes, d'une à l'été 2024 et l'autre de mars à juin 2025.

Ce nouveau contrat confirme la place de TravOcean dans le secteur de l'éolien offshore, alors que le groupe LDA est maintenant présent sur plusieurs champs éoliens en France, en Grande-Bretagne et en Allemagne, en fournissant notamment des navires de support à la maintenance. Et en disposant de navires câblers, TravOcean a assis sa place dans la pose et la protection de câbles sous-marins.



Le Wind of Change. (Photo : LDA)

«Nous avons l'ambition de nous développer sur cette filière», confirme le président de LDA. Aujourd'hui, ce secteur pèse environ 33 % du chiffre d'affaires du groupe. À terme, Édouard Louis-Dreyfus espère atteindre 40 %.

(Source : Ports et Corridors. Retrouvez l'article complet avec le lien : <https://portsetcorridors.com/2022/louis-dreyfus-armateurs-confirme-sa-position-dans-leolien-offshore/>)

LE TOUR DU MONDE DE BALUCHON AVEC YANN QUÉNÉT

À cinquante ans passés, Yann Quénét vient de boucler un tour du monde sur un bateau autoconstruit de 4 m. À l'heure des "giga-yachts" et des navires truffés de hautes technologies, il défend une manière plus sobre de naviguer.

Nous vous avons relaté une bonne partie de son aventure dans les précédents numéros de MMI. Retrouvez une longue interview de ce marin hors du commun avec le lien : <https://reporterre.net/Sur-son-voilier-fait-maison-Yann-Quenet-a-fait-le-tour-du-monde>

Pas de quoi lui faire remiser son ciré. L'aventurier prépare une nouvelle expédition, cette fois dans les pôles. Toujours sur un microvoilier, construit grâce à ses modestes économies. En attendant le départ, prévu pour l'hiver 2023, il continue de griffonner des plans de bateaux «bizarres, mais néanmoins géniaux», en accès libre sur son site. «La capitalisation, ce n'est pas trop mon truc», sourit-il. Toujours très humble, l'air presque surpris que son expérience puisse intéresser, il assure ne pas s'imaginer «changer le monde». «J'essaie juste de montrer qu'on peut faire différemment, de manière plus simple et accessible». Yann Quénét vit peut-être dans sa bulle, mais elle est fort jolie.

Pour retrouver le récit de son tour du monde, vous pouvez lire le livre qu'il vient de publier : **"Le tour du monde avec mon Baluchon"**, de Yann Quénét, aux éditions Le Cherche midi, sorti le 10 novembre 2022.



Baluchon fait 4 mètres et a coûté 4 000 euros. (Photo : Mathieu Génon / Reporterre)

Site de Yann Quénét : <https://www.boat-et-koad.com/>

LE MARION DUFRESNE EN LONG ARRÊT TECHNIQUE À SINGAPOUR

Le **Marion Dufresne** était en arrêt technique aux chantiers Keppel de Singapour. Le navire, propriété des TAAF et armé par LDA, devait passer 2 mois au bassin pour des opérations de maintenance lourde. Entré en cale sèche mi-septembre, il devait sortir de chantier mi-novembre pour rejoindre La Réunion et assurer son départ pour la troisième tournée annuelle de ravitaillement des îles subantarctiques.



Le Marion Dufresne en cale sèche nous montre ses hélices et ses safrans. (Photo : TAAF)

Construit en 1994, il a bénéficié d'une importante remise à neuf en 2015 aux chantiers Damen de Dunkerque. Il a aussi subi une inspection détaillée lors de son immobilisation de 4 mois liés à la pandémie du Covid pendant laquelle un plan de maintenance a été mis en place jusqu'en 2032. (Source : Mer et Marine)



Le Marion Dufresne devant l'île Saint-Paul. (Photo : TAAF)

BILAN DE LA CAMPAGNE 2022 DES LOISIRS NAUTIQUES POUR LA FAÇADE ATLANTIQUE

29 personnes décédées et 159 personnes secourues en mer durant la saison estivale 2022.

Le bilan de la campagne de sécurité des loisirs nautiques 2022 pour la façade Atlantique était présenté le 6 octobre par la Préfecture maritime de l'Atlantique.

Plaisance à voile et à moteur, baignade, pêche à pied, surf, kitesurf, plongée sous-marine, toutes les activités sont concernées par la campagne de prévention des risques liés à la pratique des loisirs nautiques.

Sur la période, 3 855 opérations de secours ont ainsi été coordonnées en Atlantique par les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage d'Etel et de Corsen. 80% d'entre elles (3 068 opérations) ont concerné directement la plaisance et les loisirs nautiques avec un pic d'activité très net en juillet et en août.

La baignade est une pratique dont la dangerosité est sous-estimée par les usagers de la mer car elle reste l'activité nautique entraînant le plus d'accidents, avec 125 opérations de sauvetage déclenchées durant la campagne et 10 décès déplorés sur le seul périmètre des CROSS, a précisé la préfecture.

Sur les 26 opérations coordonnées par les Cross au cours desquelles ont été constatés les décès : 9 ont eu lieu en juillet et 2 en août. L'avant et l'arrière-saison apparaissent également comme des périodes à risque avec 12 opérations en mai et septembre.

Les opérations avec décès sont localisées en premier lieu dans le Finistère (7 opérations) et en Gironde (6 opérations). 8 décès à la suite d'une chute à la mer sont à déplorer. Sur ces 8 personnes décédées, 4 ne portaient pas de vêtements à flottabilité intégrée.

La préfecture maritime de l'Atlantique souligne qu'avant de partir en mer, «*il est impératif de consulter la météo et les horaires des marées, de prévenir ses proches du lieu de pratique et de l'heure estimée de retour, et de vérifier son matériel et ses moyens de secours. Pendant la pratique, il convient d'emporter systématiquement un moyen de communication et de ne jamais surestimer, ni ses capacités, ni sa forme physique*». Des consignes qui semblent simples mais ne sont pas suffisamment appliquées. (Source : FrancelInfo)

PÊCHE ILLÉGALE DE COQUILLES EN NORMANDIE

La saison de la coquille Saint-Jacques à peine lancée, le 3 octobre, la préfecture maritime annonçait une importante saisie.

La préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord a indiqué le 6 octobre après-midi la saisie de plus d'une tonne de coquilles Saint-Jacques, pêchées illégalement, en début de semaine à Tancarville.

Les littoraux des Hauts-de-France, de la Normandie et de la Bretagne sont les principaux gisements en France. La Normandie est la première région de France concernant la pêche à la coquille, sous l'impulsion du port de Dieppe. 7 coquilles Saint-Jacques sur 10 pêchées en France seraient normandes.



Les caisses de coquilles saisies. (premarmanche)

Le centre national de surveillance des pêches (CNSP) d'Étel (Morbihan), la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) du Calvados et celle de la Seine-Maritime, ainsi que la gendarmerie maritime du Havre, se coordonnent pour «assurer le suivi de l'ouverture de la saison de pêche à la coquille», précisait la préfecture. (Source : BFM Normandie)

LES REVENUS DU CANAL DE SUEZ AU PLUS HAUT

Les recettes du canal de Suez ont augmenté au troisième trimestre de cette année de 23,5 % par rapport à l'année précédente pour atteindre 2,1 milliards de dollars - le chiffre le plus élevé jamais enregistré, selon des données officielles.

Cette augmentation est soutenue par le bond sans précédent des revenus au cours du mois d'août qui a atteint un record historique de 744,8 millions de dollars, selon un communiqué du Centre d'information du Premier ministre égyptien du 7 octobre. Pas moins de 6 252 navires ont traversé le canal de juillet à septembre, avec une charge utile nette totale de 372,7 millions de tonnes.

Les recettes du mois de septembre ont augmenté d'environ 22 % pour atteindre 683,2 millions de dollars.

Plus de 2 000 navires ont traversé le canal au cours de cette période dans les deux sens, contre 1 856 navires au cours de la même période de l'année dernière, soit une augmentation de 9,1 %.

La charge utile nette totale a atteint 120 millions de tonnes, contre 112 millions de tonnes en septembre de l'année dernière, soit une augmentation de 7,1 %.

Quand on pense que les autorités du canal et son chef en particulier ont "pété une durite" avec l'affaire de l'Ever Given, contre son armateur, alors que jamais ils n'ont tant gagné d'argent depuis !

(Sources : Arab News, Port News)

REMORQUAGE APRÈS AVARIE DE BARRE

Le 8 octobre 2022, à 13h35, le cargo **Alexia 1**, situé à 48 milles au large de Penmarc'h, a informé le CROSS Corsen de l'avarie de son appareil à gouverner.

Dans l'impossibilité de réparer par ses propres moyens, le navire a passé un contrat avec la société des Abeilles afin de procéder au remorquage du cargo jusqu'au port de Brest par le RIAS Abeille Bourbon qui est arrivé sur zone à 22h41. Le remorquage a commencé à 22h55.



L'*Alexia 1* en remorque de l'*Abeille Bourbon*. (Photo : Mer et Marine)

Le convoi est arrivé le 9 octobre en début de matinée au port de Brest. Le navire de 132 m qui était sur ballast, en provenance d'Immingham, se rendait à Lisbonne. Il bat pavillon des Îles Marshall. (Source : Préfecture maritime de l'Atlantique)

UN TRANSPORT DE PRODUITS PÉTROLIERS EN DOMMAGE UN PONT AU GUYANA

Le pont qui enjambe la rivière Demerara près de George-

town, au Guyana, a été endommagé lors d'un heurt le 8 octobre vers 02h00, heure locale, avec un navire citerne, le **Tradewind Passion**. Le navire remontait la rivière avec une cargaison de carburant. Le pont qui est du type flottant, a été gravement endommagé et rendu inutilisable. Plusieurs travées du pont ont été déplacées d'environ un mètre et une équipe d'ingénieurs travaille 24 heures sur 24 pour les remettre dans la bonne position. Trois travées doivent être réparées et l'extrémité de l'une d'entre elles nécessitera d'importants travaux de chaudronnerie. Le navire-citerne a également emporté un pieu, et une structure de protection plus lourde est envisagée pour le remplacer.



Le pont en situation normale avec le passage ouvert.



Les dommages du pont après l'incident. (Photo : Demerara Harbor Bridge Corporation)

C'est la deuxième fois en un mois que le pont est heurté par un navire. Le 4 septembre, un remorqueur et sa remorque sont entrés en contact avec le pont et l'ont déjà désaligné.



Vue générale du pont flottant Demerara couvert de véhicules.

On ne sait pas exactement ce qui s'est passé ni pourquoi la travée rétractable du pont s'est fermée avant le passage du pétrolier, dernier d'une caravane de cinq navires. Le pont est normalement ouvert à la navigation une fois par jour, pour laisser passer les grands navires de mer.

Il était prévu de rouvrir le trafic routier le 10 octobre, au moins partiellement. Quant au Tradewind Passion, à cette date, il avait terminé le déchargement de sa cargaison à Georgetown. (Sources : FleetMon, The Maritime Executive)

PORTES ANTI-SUBMERSIONS À NOIRMOUTIER

En Vendée, 12 ans après le passage dévastateur de la tempête Xynthia, la presqu'île de Noirmoutier va se doter de trois portes anti-submersions ; un moyen de protéger le littoral des éventuelles grosses tempêtes à venir. Elles doivent être construites dans les prochaines années.

Le projet de 14 millions d'euros sera financé à 40 % par l'État. Les travaux qui ne débuteront pas avant 2024 devraient durer un an.



La principale porte anti-submersion sera installée dans l'étiér du Moulin qui arrive sur le port de Noirmoutier.

Les deux tiers de la presqu'île de Noirmoutier se situent sous le niveau de la mer. Concrètement, les trois étiérs (du Moulin, de l'Arceau et des Coëfs) - des petits canaux par lesquels le marais communique avec la mer - qui constituent des points bas et des zones de vulnérabilité seront dotés de portes de 10 m de large et 5 m de haut pour celle du Moulin, la plus importante. (Source : France Bleu)

UN NAVIRE DE RECHERCHE CHAVIRE ET COULE EN MAURITANIE

Au cours de la nuit du 07 au 08 octobre 2022, le navire océanographique de recherche halieutique de l'IMROP (Institut Mauritanien de Recherches Océanographique et des Pêches) **Al-Awam** a chaviré le long du quai de la marine nationale dans le port de Nouadhibou, à la suite d'une voie d'eau ouverte dans sa coque. Le bateau s'est couché sur le fond, sur son flanc tribord et a partiellement coulé, une partie de la coque restant émergée. En dehors du navire, il n'y a pas eu de victime.



L'Al-Awam couché sur son flanc tribord.

L'IMROP risque de perdre son bateau de recherche, l'un de ses principaux outils de travail.

L'Al-Awam avait été acheté en 1997 au Japon, dans le cadre de la coopération japonaise, spécifiquement pour des travaux de recherche sur la pêche. Avant ce sinistre, ce fleuron de la recherche scientifique mauritanienne avait subi depuis 2016 des pannes de plus en plus rapprochées avant l'arrêt presque complet à partir de février 2020 du fait notamment de la quasi-impossibilité d'obtenir des pièces de rechange. Selon toute probabilité, il a coulé à cause d'un manque d'entretien approprié.



L'Al-Awam, construit en 1997, mesure 36 m de long et 7,80 m de large. (Photo : IMROP)

Une équipe technique pluridisciplinaire devait s'activer pour renflouer le navire. (Sources : FleetMon, IMROP, Le Calame)

UN PORTE-CONTENEURS BRULE PUIS COULE EN MER ROUGE

Le **TSS Pearl**, un petit porte-conteneurs qui avait subi un important incendie dans les piles de conteneurs juste à l'avant de son château, a fini par couler en mer Rouge, au large de l'Arabie Saoudite, une semaine plus tard.

L'équipage avait signalé l'incendie le 5 octobre et avait abandonné le navire ; le centre de coordination des secours maritimes de Jeddah avait récupéré les 25 marins composant l'équipage.

L'incendie s'est déclaré alors que le navire faisait route vers le port d'Aden au Yémen, où il était attendu le 7, en provenance de Jeddah quitté le 4 octobre. Il se trouvait à 123 milles au nord-ouest du port de Jizan.



Le TSS Pearl en feu sur sa partie arrière. (Photo : SPA)

Les données AIS ont montré que le navire dérivait au nord des îles Farasan, dans ce qui pourrait être la partie la plus profonde de la mer Rouge, avec plus de 1 000 m. La dernière transmission du navire a été reçue à 20h03 le 12. Le navire a fini par sombrer à quelque 160 milles au Sud-est de Port Soudan, le 13 octobre (ou 12 soir).

Plusieurs vidéos sur :

https://twitter.com/hashtag/TSSPEARL?src=hashtag_click.

Autre vidéo : <https://youtu.be/vrHAog3sbeo>

Plusieurs conteneurs transportés par ce navire ont été aperçus flottant sur les lieux du naufrage.



Le Tss Pearl avant le drame. (Photo : Marine Traffic)

Le TSS Pearl, ex-navire de MPC Capital et Navios management construit en Chine en 2008, était désormais exploité sous pavillon Panaméen par Tehama shipping de Dubai, qui en avait repris la gestion en janvier 2021, selon la base Equasis. Long de 190,94 m et large de 28,87 m, sa capacité était de 1853 EVP.

Dans quel état était le navire ? Certaines sources ont laissé entendre que le navire n'avait pas été inspecté depuis le 1^{er} octobre 2019, soit depuis trois ans.

(Sources : Le Marin, The LoadStar, Marine Link)

LE GOUVERNEMENT PRÉVOIT UN BUDGET À L'ÉTALE POUR LE MARITIME

Le ministère de l'Économie a mis en ligne le 5 octobre le détail du budget des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture dans le projet de loi de finances pour 2023. À 240,87 millions d'euros de crédits de paiement prévus, il est constant, à +0,13 %, par rapport à celui de 2022.

Le budget des affaires maritimes dans le projet de loi de finances pour 2023

Crédits de paiements prévus, en millions d'euros



Source : ministère de l'Économie

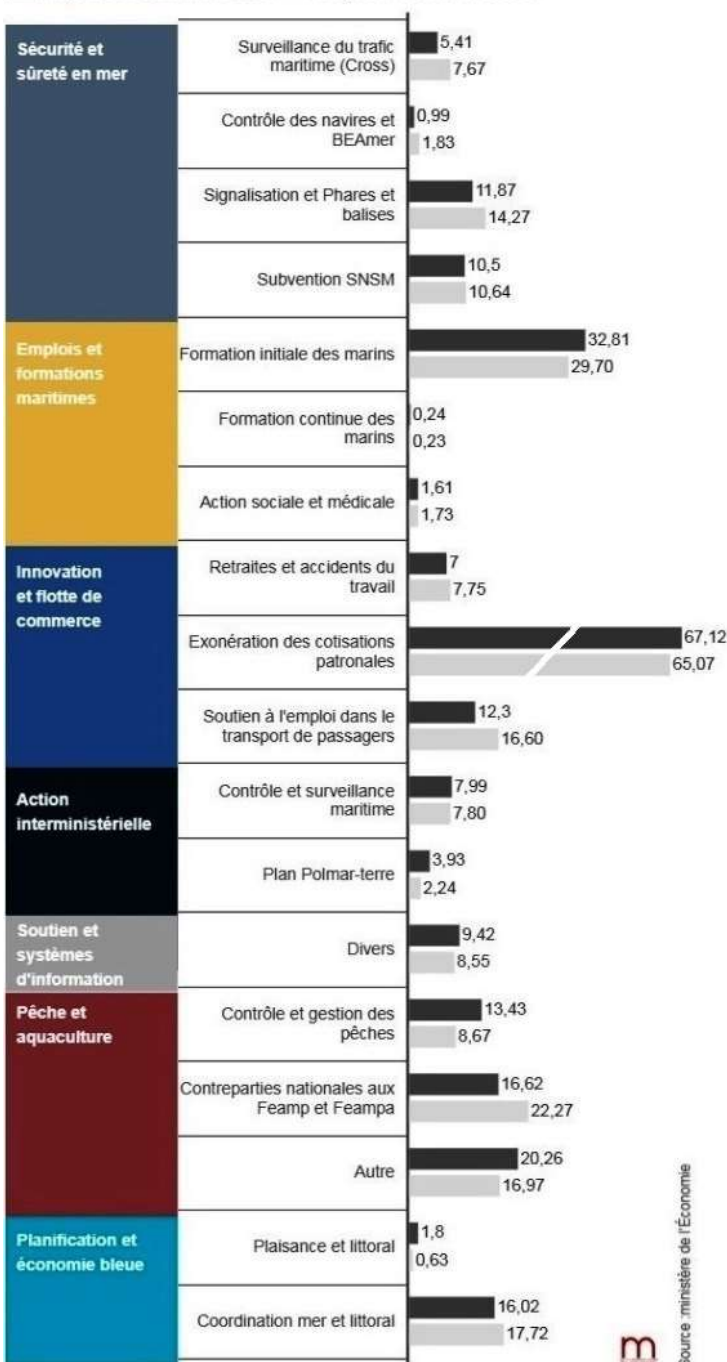
La répartition entre les différents postes de dépenses et d'investissements varie plus fortement. C'est le domaine de la surveillance et de la sûreté maritimes qui voit son budget le plus affecté, avec une baisse de 12 % des crédits de paiement prévus, quand ceux pour la planification et pour la flotte de commerce sont réduits d'environ 3 %. Les postes emplois et formations maritimes et pêche et aquaculture sont, eux, mieux dotés, avec une

hausse respective de 9,5 % et 5 % des crédits de paiement prévus.

Le détail du budget des affaires maritimes par action

Crédits de paiements prévus selon les projets annuels de performances, en millions d'euros

■ Projet de loi de finances 2022 ■■ Projet de loi de finances 2021



Source : ministère de l'Économie

Dans le détail, le plus gros poste de dépense demeure celui de l'exonération des cotisations patronales, qui devrait représenter un peu plus de 67 millions d'euros en 2023, devant la formation initiale des marins, à 32,81 millions. Environ 80 % de ce budget vont à l'ENSM, qui voit sa dotation «abondée de 1 million d'euros supplémentaires», précise le document budgétaire.

REPLACER DES PALES D'HÉLICE POUR RÉDUIRE LA CONSOMMATION

Le **Stena Danica** est entré en service en 1983 et navigue entre le port de Göteborg, en Suède, et Frederikshavn, au Danemark. En 2021, Stena Line a demandé à Berg Propulsion de remplacer les pales des hélices jumelles du navire, afin d'éliminer un problème persistant

de cavitation, un phénomène dans lequel des bulles de vapeur se forment dans l'eau lorsqu'elle passe dans les hélices, provoquant l'érosion des pales, des bruits et des vibrations supplémentaires, et une réduction de l'efficacité.

Il s'agit en fait du troisième remplacement de pales d'hélice entrepris sur le Stena Danica au fil des ans, mais celui-ci est particulièrement opportun, étant donné qu'il anticipe les nouvelles exigences réglementaires imposant à tous les navires de démontrer leur efficacité énergétique.



Mise en place des nouvelles pales d'hélice.

Les pales de remplacement de Berg ont fait l'objet d'une ingénierie inverse pour s'adapter au moyeu d'hélice existant, qui avait été fabriqué à l'origine par une autre société. Les pales ont également été conçues pour refléter la réduction prévue des vitesses de fonctionnement du navire, en faisant un compromis entre l'utilisation d'un moteur ou les deux moteurs maximum par arbre. Après plusieurs mois d'exploitation, Stena a confirmé que les nouvelles pales ont réduit la consommation moyenne de carburant tout en neutralisant le problème des vibrations. (Source : Cruise&Ferry)

UN NAVIRE CITERNE CHARGÉ COULE DANS LE DÉTROIT DE TAIWAN FAISANT 1 MORT

Le pétrolier **Kelsey 2** a coulé après s'être retourné, le 15 octobre à 14 heures (heure locale), à 25 milles au sud de l'île de Wuqui, comté de Kinmen, Taiwan, dans le détroit de Taiwan. Sur les 20 membres d'équipage se trouvant à bord, 1 est mort (le second capitaine birman) et 19 ont été secourus et ont survécu.



Dernière vue du Kelsey 2 chaviré, retourné, en train de sombrer. (Photo : FleetMon)

Selon les informations recueillies, l'entrée d'eau pourrait avoir débuté le 14 octobre, le Kelsey 2 ayant commencé à réduire sa vitesse ce jour-là. Les survivants ont déclaré avoir remarqué pour la première fois une infiltration d'eau dans la salle des machines en fin de soirée le 14 octobre.

Le navire citerne faisait route de Hong Kong à Gunsan en Corée du Sud, où il devait arriver le 16 octobre. Selon les médias, le Kelsey 2 était chargé de 4 000 tonnes

de phénol et de 3 500 tonnes d'huiles de base.

Vidéo du navire gîté avec le plat bord bâbord dans l'eau et de l'évacuation de l'équipage par hélicoptère avec une nacelle. On remarque aussi le calme de l'équipage qui par contre semble ne rien faire pour essayer de sauver le navire : <https://youtu.be/DEZ4lo53Xi8>



Construit en 2002 et battant pavillon sud-coréen, le Kelsey 2 mesurait 120 m de long et 17,20 m de large pour un port en lourd de 8426 tonnes. (Photo : Vsljoin/archives)

(Sources : Le Marin, FleetMon, bnionline.net)

LES ACTIONNAIRES HISTORIQUES DE BRITTANY FERRIES RÉINJECTENT 10 MILLIONS D'EUROS DANS LA COMPAGNIE

Cette décision a été prise lors de l'assemblée générale extraordinaire de la compagnie qui s'est tenu à la mi-octobre. Cette somme, souscrite sous forme d'obligations en remboursement numéraire ou en actions, a été abondée à hauteur de 8.5 millions par les coopératives agricoles, réunies sous le nom de Prince de Bretagne, et 1.5 millions par les Chambres de commerce et d'industrie actionnaires. (Source : Mer et Marine)

TARA DE RETOUR À LORIENT APRÈS LA MISSION MICROBIOMES

La goélette Tara était de retour à Lorient, à la Cité de la Voile, le 15 octobre 2022. L'expédition de 2 ans a amené le voilier dans 23 pays différents, de l'Atlantique Sud à l'Antarctique ou encore aux côtes africaines. 80 chercheurs, français et étrangers, se sont succédés à bord pour échantillonner et analyser cette vie microscopique (virus, bactéries, protistes...) cruciale dans la compréhension des grands équilibres de la vie marine. Et également dans l'étude du changement climatique et de la pollution globale.



Le retour de Tara à Lorient le 15 octobre. (Photo : Lorient agglomération)

On rappelle que les microbiomes sont ces micro-organis-

mes marins à la base de la chaîne alimentaire mais qui sont aussi des éléments fondamentaux de la pompe à carbone océanique. (D'après : Mer et Marine)

Vidéo du retour de Tara à Lorient :

<https://youtu.be/wQSh0leMqi4>.

LES SARDINES ONT REPRIS DU GRAS EN BAIE DE DOUARNENEZ

Constat encourageant concernant les sardines : après plusieurs années de diminution de leur taille, elles semblent avoir repris du gras en cette année 2022. «*Là où on avait entre 30 et 33 individus pour un kilo en 2020, on est entre 16 et 18 individus pour un kilo cette année*», indique le directeur de la criée du Rosmeur, qui n'en tire aucune conclusion. «*On arrive peut-être à pêcher des poissons plus âgés qu'auparavant, qui trouvent de quoi manger dans la baie, mais ce sera davantage du ressort des scientifiques d'expliquer cela*», dit-il.

(Source : Mer et Marine)

LE PIRATAGE MONDIAL ATTEINT SON NIVEAU LE PLUS BAS DEPUIS DES DÉCENNIES

Le nombre d'incidents de piraterie et de vols à main armée en mer est tombé à son plus bas niveau depuis 1992, mais les acteurs régionaux et internationaux doivent maintenir leurs efforts pour lutter contre ce problème, en particulier dans le golfe de Guinée, a indiqué le Bureau maritime international (BMI) de la CCI (Chambre de Commerce Internationale) dans son dernier rapport trimestriel publié le 12/10/2022. Le rapport du BMI fait état de 90 incidents de piraterie et de vols à main armée contre des navires au cours des 9 premiers mois de 2022, soit le chiffre le plus bas enregistré en trois décennies. Les auteurs de ces actes ont réussi à accéder aux navires dans 95 % des incidents signalés. Parmi les 90 incidents, 85 navires ont été arraisonnés, 4 ont fait l'objet d'une tentative d'attaque et un navire a été détourné. Dans de nombreux cas, les navires étaient soit au mouillage, soit en train de naviguer lorsqu'ils ont été arraisonnés, et presque tous les incidents se sont produits dans l'obscurité de la nuit. Le risque pour l'équipage reste réel. Bien que le nombre d'incidents soit tombé à son niveau le plus bas depuis des décennies, la violence à l'égard de l'équipage se poursuit : 27 membres d'équipage ont été pris en otage, 6 ont été agressés et 5 ont été menacés.

Piraterie dans le Golfe de Guinée

Sur les 90 incidents mondiaux mentionnés ci-dessus, 13 ont été signalés dans la région du Golfe de Guinée - contre 27 sur la même période en 2021. Il s'agit d'une amélioration positive et d'une baisse significative du nombre d'incidents signalés dans la région au large de l'Afrique de l'Ouest, qui s'est imposée comme le plus grand foyer de piraterie au monde ces dernières années. Mais il n'y a pas lieu de se reposer sur ses lauriers, prévient le BMI : «*Nous saluons les efforts des autorités côtières du golfe de Guinée. Si le déclin est bienvenu, les efforts soutenus et continus des autorités côtières et la présence des marines internationales restent essentiels pour protéger les marins et, à long terme, la navigation et le commerce régionaux et internationaux*», déclare Michael Howlett, directeur du BMI. «*Il n'y a pas de place pour l'autosatisfaction*».

Détroit de Singapour

Les incidents dans le détroit de Singapour continuent d'augmenter avec 31 rapports au cours des 9 premiers

mois de 2022, contre 21 pour la même période l'année dernière. Des navires en route, dont plusieurs gros navires et des pétroliers, ont été arraisonnés dans les 31 rapports. Dans la plupart des cas, des provisions de bord ou des biens ont été volés. Les équipages continuent également d'être exposés à des risques, des armes ayant été signalées dans au moins 16 des incidents, dont certains impliquant de très grands vraquiers et pétroliers, a indiqué le BMI. Le centre de signalement des actes de piraterie du BMI estime également qu'il existe un certain degré de sous-déclaration ainsi que des rapports tardifs sur les incidents survenus dans ces eaux.

«*Bien qu'il s'agisse jusqu'à présent de crimes opportunistes de faible niveau, sans enlèvement d'équipage ni détournement de navire, il est demandé aux États côtiers d'augmenter les patrouilles dans ce qui est une voie navigable d'importance stratégique pour l'industrie du transport maritime et pour le commerce mondial*», indique M. Howlett.

Amérique du Sud

Le BMI rapporte que le nombre de rapports provenant du mouillage de Callao au Pérou a chuté de 15 au cours des 9 premiers mois de 2021 à 8 en 2022. En outre, 5 incidents ont été signalés au mouillage de Macapa, au Brésil, dont un le 30 août, où 6 membres de l'équipage de sécurité et de service ont été agressés et attachés par des auteurs qui sont montés à bord d'un vraquier au mouillage. (Source : gCaptain)

Plus d'informations, chiffres et tableaux avec le lien :

<https://www.icc-ccs.org/index.php/1320-global-piracy-and-armed-robbery-incidents-at-lowest-level-in-decades#>

YVAN BOURGNON ACCUSÉ D'AVOIR DORMI À L'HÔTEL PENDANT LE "RECORD" DU PASSAGE DU NORD-OUEST

Le navigateur franco-suisse Yvan Bourgnon a comparu devant le tribunal de Paris, alors qu'il est accusé d'avoir triché et exagéré lors de sa traversée record en solitaire du passage du Nord-Ouest.

M. Bourgnon a attiré l'attention des médias après avoir effectué la difficile traversée de 71 jours en 2017, avec des récits intrépides de lutte contre les ours polaires et de températures négatives alors qu'il effectuait la traversée seul sur un petit voilier catamaran sans moteur et sans aide. Cependant, un procès qui fait rage devant les tribunaux français, autour d'un différend concernant un documentaire, prétend que l'aventurier a en fait passé de nombreuses nuits dans un hôtel de l'Arctique canadien, qu'il a reçu l'aide d'autres marins et qu'il a même été remorqué par un bateau à moteur pendant certaines parties du passage "record". Des doutes ont été émis sur les affirmations de Bourgnon un an après son retour. Un article de presse publié par le média allemand NZZ en 2018 affirme qu'un bateau néerlandais a remorqué Bourgnon sur plus de 150 kilomètres, et lui a donné à bord un abri et de la nourriture pendant 6 jours pendant une période de mauvais temps.

L'article présente également des citations d'une navigatrice qui affirme avoir fourni à Bourgnon une chaîne d'ancre, et qu'il lui a demandé de garder le secret. Bourgnon a fermement nié avoir reçu une quelconque assistance pendant le voyage. Le Times rapporte que la société de production du documentaire, qui avait installé 6 caméras sur le yacht de Bourgnon pendant le voyage, a déclaré au tribunal que les images n'avaient pas permis de capturer les preuves de certains des récits les plus extrêmes

de Bourgnon, notamment qu'il avait repoussé un ours polaire avec un coup de feu après qu'il soit monté à bord de son catamaran. Alors que l'on rapporte que le marin a déjà insisté sur le fait qu'il a passé tout le voyage uniquement à bord de son catamaran, Bourgnon balaie ces allégations en niant avoir prétendu avoir battu des records. «J'ai dormi dans un hôtel. Et alors ?» a-t-il déclaré au Figaro, selon le Times.

Y. Bourgnon est le président et fondateur de l'organisation caritative environnementale Sea Cleaners. Son profil sur le site web de l'organisation caritative indique qu'il est «détenteur de plusieurs records du monde», et qu'il a «poussé la voile à l'extrême en se lançant dans une série d'aventures solitaires sans précédent sur son catamaran inhabitable, sans instruments et sans assistance, notamment [...] le passage du Nord-Ouest reliant le Groenland à l'Alaska en 2017». Ces exploits ont été unanimement salués dans le monde entier. La décision de justice était attendue le 6 décembre 2022.

Finalement, le navigateur-aventurier a été condamné au tour du conflit portant sur l'utilisation et l'exploitation des images de sa traversée controversée du grand-nord canadien. Le tribunal judiciaire de Paris l'a condamné (solidairement avec sa société Sarl Yvent et son association Sea Cleaners) à payer 17 000 euros de dommages et intérêts et de frais de justice, dans le cadre du conflit autour des droits d'auteur du film qui l'oppose principalement au réalisateur Pierre Guyot.

L'audience, en septembre, avait aussi révélé les approximations narratives prises par Yvan Bourgnon dans le récit de son aventure et qui avaient aussi participé à la rupture avec le réalisateur. Mais le tribunal de Paris n'était pas appelé à statuer sur la véracité du récit narré dans un livre puis dans ce film. (Sources : L'Équipe, Marine Industry news)

KERSHIP PROPOSE UN NAVIRE CONÇU POUR DÉPLOYER DES DRONES MARINS

Compte tenu du développement rapide des moyens robotisés dans les opérations navales, avec des engins offrant des capacités de plus en plus importantes mais qui sont aussi de plus en plus gros, Kership a conçu un navire spécialement adapté. Ce MSV (Multi-rôle Support Vessel) capitalise sur l'expérience de la société commune de Piriou et Naval Group dans les bâtiments de soutien et navires hydro-océanographiques réalisés ces dernières années.



(Image : Kership)

78 m de long, 16 m de large, le MSV 80 affiche un déplacement de 3 500 tonnes en charge avec un tirant d'eau de 4,75 m. Armé par 30 marins, il possède des logements pour 30 personnes supplémentaires.

Équipé d'un portique d'une capacité de levage de 32 t pour la mise en œuvre d'engins sous-marins, et d'une grue de 35 t de capacité à 12 m couvrant la plage arrière. A tribord, un LARS (launch and recovery system, système

de mise à l'eau et de récupération d'engins) est plus spécifiquement dédié à la mise en œuvre d'un USV (drone de surface) de plus de 9 m, alors qu'à bâbord un système de mise à l'eau par le travers est dédié à un robot téléopéré (ROV). Un espace pour la mise à l'eau de plongeurs est également situé à bâbord, au niveau de la ligne de flottaison. Il possède un hélidock à l'avant. Il est équipé d'une propulsion diesel électrique et d'un système de positionnement dynamique.



Le projet de MSV 80. (Image : Kership)

(NDLR : En fait, ce navire ressemble beaucoup à un câblier d'aujourd'hui qui possède des équipements de pont du même type).

Sa puissance de traction au point fixe de 40 tonnes n'est pas très importante comparée à celle d'un câblier qui peut atteindre 100 tonnes. (Sources : Ports et Corridors, Mer et Marines)

LA PROPULSION VÉLIQUE S'EXPOSE AU PARLEMENT EUROPÉEN

Wind Ship a répondu à l'invitation de trois députés européens, Pierre Karleskind, Catherine Chabaud et Christophe Grudler, pour préparer une exposition sur la propulsion des navires par le vent dans le cadre de la semaine du vote sur le texte du futur règlement "FuelEu Maritime" au Parlement de Strasbourg. L'exposition au Parlement Européen de Strasbourg s'est tenue du 17 au 20 octobre 2022.



L'occasion de présenter aux membres du Parlement européen et de la Commission les technologies, les projets, les nouvelles lignes maritimes qui s'ouvrent en utilisant l'énergie du vent.

Alors que les derniers débats ont lieu sur le futur règlement "FuelEu Maritime", n'oublions pas que l'énergie du vent a toute sa place pour décarboner le transport maritime : renouvelable, largement disponible, gratuite à son point d'utilisation et sans concurrencer d'autres besoins énergétiques.

Quoi de plus pour légitimer sa place dans le mix énergétique afin de propulser les navires ?



Quelques vues de l'exposition.

On rappelle l'existence du livre blanc de l'Association Wind Ship sur **La Propulsion des navires par le vent**.



Lien pour accéder au livre blanc, en français ou en anglais : <https://www.wind-ship.fr/livre-blanc>

STOLT TANKERS TESTE UN SYSTÈME DE NETTOYAGE DE COQUE EN MARCHÉ

Stolt Tankers a achevé début octobre 2022 l'essai d'un système de nettoyage de la coque en transit afin d'améliorer les performances de ses navires et de réduire le temps d'immobilisation requis par les méthodes traditionnelles de nettoyage de la coque en cale sèche ou par l'emploi de plongeurs. La réduction de la présence d'organismes marins sur la coque est importante à la fois pour améliorer les opérations du navire et pour réduire les risques de transfert d'espèces invasives vers des eaux non indigènes.

L'encrassement biologique de la coque des navires est une préoccupation majeure pour les compagnies maritimes car il augmente la consommation de carburant et réduit l'efficacité énergétique du navire. Avec l'entrée en vigueur des nouvelles mesures environnementales relatives à l'intensité de carbone, le maintien de l'efficacité énergétique du navire sera un facteur clé pour obtenir un meilleur indice d'intensité de carbone (CII).

Le test a été effectué à bord du Stolt Acer, un chimiquier de 18 ans qui naviguait de Port Saïd vers Algeciras. Le navire, immatriculé au Liberia, mesure 170 m de long et a un port en lourd de 29 700 t. Le système testé est l'ITCH (In-Transit Cleaning of Hulls) de Shipshave, conçu

pour éliminer les premiers stades de prolifération des organismes marins sur la coque afin de réduire le bio-fouling.



Le chimiquier Stolt Acer. (Photo : Marine Traffic)

Shipshave décrit l'ITCH comme un robot semi-autonome de nettoyage de la coque, attaché à un treuil sur le pont du gaillard d'avant. Selon la société, le robot exploite l'énergie de propulsion pour rester attaché à la coque et la balayer de haut en bas. Des brosses souples nettoient la coque sous l'eau selon un schéma défini avec des forces de brossage contrôlées. Le DNV a effectué un calcul d'évaluation de la consommation et a constaté que la technologie de Shipshave peut permettre des économies de carburant d'environ 10 % lorsqu'elle est utilisée régulièrement. L'équipage du Stolt Acer a également indiqué que l'appareil était facile à utiliser, à nettoyer et à entretenir.



L'équipe de Stolt se prépare à déployer le système de nettoyage. (Photo : Stolt)

En attendant que des carburants plus respectueux de l'environnement soient facilement disponibles, Stolt Tankers indique qu'elle étudie plusieurs solutions techniques pour soutenir la transition vers une industrie maritime à faible émission de carbone et prévoit d'étendre l'essai Shipshave à cinq autres navires.

La compagnie a également testé l'utilisation de biocarburant ainsi que l'alimentation à quai pour ses navires afin de réduire les émissions. (Source : The Maritime exécutive)

SAFENAV VISE À CRÉER UNE SOLUTION NUMÉRIQUE RÉVOLUTIONNAIRE POUR GARANTIR UNE NAVIGATION PLUS SÛRE EN MER

Le projet de sécurité maritime **SafeNav** (Safer Navigation), cofinancé par la Commission européenne et le ministère britannique de la recherche et de l'innovation (UKRI), a été officiellement lancé le 1er septembre.

«L'ambition et l'objectif du projet sont de développer et de tester une solution de prévention des collisions très innovante qui réduira considérablement la probabilité de collisions et d'échouements, améliorant ainsi la sécurité

de la navigation pour les navires existants et la nouvelle génération de navires conçus pour les opérations à distance et l'autonomie à l'avenir», a déclaré l'inventeur de SafeNav, le capitaine Jorgen Grindevoll.

Le système sera composé d'un module de prévention et d'évitement automatisé des collisions, complété par un module d'aide à la décision fournissant une représentation visuelle efficace pour les navigateurs des données multi-sources récoltées à partir de capteurs de pointe et d'autres sources pertinentes. Au cœur de la solution SafeNav se trouve la technologie de pointe "LadarTM Sensor Suite" du partenaire du consortium Ladar Ltd, qui utilise une combinaison innovante de capteurs et de caméras pour détecter, classer et suivre des objets/cibles, ainsi que des objets partiellement immergés, sur la trajectoire du navire. Des études seront également menées sur la manière d'éviter les collisions avec les mammifères marins.

(Source : <https://en.portnews.ru/news/334920/>)

DES SCIENTIFIQUES EN ROUTE POUR L'ÎLE INVISIBLE DE L'Océan Indien

Les Explorations de Monaco ont lancé le 14 octobre, depuis La Réunion, une mission visant le **banc de Saya de Malha**, dans l'océan Indien. Un site baptisé l'île invisible en raison de sa faible profondeur.

Cette société de droit privé chargée de porter les ambitions du prince Albert II en matière de protection des océans a affrété, pour cette expédition d'un peu moins de deux mois, le navire océanographique sud-africain **S.A. Agulhas II**. Son objectif principal, le banc de Saya de Malha de 40 000 km², l'un des plus grands du monde, situé au Nord-est de Madagascar et cogéré par les Seychelles et l'île Maurice, fera l'objet de nombreuses prospections, notamment menées par l'Institut de recherche pour le développement (IRD) en collaboration avec le Muséum national d'histoire naturelle (MNHN), pour caractériser sa biodiversité benthique et son écosystème pélagique.

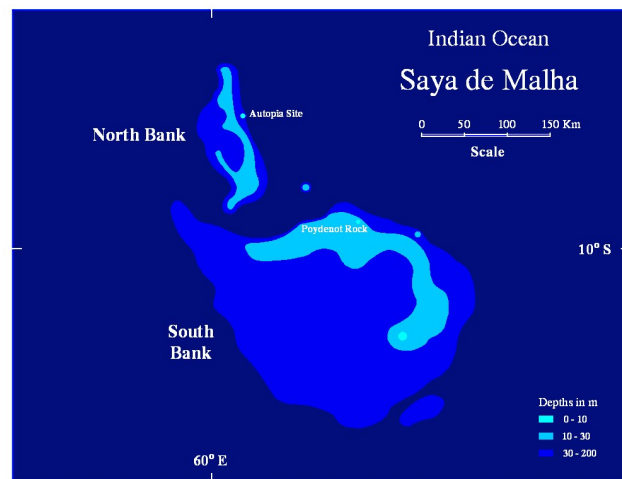


Le S.A. Agulhas II a été affrété par les Explorations de Monaco. (Photo : Raphaël Ortscheidt / Le Marin)

Sur l'atoll d'Aldabra, l'expédition doit également permettre d'acquérir des données génétiques sur les tortues marines. Et tout au long du parcours, d'observer la pollution de l'océan Indien par les microplastiques.

Une centaine de chercheurs, de 20 nationalités différentes et représentant 60 organismes de recherche ou d'enseignement, compose la mission. Ils se relaieront au fur et à mesure de la progression des travaux. Monaco a injecté près de 5 millions d'euros dans cette mission, qui est doublée d'un vaste projet éducatif à bord et lors des escales. (Source : Le Marin)

L'île sous-marine se trouve en pleine mer, à 300 kilomètres des côtes, et pourtant elle est peu profonde : 7 m sous la surface pour son point culminant.



Plan du banc de Saya de Malha



Timbre de l'expédition.

NODULES POLYMÉTALLIQUES RAMASSÉS DANS LE PACIFIQUE

The Metals Co (TMC) et Allseas ont annoncé le 12 octobre avoir collecté 14 tonnes de nodules polymétalliques lors d'un test réalisé par 4 380 m de fond dans la zone de Clarion-Clipperton, dans l'océan Pacifique.

C'est le premier test d'un système intégré de collecte de nodules réalisé dans cette région depuis les années 1970.

Les nodules ont été prélevés en une heure sur le fond marin de la zone du contrat Nori-D par l'engin de collecte testé en mai 2022 dans l'Atlantique, qui a parcouru 147 m durant ce laps de temps. Les concrétions minérales ont ensuite été envoyées, via un tuyau de raccordement, à un riser, une conduite reliant le fond marin au navire d'exploitation minière par grands fonds **Hidden Gem**. Soulevées à l'air comprimé dans ce riser, elles ont mis 12 minutes pour rejoindre la surface.

Parallèlement, une équipe de scientifiques indépendants opérant sur un autre navire a mesuré les impacts environnementaux du système de collecte.

Nori (Nauru ocean resources inc), filiale de TMC soutenue par le gouvernement de Nauru, prévoit désormais de déposer au second semestre 2023 une demande de contrat d'exploitation auprès de l'Autorité internationale des fonds marins. Voir la vidéo de l'opération :

<https://youtu.be/8gJLI8ADEWU>

(Source : Le Marin)

Nous vous avons déjà parlé de l'Hidden Gem dans notre MMI n° 238 bis d'avril 2022 "Spécial Printemps" aux pages 30 et 31.

Construit en 2010 et navigant actuellement sous pavillon Maltais, l'Hidden Gen, du type navire de forage, mesure 228 m de long et 42 m de large.



L'Hidden Gem. (Photo : Allseas)

LA FRANCE OPPOSÉE À UNE COGESTION ET ENCORE PLUS À UNE RESTITUTION DES ÎLES ÉPARSES

C'est une pierre d'achoppement importante entre la France et Madagascar. Depuis des années, les îles Éparses sont au cœur des tensions diplomatiques entre les deux pays. La France, via ses présidents successifs, a toujours affiché son intention de conserver ces îlots dans son giron.

Dans les années 1970, Bassa-da-India, Europa, les Glorieuses et Juan-de-Nova représentaient un enjeu stratégique. Ces 4 terres se situent, quasiment, au milieu du canal du Mozambique. Du Sud au Nord, elles offrent un contrôle éventuel de cette route maritime qui longe la Grande île et la côte Est de l'Afrique.

Ces possessions ont permis à la marine nationale de lutter contre la piraterie dans cette zone du globe, de 2009 à 2011.

En 2013, comme en 2018, Andry Rajoelina, le Président Malgache, avait placé la restitution des 4 possessions françaises du canal du Mozambique, au cœur de ses campagnes pour un gouvernement de transition et pour la présidentielle.

Devant le Sénat, Jean-François Carenco, ministre des Outre-mer, a réaffirmé la politique présidentielle sur ce sujet. Une coopération concernant les études scientifiques est envisagée, mais il n'est pas question de "cogestion" et encore moins de "restitution".

Difficile d'ignorer que les sous-sols maritimes de ces îles renfermeraient du gaz et du pétrole. Deux produits qui prennent un peu plus de valeur chaque jour.

Officiellement, les îles Éparses seront sanctuarisées afin de préserver la biodiversité ! Combien de temps cette décision louable résistera ? (Source : Réunion 1^{ère})

DFDS CONSERVE LA LIAISON DIEPPE - NEWHAVEN

Le syndicat mixte de promotion de l'activité transmanche (SMPAT) a « validé le choix de DFDS Seaways en tant que délégataire de service public pour opérer la liaison entre Dieppe et Newhaven », ont indiqué les services du département de Seine-Maritime le 17 octobre.

La nouvelle DSP de 5 ans, qui sera effective à compter du 1^{er} janvier 2023, était convoitée par Brittany ferries, qui proposait une offre équivalente. (Source : Le Marin)

ECA ET IXBLUE DEVIENNENT EXAIL

Déjà propriétaire d'ECA Group, le groupe Gorgé a finalisé en septembre l'acquisition d'IXblue. De cette consolidation naît une nouvelle marque, Exail, dévoilée à l'occasion du salon Euronaval, où les deux entreprises ont pour la première fois fait stand commun sous leur nouvelle bannière.

À l'occasion du salon Euronaval, ECA Group, l'un des leaders mondiaux dans le domaine de la robotique et de l'aéronautique et IXblue reconnu mondialement pour ses solutions de haute technologie dans les domaines de la mer, de la photonique et de l'autonomie, ont dévoilé le nom de leur nouvelle marque commune suite à leur récent rapprochement : **Exail**.

Voir le communiqué :

<https://www.groupe-gorge.com/communiqu/e-ca-group-et-ixblue-unissent-leurs-forces-et-deviennent-exail/>



Le stand Exail au salon Euronaval. (Photo : Exail)

Le rapprochement d'ECA Group et IXblue sous la même bannière fait d'Exail un acteur mondial majeur dans les domaines de la robotique, du maritime, de la navigation, de l'aéronautique, du spatial et de la photonique. Le tout, grâce à une maîtrise complète de l'ensemble de la chaîne de valeur, depuis les composants optiques jusqu'aux systèmes complets de drones. (Source : Mer et Marine)

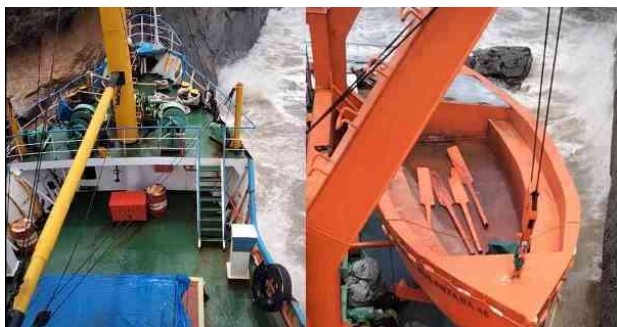
UN NAVIRE À PASSAGERS ÉCHOUÉ FINI PAR COULER LORS DES OPÉRATIONS DE SAUVETAGE

Le 27 septembre, le cargo mixte à passagers **Sabuk Nusantara 46** s'est échoué sur la côte de la Régence de South Bengkulu, province de Bengkulu au Sud-ouest de l'île de Sumatra en Indonésie. Toutes les personnes à bord ont été sauvées. Puis les sauveteurs indonésiens ont essayé de sauver le navire après avoir colmaté la brèche dans la coque, mais peu de temps après avoir été retiré de la plage, le 16 octobre, le navire a pris de la gîte et a coulé dans des eaux peu profondes, à 5-6 m de profondeur, de sorte que l'épave est restée sur place.

Vidéo montrant le navire échoué et l'état dans lequel il est : <https://youtu.be/58WhDfDbw8A>

(Source : FleetMon)





En observant les photos, il semble que la position de la coque se soit inversée contre les rochers. Sur la face frontale du château, la mention "Safety First" trône en bonne place.

Ce n'est pas la première fois que ce navire se retrouve au sec. Déjà en mai 2016, quelques mois après sa mise en service, il s'était échoué dans les eaux de l'île Pulau Gosong, archipel des Mille-Îles, mer de Java, au nord de Jakarta, avec 115 passagers à bord.



Le Sabuk Nusantara 46, construit en 2016, long de 50 m et large de 10 m, sous pavillon indonésien et qui transporte des marchandises et des passagers, appartient et est géré par le gouvernement Indonésien de Jakarta. (Photo : FleetMon)

DÉCHETS DES NAVIRES, DES ARRÊTÉS COMPLÈTENT LE DISPOSITIF PRIS PAR ORDONNANCE

Une série de 4 arrêtés, pris en application de l'ordonnance et du décret issus de la loi Agec (la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire) dans l'objectif de lutter contre le rejet illégal des déchets en mer en incitant les navires à les déposer lors de leurs escales portuaires, est parue le 15 octobre. Il s'agit de poursuivre la transposition de la directive 2019/883/UE relative aux installations de réception de déchets des navires dans les ports, dont le calendrier - fixé au 28 juin 2021 - est désormais largement dépassé.

Un premier arrêté relatif aux opérations de dépôt des déchets dans les ports s'articule autour des plans de réception et de traitement des déchets des navires, et plus particulièrement aux informations afférentes à la disponibilité d'installations de réception portuaires "adéquates" et à la structure des coûts qu'ils contiennent. C'est un point d'achoppement avec les élus locaux, comme le fait remonter le Conseil national d'évaluation des normes (CNEN) dans son avis, car le texte «ne paraît pas prévoir d'obligation de tri préalable des déchets». De son côté, le ministère de la Transition écologique souligne que le plan pris par chaque port peut intégrer une description des méthodes de gestion des différents flux de déchets dans le port mais également, aux termes de l'arrêté, «des étapes ultérieures de traitement des différents types de déchets collectés, notamment en termes de modalité de valorisation ou d'élimination». Une façon, selon

lui, de tenir compte, dans le cadre du protocole de tri, des différences existant entre la réglementation nationale et la réglementation applicable à bord des navires en la matière. Le ministère mise en outre beaucoup sur le dispositif de traçabilité des déchets décrit dans le deuxième arrêté.

Le troisième arrêté vient quant à lui préciser les caractéristiques de la nouvelle redevance indirecte, dont les navires devront s'acquitter lors de chaque escale, et ce indépendamment du dépôt de déchets. Là encore les élus restent dubitatifs, sachant que «les surcoûts liés au tri des déchets n'ont pas été identifiés et estimés». Le ministère promet donc des "ajustements" si des difficultés surgissent en cours d'année, et s'engage à poursuivre l'étude conduite, en lien avec les principaux ports, notamment de plaisance. Une redevance complémentaire est aussi envisagée pour couvrir des coûts d'exploitation directs, essentiellement pour les déchets liquides.

Enfin, un dernier arrêté revient sur la procédure de contrôle opérée par les agents de l'État, par l'intermédiaire des capitaineries et des centres de sécurité des navires, qui pourra, en cas de manquement, aboutir à des sanctions administratives et pénales. Voir :

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046430883>

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046430968>

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046430940>

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046430917>

(Source : Banque des territoires.fr)

QUE S'EST-IL PASSÉ SUR LE VIMC SUNRISE ?

Quatre membres d'équipage du vraquier vietnamien **Vimc Sunrise**, dont le Second-Capitaine, sont tombés par-dessus bord, dans des circonstances peu claires, dans l'après-midi du 17 octobre 2022.

Le vraquier a tenté de jeter l'ancre à 7 milles à l'ouest du port de Mailiao, sur la côte ouest du centre de Taiwan. Le navire était en route de Singapour pour Xiamen en Chine et les raisons derrière la décision de jeter l'ancre ne sont pas claires non plus.

Le typhon NESAT était près du sud de Hainan et se déplaçait vers le Sud-ouest, donc aucune menace ici. Peut-être pour attendre le retard du port ?

Trois marins ont été secourus et hissés à bord du navire peu après la chute, le quatrième (le Sd-Capitaine) a été porté disparu. Les trois secourus souffrent de fractures. Le capitaine a décidé de se rendre à Kaohsiung, afin d'obtenir une assistance médicale dès que possible. Le Vimc Sunrise s'est finalement amarré à Kaohsiung vers 06h00 heure locale, le 18 octobre. (Source : FleetMon)



Le Vimc Sunrise à sa mise en service. (Photo : VIMC)
Construit en 2006 et navigant sous pavillon vietnamien, ce vraquier de 56 057 tonnes de port en lourd mesure 190 m de long et 32,26 m de large.

UN CARGO CORÉEN EN AVARIE DE BARRE REMORQUÉ JUSQU'À LORIENT

Le transport de colis lourds coréen Hanjin Pioneer a été victime d'une avarie de gouvernail au sud de l'île de Groix le 21 octobre 2022. À 21 h 40, son équipage avait informé le CROSS Étel de son problème de barre et du fait qu'il était dans l'impossibilité de réparer. En provenance de Malte, le navire était à destination de Cuxhaven. Le RIAS Abeille Bourbon a été appelé pour procéder au remorquage du Hanjin Pioneer.

Arrivé sur zone le 22 octobre à 18 h 26, l'Abeille a débuté le remorquage dès 18 h 47. Le convoi est arrivé dans la nuit du 22 au 23 octobre au port de Lorient où le navire est désormais en sécurité avec sa cargaison de pales d'éoliennes. (Source : Ouest-France)

Le cargo a été immobilisé par le Centre de sécurité des navires (CSN) de Lorient. Il ne pourra repartir qu'une fois les réparations faites.



Le transport de colis lourds Hanjin Pioneer à quai à Lorient. (Photos : Association Mor Glaz)



Le Hanjin Pioneer toujours à quai à Lorient le 31 octobre. (Photo : Marine Traffic / Philippe Variot)

Construit en 2011, le Hanjin Pioneer navigue sous le pavillon de Corée du Sud. D'un port en lourd de 12 180 t, il mesure 145,7 m de long pour 34 m de large.

Le navire a pu finalement appareiller de Lorient le 18 novembre.

L'AESM DÉFINIT LES MODALITÉS D'ACCEPTATION DE L'AMMONIAC

Reconnaissant le potentiel de l'ammoniac, l'Agence eu-

ropéenne pour la sécurité maritime (AESM - EMSA en anglais) a publié une étude sur le "potentiel de l'ammoniac en tant que carburant dans les transports maritimes", en pesant le pour et le contre.

L'ammoniac s'est imposé dans le débat sur les carburants de l'avenir pour décarboner le transport maritime, ses partisans étant encouragés par sa facilité d'utilisation par rapport aux autres carburants de substitution et par son bilan carbone proche de zéro. Mais les risques de toxicité font que l'ammoniac n'est pas un substitut propre aux carburants actuels à forte teneur en carbone. Retrouvez les informations de cette étude avec le lien :

<https://hydros-alumni.org/article/l-aesm-definit-les-modalites-d-acceptation-de-l-ammoniac/22/01/2023/1077>

EURONAV A VENDU UN DE SES SUPERPÉTROLIERS

L'armateur de pétroliers Euronav, est la seule compagnie à posséder des superpétroliers dits ULCC - Ultra Large Crude Carriers (supérieur à 320 000 tpi), parmi les plus grands pétroliers jamais construits. Euronav NV a vendu l'ULCC **TI Europe** (Construit en 2002 - 441 561 t de port en lourd, 380 m de long et 68 m de large), selon le communiqué de la compagnie. La vente générera une plus-value de 34,7 millions USD. Le navire sera livré à ses nouveaux propriétaires au cours du dernier trimestre de 2022 et sera utilisé pour le stockage. Le TI Europe a une capacité de 3 millions de barils de pétrole brut. Il est l'un des 4 navires de cette envergure construits en 2002 et 2003 par le sud-coréen DSME pour le Groupe Hellenic. Ils avaient été acquis progressivement par la compagnie belge dans le cadre de transactions distinctes. Euronav conserve la propriété du TI Oceana (2003 - 441 585 tpi) et, depuis juillet 2022, la propriété à 100% du FSO TI Asia (2002 - 432 023 tpi) et du FSO TI Africa (2002 - 432 023 tpi), les deux ULCC ayant été transformés en navires FSO spécialement construits à cet effet dans le cadre d'un contrat à long terme au Qatar. Le siège social de la société est situé à Anvers, et elle possède des bureaux dans toute l'Europe et en Asie. Euronav emploie sa flotte à la fois sur le marché spot et sur le marché de périodes (à temps). Les VLCC sur le marché spot sont négociés dans le pool Tankers International dont Euronav est l'un des principaux partenaires (d'où le TI devant le nom). La flotte détenue et exploitée par Euronav se compose de 2 navires V-Plus, 39 VLCC (et trois à livrer), 23 Suezmax (dont deux navires sont affrétés à temps et trois navires à livrer) et 2 navires FSO.



Le TI Europe en mer. (Photo : E. Nacar/Marine Traffic)

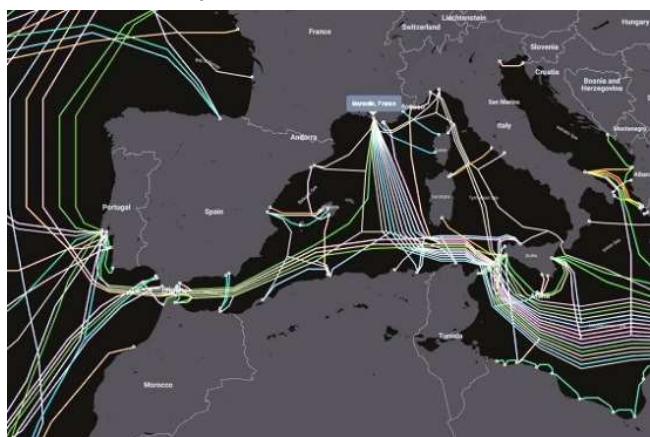
Depuis le début de l'année 2022, Euronav vend ses plus anciens navires dans le cadre d'un renouvellement de sa flotte. Ainsi, de 3 suezmax (159 048 tpi), parmi les-

quels le Cap Pierre (construit en 2004) et le Cap Leon (2003) pour 18,4 M\$, ainsi que quatre VLCC. L'âge moyen de sa flotte de suezmax en pleine propriété est passé de 11,4 à 10,7 ans. (Sources : Port News, Journal de la Marine Marchande)

LE SABOTAGE DE CÂBLES DE FIBRE OPTIQUE EN FRANCE A PERTURBÉ LE WEB MONDIAL

Dans la nuit du 17 au 18 octobre, un câble de fibre optique majeur a été sectionné dans les Bouches-du-Rhône. Il s'agit indiscutablement d'un acte de vandalisme selon Zscaler, l'entreprise de cybersécurité qui gère cette infrastructure de SFR ; et ce sabotage a eu des conséquences sur la connectivité web un peu partout dans le monde.

En effet, comme on peut le voir sur la carte ci-dessous, ces câbles sont positionnés en amont d'une autre structure de transit vers le réseau de câbles sous-marins. Ce dernier constitue la colonne vertébrale du réseau Internet mondial ; un positionnement stratégique qui explique les conséquences ressenties par certains utilisateurs à l'autre bout de la planète.



(Image : submarinecablemap.com)

Dans un rapport d'incident repéré par Netcost Security, l'entreprise a expliqué que «*la coupure d'un câble majeur dans le Sud de la France a impacté la connectivité en Asie, en Europe, aux États-Unis, et potentiellement dans d'autres régions du monde*». En pratique, cela s'est traduit par des pertes de paquets ou une latence accrue sur les réseaux concernés.

Au bout du compte, il est apparu que 3 câbles distincts avaient été sectionnés dans un délai relativement court - une information qui donne encore plus de crédit à la piste du sabotage pur et simple.

Certains y ont vu un lien avec deux autres incidents qui se sont déroulés au Royaume-Uni. La semaine précédente, des câbles sous-marins ont été endommagés dans le nord du pays ; les résidents des îles Féroé, puis Shetland se sont ainsi retrouvés privés de téléphone et d'Internet pendant une durée prolongée. Mais d'après le gouvernement britannique cité par le Guardian, il s'agissait tout simplement d'accidents. Les câbles en question auraient été endommagés par des chalutiers - le type d'incident le plus fréquent sur ces installations. Les enquêtes sont toujours en cours, mais pour l'instant, aucun élément rendu public ne permet d'établir un lien entre ces incidents.

Cela n'a pas empêché certains observateurs de spéculer, notamment en pointant du doigt la Russie. Il s'agit probablement d'une conséquence de la paranoïa caractérisée qui entoure les installations sous-marines depuis

le sabotage du gazoduc Nord Stream.

Mais l'incident a déclenché un véritable branle-bas de combat sur tout le continent. Plusieurs pays, à commencer par la France, ont annoncé un renforcement considérable de la surveillance autour de toutes les installations sous-marines - en particulier celles qui sous-tendent l'Internet mondial. Et cette affaire de sabotage en France prouve que cette décision est justifiée et nécessaire ; elle nous donne un petit avant-goût des conséquences terribles que pourrait avoir un sabotage massif des câbles sous-marins. (Source : Journal du Geek)

DIMINUTION DE LA POLLUTION MARITIME SELON LA NASA

Les observations satellitaires de la NASA montrent une diminution du nombre de nuages ensemencés par la pollution des navires, selon une nouvelle étude qui a montré que le plafond mondial de soufre fixé pour 2020 avait mieux réussi à réduire la pollution que les plafonds régionaux de soufre qui l'avaient précédé.

L'étude a analysé les traces des navires, des nuages très concentrés formés autour de la pollution émise par les échappements des navires et que l'on peut voir sillonner les zones d'exploitation des navires. La technologie d'imagerie infrarouge permet de différencier les traces de navires des nuages marins formés naturellement autour de particules telles que le sel marin, en raison de la différence de leur concentration et de leurs propriétés de diffusion de la lumière.



Traces de navires vues dans le Pacifique par le satellite Suomi NPP, décembre 2021.

«*La densité moyenne annuelle des traces de navires diminue de 50 % ou plus dans cinq grandes voies de navigation par rapport à la moyenne climatologique. Le déclin est encore plus marqué si on le compare à 2019*», indique le rapport.

L'OMI 2020 est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020 et a limité la teneur en soufre du fioul à 0,5 %, contre 3,5 % avant la réglementation. La réglementation régionale sur la teneur en soufre des carburants s'était avérée moins efficace, les navires ayant simplement modifié leur trajectoire pour éviter les zones concernées, ont indiqué les chercheurs.

L'étude note que la densité des traces de navires s'alignait sur les lignes maritimes fréquentées, à l'exception d'une anomalie dans l'océan Austral, où une densité élevée inattendue a été constatée. L'inspection des traces a révélé qu'il s'agissait de panaches d'oxyde de soufre naturels provenant de volcans, ce qui montre la robustesse de la méthode de suivi des traces, a déclaré l'équipe.

La densité des traces de navires reflète également les tendances économiques telles qu'elles s'expriment dans

l'évolution du secteur de la navigation.

«En particulier, les trajectoires des navires transpacifiques entre l'Asie et les Amériques reflètent les creux et les pics du commerce». Comme le souligne l'étude, «une tendance générale à la hausse de l'activité de transport maritime entre 2003 et 2013 - reflétée dans les nuages de traces de navires - s'est inversée pendant environ un an à la suite de la crise financière mondiale de 2008. Une diminution encore plus marquée entre 2014 et 2016 a probablement reflété un ralentissement des importations et exportations chinoises de matières premières et de produits de base», indique un article de la NASA sur l'étude.

L'étude complète "Global reduction in ship-tracks from sulfur regulations for shipping fuel" est disponible en ligne: <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.abn7988>

(Source: Seatrade Maritime News)

Les observations de la NASA montrent une diminution de la pollution maritime (Le secteur fait de nombreux efforts, hélas peu soulignés par la presse) mais le Parlement européen adopte néanmoins des mesures assez radicales.

LA FLOTTE INACTIVE N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI ÉLEVÉE DEPUIS 2 ANS

La flotte de porte-conteneurs sans-emploi a enregistré une forte hausse au début du mois d'octobre, subissant l'impact de la semaine de jours fériés en Chine. Mais, événement conjoncturel excepté, le bataillon de navires placés au chômage s'étoffe, mois après mois, depuis août 2022.

Au 10 octobre, la flotte mondiale de navires sans-emploi atteignait 4,1 % de la flotte totale de porte-conteneurs, soit 275 navires représentant 1,06 MEVP, contre 249 et moins de 1 MEVP deux semaines auparavant (3,7 % de la capacité totale). Les navires en cale sèche pour réparation et entretien ont diminué de 7 unités et de 22 495 EVP ces quinze derniers jours pour s'établir à 170 totalisant 663 462 EVP.

La part de la flotte «au chômage» demeure néanmoins historiquement très faible. Mais depuis août, elle gonfle inexorablement, mois après mois. (Source : Journal de la Marine Marchande)

FERRY AVEC 177 PERSONNES ENGLOUTI PAR LES FLAMMES

Le ferry **Express Cantika 77** avec 177 personnes à bord (selon les premières informations) a pris feu dans l'après-midi du 24 octobre dans la mer de Savu au large du sud-ouest du Timor, près de l'île de Batek, alors qu'il faisait route de Kupang vers Kalabahi, en Indonésie.

Le navire a rapidement été la proie des flammes. Les services SAR locaux ont déployé des bateaux pneumatiques et plus de 50 sauveteurs, pour évacuer 167 passagers et 10 membres d'équipage. Des personnes ont dû sauter dans l'eau et ont été récupérées par les sauveteurs, y compris des enfants en bas âge.

Selon les dernières mises à jour indonésiennes du 25 octobre, il y avait en fait 291 personnes à bord, 277 ont été secourues et 14 ont été retrouvées mortes. Il pourrait y avoir plus de personnes à bord, et donc plus de victimes, des personnes qui n'ont pas réussi à sortir et sont mortes à l'intérieur du ferry, cela reste à vérifier. Deux vidéos :

<https://youtu.be/aZACaJmwFX8>

<https://youtu.be/CYZN6PaMXNA>

(Source : FleetMon)

LES NOUVEAUX NAVIRES DE MAERSK SERONT ÉQUIPÉS DE MOTEURS MAN ES AU MÉTHANOL

Le fabricant allemand de moteurs MAN Energy Solutions (MAN ES) a reçu une "commande importante" pour la livraison de moteurs bicarburants au méthanol destinés à six porte-conteneurs de 17 000 EVP construits pour la compagnie danoise A.P. Moller-Maersk. Selon MAN ES, le constructeur naval sud-coréen Hyundai Heavy Industries (HHI) a commandé six moteurs principaux bicarburants MAN B&W G95ME-C10.5-LGIM pour la construction des six navires à méthanol commandés par Maersk.



Moteur MAN B&W
G95ME-C10.5-LGIM.
(Photo: MAN ES)

La division des machines à moteur de Hyundai (HHI-EMD) construira les moteurs en Corée. Ils ont été développés en réponse à l'intérêt manifesté par le monde du transport maritime pour l'utilisation de carburants alternatifs au mazout afin d'atteindre les objectifs de décarbonation. (Source : Offshore Energy)

LIVRAISON DU PREMIER PAQUEBOT GNL CONSTRUIT EN FRANCE

Le **MSC World Europa**, premier paquebot construit en France propulsé au gaz naturel liquéfié, présenté comme le moins polluant de la flotte mondiale, a été livré à Saint-Nazaire, le 24 octobre par les Chantiers de l'Atlantique, avant de partir pour le Qatar où il servira d'hôtel flottant durant la coupe du monde de football.

Le navire, commandé en juin 2018 par le croisiériste suisse MSC, mesure 333 m de long, 68 m de haut et peut accueillir 6 700 passagers. Le MSC World Europa utilise par ailleurs un prototype de pile à combustible, d'une capacité de 150 kilowatts, une première mondiale pour un navire fonctionnant au GNL selon MSC Croisières.



Le MSC World Europa en mer.

La livraison du paquebot a consisté en une bénédiction selon la tradition catholique et une bouteille a été brisée sur la coque du luxueux navire, qui quittera le 26 octobre Saint-Nazaire pour rejoindre le golfe Persique. (Source : L'Antenne)

EXPLOSION DANS LA MACHINE SUR UN FEEDER

Le porte-conteneurs feeder **Ef Ava** a subi une explosion

dans la salle des machines dans la matinée du 24 octobre, à quelque 25 milles au large de la côte sud-ouest de l'Islande, alors qu'il faisait route d'Immingham vers Reykjavík. L'explosion a été suivie d'un fort dégagement de fumée, remplissant la salle des machines. Le patrouilleur des gardes-côtes islandais Thor s'est rendu sur les lieux et des hélicoptères se sont préparés à transférer les pompiers à bord du porte-conteneurs. L'équipage a finalement pris la situation en main, aucun pompier n'a été nécessaire. Tous les membres de l'équipage sont sains et saufs, aucun blessé n'a été signalé. L'explosion n'a pas été suivie d'un incendie ou s'il y en a eu un, il a été rapidement éteint. Le Thor a rejoint le navire devenu désemparé et l'a pris en remorque. Le Ef Ava, avec le Thor qui le remorque a rejoint Reykjavík à 3h50 UTC le 25 octobre, à une vitesse de 6-7 nœuds. (Source : Fleet-Mon)



Le porte-conteneurs Ef Ava est un feeder construit en 2008 qui navigue sous pavillon du Portugal/Madère. Il mesure 129,59 m de long et 20,83 m de large pour une capacité de 698 EVP. (Photo : Capt. Hilmar Snorrason)

CONGESTION DES NAVIRES EN MER DE MARMARA

En mer de Marmara, le phénomène de congestion des navires provoque l'augmentation de collisions, dont 2 ont été recensés à la mi-octobre. Environ 270 navires par jour doivent stationner dans des zones d'attentes définies à l'extérieur de l'entrée sud du détroit de Bosphore au large d'Istanbul.

Ces goulets d'étranglement logistique sont dus aux inspections des navires, requises par l'accord sur la mer Noire (accord sur les céréales) signé fin juillet 2022 entre la Russie, l'Ukraine et la Turquie et supervisé par les Nations-Unies. Elles ont un impact très important sur la fluidité du trafic maritime entre la mer de Marmara et la mer Noire. (Source : Les Amers du CESM)

L'ÉTAT PROMET DES ACTIONS CONTRE LE DUMPING SOCIAL SUR LE TRANSMANCHE

Le secrétaire d'État chargé de la mer, Hervé Berville, a échangé le 26 octobre avec armateurs et syndicats sur la problématique du dumping social sur le transmanche. Il s'est engagé à ce que le gouvernement adopte une position ferme et a annoncé davantage de contrôles. Même si elle n'était pas à l'ordre du jour, la question du dumping social en Méditerranée a aussi été abordée. (Source : Le Marin)

Réactions : Très bonne réunion qui fait suite à la lettre ouverte de J-M Roué. Étaient présents les armateurs du transmanche, AdF et les organisations syndicales représentatives. Les échanges ont été constructifs, le secrétaire d'État à la Mer à notre écoute. Nous avons tous fait le constat de l'urgence dans ce dossier pour contrer le dumping social mis en place par Irish Ferries et suivi par P&O. Les maîtres-mots de cette rencontre, urgence sociale, sécuritaire, contrôles plus fréquents et travail législatif. RDV aux assises de la mer pour peut-être plus d'a-

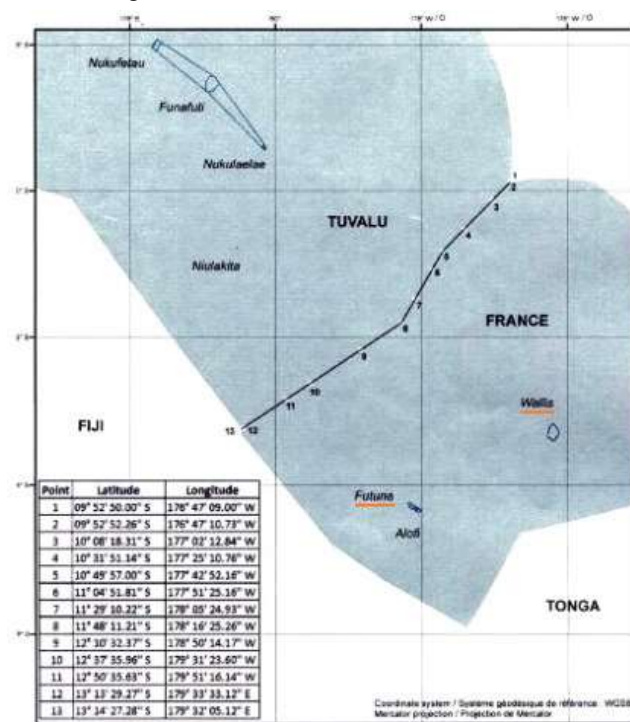
vancées sur le dossier...

FRONTIÈRE MARITIME ENTRE LES TUVALU ET WALLIS-ET-FUTUNA OFFICIALISÉE

Un décret paru au Journal officiel du 24 octobre dernier entérine l'accord entre la France et les Tuvalu, délimitant leurs espaces maritimes sous juridiction dans l'océan Pacifique. Retrouvez ce décret avec le lien :

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046488743>

Cet accord sur la limite nord-ouest de la zone économique exclusive (ZEE) des îles Wallis-et-Futuna avait été signé à Suva, aux Fidji, le 16 septembre 2015, sous forme d'échange de lettres.



L'accord sur la frontière entre les Tuvalu et Wallis-et-Futuna vient d'être entériné, 7 ans après sa signature. (Image : Journal officiel)

DANDY, ÉTONNANT BATEAU MONOPLACE QUI VEUT CASSER LES CODES

Le bateau monoplace électrique **Dandy** est fabriqué en région Pays-de-la-Loire.

- Le Dandy a été inventé par la société nantaise **Beau comme un bateau**.
- Facile de prise en main, il permet de naviguer sans permis, de préférence sur les eaux calmes.
- Taillé pour une personne, il peut se transporter et se ranger facilement.



Il mesure moins de 2 m de long pour 88 cm de large, mais ne manque pas d'attirer les regards.

Commercialisé depuis un an, le bateau Dandy tente de casser les codes de la navigation fluviale avec son usage et son look atypiques. Conçue par deux trentenaires nantais, cette embarcation originale est un monoplace turbinant à l'électrique. Facile à prendre en main, il s'adresse autant aux professionnels qu'aux particuliers. Il est à mi-chemin entre un kayak et des bateaux électriques plus lourds permettant de partir à la journée, expliquent les cofondateurs de la société.

La petite taille du Dandy, inspirée par le phénomène des mini boat nés aux États-Unis, se veut son principal atout. «On voulait un bateau qui puisse répondre aux problématiques de stockage et de déplacement. Et donc qu'il rentre dans le coffre d'une voiture et se range facilement dans un garage». Ses dimensions modestes lui permettent toutefois d'être piloté par des adultes, même grands, et pesant jusqu'à 130 kg.

Sa batterie laisse espérer 4 heures de navigation non-stop à une vitesse maximale de 6 km/h. Insubmersible, le Dandy peut aussi être utilisé en mer. C'est possible mais sa catégorie de réglementation ne lui permet pas de s'éloigner à plus de 300 m des côtes.



François Lagabrielle et Quentin Hubert, cofondateurs de Beau comme un bateau. (Photo : Beau comme un bateau)

Une vingtaine de ses bateaux électriques ont été vendus à fin octobre dernier, dont quinze sur l'année 2022, à un tarif de base de 7 200 euros tout équipé. La majorité des ventes s'est effectuée vers des clubs nautiques ou des professionnels du tourisme. (Source : 20 Minutes)

CONCEPT INNOVANT DE GTT POUR MÉTHANIER À TROIS CUVES

GTT annonce avoir obtenu deux Approbations de Principe (AiP) pour son concept innovant de méthanier à trois cuves, de la part de DNV et de Bureau Veritas (BV). Cette avancée technologique a pour objectif d'augmenter la rentabilité et les performances globales du navire. Ce concept de méthanier à 3 cuves permet une réduction des coûts de construction, obtenue grâce à la suppression d'un cofferdam (Un cofferdam est un espace de séparation entre deux parties de la coque d'un navire ; il est délimité par deux cloisons étanches de part et d'autre), d'un mât tripode et de tous les équipements cryogéniques associés (dômes de liquide et de gaz, vannes, tuyauterie, radars, etc.). La surface totale des systèmes de confinement à membranes sera réduite d'environ 2 000 m², ce qui diminuera les coûts liés aux matériaux et à la construction des cuves.

En parallèle, l'amélioration du rapport entre le volume de GNL transporté et la surface de revêtement cryogénique permettra de diminuer le taux d'évaporation quotidien. A titre d'exemple, GTT estime atteindre un taux d'évaporation limité à 0,080% du volume par jour avec la technologie Mark III Flex contre 0,085% du volume par jour avec

les méthaniers actuellement en opération.

Ce nouveau design pourrait également offrir un gain de temps pour les chantiers navals et optimiser leur calendrier de construction.



Intérieur d'une cuve de méthanier avec membrane en tôle gaufrée. Au fond, on aperçoit le système de pompage du méthane. (Photo : JMM)

DNV et BV ont délivré une approbation de principe pour cette conception innovante de méthanier à trois cuves pour les technologies Mark III et NO96 développées par GTT.

Philippe Berterottière, PDG de GTT, a déclaré : «Depuis près de 60 ans, le groupe GTT n'a eu de cesse d'améliorer ses technologies pour proposer à ses clients des solutions qui répondent à leurs exigences, ainsi qu'à celles des autorités de régulation. Il y a trente ans, nous avons fait évoluer les méthaniers de 5 à 4 cuves et nous espérons maintenant faire progresser le marché avec un navire à 3 cuves. Nous espérons voir ce concept devenir un standard dans les années futures». (Source : Communiqué de GTT du 25/10/2022)

<https://gtt.fr/fr/actualites/gtt-devoile-son-concept-innovant-de-methanier-trois-cuves-avec-lobtention-de-deux#>

UN NAVIRE AFFRÉTÉ POUR TRANSPORTER LES DÉCHETS DANGEREUX DE LA RÉUNION VERS LA MÉTROPOLE

Les déchets dangereux stockés sur l'île de La Réunion ont été acheminés vers la Métropole pour y être recyclés ou détruits. Un bateau de la compagnie Mer Union est arrivé le 24 octobre afin de transporter quelques 5000 tonnes de produits restés en souffrance à Mayotte et à la Réunion depuis 2021. Coût de l'opération 2,5 millions d'euros financés pour partie par la Région Réunion.

Le navire a d'abord fait escale à Mayotte, le mercredi 19 octobre, pour y charger 330 tonnes de déchets.



Le cargo polyvalent BBC Austria de la compagnie Mer Union au Port de la Pointe des Galets le 26 octobre 2022. (Photo : Blast Réunion)

Ces stocks de déchets représentent environ 5 000 t conditionnés dans 245 conteneurs provenant de Mayotte et de la Réunion. Ils étaient restés sur place faute de solution, sur les plateformes des opérateurs et des entreprises depuis 2021.

L'île ne possédant pas de filière de recyclage, ces produits dangereux étaient auparavant collectés et stockés par Suez, en attendant que MSC ne les transfère dans l'un des pays membres de l'OCDE.

Mais en raison de la dérégulation du trafic maritime, résultant de la crise sanitaire, l'opérateur avait suspendu ses liaisons. C'est donc Mer Union, compagnie régulière de transport de marchandises conventionnelles qui s'est chargée du transport de ces déchets particuliers. Elle s'est associée pour cette opération exceptionnelle à EAS International, transitaire spécialisé dans le transport de déchets dangereux.

«Pour rappel, les types de déchets concernés par cette exportation sont pour La Réunion : batteries et piles, huiles usagées, boues hydrocarburées, acides (solides/liquides), verres au plomb, panneaux photovoltaïques, toners, et pour Mayotte : huiles usagées, médicaments, matériaux et emballages souillés, boues hydrocarburées, piles en mélange et batteries», avait indiqué Emmanuel BRAUN, Directeur adjoint de la DEAL de La Réunion (La Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement).

C'est le cargo polyvalent **BBC Austria** de 120 mètres de long, construit en 2009 et battant pavillon d'Antigua-et-Barbuda qui a été spécialement affrété par le Syndicat du commerce et de l'importation de La Réunion (SICR), soutenu financièrement par la région et l'État.

«Le navire passera au large de l'Afrique de l'Ouest, sans escale, à destination du port du Havre. À l'arrivée, le plan de cadencement défini permettra de transporter ces déchets vers leurs exutoires respectifs dans les plus brefs délais», a précisé le Président du SICR, le Syndicat de l'importation et du Commerce de la Réunion.



Le **BBC Austria** a appareillé de La Réunion le 31 octobre pour faire route vers Le Havre, sans escale et en passant par le cap de Bonne-Espérance. Cela lui permettant de contourner les difficultés à obtenir les autorisations pour s'arrêter dans des eaux territoriales ou à transiter par le canal de Suez avec ce type de cargaison.

(Sources : Réunion la 1^{ère}, Le Marin)

LE GROUPE CMA CGM S'ENGAGE AUPRÈS DE L'IFREMER POUR LA PROTECTION DES OCÉANS ET DE LA VIE MARINE

CMA CGM et l'Ifremer ont signé un accord-cadre sur 3 ans pour préserver les écosystèmes de Méditerranée et des Antilles. Ce partenariat, qui vise à accélérer la recherche en sciences marines, s'inscrit dans la continuité des actions du groupe CMA CGM en faveur la protection de l'environnement.

Ce partenariat, d'une durée de 3 ans, vise à améliorer la compréhension de ces milieux pour en accélérer la préservation et la restauration. L'Ifremer contribue, par ses travaux et expertises, à la connaissance des océans et de leurs ressources, à la surveillance du milieu marin et du littoral et au développement durable des activités maritimes. Le Groupe CMA CGM apportera une aide financière ainsi qu'un appui à travers son centre d'excellence TANGRAM. Cette collaboration se structure autour de 3 piliers : biodiversité, innovation et décarbonation du secteur maritime.

Le partenariat prendra la forme de projets concrets, notamment en Méditerranée et dans les Antilles françaises. 3 premiers projets seront mis en œuvre dès 2023 :

- Méditerranée : une mission scientifique consistant à immerger des structures créant un habitat sous-marin permettant d'évaluer l'état de la restauration écologique dans la zone urbaine du Port de Marseille et l'impact des précédents projets de renaturation.
- Antilles françaises : une mission de recherche sur l'impact des sargasses sur la biodiversité marine, ces algues brunes provoquant des dégâts sanitaires et économiques.
- Une expédition scientifique qui s'appuie sur les navires du Groupe CMA CGM. Déploiement d'un dispositif qui permettra d'observer et de collecter des données et informations sur la faune marine mondiale.

(Source : Communiqué Ifremer du 25 octobre 2022)

DÉCARBONATION : L'ICS VEUT RÉCOMPENSER LES VERTUEUX

Désavouée sur sa précédente proposition qui consistait à prélever une contribution sur la tonne de combustible de soute ou de CO₂ pour financer le développement de carburants de rupture, la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a soumis à l'OMI une nouvelle version qui repose sur un système de «financement et de récompense». (Source : Journal de la Marine Marchande)

QUE DEVIENT LE TRESTA STAR ÉCHOUÉ À SAINT-PHILIPPE DEPUIS FÉVRIER DERNIER ?

Le 4 février dernier en plein cyclone Batsiraï, le **Tresta Star** s'échouait au Tremblet à Saint-Philippe, sur l'île de La Réunion. Huit mois plus tard, le démantèlement du navire n'avait toujours pas commencé. Le navire est toujours accroché comme une verrue métallique aux blocs de basalte de la coulée d'avril 2007.

La quasi-totalité de la coque, à bâbord, a été arrachée. Les vagues inondent la cale et rejaillissent par les écoutilles du pont principal. Ce spectacle, loin d'être inoffensif, est un casse-tête pour les forces de l'ordre et les pompiers. «Avec les pompiers, nous tournons souvent sur le sentier car les gens s'y rendent en randonnée pour aller jusqu'au bateau», expliquait le lieutenant Jacques Potin, chef de centre CSP Saint-Philippe en octobre dernier. «Cela pose un problème de sécurité. Nous avons d'ailleurs eu quelques chutes de personnes. Mais avec la saison cyclonique qui arrive, si le bateau est toujours là, nous aurons une grosse problématique».

Une grosse problématique causée par l'enlèvement du dossier. Les citernes du bateau ont été vidées de toute trace d'hydrocarbure. Le Tresta star a été dépollué, et les équipements du navire récupérés. Mais que faire maintenant de sa carcasse ?

De nouvelles réunions ont été organisées entre les ser-

vices municipaux de Saint-Philippe et ceux de la préfecture.

«Il y a trois pistes qui ont été retenues pour son démantèlement», explique le chef de pôle développement du territoire de Saint-Philippe. «Une piste par les airs, une autre par la mer, et une autre par la terre. Aujourd'hui, aucune de ces pistes ne donne satisfaction».

«Il faut les étudier pour préserver l'environnement et sécuriser les personnes», assure-t-il. «Nous attendons que l'État supervise ces opérations pour protéger ce site qui représente un enjeu majeur en terme de biodiversité».

Huit mois après le naufrage du Tresta Star, aucun calendrier définitif n'a été arrêté quant à son démantèlement. Une houle cyclonique l'a amené sur nos côtes, si rien n'est fait, une nouvelle pourrait bien l'emporter.



L'épave avec sa muraille bâbord partiellement arrachée, vue au printemps 2022.

Vidéo de la situation au printemps dernier :

<https://youtu.be/3KtSUiTJBw>

Lors d'une réunion en préfecture le 7 décembre 2022, les autorités ont annoncé que le navire ne sera pas enlevé. L'épave du Tresta Star restera sur son lieu d'échouage au Tremblet et est en effet vouée à se «dégrader naturellement».

Pas d'enlèvement de l'épave par la mer :

Des inspections sur site et par hélicoptère ont été réalisées entre le 11 et le 15 avril 2022 pour évaluer la possibilité de renflouer le navire ou de l'enlever en tant qu'épave. Des enquêtes sur les conditions environnementales, à savoir la météo, le climat ou encore la mer et la houle, et sur l'impact environnemental d'un enlèvement de l'épave ont été menées. Conclusion a été tirée que l'enlèvement de l'épave par la mer n'était pas possible. Il faudrait en effet une mer calme et sans houle pour permettre aux bateaux-grues de travailler, or la mer n'est jamais assez calme pour travailler en toute sécurité près de l'épave. Ce type d'enlèvement serait long, 18 à 24 mois, et cher, 12 à 17 millions d'euros.

Pas d'enlèvement de l'épave par la terre non plus :

La zone d'échouage du Tresta Star se situe dans la limite du cœur du parc national de La Réunion, site inscrit au patrimoine naturel de l'humanité par l'UNESCO. Si une

route devait être construite sur la roche volcanique pour accéder à l'épave, elle devrait avoir une résistance suffisante pour permettre aux engins lourds de circuler dessus. 77 semaines seraient nécessaires pour la réaliser, soit près de 2 années. Trop longue et potentiellement plus dommageable pour l'environnement que l'épave elle-même, cette option a elle aussi été écartée.

Pas d'enlèvement aérien, partiel ou de destruction par explosifs :

L'enlèvement par voie aérienne a également été abandonnée. Une zone de travail aurait dû être construite près de l'épave où l'équipement lourd pouvait être positionné pour enlever l'épave. La capacité de levage d'un hélicoptère étant limitée, les contraintes seraient importantes. Enfin, l'enlèvement partiel uniquement possible manuellement ou encore la destruction par explosif sont aussi impossibles. La première solution ne permettrait que d'enlever une petite partie de l'épave car la majorité ne peut être atteinte en raison de l'état de la mer et de la houle.

Selon l'analyse des avantages environnementaux nets effectuée par Polaris, «toute opération ou tout travail est plus dommageable pour l'environnement que l'épave en elle-même».



État de la coque du Tresta Star le 5 décembre 2022. (Photos : DMSOI)

L'épave se dégradant rapidement depuis avril dernier, et du fait de l'impossibilité de l'enlever complètement sans dommage important pour l'environnement, MS Amlin, le Club de Protection et d'Indemnisation (P&I Club) a décidé de la laisser se dégrader naturellement et de ne pas l'enlever.

75% de l'épave s'est déjà dégradée. D'ici février à mars prochain, le château pourrait s'effondrer, d'autant plus si un épisode cyclonique venait à nous concerner.

(Sources : Réunion 1^{ère})

UNE ÉQUIPE D'EXPLORATEURS FAIT UNE DÉCOUVERTE INATTENDUE PRÈS DE L'ÉPAVE DU TITANIC

Les spécialistes du Titanic qui plongent régulièrement sur l'épave à bord de petits sous-marins sont habitués à découvrir des trésors autour du célèbre paquebot. Mais

ils ne s'attendaient pas à tomber sur un site volcanique inexploré, à 2 900 mètres de profondeur dans l'Atlantique Nord.

Voilà plus de 2 décennies qu'un souvenir obsédait Paul-Henri Nargeolet qui avait exploré les fonds marins à l'aide d'un sonar et détecté une étrange forme, non loin de l'épave. Mais il n'avait jamais eu l'occasion de se rendre sur place pour voir ce dont il s'agissait car ses missions coûteuses, étaient uniquement dédiées au Titanic.

Désormais, Paul-Henri Nargeolet offre aussi ses services à la société OceanGate Expeditions qui assure des expéditions sous-marines à visée scientifique, financées grâce à ces généreuses contributions.

Récemment (l'automne dernier), il s'est donc rendu sur zone avec une équipe. Une fois sur place, Paul-Henri Nargeolet et ses collègues ont eu la surprise de découvrir une vaste vaste formation volcanique composée de roches, au milieu d'un paysage typique de vase et de sédiments. Et tout un écosystème s'y était développé : des éponges, des coraux, des homards trapus et divers poissons. Une sorte d'oasis marine plutôt inattendue à 2 900 mètres de profondeur, où la faune et la flore se font rares. Ce site jusqu'alors inexploré pourrait livrer des enseignements scientifiques précieux. Sur place, l'équipe a réalisé de nombreuses photos et vidéos, ainsi que des prélèvements d'échantillons d'eau, qui vont permettre d'analyser l'ADN environnemental.

« Cette découverte va améliorer notre façon de penser la biodiversité des abysses. Les formations volcaniques apparemment basaltiques sont remarquables, et nous sommes étonnés de la diversité et de la densité des espèces qui prospèrent à cette profondeur », explique le Dr Steve W. Ross, professeur de recherche à l'université de Caroline-du-Nord, et scientifique en chef d'OceanGate Expeditions. Les biologistes pourraient notamment en apprendre plus sur la manière dont les éponges et les coraux peuvent se disperser sur de longues distances, à travers l'océan. Des simulations informatiques seront réalisées. (Source : Ouest-France).

Retrouvez l'article complet avec le lien :

<https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2022-10-28/une-equipe-d-explorateurs-fait-une-decouverte-inattendue-pres-de-l-epave-du-titanic-ca6d55d9-9fce-4c5f-8bcd-5730ab31abc2#>

EURONAV COMMANDE UN DUO DE SUEZMAX PRÊTS POUR L'AMMONIAC ET LE MÉTHANOL

La compagnie pétrolière Euronav, basée en Belgique, a commandé fin octobre deux nouveaux pétroliers Suezmax écologiques au chantier naval sud-coréen Daehan Shipbuilding Co. Les nouveaux navires de 157 310 t de port en lourd seront des navires jumeaux du Cedar et du Cypress, qui sont également construits dans le même chantier. Ces unités sont la dernière génération de pétroliers eco-Suezmax et sont équipées de la technologie d'épuration des gaz d'échappement et de systèmes de traitement des eaux de ballast. Ils ont la notation structurelle pour être prêts pour le gaz naturel liquéfié (GNL), les deux partenaires travaillant en étroite collaboration pour avoir également la notation structurelle pour être prêts pour l'ammoniac et le méthanol. Selon la société, cela permet de passer ultérieurement à d'autres combustibles.

La livraison des 2 pétroliers est prévue pour le troisième trimestre de 2024. (Source : offshore-energy.biz)

LE CAPITAINE D'UN PORTE-CONTENEURS ÉCHOUÉ

A ÉTÉ ARRÊTÉ POUR IVRESSE

Les habitants de la ville de Fredericia, dans l'est du Danemark, ont afflué sur le rivage pour assister au spectacle inhabituel d'un petit porte-conteneurs échoué, tandis que la police signale que le capitaine du **Ragna**, ce feeder de 5 202 t de port en lourd, est détenu car il est soupçonné de "conduite" en état d'ivresse. Le navire de 101 m reste bloqué sur le fond sablonneux.



Le feeder Ragna échoué sur le fond sablonneux de la région du Petit Belt, au Danemark. (Photo : Jonas Ipsen/Twitter).

« Il y avait un soupçon que, sur la base de la navigation observée, il pourrait y avoir une question d'alcoolisme », a déclaré la police locale aux médias. La police a été informée de la situation et a indiqué qu'elle a enquêté après que les autorités maritimes l'ont alertée que le navire naviguait de manière erratique et s'était initialement dirigé dans la mauvaise direction après avoir quitté le port. « Nous avons estimé que le capitaine était sous l'influence de l'alcool, il est donc actuellement en état d'arrestation ».

Le Ragna, construit en 1998, d'une capacité de 508 EVP, avait quitté Fredericia vers 01h00 le 28 octobre après avoir chargé et déchargé des conteneurs. Il se dirigeait vers Bremerhaven. Peu avant 02h00, le navire s'est échoué à 200 mètres au nord-est de Strib dans la voie navigable connue sous le nom de Petit Belt, une route maritime habituelle passant entre les îles danoises. Les autorités danoises ont indiqué que le navire n'était pas tenu d'avoir un pilote à bord, tandis que des habitants locaux ont déclaré à la chaîne de télévision qu'ils pouvaient entendre un navire « tentant violemment de se dégager ».

Courte vidéo montrant le navire échoué avec un peu de gîte : <https://www.maritime-executive.com/article/video-captain-of-grounded-boxship-arrested-on-charges-of-being-drunk>

Le capitaine allemand du Ragna, âgé de 33 ans, serait en garde à vue dans l'attente d'une audition. En attendant, les curieux continuent de se rendre sur le rivage pour voir son navire. (Source : The Maritime Executive)

QU'EST-CE QUE CETTE "VITESSE BLEUE" RECOMMANDÉE AUX BATEAUX POUR PROTÉGER LES ANIMAUX MARINS ?

Sous l'eau, le son permet aux mammifères marins de communiquer et de s'orienter. Le trafic des bateaux, porte-conteneurs et paquebots va croissant et perturbe la faune des océans. Pour la préserver, une récente étude présentée au Parlement européen recommande aux navires de ralentir leur vitesse de navigation en adoptant une "vitesse bleue".

Les ondes sonores qui circulent plus loin et cinq fois plus vite dans l'eau que dans l'air, sont essentielles pour les baleines, dauphins, et autres cétacés. Elles leur permettent de se déplacer, de communiquer et de s'accoupler.

Le bruit trop élevé des navires produit une augmentation du stress chez ces animaux, créé des interférences et pousse certaines espèces à abandonner leur habitat. Selon l'Agence européenne de l'environnement, le transport maritime a contribué à plus que doubler les niveaux sonores sous-marins dans les eaux de l'Union européenne (UE) entre 2014 et 2019. En 2014, l'Organisation maritime internationale (OMI) a publié une liste de directives pour inciter les navires à réduire les bruits sous-marins qu'ils produisaient.

Pour lutter contre cette pollution sonore invisible produite par le trafic maritime, l'ONG Ifaw (Fonds international pour la protection des animaux) propose d'adopter une "vitesse bleue". Dans un communiqué de presse, publié le 25 octobre 2022, l'Ifaw estime que limiter la vitesse des navires à 75 % de leur vitesse maximale permettrait de minimiser cette pollution sonore sous-marine.

Par ailleurs, cette mesure diminuerait la production sonore, mais aussi les risques de collision entre les bateaux et les mammifères marins - surtout les baleines - et limiterait les émissions de gaz à effet de serre produits par le trafic maritime. Retrouvez l'article complet avec le lien : <https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2022-10-27/qu-est-ce-que-cette-vitesse-bleue-recommandee-aux-bateaux-pour-protéger-les-animaux-marins-8aa9b2e4-701e-45d5-bb9c-0dcefb155bd6#>

ENTRÉE EN VIGUEUR DES RÈGLEMENTS DE L'OMI SUR L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET L'INTENSITÉ CARBONE

Les amendements apportés à l'annexe VI de la convention MARPOL sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre 2022, obligeant les armateurs et les gestionnaires à mesurer l'efficacité énergétique de leurs navires en calculant une évaluation unique de l'indice d'efficacité énergétique des navires existants (EEXI) à partir de janvier 2023. Dans le même temps, l'indicateur d'intensité de carbone (CII) nécessitera la collecte et la communication de données afin de pouvoir attribuer des notes annuelles au CII des navires.

L'EEXI s'applique à tous les navires de jauge brute égale ou supérieure à 400, faisant du commerce international ; le CII s'applique aux navires de jauge brute supérieure ou égale à 5 000, faisant également du commerce international. L'EEXI est une évaluation ponctuelle, mais le CII est un indice dynamique dans lequel le cadre deviendra de plus en plus strict entre 2025 et 2030.

Les navires qui peuvent initialement se qualifier pour l'une des trois catégories acceptables, A, B ou C, pourraient donc bien tomber dans la catégorie D ou E à l'avenir, ce qui nécessiterait une action corrective dans le cadre de la partie III du plan de gestion de l'efficacité énergétique du navire (SEEMP).

Les nouvelles réglementations ont suscité de nombreuses dissensions dans les différents secteurs du transport maritime. Parmi les principaux problèmes, citons son impact possible sur les obligations contractuelles établies de longue date par les armateurs envers leurs clients dans le cadre de certains types de contrats d'affrètement, notamment les affrètements à temps. Par ailleurs, les critiques affirment que les règlements manquent de mordant - aucune sanction n'est prévue à ce jour en cas de non-respect.

On se demande également de plus en plus si la mesure du CII est adaptée à certains types de navires. Les experts ont averti, par exemple, que la plupart des quelque

640 méthaniers existants tomberont dans les catégories D et E au cours de la seconde moitié de cette décennie. Nombre d'entre eux sont des navires à turbine à vapeur peu économe en carburant; d'autres sont dépourvus de systèmes de gestion du "boil-off". Mais comme le GNL joue un rôle de plus en plus important dans une nouvelle ère où la sécurité énergétique est primordiale, tous les méthaniers disponibles seront nécessaires car les constructeurs spécialisés dans le GNL sont complets pour au moins les quatre prochaines années.

Cependant, pour les pionniers proactifs de la décarbonation du transport maritime, la question la plus importante est peut-être de savoir si le cadre réglementaire consensuel de l'OMI peut réagir suffisamment vite à la crise climatique croissante et à la nécessité de réduire plus rapidement les émissions du transport maritime.

(Source : Seatrade Maritime News)

LE MARCHÉ ANNUEL DES NAVIRES ÉLECTRIQUES DEVRAIT ATTEINDRE PLUS DE 16 MILLIARDS D'EUROS D'ICI À 2030

Une croissance plus de trois fois supérieure à celle du marché actuel est attendue.

Le marché mondial annuel des navires électriques a atteint environ 5 milliards de dollars ces dernières années. Les experts prévoient qu'il atteindra plus de 16 milliards de dollars d'ici 2030, avec une croissance annuelle de 15 %, rapporte IAA PortNews dans sa publication "Transport in Details. Electric Ships" en se référant à la recherche de MarketsandMarkets.

Selon la stratégie de transport de la Fédération de Russie, le taux actuel de modernisation des transports avec des moyens alimentés par l'électricité et d'autres alternatives augmentera d'ici 2035 de 5-25% dans le segment du transport routier et d'environ 3-5% dans le segment du transport maritime.

Les projets de création de navires à moteur électrique sont considérés comme les plus prometteurs. Une centaine de navires de ce type sont en construction et en exploitation dans le monde. (Source : PortNews)

PLUS DE 15 % DES NOUVEAUX NAVIRES DE CROISIÈRE SERONT ÉQUIPÉS DE PILES À COMBUSTIBLE OU DE BATTERIES

Plus de 15 % des navires de croisière qui seront lancés au cours des cinq prochaines années seront équipés pour intégrer des piles à combustible ou des batteries, selon la Cruise Lines International Association (CLIA). L'association a publié les résultats de son rapport 2022 sur les technologies et pratiques environnementales de l'industrie de la croisière dans lequel elle souligne les progrès du secteur de la croisière dans la réduction de son impact environnemental. «L'innovation et l'ingénierie sont au cœur de la vision du secteur pour des croisières sans émission de carbone. Le secteur des croisières continue de montrer la voie en investissant des milliards de dollars pour intégrer de nouvelles technologies, accélérer le développement de carburants marins durables - en particulier, des moteurs capables d'utiliser des carburants marins durables - et permettre la connectivité électrique à terre sur les navires existants et nouveaux», a déclaré le président et PDG de la CLIA. «Ce sont là les éléments fondamentaux de la décarbonation du transport maritime mondial, et nous agissons maintenant pour l'avenir». Le rapport présente également des données sur l'utilisation par le secteur de l'alimentation élec-

trique à quai, du GNL comme carburant et des systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Il note qu'environ 40 % de la capacité mondiale – «*en hausse de 20 % par rapport à l'année précédente*», selon la CLIA - sont équipés pour fonctionner avec de l'électricité à quai dans les 29 ports du monde entier – «moins de 2 % des ports du monde» - où cette capacité est fournie dans au moins un poste d'amarrage du port. Il a également révélé que 98 % des nouvelles capacités en commande (entre aujourd'hui et 2028) sont destinées à être équipées de systèmes d'alimentation électrique à quai ou seront configurées pour ajouter une alimentation électrique à quai à l'avenir. Par ailleurs, le rapport 2022 indique que 61 % des nouvelles capacités construites utiliseront le GNL pour la propulsion primaire, tandis que plus de 79 % des capacités mondiales sont équipées d'un système de gestion des gaz d'échappement pour satisfaire ou dépasser les exigences en matière d'émissions atmosphériques, ce qui représente une augmentation de 7 % des capacités par rapport à 2021. En outre, 88 % de la capacité des nouvelles constructions non GNL sera équipée d'un système de contrôle des émissions. (Source : Porthole.com)

TROMBE MARINE AU LARGE DU FINISTÈRE POUR LA TOUSSAINT

Le 1^{er} novembre 2022, une trombe marine a été observée au large de Penmarc'h, dans le sud Finistère. Un phénomène météorologique atypique ici et spectaculaire. Les vidéos ont commencé à circuler sur les réseaux sociaux, vers 17 h. Plusieurs personnes témoignent avoir vu une trombe marine un peu après 16 h, à Penmarc'h au sud du Finistère. (Source : Ouest-France)



Trombe marine observée au large de Penmarc'h le 1^{er} novembre.

HHI DÉVELOPPE UN PORTE-CONTENEURS SANS SAISISAGE

Hyundai Heavy Industries a mis au point le premier navire porte-conteneurs de conception nouvelle au monde, capable de contenir et de transporter des conteneurs de manière stable.

La société a annoncé le 1^{er} novembre qu'elle avait obtenu l'approbation de la conception d'un porte-conteneurs sans saisissage de la part de l'American Bureau of Shipping (ABS) et de l'administration du pavillon libérien, rapporte BusinessKorea.

Sur un porte-conteneurs habituel, on ferme le panneau d'écouille ou de cale, qui est un couvercle de cale, après avoir chargé des conteneurs à l'intérieur de la cale, puis on charge à nouveau des conteneurs sur le panneau afin de charger autant de conteneurs que possible. Pour cela, il est nécessaire de fixer sur le pont ou sur des glissières spécifiques les conteneurs chargés sur le pan-

neau. Ce travail s'appelle le saisissage. Il fait suite à l'arrimage qui consiste à charger le navire de telle sorte que la marchandise fasse corps et ne bouge pas avec les mouvements de roulis et de tangage, que le chargement fasse clé.

Hyundai Heavy Industries a supprimé le pont de saisissage et le panneau de cale en utilisant un dispositif d'un nouveau concept appelé "portable bench (banc mobile)" (nom commercial SkyBenchV2) qui reçoit la charge des conteneurs lorsqu'ils sont empilés sur le pont et la transfère à la coque. Les glissières de cellule, un dispositif qui permet l'alignement vertical et l'empilement de conteneurs souvent de 10 boîtes ou plus de haut, ont été prolongées au-dessus du pont. Lorsque le conteneur est chargé sur le pont, il est tenu par les glissières étendues, ce qui fait qu'il n'est plus nécessaire de saisir les boîtes individuellement.



Le système de stockage de conteneurs de Hyundai élimine la tâche fastidieuse du saisissage des conteneurs. (Image : Hyundai Heavy Industries)

Hyundai Heavy Industries a déposé des demandes de brevets nationaux et étrangers pour le porte-conteneurs sans saisissage et avec banc mobile. (Sources : PortNews, The Maritime Executive)

Ndlr : Le principe des porte-conteneurs sans panneaux de cales existe depuis des années. Au début des années 1990, Nedlloyd avait mis en service de tels navires :



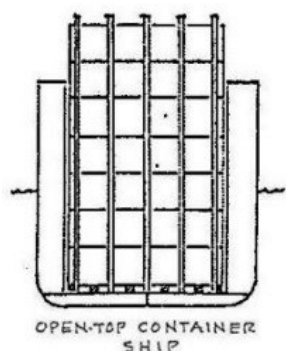
3 navires sans panneaux de cales avaient été mis en service entre 1992 et 1995 : Nedlloyd Honshu, Nedlloyd Hong Kong et Nedlloyd Oceania.

Au début des années 2000, un feeder du même type fréquentait le port de Brest.

Dans le guide pour l'arrimage et le saisissage des conteneurs, édition de décembre 2014 de ClassNK, ce type de navire est mentionné.

Se pose aussi le problème du nombre de conteneurs empilés avec des écrasements et des effondrements possible en cas de surcharge. S'il n'y a plus de panneau pour limiter la hauteur de piles, que va-t-il se passer ?

L'idée de HHI n'est donc pas si nouvelle que cela.



Coupe d'un porte-conteneurs sans panneaux de cales.

Ci-dessous, l'extrait du guide pour l'arrimage et le saisissage des conteneurs de ClassNK.

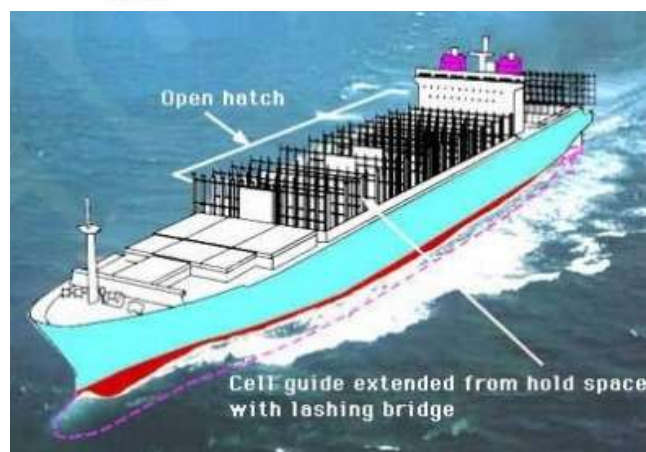


Fig.1.2 Open-top Container Ships



Vue d'un autre porte-conteneur sans panneaux avec glissières de pont.

LE THP DE SAINT-NAZAIRE EST ENTRÉ EN SERVICE

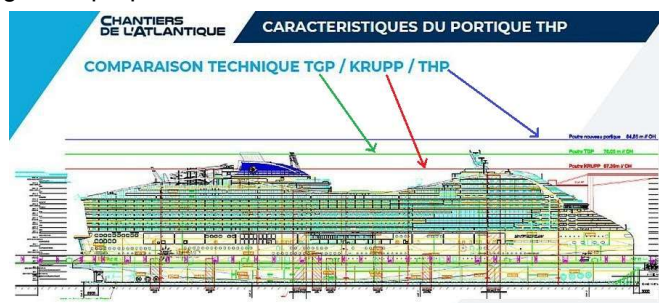
Commandé début 2020 à la société finlandaise Konecranes, le THP (**Très Haut Portique**), dont les éléments sont arrivés de Pologne en décembre 2021 pour être assemblés à Saint-Nazaire, complète le **Très Grand Portique** (TGP) mis en service en 2015. Succédant au vieux Krupp démonté en février 2022 après 55 ans de bons et loyaux services, il a été mis en service l'été dernier.



À gauche, le TGP, et à droite le nouveau THP. (Photo : Mer et Marine)

Le nouvel outil est nettement plus puissant que l'ancien Krupp, sa poutre pouvant supporter une charge de 1050 t contre 750 t pour la bipoutre de son aîné. Le TGP est encore plus puissant (1400 t) mais moins haut (72 m

sous ses deux poutres contre 81 m au THP et 64 m au Krupp). Le TGP est employé en priorité pour la manutention des blocs les plus lourds. Le nouveau portique, situé côté Loire, peut quant à lui poser les blocs de superstructures les plus hauts, en particulier ceux des grands paquebots.



Hauteurs comparées des portiques par rapport au MSC World Europa

Le tandem TGP/THP permet à Saint-Nazaire de disposer du plus puissant système de levage de la construction navale européenne. (Source : Mer et Marine)

12 MARINS DISPARUS APRÈS LE NAUFRAGE D'UN CIMENTIER À TAIÏWAN

Le cimentier **Xing Shun No 1** a sombré le 31 octobre à l'Est du chenal de Changhua, dans le détroit de Taïwan. Sur les 17 membres d'équipage indonésiens qui ont quitté le navire à bord de canots de sauvetage, 12 sont portés disparus.

Le navire devait relier Ha Long (Hon Gai) au Vietnam à Taichung, à Taïwan. Pris dans la tempête tropicale Nalgae, il a été victime d'une avarie majeure de moteur, contraignant l'équipage à abandonner le navire qui a finalement coulé à 20 h 45 (heure locale) à 14 milles de la côte, près du parc éolien Changhua. 5 marins ont pu être récupérés par le porte-conteneurs Ever Birth d'Evergreen. Malgré les recherches des gardes-côtes taïwanais, qui ont déployé leur navire de patrouille Hsinchu, et de l'agence nationale de secours aérien, les 1^{er} et 2 novembre, les 12 marins manquants n'ont pas été retrouvés. Les gardes-côtes ont indiqué avoir repéré deux canots vides. Le 30 octobre, les secours étaient déjà intervenus sur le Xing Shun No 1 pour évacuer 3 marins blessés après qu'une vague ait balayé le pont.



Deux canots de sauvetage vides ont été repérés le 1^{er} novembre par les gardes-côtes taïwanais. (Photo : Taiwan coast guard administration)



Un des canots retrouvés. On lit bien le nom du navire sur sa coque.

Le Xing Shun No 1, construit en 2014, naviguait sous pavillon du Panamá. Il mesurait 116,23 m de long et 18,00 m de large pour un port en lourd de 9 999 tonnes.



Le Xing Shun No 1 vu en juillet 2017. (Photo : Vessel Finder)

(Source : Le Marin)

LA PLUS GRANDE COMPAGNIE DE CROISIÈRES AU MONDE SE TOURNE VERS LES BULLES D'AIR POUR RÉDUIRE SES ÉMISSIONS

Carnival Corporation a indiqué que les systèmes de lubrification de la coque à l'air (ALS), qui sont déjà utilisés à bord de quatre de ses navires, seront ajoutés à cinq autres en 2022 dont deux navires pour ses branches Princess Cruises et P&O Cruises (UK) et qu'il est prévu d'installer cette technologie sur au moins dix autres navires du groupe jusqu'en 2027 avec un objectif d'installer la technologie sur au moins 20 % de sa flotte.

La technologie de réduction de la traînée de la coque devrait permettre de réduire la consommation de carburant et les émissions de carbone d'environ 5 % par navire, selon la compagnie.

La technologie ALS, qui a été mise en service pour la première fois au sein de la flotte de Carnival Corporation en 2016 avec l'introduction de l'**AIDAprima**, génère un coussin de bulles d'air pour lubrifier le fond plat de la coque d'un navire, réduisant ainsi la friction entre le navire et l'eau environnante, ce qui permet de réaliser des économies d'énergie et de carburant sur une large plage de vitesse.



L'AIDAprima. (Photo : AIDA Cruises)

C'est le système ALS de Silverstream qui est installé. Carnival Corporation s'est engagé à réduire l'intensité des émissions de carbone de 20 % par rapport à son niveau de référence de 2019 d'ici 2030 et s'est fixé pour objectif d'atteindre une neutralité carbone nette des opérations des navires d'ici 2050. (Source : gCaptain)

BRITTANY FERRIES PRÉPARE L'APRÈS GNL

Le GNL est entré dans les mœurs de navigation de Brittany Ferries avec déjà deux navires en service. La compagnie bretonne est déjà à l'étape d'après avec l'hybridation mais s'intéresse aussi à l'ensemble des carburants alternatifs, hydrogène, éthanol, biométhane, ammoniac..., sans occulter leurs limites mais sans a priori non plus.

Parce que le GNL est un carburant de transition, remplissant parfaitement son rôle pour traiter les émissions de particules fines, NOx (oxydes d'azote) et SOx (oxydes de soufre) mais partiellement pour répondre à la problé-

matique du carbone, Vincent Coquen, le responsable développement durable de la compagnie, qui ne sait pas «combien de temps durera la transition», travaille sur l'après.

Deux ferries hybrides, dont la construction a été lancée chez le même constructeur (le chantier chinois CMJL de Weihai), incarne ce pas de plus vers la neutralité carbone. «Les premières tôles ont été posées il y a quelques semaines», précise-t-il. D'énormes batteries seront installées à bord. «La connexion des navires à quai est un paramètre encore à travailler. La réglementation prévoit d'imposer ces connexions à quai en 2030».

La R&D de la compagnie voit désormais plus loin encore et se penche sur le biométhane liquéfié, en partenariat avec Titan LNG, ou encore l'hydrogène aux capacités de production encore hypothétiques en France ou ailleurs. Mêmes débuts timides pour l'ammoniac malgré son évident intérêt pour les navires de charge du fait de la facilité de son stockage et donc le moindre volume nécessaire, mais au niveau de toxicité élevé. L'entreprise a aussi dans le viseur le méthanol. Retrouvez l'article complet avec le lien :

www.journalmarinemarchande.eu/actualite/shipping/brittany-ferries-prepare-lapres-gnl#

LES ASSUREURS PUBLIENT UN LIVRE BLANC SUR LES RISQUES LIÉS AU TRANSPORT DES BATTERIES LITHIUM-ION

Un certain nombre d'incendies récents de navires ont mis en évidence la menace permanente que représente pour la sécurité le transport de batteries lithium-ion.

Les assureurs TT Club et UK P&I Club (deux mutuelles P&I gérées par Thomas Miller) se sont associés au cabinet de conseil technique et scientifique Brookes Bell pour publier un livre blanc gratuit qui sensibilise aux dangers inhérents au transport des batteries au lithium-ion, en particulier par voie maritime.

Il intervient alors que la demande croissante d'"énergie verte" pour une large gamme d'appareils portables et de produits plus importants, tels que les véhicules électriques, laisse présager une augmentation exponentielle de la production et du transport de ces batteries dans les années à venir. Le livre blanc vise à sensibiliser le public à la situation potentiellement catastrophique que peut provoquer une panne de batterie et à corriger une perception largement répandue dans la communauté maritime selon laquelle les risques dans la chaîne d'approvisionnement de ces produits sont relativement faibles.

Les sujets abordés dans le livre blanc comprennent des détails sur la science de base des batteries lithium-ion, les dangers associés à leur transport et les raisons pour lesquelles ils surviennent, comme des tests insuffisants et une déclaration incorrecte. Le document présente également un examen des dispositions réglementaires actuelles relatives aux marchandises dangereuses, en se concentrant sur le Code maritime international des marchandises dangereuses (International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code), avec des recommandations de changements ou de travaux supplémentaires.

La dernière section du document traite de l'état actuel des dispositions du code en matière de lutte contre l'incendie et des changements qui pourraient être mis en œuvre. Toutefois, les auteurs ne limitent pas leurs conseils en matière de prévention des risques aux technologies visant à éteindre les incendies une fois déclenchés.

Ils proposent également des lignes directrices pour aider à prévenir les incidents dangereux par une classification et une déclaration correctes, un emballage sûr et efficace, des marquages et un étiquetage obligatoires, l'uniformité des réglementations sur les tests et des environnements de stockage appropriés pour les batteries en attente de transport. Pour accéder au livre blanc :

<https://hydros-alumni.org/article/livre-blanc-sur-les-risques-du-transport-des-batteries-au-lithium/07/11/2022/1009>

(Source : MarineLog)

MISE À L'EAU DU FUTUR CÂBLIER D'ORANGE MARINE, SOPHIE GERMAIN

La coque du futur câblier **Sophie Germain** d'Orange Marine de 100 m de long, a été mise à l'eau le 3 novembre dans les chantiers Colombo Dockyards au Sri Lanka. Il devrait rejoindre son port base de Toulon en juin 2023 si tout va bien, où il va remplacer le Raymond Croze, en service depuis 1983.



Cérémonie de mise à l'eau. (Photo : Orange Marine)

(Source : Mer et Marine)

L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE POURRAIT-ELLE FAIRE ENTRER LE TRANSPORT MARITIME DANS UNE "NOUVELLE ÈRE" ?

Les petits réacteurs nucléaires à pression ambiante pourraient créer des modèles d'exploitation entièrement nouveaux pour le transport maritime, alors que le secteur lutte contre la décarbonation et pour le développement de carburants de substitution.

Lors d'un webinar organisé par DNV sur ce sujet, Mikal Bøe, de Core Power, a présenté les arguments en faveur de la technologie nucléaire, un sujet qui suscite encore une certaine inquiétude quant à son application au transport maritime. Mais M. Bøe a déclaré que les technologies nucléaires à pression ambiante ont le potentiel de faire entrer le transport maritime dans une nouvelle ère.

Core Power s'emploie actuellement à développer la technologie des réacteurs à sels fondus pour des installations de dessalement à forte intensité énergétique situées en mer ou des unités mobiles qui pourraient être installées dans des régions frappées par la sécheresse, par exemple. Mais il existe également d'autres initiatives dans le domaine nucléaire, notamment le concept "Thor" d'Ulstien, dans lequel une centrale flottante à combustible nucléaire produirait de l'électricité pour une flotte de navires de croisière d'expédition opérant dans des zones reculées.

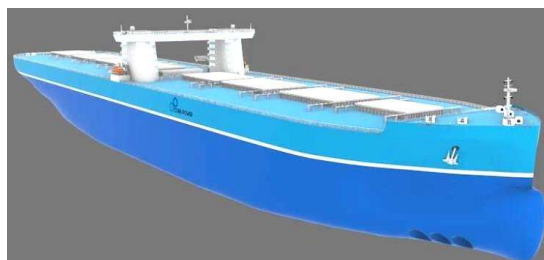
M. Bøe est convaincu que le nucléaire, en tant que véritable technologie à zéro émission, pourrait apporter une réponse au transport maritime, alors que le secteur s'ef-

force de mettre au point des carburants alternatifs dont l'intensité énergétique est bien moindre, qui produisent beaucoup plus de déchets et qui ne disposent pas d'un système d'approvisionnement mondial. Les navires à combustible nucléaire, quant à eux, pourraient être livrés prêts à fonctionner pendant toute leur durée de vie, et le combustible pourrait ensuite être utilisé dans un autre navire à l'avenir. Selon lui, la densité énergétique des nouveaux carburants est un problème majeur. Tous sont susceptibles d'être nettement moins efficaces que l'IFO 380 cst, nécessitant des soutes beaucoup plus grandes, des vitesses plus faibles et des coûts beaucoup plus élevés. Un petit réacteur nucléaire peut fournir deux cent mille fois plus d'énergie, kilo pour kilo, que le méthanol vert, a-t-il déclaré. De plus, ils prendraient beaucoup moins de place, maximiseraient la capacité de chargement et, avec beaucoup plus de puissance, pourraient permettre des vitesses de navigation plus rapides.

Pendant les escales, les navires n'auraient pas besoin de se connecter aux systèmes d'alimentation électrique à terre, lorsqu'ils sont disponibles, ni de créer des émissions en utilisant leurs propres générateurs. En fait, c'est plutôt le contraire : en tant que mini-centrales électriques, ils pourraient fournir de l'électricité sans émissions aux réseaux locaux à terre.

En ce qui concerne la sécurité, M. Bøe a fait les remarques suivantes. Premièrement, les réacteurs à l'état solide fonctionnent à la pression et à la température ambiantes et il n'y a aucun risque d'expulsion de radioactivité dans l'environnement en cas d'accident. Deuxièmement, le combustible liquide est également le liquide de refroidissement et ne peut donc pas être "perdu" en cas d'accident. Enfin, il y a très peu de déchets car la plupart d'entre eux sont recyclés et consommés dans le cadre du processus.

Outre la fourniture ponctuelle d'énergie nucléaire pour la durée de vie d'un navire dans une gamme de puissance allant de 20 à 70 MW, M. Bøe a également décrit une deuxième technologie actuellement en cours de développement et qui pourrait être disponible d'ici 5 à 10 ans. Il s'agit d'un microréacteur entièrement conteneurisé qui fonctionne comme une batterie nucléaire. C'est un système à pression et température ambiantes à l'état solide, sans pièces mobiles, a-t-il précisé, qui peut fournir une puissance fiable de 2 à 8 MW pendant une période de 8 à 10 ans. Le système modulaire peut ensuite être ravitaillé en combustible selon les besoins.



Navire à propulsion nucléaire de Core Power

Les arguments sont convaincants, mais l'application de l'énergie nucléaire au transport maritime se heurte à de nombreux obstacles, notamment - à tort ou à raison - la perception du public. Les experts soulignent également l'absence d'un cadre réglementaire solide, bien que certaines sociétés de classification, notamment le Lloyd's Register, aient entrepris des travaux importants dans le domaine nucléaire depuis de nombreuses années.

(Source : Seatrade Maritime News)

UN SNLE BRITANNIQUE VICTIME D'UN INCENDIE EN MER

Un sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) de la Royal Navy, le **HMS Victorious**, a dû abandonner sa mission de dissuasion nucléaire à cause d'un incendie d'origine électrique qui s'était déclaré en plongée.

Le sous-marin est remonté en surface pour évacuer les fumées toxiques. Après une évaluation des dommages, le Commandant a ordonné un retour à sa base de Faslane (Ecosse). Des sources de la Royal Navy indiquent que l'incendie a été rapidement éteint.



Le HMS Victorious. (Photo : www.royalnavy.mod.uk)

Le HMS Victorious est l'un des 4 sous-marins britanniques effectuant à tour de rôle des patrouilles de dissuasion nucléaire, mais il semble que le sous-marin n'assurait pas cette fonction au moment de l'incendie.

Un porte-parole de la Royal Navy a déclaré : «La permanence de la dissuasion en mer n'est pas affectée. Nous ne faisons aucun commentaire sur le détail des opérations des sous-marins».

Le feu aurait été causé par un court-circuit au niveau d'un module onduleur, qui convertit un courant continu en courant alternatif. Tous les membres de l'équipage, y compris ceux qui étaient au repos, ont été mobilisés pour combattre l'incendie et, surtout, pour s'assurer qu'aucun autre n'était sur le point de se déclarer.

(Sources : Corlobe.tk, Opex360)

DESSERTE DES ÎLES MORBIHANNaises DE GROIX ET BELLE-ÎLE

Comme cela était prévu, Transdev (Compagnie Océane), seul candidat, a remporté le contrat de délégation de service public pour la desserte des îles morbihannaises de Groix, Belle-Île, Houat et Hoëdic. Ce contrat, attribué par la région Bretagne, va entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2023 pour une durée de 7 ans.

Outre la disparition du nom Compagnie Océane au profit de **BreizhGo** (qui devrait devenir le nom de toutes les lignes attribuées par la région Bretagne et exploitées par ses navires en délégation), plusieurs annonces ont été faites quant aux différentes évolutions qui devraient voir le jour lors de l'exécution de ce nouveau contrat. La plus importante d'entre elles est l'annonce de la commande, à une date encore non précisée, d'un nouveau navire mixte de type Melvan.



Le Melvan.
(Photo :
Marc Ottini)

(Source : Mer et Marine)

LA FRANCE SOUTIENT L'INTERDICTION DE TOUTE EXPLOITATION DES GRANDS FONDS MARINS

Position assumée et que le Président français portera «dans les enceintes internationales». Emmanuel Macron a plaidé le 7 novembre 2022 à la COP27 en Egypte pour une «interdiction de toute exploitation des grands fonds marins». «Les océans doivent être ce qu'a été, au fond, l'espace, il y a quelques années : c'est une nouvelle frontière pour la coopération et le multilatéralisme», a-t-il déclaré à la tribune du sommet de l'ONU pour le climat à Charm el-Cheikh.

La France, «au rendez-vous de ses engagements», «soutient l'interdiction de toute exploitation des grands fonds marins», a-t-il ajouté. En juin, le chef de l'État français avait déjà défendu, lors de la conférence des Nations unies pour les océans, l'élaboration d'un «cadre légal pour mettre un coup d'arrêt à l'exploitation minière des fonds en haute mer et ne pas autoriser de nouvelles activités qui mettraient en danger les écosystèmes océaniques». (Sources : 20 Minutes, AFP)

L'ÉCONOMIE MARITIME FRANÇAISE EN CROISSANCE DEPUIS 2013

D'après le dernier rapport «Données économiques maritimes françaises 2021» publié par l'Iframer, les activités maritimes représentent 525 000 emplois et une valeur ajoutée de 43,3 milliards d'euros à l'échelle nationale, des chiffres qui sont en hausse par rapport à ceux de la précédente évaluation de 2016. Les activités maritimes pèsent ainsi environ 1,5 % du produit intérieur brut et emploient 1,7 % de la population active. Leur poids en France est comparable à celui d'autres pays, comme l'Allemagne et les États-Unis.

Le tourisme est en tête avec 2/3 des emplois de l'économie maritime française.

(Source : <https://www.agglotv.com/?p=62881>)

LANCEMENT DE FRANCE-MER 2030 POUR ATTEINDRE LE NAVIRE "ZÉRO ÉMISSION"

Le secrétaire d'État chargé de la Mer, Hervé Berville, a dévoilé le 8 novembre le plan **France-Mer 2030**, visant à accélérer la décarbonation du secteur maritime avec pour objectif le «navire zéro émission», lors des Assises de l'économie de la mer à Lille.

A la fois période de concertation de dix mois avec tous les acteurs du secteur et cellule au sein du Secrétariat d'État chargé de la Mer pour les accompagner, France-Mer 2030 offrira un «guichet unique de l'État dédié uniquement à la décarbonation du maritime et à l'innovation» avec «comme horizon le navire zéro émission», a détaillé M. Berville.

Une trajectoire de décarbonation devra être définie pour chaque type de flotte, a-t-il indiqué, insistant sur la nécessité de lever rapidement «les verrous technologiques» pour décarboner navires de pêche, de commerce et de plaisance.

Dans cette optique, le gouvernement prévoit de mobiliser 300 millions d'euros de financement public d'ici la fin du quinquennat mais également de créer un fonds d'investissement maritime (...) pour démultiplier les soutiens à travers les subventions, des prises de participations et des garanties.

Ce mécanisme devra aller de pair avec la mobilisation de fonds privés, qui pourraient permettre d'atteindre en tout un milliard d'euros d'investissements, espère M. Berville. Alors que seulement 12 % des navires utilisés en France

y sont aujourd'hui construits contre 80 % en 1980, a souligné M. Berville, «*nous allons remettre une à une toutes les briques technologiques pour aller vers le navire zéro émission*», qui devra être «*le plus français possible, de sa quille à sa pile à combustible*».

Insistant sur le rôle de la formation pour décarboner le secteur maritime, le secrétaire d'État a également souligné l'ambition de doubler d'ici 2027 le nombre d'officiers formés en France.

Le PDG de CMA CGM, Rodolphe Saadé, a pour sa part annoncé que l'armateur français allait «*doter le nouveau fonds France-Mer d'une enveloppe de 200 millions d'euros pour aider la filière maritime à décarboner*». «*Il ne s'agit pas que du fret mais de tout ce qui touche au maritime en France*», a-t-il précisé. CMA CGM doit lancer dans ce cadre une plateforme d'appel à projets en janvier 2023. Cette somme s'inscrit dans le fonds de 1,5 milliard d'euros déjà annoncé par l'armateur pour accélérer la décarbonation de ses activités.

Sur l'éolien en mer, M. Berville a réaffirmé l'objectif de 50 parcs en 2050 annoncé par Emmanuel Macron, expliquant que l'État allait lancer 2 GW d'appels d'offres par an, afin que 20 GW soient attribués d'ici 2030.

(Sources : AFP, Marine & Océans)

POSSIBLE ÉCHOUÉMENT D'UN NAVIRE ONE AU BRÉSIL : QUI DIT VRAI ?

Le tout nouveau porte-conteneurs Panamax de ONE, **ONE Amazon**, se serait échoué en entrant dans le port d'Itajaí, au Brésil, vers 8 h 30 heure locale le 7 novembre, lors de son voyage inaugural. Le navire est déployé sur le service SX1, ONE - Corée, Chine, Singapour, Amérique latine. Le navire géant entrerait dans le port à marée basse et aurait heurté un banc de sable dans la zone du point d'évitement, mais il aurait été rapidement remis à flot par des remorqueurs d'assistance et a atteint en toute sécurité le complexe portuaire d'Itajaí et de Navegantes. Le ONE Amazon a quitté Itajaí dans la nuit du 7 novembre, à destination de Santos. (Source : FleetMon)

La compagnie japonaise Ocean Network Express (ONE) a démenti qu'un tout nouveau porte-conteneurs se soit échoué au large d'Itajaí, au Brésil, lors de sa deuxième visite seulement (*ici on ne parle plus du voyage inaugural ! Mais cela semble exact car il y a eu une première escale 2 semaines auparavant*). Le ONE Amazon, d'une capacité de 11 800 EVP avait été livré par le chantier chinois Jiangsu Yangzi Xin-fu Shipbuilding en septembre.

Le site web ND avait précédemment rapporté que le navire de 330 m était resté coincé sur un banc de sable dans le canal d'accès à marée basse. ONE a ensuite déclaré que, selon le capitaine du navire et les autorités locales, le navire ne s'est pas échoué. «*Le navire a été inspecté par les autorités locales et dégagé sans aucune indication d'échouement. Il est maintenant en route vers le prochain port de Santos*», a déclaré la compagnie.

Une vidéo postée sur les médias sociaux montre le navire en position "haute" et pratiquement à sec dans le canal. Le témoin oculaire qui a filmé l'incident a déclaré : «*Regardez où est le navire, il est échoué*». Des remorqueurs étaient visibles sur le site. (Source : TradeWinds News)

Vidéo de l'arrivée impressionnante et sans incident, du ONE Amazon au Brésil dans le port d'Itajaí pour son voyage inaugural avec des vues très rapprochées :

<https://youtu.be/0IWCG16AN5o>

MARSEILLE EST CONNECTÉE AU PLUS LONG CÂBLE SOUS-MARIN DU MONDE

Le câble **2Africa**, appartenant à un consortium regroupant Meta, Orange, China Mobile, MTN GlobalConnect, STC, Telecom Egypt, Vodafone et WIOCC, va relier 33 pays d'Afrique, d'Europe et d'Asie. Il aura une capacité nominale de 180 Tbits/seconde et devrait sensiblement améliorer la connectivité du Moyen-Orient et de l'Afrique. Ce sera le plus long câble sous-marin du monde avec au moins 45 000 km avec ses extensions et branches (Voir MMI n° 241 page 34). C'est le câblier Ile de Sein d'ASN / LDA qui a réalisé l'opération d'atterrage devant les digues du port de Marseille le 8 novembre dernier. Il a, pour cela, utilisé des fourreaux mis en place au sein de l'enceinte du Grand Port Maritime de la cité phocéenne. Le câble devrait entrer en fonction en 2024.

(Source : Mer et Marine)



2Africa Med route. (Image : philBE2)



Atterrissage du câble 2Africa à Marseille. (Image : philBE2)



Arrivé le 3 novembre au large de Marseille, le câblier Île de Sein, propriété d'ASN et armé par LDA, a réalisé un premier atterrissage de 2Africa en France le 8 novembre. (Photo : NBC)

HERVÉ BERVILLE EN CROISADE CONTRE LE DUMPING SOCIAL ET AUTRES SUJETS

Très attendu aux Assises de l'économie de la mer qui se

sont tenues à Lille, Hervé Berville n'a pas déçu sur le dumping social et a fait montre de sa volonté de défendre le pavillon français. Pointant directement l'armateur britannique P&O qui, il y a quelques mois, n'a pas hésité à licencier 800 marins anglais pour les remplacer par une main-d'œuvre low cost.

«*J'entends répondre à l'appel de Saint-Malo*», a-t-il assuré en faisant référence aux rencontres du transmanche organisées dans la cité corsaire et animées par le Marin le 5 novembre. «*Je n'accepterai jamais de voir de telles pratiques se développer*». La stratégie adoptée : mettre la pression sur les armateurs et le faire savoir. La lutte contre le dumping social a d'ailleurs commencé avec le contrôle, le 7 novembre, d'un navire d'Irish ferries à Calais, l'Isle of Inisheer. Une opération «*d'une redoutable efficacité*», a décrit Hervé Berville, faisant justement allusion au fait que les armateurs étaient désormais prévenus de contrôles éventuels.

C'est une "task force" que le gouvernement entend mettre en place en pleine coopération avec la DGAMPA (Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture), en intégrant notamment des inspecteurs du travail. Cette dernière sera tout aussi active en Méditerranée où la France entend également sanctionner les ferries qui, au cabotage, ne respecteront pas les dispositifs sociaux de l'État d'accueil. Un projet de loi est à l'étude, «*nous avançons avec détermination*».

Si les ferries sont dans le viseur, le seront également les navires dédiés aux parcs éoliens en mer français, qui devront se plier aux exigences du droit social national et battre pavillon européen alors qu'ils quitteront un port français pour un parc français. Une volonté sociale qui, pour les armateurs français, débarrassés d'une concurrence déloyale, sera aussi une piste de diversification. Des annonces qui ont suscité des réactions positives des syndicats et du Président du conseil de surveillance de Brittany Ferries.

Mais tout cela ne pourra se faire sans davantage de marins. D'où de nouveaux coups de pouce pour attirer «*un maximum de jeunes qui souhaitent devenir marins mais, surtout, qui restent marins*». L'École nationale supérieure maritime (ENSM) bénéficiera comme prévu de plus de soutiens financiers pour recruter cinq enseignants et doubler ses effectifs et former plus d'officiers. Un bataillon d'officiers renforcé grâce à la réforme des BTS maritimes. À Lille, Hervé Berville a annoncé, que les étudiants de ces formations «*auront le niveau d'officier à leur sortie*».

Autres défis mis en avant par le secrétaire d'État, le développement d'une flotte stratégique française, encore plus essentielle à l'heure actuelle. «*Il faut avancer rapidement !*» D'où la création d'une mission parlementaire, à laquelle sera intégré François Lambert, Directeur général de l'ENSM, pour «*la gestion prévisionnelle des emplois*», qui se penchera rapidement sur les approvisionnements énergétiques et les câbles.

(Source : Le Marin)

LE CMA CGM ROSSINI EST LE PREMIER NAVIRE À OPÉRER OFFICIELLEMENT SUR LE NOUVEAU TERMINAL DE CÔTE D'IVOIRE

APM Terminals (APMT) et Bolloré Ports ont lancé un nouveau terminal à Abidjan. Après une série d'essais réussis à la mi-octobre, le terminal à conteneurs est désormais opérationnel. Il s'agit du deuxième terminal de ce type à Abidjan.

Le CMA CGM Rossini, d'une longueur de 267 m et d'une capacité totale de 5 770 EVP, est le premier navire à opérer officiellement sur le terminal de Côte d'Ivoire. Axé sur les marchés ivoirien et ouest-africain, le terminal devrait contribuer à améliorer les échanges entre la Côte d'Ivoire et la sous-région, ainsi qu'à renforcer le corridor logistique existant entre la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso et le Mali.

D'une superficie de 37,5 hectares, il est doté d'un quai de 1 100 m de long avec un tirant d'eau de 16 m. Le terminal est également entièrement numérisé et intègre tous les équipements électriques. Avec une capacité de traitement de 1,5 million d'EVP par an, le terminal dispose également de portes automatisées et d'un système de rendez-vous en ligne pour l'enlèvement et la livraison des conteneurs.

Côte d'Ivoire Terminal a procédé le 2 novembre 2022 en présence des autorités portuaires, au démarrage effectif des activités commerciales du nouveau terminal à conteneurs du port d'Abidjan, avec l'accueil du navire CMA CGM Rossini. (Sources : Ship-technology, Linfodrome.ci)



Accostage du CMA CGM Rossini. (Photo : CMA CGM)



(Photo : Bolloré Transport & Logistics)



Le CMA CGM Rossini à quai au nouveau terminal. (Photo : Linfodrome.ci)

COVID-19 ; LA BASE DUMONT D'URVILLE FORTEMENT TOUCHÉE EN ANTARCTIQUE

Un cluster de Covid-19 au bout du monde. Les scientifiques et personnels techniques de la base française Dumont d'Urville, en Antarctique, ont été contaminés au

Covid-19 alors qu'ils avaient été épargnés tout au long de l'année par la pandémie. Le chef de district de Terre Adélie, a annoncé le 8 novembre que 20 des 21 membres de l'équipe d'experts ont été infectés.

L'épidémie de Covid-19 a été déclenchée sur la base après qu'un cas positif y soit arrivé par avion, le 25 octobre. En seulement deux petites semaines, 20 hivernants sur 21 l'ont contracté dans sa forme symptomatique. Pour le 21^{ème}, il y a hésitation : pas eu ? asymptomatique ?

Alors que les scientifiques présents en Antarctique n'ont pas été confrontés aux virus, et notamment la Covid-19, depuis plus d'un an, le cluster s'est développé à grande vitesse. *«Arrivé sur des organismes fatigués en fin d'hivernage, immunodépressifs car n'ayant pas vu un virus depuis plus d'une année, l'effet a été explosif. Les valeureux hivernants sont tombés comme des mouches !»* a souligné le chef de district de Terre Adélie.

Aucun cas grave n'y a été recensé. *«Pas de forme grave, mais de grosses fatigues, de la température, des nez qui coulent, des gorges qui piquent, des poumons qui toussent»* a-t-il indiqué.

L'épidémie avait déjà touché d'autres bases en Antarctique. (Source : HuffPost)

DÉJÀ 270 EMPLOIS CRÉÉS EN FRANCE POUR LA PROPULSION PAR LE VENT

La propulsion par le vent a déjà permis de créer 270 emplois directs en France, indique une note de Wind Ship. Une enquête, menée par l'association créée en 2019 qui réunit une trentaine d'entreprises du secteur et des représentants de la société civile souhaitant le développement de ces solutions, a dénombré 195 emplois créés au sein d'une dizaine d'entreprises qui développent des systèmes propulsifs, 28 au sein de quatre nouvelles compagnies d'armement et 55 dans les services de conception d'ingénierie et de routage développés par une douzaine d'entreprises. Selon Wind Ship, le secteur pourrait rapidement prendre de l'ampleur pour peser 3000 emplois directs en 2030 (2200 emplois pour les fournisseurs de systèmes, 450 chez les armateurs, et 300 pour les services de conception, de routage et d'évaluation des performances. L'association estime que plus de 15 000 emplois indirects seront associés aux activités de cette filière.

Actuellement, il existe 21 grands navires de charge équipés d'un système de propulsion par le vent, dont deux français (le **Ville de Bordeaux**, avec le kite Seawing d'Airseas, et le **Marfret Niolon**, avec des ailes Ventifoil d'eConowind sur conteneurs), sans compter le "petit" voilier-cargo de **Grain de Sail** (25 m). En 2024, il y aura 5 nouveaux navires avec un armement français utilisant un système de propulsion par le vent (Persévérance, Grain de Sail 2, le premier voilier-cargo de TOWT, Canopée et le MN Pélican), auxquels viendront s'ajouter 12 navires supplémentaires en 2025 (10 porte-conteneurs Zéphyr & Borée, un roulier Neoline et le deuxième voilier-cargo de TOWT). Et de citer des données de l'IWSA (International Wind Ship Association) prévoyant un doublement chaque année du nombre de navire concernés pour atteindre entre 3 000 et 5 600 unités en 2030. Parmi eux, 1 260 navires pourraient être équipés par des systèmes français, très largement à l'export (80%). (Source : Mer et Marine)

ROUTE DU RHUM →

Début de course très mouvementé malgré le report du départ.

Pas moins de 17 skippers auraient volé le départ : les 4 heures de pénalité pourraient faire mal... En effet, les concurrents avaient interdiction de revenir repasser la ligne et le comité de course avait prévenu les 138 solitaires que tout départ volé serait pénalisé de 4 heures. Cela aurait normalement dû calmer les ardeurs des uns et des autres. Mais voilà, il y avait du vent, de la mer, des bateaux dans tous les sens... 17 skippers auraient volé le départ. «Un départ volé, c'est 4 heures de pénalité à effectuer dans les 48 heures après le départ», confirmait le président du comité de course. Plusieurs skippers devaient contester cette pénalité. (Source : Le Télégramme)

Le skipper malouin Jean-Sébastien Biard contraint de revenir au port. Une collision intervenue dès les premiers instants de la course a causé un trou dans la coque du bateau de Jean-Sébastien Biard qui est revenu au port dans l'espoir de réparer. L'incident s'est déroulé sur la ligne de départ. Le bateau du Malouin s'est retrouvé pris en étau entre Kriter VIII et Elora et n'a pu éviter la collision avec ce dernier. Une fois le trou colmaté, le skipper comptait bien repartir vers Pointe-à-Pitre le plus vite possible.



La collision intervenue dès les premiers instants de la course a causé ce trou dans la coque du bateau de Jean-Sébastien Biard. (Photo : DR)

Avec dix opérations coordonnées annoncées par la préfecture maritime ce premier après-midi, voilà un début de course bien mouvementé...

Dans la même écluse que le bateau de Jean-Sébastien Biard, passait l'Ocean Fifty de Sam Goodchild, blessé dans l'après-midi aux bras et au visage, contraint à l'abandon.

Après une collision avec une bouée, le Japonais Kojiro Shiraishi (DMG Mori Global One) fait également route vers la cité corsaire. Le skipper va bien, mais les dégâts sur le bateau sont importants d'après nos informations. (Source : actu.fr)

Énorme coup dur pour Armel Le Cléac'h sur la Route du Rhum. Le skipper de l'Ultim Banque Populaire XI a été victime d'une grosse avarie à 12 h, le 10 novembre 2022. Moins de 24 heures après le départ, du 9 novembre, le marin a presque dit adieu à ses rêves de victoire. Il a dû faire route vers Lorient. Il a constaté la casse de la dérive sous le fond de coque du voilier.

(Source : Ouest-France)

Antoine Magré abandonne après avoir "tapé" des cailloux au large de l'île de Batz. Dans la nuit du 9 au 10 novembre, le skipper de Class40, a heurté des cailloux au large de l'île de Batz. Blessé, il a été secouru par 2 bateaux de la SNSM et le voilier a pu être sorti de l'eau

au port de Roscoff. Ses safrans et sa quille sont très abîmés. Le bateau présente également des chocs dans la coque. (Source : Le Télégramme)



Les safrans et la quille sont très endommagés. Le voilier sorti de l'eau à Roscoff. (Photo Jean-Claude Dirou)

L'IDENTIFICATION DES NAVIRES DE LA ROYALE VA DEVENIR PLUS DIFFICILE

Rendre plus difficile l'identification des unités de la flotte française par l'adversaire. C'est l'objectif d'une expérimentation que débute la Marine nationale, qui commence à masquer les principaux signes distinctifs de ses bâtiments de combat. Les numéros de coque disparaissent alors que les noms à l'arrière sont masqués. Mer et Marine a ainsi constaté début novembre 2022 la disparition des marquages sur les FREMM basées à Toulon. Cette mesure, qui s'ajoute à d'autres tactiques employées par les marins pour tromper l'ennemi (comme jouer sur les signatures acoustiques et électromagnétiques), s'inscrit dans le sillage de la guerre informationnelle évoquée à Toulon le 9 novembre par Emmanuel Macron lors de son discours sur la nouvelle Revue Nationale Stratégique. Ce choix a d'ailleurs été confirmé par le Chef d'État Major de la Marine le 23 janvier 2023, lors de ses vœux aux associations. (Source : Mer et Marine)

DUNKERQUE VEUT OFFRIR UNE SECONDE VIE À LA MAISON DU MARIN

Vous êtes sans doute passés devant sans vraiment y faire attention. Pourtant, c'est un des joyaux de la ville, l'un des rares bâtiments qui ait résisté à la Seconde Guerre Mondiale, la Maison du Marin, à Dunkerque, en Citadelle. C'était l'un des cœurs de la cité Jean Bart à la fin du XIX^{ème} Siècle, aujourd'hui à l'abandon. Il fait l'objet d'un appel à projet de la part de la mairie, qui recherche un investisseur, pour lui donner une nouvelle vie. Et rappelez aux Dunkerquois, à quel point cette Maison a été importante il y a quelques décennies.



La Maison du Marin de Dunkerque

Un peu d'Histoire : La Maison des Marins à Dunkerque, c'est un peu l'ancêtre de la sécu, de la retraite, l'économie social et solidaire, un modèle-pionnier à l'époque. Nous sommes en 1895, le projet Maisons du Marin en France a été lancé il y a deux ans, celle de Dunkerque est la première à être bâtie. Elle offre une protection à cette profession si dangereuse, encore plus à l'époque. Grâce à cette Maison, les marins reçoivent des conseils sur la fraude, sur la protection de leur famille, ne pas boire tous leurs salaires, surtout ils peuvent y habiter, y manger un repas chaud à pas cher, y prendre du bon temps avec un coin lecture. En 1896, près de 600 matelots y avaient trouvé un peu de pain et de chaleur. Le but de la ville est donc de garder l'aspect patrimonial de la Maison du Marin, le bâtiment est majestueux, et plutôt bien conservé dans sa partie extérieure. (Source : Delta FM)

LES CHANTIERS NAVALS D'ASIE SUBMERGÉS PAR L'EXPLOSION DES COMMANDES DE MÉTHANIER

Sur le premier semestre, les armateurs ont commandé 94 nouveaux navires pour transporter du gaz naturel liquéfié, soit un montant record dans l'industrie. Les géants de l'énergie ont besoin de navires pour répondre au bouleversement de la demande provoqué, notamment, par le conflit en Ukraine. Les chantiers sud-coréens n'arrivent plus à répondre à la demande et leurs concurrents chinois en profitent.



Le Flex Rainbow, méthanier avec technique GTT. (Photo : GTT)

Vous avez besoin d'un méthanier pour alimenter d'urgence vos centrales électriques en gaz ? Il faudra attendre 2027. Les chantiers navals sud-coréens et chinois, qui captent la quasi-totalité de la production de ces navires très technologiques, ont rempli, ces derniers mois, leurs carnets de commandes pour plusieurs années et ne savent plus comment répondre à la demande. «Le marché du gaz se retrouve profondément bouleversé par la fragmentation géopolitique. On change d'époque», analyse Philippe Berterottière, le PDG de GTT, l'industriel français qui fournit le complexe système de membranes des cuves de la plupart des méthaniers géants de la planète. (Source : Les Échos)

COLLISION DANS LA BRUME À TAIWAN

Le cargo **Bungo Princess** est entré en collision avec un bateau de pêche au nord de Keelung à Taiwan, peu après 15h00, heure locale, le 12 novembre. Le bateau de pêche a été coupé en deux, littéralement, et a coulé.



Le bateau de pêche coupé en 2 et chaviré s'apprête à sombrer. (Photo : FleetMon)

Les 7 pêcheurs qui se trouvaient à bord ont été sauvés. Le Bungo Princess était parti de Keelung à destination de Kaohsiung, mais après la collision, il est retourné à Keelung pour l'enquête. La collision s'est produite dans une épaisse brume et il semble que le bateau de pêche soit principalement coupable de la collision.

Le Bungo Princess, construit en 2009 navigue sous le pavillon du Panama. Il appartient au japonais d'Osaka Dojima Marine. Il mesure 103,64 m de long et 18,80 m de large pour un port en lourd de 10 034 t.



Le Bungo Princess en baie d'Osaka au Japon le 26/07/2020. (Photo : Marine Traffic)

CMA CGM S'ENGAGE POUR UNE INDUSTRIE MARITIME FRANÇAISE PLUS DURABLE

Le Groupe CMA CGM (CMA CGM) a réaffirmé son engagement en faveur du développement d'une industrie maritime française décarbonée et compétitive. Rodolphe Saadé, PDG du Groupe CMA CGM, a annoncé plusieurs mesures pour soutenir la vision de l'entreprise lors des Assises de l'Économie de la Mer. CMA CGM a annoncé en septembre un nouveau Fonds Spécial pour les Énergies afin d'accélérer sa transition énergétique et d'atteindre le zéro carbone net d'ici 2050. Soutenu par un budget de 1,5 milliard de dollars sur cinq ans, le fonds investira dans des projets innovants pour sécuriser l'approvisionnement en énergies renouvelables et explorer de nouvelles solutions et prototypes pour atteindre les objectifs de décarbonation du groupe.

En outre, CMA CGM consacrera 200 millions d'euros à des projets portés par des organisations françaises de l'industrie maritime et portuaire (Voir page 39). Un centre dédié aux projets sera lancé en janvier 2023, visant à soutenir les initiatives et à accélérer le rythme de la transition énergétique dans l'ensemble de l'industrie maritime et portuaire en France.

CMA CGM confirme son soutien à l'ENSM pour faire des officiers français la filière d'excellence de la transition énergétique de l'industrie maritime. Le Groupe CMA CGM souhaite développer le pavillon français et en faire la référence en matière de transition énergétique. Dans ce cadre, le Groupe CMA CGM s'engage auprès de l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) qui forme les futurs officiers français, afin d'augmenter les effectifs, et d'accompagner la formation d'élèves officiers aux enjeux de demain : la transition énergétique et le digital.

Le lancement de TANGRAM, centre de formation d'excellence et d'innovation du Groupe CMA CGM, qui verra le jour en 2023 à côté du site actuel de l'ENSM de Marseille, permettra en outre de multiplier les partenariats.

(Sources : Port Technology, Communiqué CMA CGM)

TROPHÉE DE LA CHARTE BLEUE 2022 D'ADF

Armateurs de France a attribué cette année au projet vé-

lique de la compagnie **Marfret** le "Trophée de la Charte bleue". Un prix venant récompenser l'action du transporteur maritime marseillais pour la décarbonation de son activité dans la ligne régulière.

Après avoir opté pour le système conçu et fourni par la société néerlandaise Econowind, Marfret avait décidé fin janvier d'équiper le navire **Marfret Niolon** de quatre turbovoiles. Un dispositif dont la mission est de réduire de 10 % à 15 % la consommation de carburant et de limiter ainsi ses émissions de gaz à effet de serre (Voir MMI n° 240 page 8). (Source : L'Antenne)

LE PORT AUTONOME DE PAPEETE FÊTE SES 60 ANS

A l'occasion de ses 60 ans, le Port autonome de Papeete a organisé du 14 au 18 novembre 2022 plusieurs événements afin de marquer son anniversaire, mais aussi «honorer le passé et inspirer le futur».

En 60 ans, le Port autonome de Papeete a considérablement évolué, «au gré du développement économique de la Polynésie française» souligne le gouvernement local. Durant ces deux précédentes décennies, le Port autonome s'est doté d'une gare maritime pour navettes entre Tahiti et Moorea, d'une nouvelle façade pour la plaisance et la croisière, allant de pair avec le réaménagement du front de mer de Papeete, de la place To'ata au carrefour du Prince Hinoï, en passant par les jardins de Paofai ou encore, la place Tu Marama.

En allant plus loin dans le temps, on peut citer le remblai de Motu uta, la place Sigogne, la place Vaïete, le quai des bonitiers ou encore, le terminal de commerce international. Motu uta par exemple, aux prémices du port, était un îlot entouré de sable blanc et de lagon. Pour l'avenir, le Port autonome prévoit encore de se transformer, avec la livraison courant 2023 d'un terminal international de croisière. (Source : Outremer 360°)



Le port de Papeete actuel avec au premier plan la zone de Motu Uta avec sur sa partie droite le terminal de commerce international et au fond, la zone de la Marine nationale avec le dock flottant. (Photo : Port autonome de Papeete)

UN SUPERTANKER CHARGÉ S'ÉCHOUE DANS LE DÉTROIT DE SINGAPOUR PRÈS D'UN GAZODUC

Le VLCC (Very Large Crude Carrier) **Young Yong** s'est échoué dans le détroit de Singapour dans la soirée du 26 octobre, alors qu'il faisait route du mouillage extérieur de Singapour en mer de Chine méridionale vers l'île de Nipa, dans les îles Riau, en Indonésie, avec pour destination finale le Mozambique. Le pétrolier était à pleine charge et transportait 284 429 tonnes de pétrole brut. Le problème est qu'il s'est échoué près d'un gazoduc. Les sauveteurs doivent donc être extrêmement prudents pour éviter d'endommager le pipeline. Le pétrolier bat pavillon djiboutien.

Des plongeurs ont été envoyés à plusieurs reprises pour inspecter l'état de la coque, les autorités locales signalant que de forts courants secouent le navire échoué. Aucun déversement n'a encore été signalé le 31.



Le Young Yong échoué dans le détroit de Singapour près de l'île de Takong Kecil au large de la ville indonésienne de Batam. (Photo : Le Marin)

Construit en 2001, le navire a un port en lourd été de 306 344 t. Sa longueur est de 332 m et sa largeur de 58 m. Son tirant d'eau est de l'ordre de 21,5 m. Il appartient à une compagnie maritime d'un seul navire, Technology Bright International, basée à Hong Kong, selon la base de données Equasis. Il est géré par East Wind Ship Management, également à Hong Kong.



Un barrage anti-pollution a été installé autour du pétrolier. (Photo : Garde-côtes indonésienne)

Le 1^{er} novembre, on a appris que le VLCC avait été averti de la présence d'eaux peu profondes par les autorités de Singapour. «Les autorités indonésiennes dirigent les efforts de renflouement du pétrolier, ainsi que les efforts de prévention contre d'éventuelles marées noires, car le navire s'est échoué dans les eaux indonésiennes», a déclaré l'autorité portuaire de Singapour (MPA).

Le plan est d'entreprendre des opérations d'allègement pour transférer une partie de la cargaison vers un autre pétrolier, ce qui permettra de renflouer le navire sinistré. La MPA a déclaré que les navires transitant par le dispositif de séparation du trafic du détroit de Singapour n'avaient pas été affectés.



La partie arrière du pétrolier échoué qui semble moins enfoncée dans l'eau que l'avant.

Les autorités indonésiennes ont déclaré le 7 novembre que la libération du pétrolier bloqué dans leurs eaux pourrait prendre jusqu'à un mois, tandis que les États-Unis ont imposé des sanctions au navire en raison de ses liens présumés avec le Hezbollah et une branche des Gardiens de la révolution iranienne.

Habituellement le Young Yong charge du pétrole brut à destination de la Chine à partir d'un stockage flottant dans le détroit de Singapour-Malaisie.

Le commandant régional de la marine indonésienne a annoncé le 10 novembre que le pétrolier avait été renfloué et remorqué vers une zone de mouillage à Nipah. Sa cargaison avait préalablement été transbordée en mer vers deux autres pétroliers. (Sources, Le Marin, FleetMon, Splash247, Seatrade Maritime News, Marine Link)

L'HERMIONE, CES CHAMPIGNONS QU'ON A CACHÉ

L'association Hermione-La Fayette a annoncé un devis de 10 millions d'Euros pour soigner les champignons qui rongent sa coque. Mais la structure qui gère le navire en connaissait la présence depuis 2007 et n'a rien fait. C'est ce qu'on indiquait dans le journal Sud-Ouest du 29 octobre dernier.

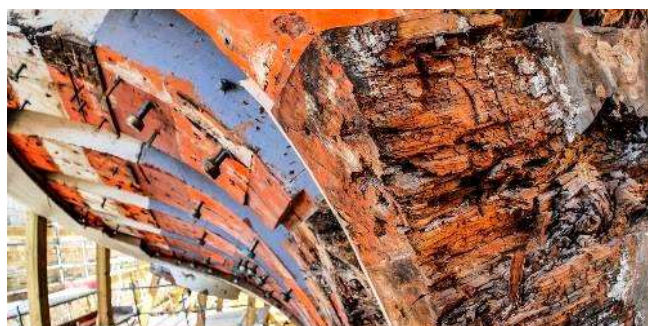
On peut y lire : «*Décidément, l'Hermione n'a peur de rien. La frégate qui a déjà coûté un "pognon de dingue", vient encore d'annoncer le 20 octobre qu'il lui faut encore 6,5 millions d'€ pour être réparée. La cause ? De méchants champignons rongent sa coque, à l'avant et à l'arrière : 40 m³ de bois foutus, soit 7 % du volume total. Une grave avarie qui a obligé à déposer 20 % soit 190 m² de coque, au port de Bayonne où la frégate est en cale sèche à Anglet depuis septembre 2021. Mais pourquoi diable ces mycoses sont-elles venues se fourrer là-dedans ? Voilà la vraie question*»...

«*Au tout début, Hermione-La Fayette s'était entourée de spécialistes au comité technique... Mais au fur et à mesure que ces pros des bateaux en bois relevaient les malfaçons, l'association en prenait ombrage. Elle n'avait qu'une chose en tête : le prestige du voyage américain. Sauf qu'un bateau de la taille de l'Hermione, ça requiert du savoir-faire, pas du bla-bla. Las, ces bénévoles ont démissionné les uns après les autres... En gros, ils servaient de caution. Comme l'architecte naval Guy Ribadeau-Dumas. Appelé à la rescousse en 2003 parce que le chantier était planté avec une absence de maîtrise, il fut viré au prétexte qu'il demandait à tenir son rôle de maître d'œuvre. "Le bureau de l'association et l'entreprise Asselin (Ndlr : qui avait été choisie après l'appel d'offre mais qui est spécialisée dans les charpente bois des monuments historiques mais pas dans la construction des bateaux en bois) s'opposaient à ce que je puisse, avec le comité technique, examiner le stock de bois" se souvient-il. Son audit de 2007 signa la fin de sa mission. Trop accablant pour être révélé... Les 45 pages de ce rapport sont affligeantes, avec des malfaçons à tous les étages... Outre certains bois fendus ou tors, des percements trop grands, des coutures qui craquent sur la coque qui manque de rigidité, les plus grands désordres relevés étaient de 3 ordres : des bois pas assez serrés, ce qui fragilise la liaison entre pont et coque et ce qui crée des fuites de haut en bas de la frégate ; l'absence de traitement antifongique ; et un bois livré trop vert qui a forcément pris du jeu. Des conditions idéales pour la survenue d'un champignon dont il était déjà question*» dans ce rapport et dans 2 autres mémoires de septembre

2007 et février 2009 : «Bordé 8 tribord arrière à environ 2 m de l'arrière, présence de champignons - Les interstices présents sur toute les membrures sont des cavités inaccessibles et des retenues d'eau et d'humidité voire des champignonnières potentielles - Ces espaces comblés avec du mastic sont des entraves à la circulation de l'air et à l'écoulement de l'eau - De nombreux pieds d'épouilles entièrement pourris - Déjà des champignons sur les bois lors de stockage», etc...



Sur cette photo prise le 17 octobre 2022, cette varangue a manifestement pourri à cause d'une fuite d'eau douce. La peinture blanche écaillée n'a pas assuré la protection. On ne voit pas trace d'antifongique qui devrait ressortir en noir. (Photo : PQR/ « Le Télégramme » /MAXPPP)



La coque n'est pas belle à voir. (Photo : Sud-Ouest)

... «Sur l'Hermione, on aime la novlangue pour masquer la réalité. Il est vrai qu'avouer qu'on doit soigner un champignon qui a attaqué un cinquième de la coque parce que les négligences se sont accumulées pendant des années sur le chantier de construction, ce n'est pas facile à vendre... On ne parle pas de réparation mais de reconception, ni de chantier mais de grand carénage... Pour trouver des pépètes en France et au-delà, la frégate est même sacrée "ambassadrice des territoires locaux et des savoir-faire français" et "symbole de la défense des libertés». (Ndlr : Pour le savoir-faire, on peut en douter compte-tenu de tout ce qui vient d'être indiqué !)

... «Pour l'heure, les 6,5 millions d'€ sont loin d'être réunis et on va devoir patienter avant de revoir le navire sur les flots». (Source : Journal Sud-Ouest)

À la lecture de l'article de Sud-Ouest, assez édifiant sur tout ce qui n'a pas marché correctement, on peut se demander s'il y aura encore des personnes prêtes à donner de l'argent. Faut-il réparer la frégate ou en faire un bateau musée ? Affaire à suivre...

Merci à notre collègue Philippe Bouthet du Rivault pour la transmission de cet article. Il indique par ailleurs que le silence de l'association alors qu'elle savait exactement ce qu'il en était lui a été confirmé par le commandant de la frégate.

UN FEEDER S'ÉCHOUE DANS LE CANAL DE KIEL

Le cargo Odin a subi une panne de moteur et s'est en-

castré dans la digue du canal de Kiel près du pont Rader Hochbrucke, vers 09h00, heure locale, le 16 novembre, alors qu'il chenalait dans le canal en direction du sud, en provenance de Suède pour le Royaume-Uni. Il a été libéré vers 13h40 LT et amené à Rendsburg, où il a été amarré. (Source : FleetMon)



L'Odin, échoué sur la berge. (Photo : FleetMon)

Les incidents sont fréquents dans le canal de Kiel. Construit en 1994, l'Odin navigue sous pavillon portugais. Il mesure 97,51 m de long et sa largeur est de 15,9 m pour un port en lourd de 4 365 t.

VRAQUIER BANNI DES PORTS AUSTRALIENS PENDANT 3 MOIS

L'Autorité australienne de sécurité maritime (AMSA) a interdit au vraquier **Costanza**, battant pavillon panaméen, d'accéder aux ports australiens pendant trois mois pour avoir versé des salaires insuffisants à son équipage. L'AMSA était allée sur le Costanza pour une inspection de routine de contrôle de l'état du port et pour enquêter sur une plainte de la Fédération internationale des transports (ITF) concernant le sous-paiement des salaires des marins. Au cours de l'inspection, les agents de l'AMSA ont trouvé des preuves que l'armateur devait aux membres d'équipage environ 108 000 dollars australiens (~72 700 dollars américains) en salaires. La majorité des contrats d'emploi des marins de l'équipage comportait également un montant de salaire inférieur à la convention collective du navire.

Le navire a été immédiatement immobilisé pour violation de la convention du travail maritime (MLC).



Le navire concerné, Costanza. (Photo : Marine Traffic)

«Nous ne tolérons pas l'exploitation des marins dans nos eaux», a indiqué le Directeur exécutif des opérations de l'AMSA

L'AMSA qui rapporte que l'exploitant du navire, Orient Line Corp. du Japon, a pris les mesures nécessaires pour s'assurer que tous les marins à bord soient payés en totalité. L'agence a également reçu la confirmation que les marins du Costanza ont maintenant reçu leurs salaires impayés et en conséquence, le navire a été libéré de sa détention.

Après son appareillage de Newcastle, le navire ne sera pas autorisé à s'approcher ou à entrer dans un port australien pendant trois mois, jusqu'au 9 février 2023.

(Source : gCaptain)

LES CHANTIERS NAVALS CORÉENS REMPORTE LA PALME DU CARNET DE COMMANDES POUR 2022, DÉPASSANT AINSI LEURS CAPACITÉS

Les chantiers navals sud-coréens ne sont peut-être pas en tête du carnet de commandes 2022, mais ils sont considérés comme les vrais gagnants car ils ont remporté la plupart des commandes de méthaniers.

Selon l'organisme britannique Clarkson Research, qui suit l'évolution de la construction navale et de l'industrie maritime, les constructeurs coréens ont enregistré 14,65 millions de TBC^(*) de nouvelles commandes entre janvier et octobre de cette année, soit moins que la Chine (15,81 millions de TBC).

Le carnet devrait être clos, car les chantiers navals coréens sont complets jusqu'à la fin de 2026.

Actuellement, Korea Shipbuilding & Offshore Engineering, qui fait partie du groupe Hyundai Heavy Industries, a une charge de travail d'environ 17,95 millions de TBC, ce qui nécessite la pleine capacité des chantiers navals de Hyundai Heavy Industries, Hyundai Mipo Dockyard et Hyundai Samho Heavy Industries pendant au moins trois ans. China State Shipbuilding Corporation (CSSC) arrive en deuxième position avec 17,76 millions de TBC, suivi de 2 chantiers coréens : Samsung Heavy Industries avec 9,37 millions de TBC et Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering avec 7,68 millions de TBC.

Les constructeurs coréens ont dominé les commandes de méthaniers à forte valeur ajoutée. Ils ont remporté un total de 8,89 millions de TBC de commandes de GNL jusqu'en octobre de cette année, soit 76 % du total des commandes mondiales de 11,72 millions de TBC pour 136 méthaniers. La Chine arrive en deuxième position avec 2,84 millions de TBC, soit 24 % du total.

Les prix des navires GNL ont continué à se renforcer, avec un transporteur dont le prix était de 248 millions de dollars à la fin du mois dernier. Le mois dernier, DSME a signé un contrat de fourniture de méthaniers à un prix record de 250 millions de dollars par unité.

(Source : Hellenic Shipping News)

(*) Le TBC, tonnage brut compensé (CGT - Compensated Gross Tonnage) est un indicateur de la quantité de travail nécessaire pour construire un navire donné. Il est calculé en multipliant le tonnage d'un navire par un coefficient, qui est déterminé en fonction du type et de la taille d'un navire particulier.

FERRY EN FEU AU LARGE DE BALI AVEC 270 PERSONNES À BORD

Un incendie s'est déclaré à bord du ferry roulier pour passagers Mutiara Timur I avec quelque 270 personnes à bord dans l'après-midi du 16 novembre, à environ 2 milles de la côte Est de l'île de Bali, en Indonésie. Il semble que le feu se soit déclaré sur l'un des ponts supérieurs de la section avant, puis se soit propagé.

Le navire avait quitté Ketapang, Java, vers 00h00 heure locale le 16 novembre.

Au moins 3 navires de secours et de nombreuses embarcations se sont rassemblés autour du ferry pour évacuer les personnes se trouvant à bord.

Le Mutiara Timur I transportait 236 passagers et 35 membres d'équipage lorsqu'il a pris feu dans le détroit de Bali. Des dizaines de sauveteurs, des marins de la marine et des pêcheurs locaux tentaient d'évacuer les personnes vers deux navires de la marine et aucun blessé n'a été signalé dans l'immédiat, a déclaré le chef de l'agence de recherche et de sauvetage de Bali.

Certains passagers ont choisi de se jeter dans l'océan plutôt que d'attendre le déploiement des canots de sauvetage du navire. Selon les rapports de presse, le feu a consumé et détruit les effets personnels des passagers et tous les véhicules à moteur à bord.

En fin de journée, le ferry semblait se déplacer à faible vitesse vers le port de destination Lembar, île de Lombok. Diverses vidéos montrant le navire en feu et l'évacuation des personnes se trouvant à bord :

<https://youtu.be/k0zrxr3Ki8k>

<https://youtu.be/Qyhk7sUKkr8>

<https://youtu.be/rK8ReUUM0Ag>

<https://nypost.com/2022/11/16/indonesian-ferry-carrying-271-people-catches-fire-near-bali/>



Le feu brûle encore sur le ferry. (Photo : Twitter)

De nombreuses embarcations légères ont participé au sauvetage. Les sauveteurs, les marins de la Marine et les pêcheurs locaux ont tenté d'évacuer les personnes sur 2 navires de la Marine. (Photo : Reuters)



Diverses vues de l'abandon avec les personnes équipées de brassières de sauvetage, rassemblées à l'avant puisque le feu avait pris à l'arrière.

Le navire était certifié pour transporter jusqu'à 500 pas-

sagers, 128 gros camions et 75 véhicules à 4 roues. Construit en 1991, long de 166 m, et large de 25 m, il avait un port en lourd de 3 500 t et naviguait sous pavillon indonésien.



L'incendie s'est déplacé de l'arrière vers l'avant, ravageant tout le navire. (Photo : Indonesia Coast Guard)



Lutte contre l'incendie qui a déjà fait de gros dégâts à l'arrière.

Le ferry Mutiara Timur I a fini par couler dans l'après-midi du 17 novembre après un incendie majeur, avec 115 véhicules à bord, principalement des camions. Toutes les personnes à bord ont été secourues. Le navire a d'abord chaviré puis s'est enfoncé dans la mer et repose sur le fond par un de ses côtés. Une lutte active contre l'incendie a eu lieu avant le chavirement, avec des volumes massifs d'eau déversés sur le ferry. Il est donc probable qu'il ait perdu sa stabilité à cause de cette eau et des vastes zones des ponts de cargaison, avec beaucoup de surface libre et de carènes liquides. La coque du navire reste partiellement visible à la surface de la mer.



Le ferry chaviré et coulé reste partiellement visible.

(Sources : FleetMon, Bali Discovery)

LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DES ABEILLES INTERNATIONAL SE CONCRÉTISE AVEC L'ÉLARGISSEMENT DE SA FLOTTE

La société les Abeilles International étend ses offres en se lançant sur le marché spot. Après les Abeilles Normandie et Méditerranée, baptisées à l'été 2022, l'entre-

prise a confirmé l'acquisition, via son actionnaire majoritaire Econocom, d'un 6^{ème} navire dédié à ce marché.

« Cette nouvelle Abeille, disponible sur le marché du spot, proposera ses services de remorquage hauturier et de remplacement de navires d'assistance, assurera des travaux d'ancrage et de relevage et servira également de plateforme d'expérimentations au profit d'industriels maritimes. Pour accompagner l'apprentissage et la formation, chers aux Abeilles International, cette nouvelle Abeille accueillera par ailleurs des sessions de formation » a précisé Samira Draoua, Présidente des Abeilles International et CEO d'Econocom France.

Rebaptisé **Abeille Horizon** lors de son passage sous pavillon français 1^{er} registre, ce navire a été construit en 1999 en Norvège. Long de 73 m et large de 16, il est désormais immatriculé au Havre. Dès sa mise en service au premier trimestre 2023, l'Abeille Horizon disposera d'un point d'appui sur chaque façade maritime, en Manche, Atlantique et Méditerranée, pour la prépositionner selon son programme d'activité.



L'Abeille Horizon dans sa nouvelle robe. (Le Télégramme)

La flotte se compose donc de quatre remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS), un bâtiment de soutien et d'assistance affrété (BSAA) pour la Marine nationale et les préfectures maritimes françaises, et donc ce nouveau navire. (Source : Communiqué des Abeilles International)

DEUX MARINS BLESSÉS PAR UNE EXPLOSION AU HAVRE

Il était 21 h 40 le 17 novembre quand les services du SDIS76 ont été appelés pour une explosion à bord du navire **Athéna**, battant pavillon grec, amarré quai de l'Asie dans le port du Havre. À leur arrivée sur place, 2 marins étaient blessés mais conscients après l'explosion d'un compresseur d'air comprimé.

Les blessés ont été transportés médicalisés par le Smur vers le centre hospitalier Monod. Ils souffrent principalement de brûlures. L'explosion, dans un local compresseur, s'est produite pendant des essais programmés, précisent les secours. Elle n'a pas provoqué d'incendie et des relevés de mesures ont été effectués pour s'assurer qu'il n'y avait aucun danger. (Source : Paris-Normandie). Ci-dessous, l'Athéna au Havre. (Photo : Mer et Marine)



L'explosion d'un compresseur qui avait blessé deux marins grecs le 17 novembre à bord du navire offshore Athena, qui avait accosté le 15 novembre au Havre pour laisser passer le coup de vent dans la Manche, ne devrait pas remettre en cause sa mission sur le champ éolien de Fécamp. (Source : Le Marin)

APRÈS 2 ANS DE PÉRIPÉTIES, LE SNA PERLE VA POUVOIR ENTAMER SA REMONTÉE EN PUISSANCE

Arrivé il y a un an à Toulon après 10 mois de réparations à Cherbourg pour reprendre le cours de son arrêt technique, le SNA Perle est sorti le 17 novembre du bassin sous la responsabilité de son équipage. Il va effectuer une série d'essais avant de retrouver le cycle opérationnel.

D'abord, des essais à quai seront effectués, ce qui pourrait donner lieu à des retours au bassin afin d'apporter d'éventuelles corrections. Puis sa chaufferie nucléaire sera remise en route, en déclenchant la réaction en chaîne de fission de l'uranium dans le cœur de son réacteur. Suivront ensuite de nouveaux essais à quai et en mer... Et ce n'est qu'au terme de ceux-ci que le SNA Perle pourra reprendre son cycle opérationnel. Ce qui devrait être le cas d'ici l'été 2023. En attendant, l'équipage bleu s'entraîne et entretient ses qualifications grâce aux simulateurs de l'École de navigation sous-marine de Toulon.



Le SNA Perle en sortie du bassin le 17 novembre.

(Sources : Marine nationale / Naval Group, Opex360)

POISSON ROUGE GÉANT DE PLUS DE 30 KG

Les poissons rouges ne vivent pas que dans les aquariums. Un poisson rouge de plus de 30 kg - en réalité une espèce hybride de carpe - a été pêché dans un lac de l'Aube, dans l'est de la France, le 3 novembre 2022. Il s'agit là de l'un des plus gros spécimens du monde.

Dans un aquarium bien entretenu, un poisson rouge en forme atteint en moyenne 5 cm de long. Aux États-Unis, certains spécimens sortis du lac Keller, en face de la ville américaine de Burnsville (Minnesota), dépassent souvent les 30 cm et pèsent jusqu'à 2 kg. En France, un poisson récemment pêché dépasse tous les standards.



Le poisson rouge de 30 kg.

À l'état sauvage, un poisson rouge "classique" ne dépasse pas les 2,3 kg rappelle National Geographic.

Cet insaisissable poisson, comme le qualifie le quotidien britannique The Guardian a été pêché par le Britannique Andy Hackett, un homme de 42 ans originaire du comté de Worcestershire, dans l'ouest de l'Angleterre. «Ce n'est qu'au bout de 25 minutes», rapporte le quotidien britannique The Daily Mail, que le pêcheur a réussi à remonter la bête à la surface. «J'ai su que c'était un gros poisson quand il a mordu à mon appât et s'est mis à nager avec, de droite à gauche et de haut en bas. Puis il est venu à la surface, à 30 ou 40 m de distance, et c'est là que j'ai vu qu'il était orange», raconte le pêcheur au journal britannique.

Surnommé "la Carotte" en raison de sa couleur orange vif, ce poisson géant serait l'un des plus gros spécimens au monde de son espèce. Il pèse environ 13 kg de plus que ce qui était considéré comme le plus gros poisson rouge du monde, capturé aux États-Unis, en 2019 et plus du double de la taille d'une carpe koï orange vif de 13 kg capturée par dans le sud de la France en 2010.



Un sacré morceau !
(Photos :
Capture
d'écran
Facebook
@Bluewater
Lakes)

L'espèce capturée en France est un mélange entre une carpe cuir et une carpe koï.

La ferme aquacole Bluewater Lakes spécialisée dans la

pêche à la carpe, indique que depuis son introduction dans le lac français, il y a 20 ans, le poisson a grandi mais il ne sort pas souvent, il est très insaisissable. Après avoir posé fièrement avec le poisson, le pêcheur a relâché sa prise dans le lac. (Source : Ouest-France)
Nul doute que cela va attirer du monde dans l'Aube !

CERTAINS SAUVETAGES FONT MOINS DE BRUIT OU DE POLÉMIQUES QUE D'AUTRES

Le navire câblé **Nexus** de Van Oord a secouru 49 réfugiés au large de Malte en mer Méditerranée.

Nexus a été contacté dans la nuit du 16 au 17 novembre par le centre de coordination des secours de Malte pour apporter son soutien dans des conditions météorologiques qui se dégradaient. Le câblé de 123 m de long, avec 27 membres d'équipage, a ensuite fait route pour Malte, où un transfert aux garde-côtes maltais était prévu le soir même. Selon Van Oord, on ne sait pas combien de jours les réfugiés ont passé en mer. Cependant, tous semblaient être en bonne santé mais affaiblis et certains étaient en hypothermie. Les 49 personnes sont des hommes, a indiqué la compagnie, ajoutant que leur origine était inconnue en raison des barrières linguistiques.

Le 16 novembre, il a été rapporté que l'équipage du navire d'installation offshore **Simon Stevin** de Jan De Nul avait secouru 15 réfugiés en Méditerranée le 10 novembre. Huit hommes, deux femmes et cinq enfants étaient à la dérive depuis plusieurs jours à quelque 75 kilomètres des côtes algériennes. Ils ont passé la nuit à bord et ont été recueillis par les garde-côtes algériens le matin du 11 novembre. (Source : Offshore Energy)

LA CIOTAT INAUGURE UN ASCENSEUR POUR MÉGA YACHTS UNIQUE AU MONDE

Avec le nouvel ascenseur à bateaux de 4 300 tonnes baptisé **Atlas**, le site naval de La Ciotat accueille désormais des yachts de plus de 80 mètres. Un superyacht de 60 mètres appelé Bella Vita a d'ores et déjà été mis en chantier début octobre 2022.

«Avec ce nouvel aménagement, le plus important depuis la renaissance des chantiers navals, une étape cruciale de la réindustrialisation du site a été franchie. Elle garantit l'avenir de notre site, de ses 1 200 emplois», a affirmé Arlette Salvo, maire de La Ciotat.

Aujourd'hui, le site est devenu l'un des plus grands chantiers de maintenance et de refit de yachts avec La Ciotat Shipyards, gestionnaire des chantiers navals et MB92, leader mondial de la réparation et de la maintenance de yachts d'exception. «La construction d'Atlas qui peut accueillir sept navires simultanément dont certains jusqu'à 115 mètres de long, représente un investissement de 77 M€. L'équipement a été livré à l'heure malgré une forte complexité liée au Covid-19 et à la crise économique», a expliqué le président de La Ciotat Shipyards.

Outre 1 850 m de quai à usage industriel, le site offre une capacité de mise à sec simultanée d'une cinquantaine de navires. Il dispose d'ores et déjà d'une grande forme de 200 m (2 à 4 emplacements), d'un grand portique de 600 tonnes (six emplacements) d'un élévateur à sangles de 300 tonnes (24 emplacements) et d'un ascenseur de 2 000 tonnes (17 emplacements). C'est désormais également un ascenseur à bateaux de 4 300 tonnes avec sept emplacements, six pour MB92 et un pour La Ciotat Shipyards.

La Ciotat Shipyards s'attèle à la mise à jour du plan d'a-

ménagement du site pour la période 2022 à 2030. Les projets concernent le développement des activités avec notamment l'augmentation des capacités d'amarrage pour la réalisation d'un nouveau quai. Ce sont aussi la réhabilitation du patrimoine bâti comportant les grandes nefs A, B et C, l'amélioration des conditions d'exploitation, des conditions d'usage avec un espace dédié aux équipages ou encore du Port-Vieux. L'ensemble du nouveau plan d'aménagement représente 65 M€.



Le nouvel équipement avec l'ascenseur Atlas inauguré le 22 novembre.



Vue d'ensemble du chantier "avant", en février 2020.



Vue d'ensemble du chantier "après", projection 2022.

Vidéo de présentation de l'ascenseur :

<https://www.laciotat-shipyards.com/fr/amenagements-en-cours/plateforme-megayacht/>

Fermés après le choc pétrolier dans les années 1980, les chantiers navals de la Ciotat comptent aujourd'hui 1200 emplois directs (contre 629 en 2019), après leur renaissance version plaisance.

«Il y a un phénomène de cluster industriel avec un vrai savoir-faire, car sur les yachts il peut s'agir de changer

le moteur comme de rénover les canapés, il y a une grande gamme de métiers impliqués», analyse Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime.



La plateforme Atlas de La Ciotat a accueilli le 29 septembre son premier navire, le Bella Vita de 60 mètres de long. (Photo : La Ciotat shipyards)

C'est comme un "Tetris" géant : le bateau entre et se cale sur la plateforme, qui ensuite le remonte et pivote pour qu'il aille, sur les rails, se garer.

(Sources, Le Figaro, Le Marin, Marine & Océans, La Ciotat shipyards)

LA RUSSIE A RETIRÉ SON AGRÉMENT AUX SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION ÉTRANGÈRES

La Russie a retiré son agrément aux sociétés de classification étrangères.

Le ministère des Transports de la Fédération de Russie a mis fin aux accords avec les sociétés de classification étrangères RINA et Bureau Veritas (BV) concernant l'autorisation de ces dernières à effectuer la classification et la visite réglementaire des navires battant pavillon russe, a déclaré une source proche du ministère. La même information est contenue dans une lettre de l'une des associations axées sur l'industrie aux chefs des compagnies maritimes.

RINA et BV étaient les seules sociétés de classification à avoir conclu des accords de ce type avec la Russie.

Le BV a précédemment pris des mesures pour retirer de son registre les navires liés à la Fédération de Russie. Dans le segment de l'aéronautique, le BV a cessé d'inspecter les avions exploités par les compagnies aériennes russes. Dans les industries de ressources, le BV a considérablement réduit ses activités dans le segment du pétrole et du gaz. (Source : PortNews)

DERNIERS TRANSFERTS DE VRAQUIERS LDA VERS LA FLOTTE DE MUR SHIPPING

À la mi-novembre, les trois derniers vraquiers de Louis Dreyfus Armateurs (LDA) qui n'avaient pas encore changé de nom ont rejoint la flotte de l'armement néerlandais Mur shipping. Comme leurs dix prédécesseurs, leur nouvelle identité comprend le préfixe African suivi d'un nom d'oiseau. La Chesnais, La Guimorais et La Partenais sont devenus respectivement les **African Roadrunner**, **African Swift** et **African Teal** en passant du pavillon maltais au bahamien. Ces navires de 40 600 tpl, dotés de quatre grues de 40 tonnes, datent de 2015. (Source : Le Marin)

LE PROJET DU CANAL KRA, L'AUTOROUTE MARITIME DU FUTUR ?

Le projet de canal de Kra est considéré comme un cataly-

seur qui pourrait transformer le secteur du transport maritime dans la région en réduisant la distance de navigation sans avoir à contourner la péninsule malaise par les détroits de Malacca et de Singapour.

Ces dernières années, des investisseurs chinois ont manifesté leur intérêt pour la construction de ce canal. Toutefois, le projet n'a pas décollé. Il a également été signalé que l'Inde, les États-Unis et l'Australie ont manifesté leur intérêt pour la construction d'un canal maritime traversant l'isthme de Kra en Thaïlande.

À l'heure actuelle, l'avenir du projet de construction du canal Kra, également connu sous le nom de canal thaïlandais, est encore incertain. Néanmoins, en supposant que le projet se concrétise, il est essentiel d'analyser ses caractéristiques et la manière dont il modifierait le scénario du transport maritime en Asie du Sud-Est.

Le coût du canal, une voie navigable d'environ 50 km de long traversant l'isthme de Kra, a été estimé à environ 20 milliards de dollars. Le canal proposé aurait une profondeur d'environ 25 m et une largeur de 400 m. Le canal proposé est suffisamment large pour accueillir deux navires et nécessite une période de construction d'environ 5 à 10 ans. Il permettrait aux navires de circuler entre l'Europe, le Moyen-Orient, l'Inde et la Chine sans passer par les détroits de Malacca et de Singapour, déjà très fréquentés et étroits. Le projet devrait employer une main-d'œuvre de 30 000 personnes s'il se concrétise.

Une fois qu'il sera prêt, le canal pourra raccourcir la distance de navigation à travers l'Asie du Sud-Est de 1 200 milles, réduisant ainsi le voyage maritime de deux à cinq jours. Cela stimulerait la croissance économique et apporterait la prospérité dans toute la région. En outre, le canal proposé pourrait alléger le trafic massif passant par les points d'étranglement que sont les détroits de Malacca et de Singapour. Et puis les zones éloignées et moins développées du nord de Sumatra, des États septentrionaux de la Malaisie péninsulaire et des provinces méridionales de la Thaïlande, qui ne sont pas éloignées du canal, pourraient être développées en tant que ports de navigation et plaques tournantes de la région. La diminution du nombre de navires pourrait également entraîner une réduction des risques de piraterie et d'autres crimes maritimes dans les détroits de Malacca et de Singapour. Néanmoins, le droit international stipule que le droit de passage en transit libre et sans entrave ne s'applique qu'aux détroits utilisés pour la navigation internationale. Le canal thaïlandais est un canal maritime et, par définition, n'est pas un détroit utilisé pour la navigation internationale défini par le droit international. Par conséquent, les navires naviguant de l'Europe vers l'Asie orientale devraient payer des droits de transit doubles s'ils choisissaient de ne pas passer par les détroits de Malacca et de Singapour. Il ne fait aucun doute que la navigation via les canaux de Suez et de Thaïlande entraînerait des droits de transit. L'accès garanti par le régime du passage en transit ne s'appliquant pas au trafic maritime empruntant le canal thaïlandais, le transit des navires par ce canal pourrait être suspendu, sous réserve des lois de la Thaïlande.

Si l'on fait abstraction de tous ces défauts, une fois ouvert à la navigation, certains arguments indiquent que le canal thaïlandais proposé transformerait le secteur du transport maritime, comme l'ont fait ses homologues, les canaux de Suez et de Panama, lors de leur construction. Les canaux de Suez et de Panama étaient des projets magnifiques - des merveilles d'ingénierie qui ont révolu-

tionné l'industrie du transport maritime dans le monde. Le canal de Suez a raccourci la distance de navigation entre l'Europe et l'Asie en reliant la mer Rouge et la mer Méditerranée. Les navires pouvaient ainsi éviter de contourner le cap de Bonne-Espérance, au Sud du continent africain. De même, le canal de Panama permettrait de gagner des semaines de voyage maritime sans avoir à contourner la Terre de Feu, à l'extrémité sud du continent sud-américain.

Néanmoins, il existe également des arguments selon lesquels, contrairement aux canaux de Suez et de Panama qui ont permis de gagner des semaines de voyage maritime, les sommes dépensées pour le projet de canal thaïlandais n'apporteraient pas de bénéfices considérables, car le canal proposé ne raccourcit le voyage maritime que de deux à cinq jours.

Le projet se terminera-t-il comme le projet de canal du détroit de Palk en Asie du Sud ?

L'Inde et le Sri Lanka sont séparés par le détroit de Palk, qui est étroit, peu profond et parsemé de nombreux îlots et hauts-fonds sableux qui rendent la navigation difficile. Bien que le détroit puisse être navigué par des bateaux de pêche et de petites embarcations, les grands navires à destination des ports de l'Inde orientale ou occidentale ne pouvaient pas traverser le détroit de Palk et devaient contourner l'île de Sri Lanka. Pendant la période coloniale britannique, en 1860, il a été proposé de construire un canal de navigation à travers le détroit. Ce n'est qu'en 2001 que le gouvernement indien a approuvé la construction du canal pour approfondir le détroit de Palk. Une fois achevé, le canal du détroit de Palk, long de 167 km et large de 300 m, raccourcirait d'un peu plus d'un jour le trajet maritime des navires entre la mer d'Arabie et le golfe du Bengale. Néanmoins, une étude d'impact environnemental bâclée, menée par un institut de recherche du gouvernement indien, s'est avérée désastreuse pour cet ambitieux projet. L'institution a publié un rapport en 2004, affirmant en substance que le projet était prêt à démarrer et qu'il n'avait aucune incidence écologique ou environnementale négative.

Vingt et un ans se sont écoulés depuis que le projet a été initialement approuvé par le gouvernement indien mais avec l'escalade multiple des coûts et l'épuisement des fonds, l'avenir de ce projet reste sombre.

De toute évidence, si le canal thaïlandais doit être construit, des études et une évaluation approfondies doivent être envisagées afin qu'il ne subisse pas le même sort que le projet de canal du détroit de Palk.

Quoi qu'il en soit, le projet de canal thaïlandais pourrait soit transformer de manière significative l'industrie mondiale du transport maritime, soit finir par devenir le plus



Tracés proposés pour le canal thaï. La route thaïlandaise 44 est indiquée en jaune, tandis que le projet de ligne ferroviaire est en rouge.

gros éléphant blanc de l'histoire maritime.

La largeur minimale de l'isthme de Kra est de 44 km et l'altitude d'environ 75 m, ce qui est très comparable au canal de Panama qui est long de 77 km avec un point le plus haut, la Coupe Gaillard, à 64 m au-dessus du niveau de la mer. La longueur terrestre du canal proposé se situerait entre 50 et 100 km selon le tracé choisi. À une profondeur de 25 m sous le niveau de la mer, la largeur de l'isthme de Kra est d'environ 200 km. Pour 50 m de profondeur, cette largeur passe à environ 400 km.

Pour plus d'informations sur cet éventuel canal, voir :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Canal_tha%C3%AF

LE PARC ÉOLIEN EN MER DE ST-NAZAIRE FONCTIONNE À PLEIN RÉGIME

Cette fois ça y'est. Le 1^{er} parc éolien en mer de France, au large de Saint-Nazaire, tourne depuis le 23 novembre 2022 à plein régime a annoncé EDF, à quelques heures de son inauguration. Les 80 éoliennes du parc produisent désormais l'équivalent de 20 % de la consommation annuelle d'électricité de la Loire-Atlantique.

La maintenance du parc, qui s'étend sur 78 km² et est surveillée à distance depuis une base située dans le port

de La Turballe, sera assurée par une centaine de personnes pendant les 25 ans de son exploitation.
(Sources : AFP, 20 Minutes)

AU DANEMARK 2 NOUVEAUX NAVIRES ALIMENTÉS PAR BATTERIES EN 2024

L'exploitant danois de ferries Molslinjen commencera à exploiter deux nouveaux navires alimentés par batteries au départ d'Alslnjen et de Samsølinjen au Danemark en 2024.

Les navires ont été conçus par OSK-ShipTech et seront construits par le chantier naval Cemre près d'Istanbul, en Turquie. Echandia fournira les systèmes de batteries embarqués, qui ont une capacité totale d'environ sept mégawattheures et contribueront à réduire les coûts d'exploitation et la production de carbone de Molslinjen.



Vue des nouveaux ferries. (Image de synthèse : Molslinjen)

Les nouveaux navires mesureront chacun 116,8 m de long et pourront accueillir 600 passagers et 188 voitures. Ils sont conçus pour naviguer de manière autonome entre les ports et s'amarreront automatiquement aux quais. La solution d'Enchandia permettra aux ferries de se recharger complètement en 20 à 25 minutes.

(Source : Cruise & Ferry)

BREST, À CAUSE DE LA TEMPÊTE UN PAQUEBOT ROMPT SES AMARRES ET ABORDE UN MÉTHANIER

Le paquebot **Renaissance** de la Compagnie Française de Croisière (CFC) a percuté le méthanier norvégien **Hoegh Gannet** après avoir rompu ses amarres avant sous l'effet de fortes rafales de vent, sur le site Damen shiprepair de Brest, dans l'après-midi du 21 novembre.

Le paquebot Renaissance, était amarré au quai de réparations n° 1. Long de 219 m et large de 31 m, présentant une très forte prise au vent qui avait des rafales à 50 nœuds, il a alors commencé à dériver, reculant vers l'enrochement situé sur la partie est du bassin, son étrave se dirigeant vers le quai de réparations n° 4, où était amarré le méthanier norvégien de 294 m, battant pavillon singapourien. 6 remorqueurs sont rapidement intervenus pour ramener le Renaissance le long de son quai. Le paquebot, à l'aide de ses propulseurs d'étrave, aidait à la manœuvre.

Deux légers enfoncements auraient été constatés dans le haut de la coque du méthanier et selon d'autres sources, un léger enfoncement de la carène, quelques mètres au-dessus de la ligne de flottaison.

Il n'y a pas eu de blessé et aucune pollution n'a été constatée. L'intervention rapide des remorqueurs a permis de limiter les dégâts.

Le Renaissance devait entrer, le 22 novembre, en cale sèche n° 2, laissée libre le 18 par le Hoegh-Gannet. Le passage en bassin permettra de déterminer si d'autres dégâts, par exemple sur le safran, ont pu être provoqués par cet accident.



Le Renaissance en travers de la darse, toujours tenu par ses amarres arrière, est venu aborder le méthanier. (Photo : pss-archi.eu)



Le Renaissance en mauvaise posture, commence à regagner son poste à l'aide des remorqueurs, après avoir abordé son voisin le méthanier Hoegh Gannet. (Photo F. Quivoron)



Le Mistral 7 de Boluda et 5 remorqueurs de la Marine sont en train de ramener le paquebot à quai. (Photo : Le Télégramme)



Petit enfoncement sur la coque du méthanier. (Photo : pss-archi.eu)



La coupée du Renaissance en pendant le long du bord devra être remontée avant le retour à quai. (Photo : pss-archi.eu)

Le paquebot Renaissance a finalement été mis en cale sèche le 23 novembre dans la forme 2 du port de commerce de Brest. L'inspection de la coque a confirmé que le Renaissance ne souffre d'aucun gros dommage. «Les deux safrans, les hélices, les propulseurs d'étrave et le bulbe sont intacts», explique-t-on chez son armateur. Les dégâts, très légers, se résument essentiellement à de la tôle froissée sur l'extrémité supérieure de l'étrave et sur le bordé à tribord arrière, cette partie ayant touché le quai quand l'avant du navire s'en est écarté.



Le Renaissance est maintenant au sec en forme 2. (Photo : DAMEN Brest)

(Sources : 20 Minutes, Le Marin, Le Télégramme, Mer et Marine)

ACCORD SIGNÉ POUR LA FUTURE LIAISON ÉLECTRIQUE ENTRE LA FRANCE ET L'IRLANDE

Paris et Dublin ont conclu le 25 novembre un accord pour lancer la future interconnexion électrique "**Celtic Interconnector**" qui permettra de raccorder le réseau irlandais au continent européen à l'horizon 2026, a annoncé le ministère français de la Transition énergétique. Cette liaison sous-marine haute tension de 700 MW reliera la côte Sud de l'Irlande au Nord de la France, en parcourant 575 km, ce qui permettra l'échange direct d'électricité et notamment à l'Irlande d'exporter de l'électricité produite par des éoliennes off-shore. Cette «*première interconnexion de l'Irlande avec l'Europe continentale (...) permettra d'importer et d'exporter suffisamment d'électricité pour alimenter 450 000 foyers*», a indiqué le ministère dans un communiqué commun avec les autorités irlandaises, la banque européenne d'investissement et les opérateurs de réseau.

L'interconnexion reliera la commune de La Martyre en Bretagne au village de Knockraha dans le comté de Cork en Irlande.

Les accords prévoient la construction avec Nexans, le fa-

bricant français de câbles et Siemens Energy, et un apport financier de 800 millions d'euros par la Banque européenne d'investissement, la Danske Bank, Barclays et la BNP. Nexans utilisera son câblage **Nexans Aurora**.

Développé par EirGrid et RTE, les deux opérateurs publics de transport d'électricité respectifs de l'Irlande et de la France, le projet, dont les travaux commenceront en 2023 pour une mise en service en 2026, a un coût total de 1,623 milliard d'euros.

Cette interconnexion «*emploiera une technologie CCHT (courant continu haute tension) 320 kV (de Siemens energy), empruntant un câble sous-marin énergie de 500 km ainsi qu'un câble terrestre souterrain de 40 km en Bretagne et un autre de 35 km dans le comté de Cork*», a précisé Nexans. (Source : Actu.orange)

NAVIRE CITERNE EN PANNE AU NORD D'OUES-SANT PRIS EN CHARGE PAR L'ABEILLE BOURBON

Parti le 19 novembre 2022 du Havre à destination de New York avec une cargaison de 34 000 tonnes de naphthalène, le navire citerne **Largo Sea**, battant pavillon libérien et propriété de l'armement Proteus Ltd, a été victime d'un problème de propulsion, alors qu'il achevait la traversée de la Manche.

Pris en charge dans la soirée du 21 novembre par le RIAS Abeille-Bourbon alors qu'il se trouvait à environ 50 milles dans le nord de l'île d'Ouessant, le transport de produits devait initialement venir au mouillage en rade de Brest au poste 25. Arrivé le matin du 23 à l'ouvert du goulet après un remorquage rendu difficile par un fort vent et une mer parfois grosse, le convoi a finalement fait demi-tour et pris la direction de la baie de Douarnenez, escorté par le remorqueur Robuste de Boluda. C'est là au mouillage qu'il sera en mesure de réparer. (Souce : Le Télégramme)



Le Largo Sea, pétro-chimiquier construit en 2016, navigue sous pavillon du Libéria. Il mesure 183 m de long et 32,20 m de large pour un port en lourd de 49 990 t. Il est vu ici le 11 mai 2020. (Photo : Marine Traffic)

L'ABEILLE BOURBON REMORQUE UN CARGO EN PANNE AU LARGE D'OUES-SANT

Le 23 novembre, à 22h18, le cargo **MSM Dolores**, alors au large d'Ouessant informait le CROSS Corsen d'une avarie moteur et annonçait entamer des réparations. À 23h40, il reportait au CROSS être parvenu à réparer provisoirement son moteur afin d'être en mesure de rallier Brest pour procéder à des réparations complètes. Le 24 novembre à 02h06, en route vers Brest et à 8,5 milles d'Ouessant, le MSM Dolores demandait finalement assistance au CROSS Corsen suite à l'arrêt forcé de son moteur.

À ce moment-là, il ne fallait plus traîner dans une mer formée et un vent d'Ouest poussant vers Ouessant. Immédiatement, le CROSS a engagé le RIAS Abeille Bour-

bon, très sollicité en cette période, qui a fait route à vitesse maximale vers le cargo et est arrivée sur zone vers 03h30 pour débiter la mise en place de la remorque. Parallèlement, l'hélicoptère NH90 de la Marine nationale basé à Lanvéoc a également été engagé et est arrivé sur place en même temps que l'Abeille. À 05h42 le remorquage débute en direction du port de Brest alors que le MSM Dolores a dérivé et n'est plus qu'à 3 milles des côtes d'Ouessant. Météo sur zone le 24 novembre 2022 : Vent Ouest - Nord-Ouest de force 7, Mer 6.



Le convoi a été rejoint par un remorqueur portuaire dans le goulet et passe devant le phare du Petit Minou (Photos : Eugène Gillet)

Le convoi est arrivé en rade de Brest en soirée pour mouiller au poste 15 à Roscanvel. Le cargo était sur ballast avec ses cales vides de marchandises et son équipage était composé de 12 marins. (Source : Préfecture maritime)

Le cargo a été mis à quai au 5^{ème} bassin ouest, le 25 matin, pour réparation du problème sur le système de réfrigération de son moteur. (Source : Ouest-France)



Le cargo MSM Dolores à son arrivée à quai à Brest le 25 novembre matin. (Photo : Ouest-France)

Le MSM Dolores, construit en 2012, navigue sous pavillon chypriote. Long de 109,02 m et large de 15,86 m, son port en lourd est de 5 745 t. Il arrivait de Casablanca à destination d'Anvers.

LE MUSÉE DE LA MARINE ET L'IFREMER DEVIENNENT PARTENAIRES POUR PROMOUVOIR LES →

SCIENCES DE LA MER AUPRÈS DU GRAND PUBLIC

Le commissaire général de la Marine Vincent Campredon, directeur du musée national de la Marine et François Houllier, PDG de l'Ifremer, ont signé le 24 novembre dernier une convention de partenariat visant à rendre les sciences de la mer plus accessibles aux publics de tous horizons. Ils partagent une même ambition : rendre le public plus familier avec les enjeux maritimes qui traversent notre planète bleue, et notamment par la sensibilisation aux sciences de la mer.

Les principaux axes du partenariat portent sur :

- des échanges culturels et scientifiques ;
- des activités et événements partagés : conférences, colloques, programmes à destination du grand public et notamment des jeunes ;
- la valorisation de projets communs.

Ce partenariat s'inscrit par ailleurs dans le cadre de la rénovation du site parisien du musée, au Palais de Chaillot, qui rouvrira ses portes à l'automne 2023. Les sciences et les technologies marines seront évoquées au sein de la programmation culturelle du musée.

Musée d'art et d'histoire, de techniques navales et d'aventures maritimes, le musée se transforme ainsi en un haut lieu culturel de transmission et de débats, où seront déployés aussi bien l'histoire de toutes les marines, les défis techniques et les grandes questions maritimes de demain. Un lieu qui, par les savoirs et par l'émerveillement, donne le goût de la mer et sensibilise le grand public à l'importance du fait maritime, désormais au cœur du contexte stratégique et environnemental de notre monde. (Source : Communiqué de presse)

ANNULATION DU LICENCIEMENT DU CAPITAINE DU BREIZH NEVEZ 1

Suite à l'audience du 21 Octobre 2022, la Cour Administrative d'Appel de Nantes a rendu publique la décision d'annuler le jugement du Tribunal Administratif de Rennes et la décision du Ministre du Travail autorisant le licenciement d'Achille Martin Gousset, Capitaine du navire à passagers Breizh Nevez1, suite au talonnage de ce dernier, le 19 Février 2019 au passage de la Citadelle dans le port de Lorient. Depuis le début de cette affaire, Achille Martin Gousset était soutenu par l'AFCAN dont il est membre. Nous nous réjouissons de cette décision de justice et nous souhaitons bon vent à Achille pour la suite de sa carrière.

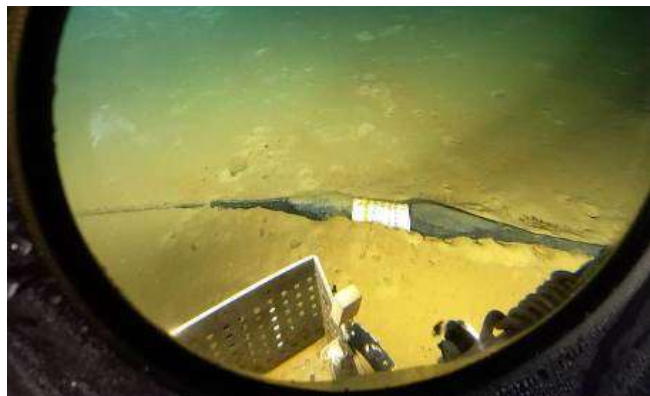
GRANDS FONDS : LA MARINE NATIONALE CONDUIT SES PREMIÈRES OPÉRATIONS

Pour la première fois depuis la fin des années 70 et le désarmement du bathyscaphe Archimède, la Marine nationale est de nouveau capable d'atteindre les abysses, jusqu'à 6 000 m de profondeur. Cela, grâce à l'acquisition d'une première capacité exploratoire dans le cadre de la stratégie de maîtrise des fonds marins (MFM) présentée en février 2022 par le ministère des Armées.

L'objectif est de redonner à la flotte française les moyens de surveiller les grands fonds et de pouvoir y intervenir pour mener différents types d'opérations, allant de la simple reconnaissance aux actions défensives et même potentiellement offensives, afin de dissuader un adversaire de s'en prendre à ses intérêts stratégiques sous peine de pouvoir être à son tour visé. Il s'agit en particulier de protéger les infrastructures critiques (câbles de télécommunication, câbles électriques, pipelines...), de garantir la liberté d'action des forces navales en vérifiant que des

dispositifs de minage ou d'écoute ne sont pas déposés sur le fond marin, de prévenir le pillage de ressources naturelles profondes dans la zone économique exclusive (ZEE) ou encore de pouvoir remonter à la surface des objets sensibles (comme une épave d'avion) avant qu'une puissance étrangère ne s'en empare.

75 % des fonds marins se trouvent au-delà de 3 000 m et 97 % ne descendent pas sous la barre des 6 000 m.



Boîte de jonction d'un câble sous-marin, ici vue depuis le *Nautile* de l'Ifremer lors d'une campagne de tests conduite par la Marine en Méditerranée. (Photo : Marine nationale)

Pour être en mesure de surveiller de grandes zones et agir jusqu'à 6 000 m, la Marine nationale doit se doter de 2 types d'engins : d'abord des drones sous-marins (autonomous underwater vehicles – AUV) capables de patrouiller de manière autonome sur de longues durées et équipés de plusieurs capteurs, notamment sonar et optique, pour détecter des objets d'intérêt, puis les identifier. Il faut ensuite, pour intervenir au fond de la mer, des ROV dotés de caméras et de bras manipulateurs comme en sont équipés les navires câbliers dont les ROV peuvent aller jusqu'à 2 500 m. Déployés depuis la surface par des bateaux-mères, auxquels ils restent connectés par un câble ombilical fournissant l'énergie et le lien de communication nécessaire à un pilotage en direct, les ROV peuvent conduire une investigation plus précise, déplacer des objets sur le fond ou mettre en place des équipements, etc ... (Source : Mer et Marine)

LE HAVRE REÇOIT LE PLUS GRAND PORTE-CONTENEURS ÉQUIPÉ D'UN DÉFLECTEUR DE VENT

Le 27 novembre, le Havre a accueilli le **ONE Trust**. Cet imposant navire du groupe japonais ONE présente la particularité, selon le port normand, d'être le plus grand porte-conteneurs au monde doté d'un déflecteur de vent, qui ceinture la proue devant les rangées de conteneurs.



Le *ONE Trust* au Havre. (Photo : Haropa port)

Le *One Trust* est le seul, d'une série de six porte-conteneurs de 20 170 EVP, à être équipé de ce dispositif. Installé au chantier naval de Qingdao Beihai en Chine, cet équipement permettrait d'améliorer l'aérodynamisme du porte-conteneurs, et donc de réduire sa consommation de carburant et ses émissions de gaz à effet de serre.

Cette expérimentation s'inscrit dans la stratégie de transition énergétique des armateurs en réduisant leur consommation de carburant et leurs émissions de gaz à effet de serre. Elle démontre également, les efforts fournis par le transport maritime pour réduire son empreinte carbone.



Le *ONE Trust* vu de face à son arrivée à Southampton le 19 novembre, avec son "masque de protection". (Photo : Andrew Mc Alpine)

(Ndlr : On peut penser que ce déflecteur protège aussi des paquets de mer en cas de tempête les conteneurs situés à l'avant).

Le *ONE Trust* fait partie du service Asie - Europe Far East Loop 2 (FE2) de THE Alliance qui positionne Haropa Port en premier port continental touché à l'import et connecte l'Asie au premier port de France. Les opérations de manutention ont eu lieu sur le terminal de la Générale de Manutention Portuaire (GMP).



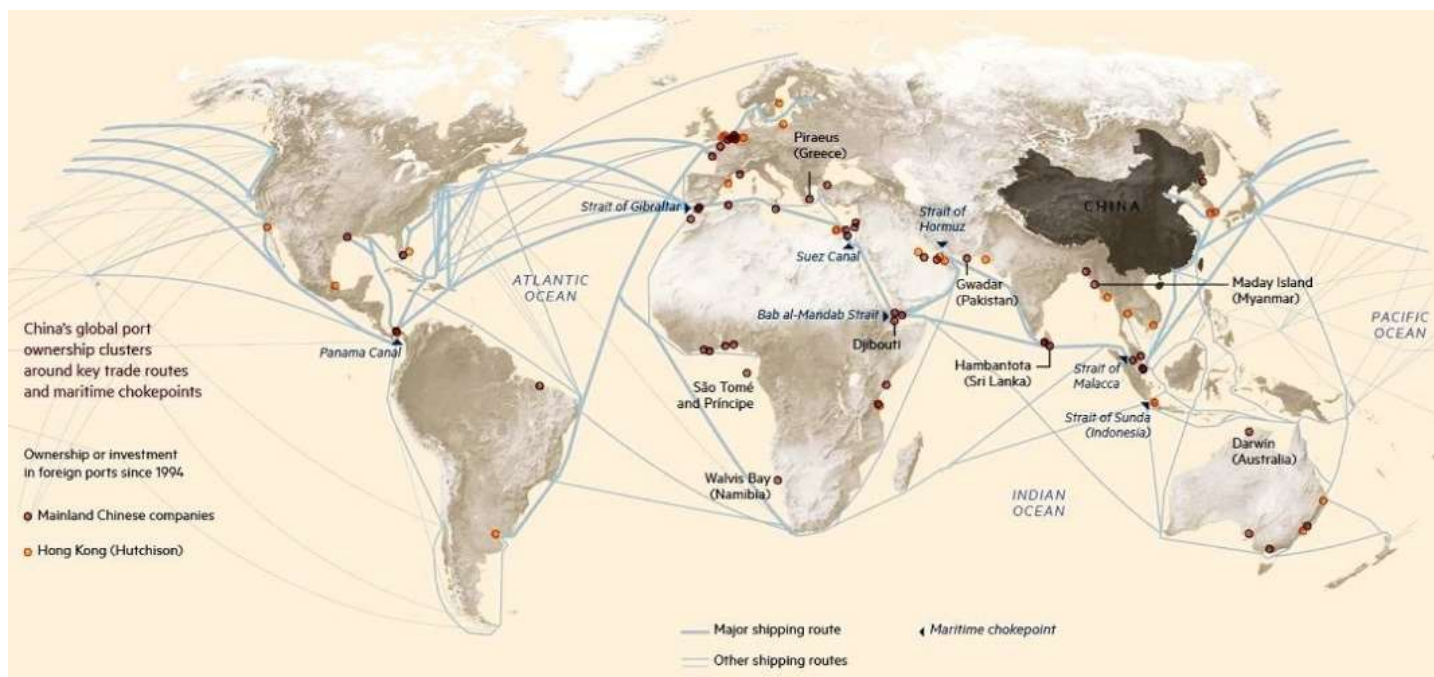
L'étrave du *ONE Trust* vue de profil à Port 2000 au Havre, avec son déflecteur. (Photo : Haropa Port)

(Sources : Mer et Marine, Haropa)

Vidéo de l'arrivée de ce navire à Southampton le 19 novembre avec le lien : <https://youtu.be/wtzU5YCq1kU>



CHINA'S GLOBAL PORT OWNERSHIP CLUSTERS



La propriété portuaire mondiale de la Chine se concentre sur les routes commerciales clés et les points d'étranglement maritimes.

La propriété ou l'investissement dans les ports étrangers depuis 1994.

- Entreprises de Chine continentale
- Hong Kong (Hutchison)
- ◀ Point de passage / d'étranglement maritime
- Route maritime principale
- Autres routes maritimes

LE BIMCO SE JOINT AUX EFFORTS VISANT À ÉLIMINER LES PLASTIQUES À USAGE UNIQUE SUR LES NAVIRES

Réduire l'utilisation globale du plastique à usage unique et retirer des navires des articles tels que les bouteilles en plastique et les pailles pour boire est l'un des nombreux efforts visant à réduire la quantité de déchets plastiques dans les océans. Le secteur des croisières a adopté il y a plusieurs années des mesures visant à mettre fin à l'utilisation de plastiques à usage unique sur de nombreux navires de croisière. Aujourd'hui, l'association commerciale BIMCO s'implique également en lançant une campagne de sensibilisation et de soutien au retrait des bouteilles en plastique à usage unique des navires.

Le BIMCO indique qu'il est motivé à la fois par le volume des bouteilles utilisées sur les navires et par la quantité de plastique qui finit dans les océans du monde. Il souligne que même si les plastiques à bord des navires sont triés, gérés et rejetés à terre de manière appropriée, la mauvaise gestion des déchets à terre signifie qu'ils peuvent toujours atteindre l'océan. Le BIMCO estime que jusqu'à 1,75 milliard de bouteilles en plastique sont utilisées chaque année à bord des navires.

Dans un premier temps, le BIMCO indique qu'il s'est associé à une société appelée Ocean Bottle pour produire des bouteilles réutilisables co-brandées qui symbolisent le changement nécessaire dans le secteur du transport maritime. Le BIMCO estime que la suppression des plastiques inutiles est la meilleure option pour l'industrie afin d'aider à supprimer une source qui pourrait finir par atteindre l'océan.

«Nous avons appris des membres qui ont mis en œuvre avec succès des initiatives visant à supprimer les bouteilles en plastique à usage unique de leurs navires que le fait de fournir à l'équipage une bouteille réutilisable, parallèlement à d'autres actions, peut faire une grande différence», a déclaré le responsable de l'engagement intergouvernemental au BIMCO. «Plus de la moitié des compagnies qui ont récemment répondu à une enquête du BIMCO fournissent déjà de telles bouteilles».

Dans le cadre de cet effort, ils appellent le secteur du transport maritime à adopter des solutions durables telles que des réserves d'eau à bord ou des distributeurs d'eau plus grands. Il souligne que la possibilité de remplir une bouteille à partir d'un système moderne contribue également au bien-être de l'équipage en fournissant une eau potable de bonne qualité et sûre.

Le BIMCO estime qu'un système embarqué représente un quart du coût de la fourniture d'eau dans des bouteilles en plastique à usage unique et peut être rentabilisé en un an seulement. En outre, le BIMCO indique que les preuves suggèrent que les recharges permettent d'économiser environ 2 355 kg d'émissions de CO₂ par navire et par an.

Les bouteilles portant la marque **BIMCO/Ocean Bottle** seront distribuées aux principales parties prenantes, aux dirigeants et aux bénévoles dans les mois à venir, dans le cadre d'un effort de sensibilisation à la campagne visant à lutter contre les plastiques à usage unique à bord. Chaque bouteille achetée chez Ocean Bottle contribue également à financer la collecte de 11,4 kg (soit plus de 1 000 bouteilles en plastique à usage unique) dans les cours d'eau les plus pollués du monde. Le plastique est collecté par les habitants de certaines des communautés côtières les plus touchées, comme les Philippines, le Brésil, l'Égypte, le Ghana, l'Inde et l'Indonésie. Dans le cadre du programme, ils échangent le plastique contre de l'argent ou reçoivent un crédit numérique à échanger contre des frais de scolarité, des biens technologiques, des soins de santé et des microcrédits. Cette infrastructure est rendue possible grâce à l'aide des partenaires Plastic Bank, Plastics for Change et rePurpose, qui met-

tent en place des sites de collecte et garantissent la sécurité des transactions avec les collecteurs grâce à une technologie de traçabilité. (Source : The Maritime Executive)

CARGO INDONÉSIEN AVEC 16 MARINS À BORD PORTÉ DISPARU

Les autorités indonésiennes ont lancé une opération de recherche pour tenter de localiser un cargo qui a disparu dans la mer d'Arafura, au large de la Nouvelle-Guinée occidentale, à la mi-novembre.

Selon les autorités, le cargo **Mutia Ladjoni 7**, qui avait quitté le port de Timika dans la province indonésienne de Papouasie le 9 novembre, faisait route vers Bornéo avec un équipage de 16 personnes lorsque le contact radio avec le navire a été perdu le 11 novembre.

Le navire devait initialement faire une escale de soutage au port de Dobo dans les îles Maluku avant de se rendre au port de Bontang à Bornéo, où il devait arriver le 15 novembre. Les autorités indonésiennes poursuivaient le 14 novembre les recherches pour retrouver le navire.

Les autorités indonésiennes ont finalement signalé le 15 novembre que le cargo porté disparu depuis quatre jours avait été localisé le 14 soir avec l'équipage sain et sauf à bord, de treize personnes au total (et non seize comme indiqué au départ par les autorités). Le navire était plongé dans le noir, probablement en raison d'une panne de carburant. Les rapports indiquent également que les tuyauteries de carburant étaient encrassées par de la boue. Le navire dérivait depuis plusieurs jours. Il était sur ballast avec ses cales vides ayant déchargé sa cargaison lors de sa précédente escale.



Découverte du navire à la dérive par les équipes de recherche et de sauvetage. (Photo : Basarnas Ambon)

Les rapports indiquent que le navire était en cours de transfert vers le port de Dobo. «Ce matin, les 13 membres d'équipage ont été évacués à Dobo et deux personnes se sont immédiatement rendues à l'hôpital pour y recevoir un traitement médical», a déclaré le chef de Basarnas Ambon, l'agence nationale de recherche et de sauvetage indonésienne, dans un communiqué après l'arrivée au port du Mutia Ladjoni 7, le 15 novembre matin. Il a été précisé que le capitaine et un mécanicien étaient tombés malades alors que le navire dérivait et que c'étaient eux qui avaient été évacués vers l'hôpital.

(Sources : Le Marin, The Maritime Executive)

Tout est bien qui fini bien !

Construit en 1983, ce cargo polyvalent long de 83,75 m et large de 15 m avec un port en lourd de 3 861 t et une capacité de 42 EVP, exploité par Pelayaran Surya Bintang Timur, compagnie indonésienne de cabotage dotée de six navires, navigue sous pavillon indonésien.



Le Mutia Ladjoni 7 pavoisé. (Photo de l'armateur)

JACQUES GÉRAULT A QUITTÉ CMA CGM POUR REJOINDRE LA FONDATION HERMIONE

Jacques Géralt a été élu président de la fondation Hermione lors du comité exécutif le 23 novembre. Il succède à Daniel Ridoret, entrepreneur rochelais, à la tête de la fondation qui, en soutien de l'association Hermione - La Fayette, porte des actions autour de la frégate emblématique dont la rénovation lourde nécessite actuellement un appel aux dons. (Voir pages 44 et 45).

Ancien préfet, ancien directeur ou directeur adjoint de cabinet de nombreux ministres issus des Républicains puis directeur des affaires publiques d'Areva, Jacques Géralt était devenu en juillet 2018 conseiller institutionnel de la compagnie maritime CMA CGM, basé au bureau de Paris du groupe, en remplacement de l'ancien secrétaire général de la Mer Jean-François Tallec.

Jacques Géralt, qui avait encore participé à la réunion de travail sur l'avenir de l'ENSM du 17 octobre au siège du Cluster Maritime Français et d'Armateurs de France, a quitté ses fonctions discrètement fin octobre. Le poste n'a pas été nommé mais Jean-Emmanuel Sauvé, président d'Armateurs de France et du conseil d'administration de La Provence est, en tant que conseiller du PDG de CMA CGM, en charge de nombreux contacts institutionnels du groupe. (Source : Le Marin)

ENCORE DU TRAVAIL POUR L'ABEILLE BOURBON QUI NE CHÔME PAS.

Nouvel appareillage pour l'Abeille Bourbon qui multiplie les remorquages depuis 45 jours. Cette fois, c'est un porte-conteneurs de 333 m, le **Cartagena Express**, qui a besoin d'assistance après une sérieuse panne de moteur. Le RIAS a appareillé le 27 novembre au soir, pour rejoindre le navire à 50 milles dans le Nord-ouest d'Ouessant, avec des conditions météo appelées à se dégrader dans la nuit.

Dans un communiqué, la préfecture maritime de l'Atlantique a indiqué, qu'au regard des conditions météorologiques sur zone (vent Ouest-Sud-Ouest de force 7, mer 6) et par mesure de précaution, le centre des opérations de la Marine en Atlantique (Centops Atlantique) à Brest et le Cross Corsen ont pris la décision d'hélicitreiller à bord une équipe d'évaluation et d'intervention (EEI) de la Marine nationale, depuis un hélicoptère Caïman de la flottille 33F de la base aéronavale de Lanvéoc-Poulmic, pour s'assurer de la stabilité de la cargaison.

En parallèle, la société Abeilles International a été saisie par l'armateur afin de procéder au remorquage du porte-conteneurs Cartagena Express.

À 20h40, l'équipe d'évaluation et d'intervention est arrivée à bord du navire et, après investigation, a confirmé que la situation était sûre pour l'équipage et la cargaison.

L'Abeille Bourbon est, de son côté, arrivée sur zone le 27 novembre à 21h42 et a débuté le remorquage à 22h16. Le convoi est arrivé au point de mouillage en baie de Douarnenez le 28 novembre à 22h07. Le navire avait quitté Anvers le 26 novembre.



Construit en 2017, le *Cartagena Express* bat pavillon allemand, mesure 333,2 m de long et 48,24 m de large et a une capacité de 10 500 EVP. Il est vu ici à Hambourg le 28 juin 2021. (Photo : Marine Traffic)

(Sources : Le Télégramme, Communiqué Préfecture maritime)

3 MIGRANTS VOYAGENT 11 JOURS SUR LE GOUVERNAIL D'UN PÉTROLIER

Trois clandestins arrivés aux Canaries le 28 novembre à l'issue d'un périple de 11 jours cachés sur le gouvernail d'un pétrolier en provenance du Nigeria ont été renvoyés à bord de ce navire vers son port d'origine après avoir été brièvement hospitalisés, ont annoncé le 29 novembre les autorités espagnoles.

Les garde-côtes espagnols avaient pris en charge, le 28 novembre, les trois passagers clandestins retrouvés sur le gouvernail du pétrolier *Alithini II*, alors que celui-ci arrivait dans le port de Las Palmas. Les trois hommes d'origine africaine, qui avaient passé onze jours dans cet espace réduit et dangereux, étaient fatigués et présentaient des signes d'hypothermie. Ils ont donc été pris en charge par les services de santé. Le pétrolier avait appareillé de Lagos, au Nigeria, le 17 novembre pour un trajet sans escale jusqu'à Las Palmas.



Les 3 migrants découverts sur le safran du gouvernail. (Photo : Capture d'écran Twitter)

Ce n'est pas la première fois que des migrants sont découverts sur le safran d'un navire à destination des îles Canaries. En octobre 2020, quatre personnes avaient embarqué sur le pétrolier norvégien *Champion Pula*. Les autorités espagnoles n'ont pas fourni de détails sur leur identité, ni précisé s'ils avaient demandé l'asile ou s'ils voulaient émigrer. La présence de ces clandestins sur un bateau déclaré différencie leur statut légal de celui des nombreux migrants qui arrivent sur des bateaux

de fortune aux Canaries à partir des côtes africaines. L'entreprise propriétaire du bâtiment «est toujours responsable du renvoi au port d'origine», ont expliqué des sources de la préfecture des îles Canaries. (Sources : Sud-Ouest, Le Marin)



Le pétro-chimiquier *Alithini II*, construit en 2008, long de 183 m et large de 32,23 m pour un port en lourd de 51308 t et battant pavillon maltais, est vu ici le 25/06/2022. (Photo : Marine Traffic)

KONGSBERG MARITIME LANCE UN NOUVEAU SYSTÈME DE GOUVERNAIL

Un nouveau système de support direct du corps du gouvernail (DTS-Direct Trunk Support) pour les gouvernails, lancé par Kongsberg Maritime, transfère les forces de manœuvre du gouvernail à travers le bloc de l'appareil à gouverner et le parquet de l'appareil à gouverner directement dans la structure de la coque. Ce système promet d'améliorer les performances de manœuvre et de propulsion et de réduire le poids, ce qui permet d'économiser du carburant et de réduire les émissions.

Kongsberg affirme que le safran DTS n'a pas de limite de taille supérieure et fonctionne pour les navires de toutes tailles, des porte-conteneurs aux navires de pêche, et dans tous les segments, des navires de guerre aux super yachts. Il élimine les forces radiales et le moment de flexion transférés de la pale du gouvernail (le safran) à l'appareil à gouverner. Ceci est réalisé grâce à un tuyau prolongé intégré dans le corps du gouvernail. Cela signifie que la mèche du gouvernail (arbre de couple) dans le système DTS ne transfère que le couple et les charges axiales.

Certains des avantages les plus importants du nouveau système DTS apparaissent dès la phase de conception d'un navire. L'amélioration de la répartition des charges donne au concepteur du navire une plus grande souplesse dans la conception de l'arrière du navire, ce qui permet d'avoir un pont de l'appareil à gouverner placé plus bas. Cela donne une plus grande capacité de stockage à tout navire. Le système DTS offre également aux armateurs la possibilité de choisir un appareil à gouverner plus petit, puisque le système DTS ne transfère que la charge de couple.

L'amélioration de la répartition des charges permet une plus grande liberté dans la conception de la pale du gouvernail (safran). Il est possible d'obtenir des ratios de proportions plus élevés et de concevoir des gouvernails plus minces à safrans suspendus, ce qui a-



méliore les performances globales du navire. Associé au système PROMAS de Kongsberg, qui intègre l'hélice et le gouvernail en un seul système pour améliorer l'efficacité hydrodynamique, le potentiel de la technologie DTS est encore plus grand.

Kongsberg affirme que la nouvelle liberté de conception des gouvernails et des hélices permet des «*améliorations remarquables*» en matière d'efficacité de la propulsion et d'économies de carburant.

L'adoption du système DTS signifie que les pièces moulées lourdes ne sont plus nécessaires, ce qui rend les gouvernails plus compétitifs grâce aux économies de poids et à la réduction des délais de fabrication. En outre, la conception du gouvernail en deux parties réduit le poids des composants individuels et les rend plus sûrs à manipuler pendant la fabrication et l'installation.



Le système DTS de Kongsberg Maritime.

(Sources : MarineLog, Kongsberg Maritime)

UN TRANSPORT DE COLIS LOURDS A HEURTÉ UN PONT DU CANAL DE KIEL

Le navire **Meri**, transportant des pièces détachées de grue, est entré en collision avec le pont Holtenau dans le canal de Kiel vers 3h40 UTC le 30 novembre, peu après son entrée dans le canal pour un transit vers le sud.

Le navire a été amarré près du pont dans un premier temps. Le pont pouvant avoir subi de sérieux dommages, le trafic sur le pont a été fermé, même aux cyclistes et aux piétons. Le trafic sur le canal a également été suspendu.

Le Meri venait de Rostock et faisait route vers Esbjerg, Jutland, Danemark.



Le Meri à quai avec la grue avariée en partie flambée. (Photo : Axel Heimken / DPA)

En début de matinée, la suspension du trafic est confirmée car certaines pièces de la grue transportée par le Meri sont tombées à l'eau après la collision et ont coulé. D'après les images publiées dans les médias allemands, la grue à bord du navire est une Liebherr LHM 600 destinée au port d'Esbjerg. Selon les médias allemands, la flèche de la grue a heurté les deux ponts pour des raisons encore inconnues. Le Meri venait de passer l'écluse d'entrée avant que l'incident ne se produise. Il semble que personne n'ait vérifié le tirant d'air du navire avec son chargement ! (Source : FleetMon)



Les 2 ponts Holtenau concernés par cet accident. (Photo : Kiel-Canal.de)



Vue générale du site avec l'écluse et les ponts très proches. (Photo : Louis-F. Stahl)

Vidéo (en allemand) de l'accident, prise lors du passage du Meri sous les ponts, où l'on voit la grue basculer en arrière puis retomber brutalement sur le pont du navire. On y voit aussi les dégâts occasionnés aux ponts et le Meri à quai avec la grue fortement endommagée :

<https://youtu.be/l8oLy2MLA-l>



Vue du transport de colis lourds Meri déjà chargé d'une grue. Construit en 2012, il mesure 105,40 m de long pour 18,80 m de large avec un port en lourd de 4 835 t et arbore le pavillon finlandais. (Photo : FleetMon)

CARGO EN DÉTRESSE ABANDONNÉ EN MER JAUNE

Le 30 novembre, le cargo Ever Win qui faisait route vers Kaohsiung a pris une gîte de 30 degrés par gros temps à environ 40 milles dans l'Est de l'estuaire du Yangtze. Il a émis un signal de détresse et a demandé des secours. Le MRCC (Maritime Rescue Co-ordination centre - Centre de Coordination du Sauvetage Maritime) de Shanghai a envoyé un navire et un hélicoptère SAR, les 12 membres d'équipage ont été secourus, tous sont sains et saufs. (Source : FleetMon)

Le navire arbore le pavillon de la Mongolie et a été construit en 2005 ; il est long de 95,6 m et large de 16 m.

Ndlr : Comme on peut le voir sur les photos ci-dessous, son panneau de cale était ouvert, ce qui lui laisse peu de chances de s'en sortir. Il semble en effet qu'après avoir dérivé pendant un moment, sous la surveillance d'un navire SAR, il ait disparu ensuite. Il n'y a plus de signal AIS depuis le 1^{er} décembre.



(Photos : FleetMon)

LES FUTURS BATEAUX À HYDROGÈNE DE WINDCAT ET DAMEN

L'armateur de services offshore Windcat et le groupe de construction navale néerlandais Damen ont présenté le design d'un navire d'exploitation de services de maintenance (CSOV-Commissioning Service Operation Vessels) fonctionnant à l'hydrogène. Le navire type et un navire jumeau devraient être livrés à partir de 2025, et une option a été prise pour 2 unités supplémentaires.

Les CSOV de la nouvelle série Elevation ont été développés par Damen en collaboration avec Windcat et l'entreprise de technologies propres CMB.Tech. Ces navires de 87 m de long et 20 m de large peuvent accueillir 120 personnes et se distinguent, selon les partenaires du projet, par leur grande flexibilité.

Les unités seront construites sur le chantier naval vietnamien de Ha Long et exploitées par Windcat Offshore, une nouvelle unité commerciale de Windcat qui se concentrera sur la mise en service d'installations et de services énergétiques offshore. La propulsion sera assurée par un moteur dual-fuel basé sur la même technologie à hydrogène que celle utilisée sur le Crew Transfer Vessel "Hydrocat", mis en service à l'été 2022 par Windcat. En outre, la technologie des batteries hybrides sera utilisée à bord, avec des possibilités de recharge en mer. Équipés d'une plateforme hélicoptère, ces navires seront en mesure d'héberger des techniciens en charge de la mise en service puis de la maintenance des parcs éoliens.

Grâce à ce concept innovant, les partenaires du projet entendent apporter une contribution décisive au développement de règles et de réglementations relatives à l'utili-

sation de l'hydrogène comme carburant sur les navires de taille moyenne.



Les 2 premiers navires de la série innovante Elevation équipés de moteurs à hydrogène dual-fuel devraient être livrés à partir de 2025. (Image : Damen)

«Ensemble, nous nous sommes penchés sur les besoins actuels et futurs du secteur CSOV, tout en commençant à trouver une réponse au défi de l'ensemble de l'industrie maritime, à savoir comment réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre de notre secteur» a indiqué le directeur général nouvellement nommé de Windcat Offshore. (Source : Schiff&Hafen)

DÉCIDÉMENT, IL NE FAIT PAS BON NAVIGUER DANS LE COIN !

Le cargo Yu Sheng 788 en route de Xiamen vers Shantou (en Chine) avec un chargement de conteneurs, a coulé dans les eaux de la province de Fujian, dans le détroit de Taiwan, le 30 novembre, pris dans un fort mauvais temps.

L'équipage avait envoyé un message de détresse, indiquant que le Yu Sheng 788 prenait l'eau, avant d'abandonner le navire et de se jeter à l'eau. Le message, relayé par l'administration locale de la sécurité maritime, a été capté par le capitaine d'un cargo voisin, le Yongda 99, qui s'est précipité vers le lieu du naufrage. En raison des eaux agitées, le Yongda 99 a mis 40 minutes pour s'approcher des naufragés. Ils ont été repérés recroquevillés sur un radeau de sauvetage.

L'équipage du Yongda 99 a lancé des bouées et des lignes de vie aux marins de Yu Sheng 788, et après plus d'une douzaine de tentatives difficiles et plusieurs chutes dans l'eau, les hommes en détresse ont réussi à attacher les dispositifs de sauvetage autour de leur taille. Les marins du Yu Sheng 788 ont été amenés à bord du Yongda 99 et, dans la soirée, ont été remis aux responsables de la sécurité maritime.

Le Yu Sheng 788 naviguait sous le pavillon chinois. Long de 98 m, il faisait 16 m de large.

(Sources : Fleetmon, Container News)



Récupération des naufragés.

LE SHIPPING N'EST PAS PRÉPARÉ AUX INCENDIES DE BATTERIES AU LITHIUM

Les batteries lithium-ion sont courantes dans la vie moderne et constituent la technologie de référence pour les batteries des véhicules électriques. L'un des modes de

défaillance de ces batteries est l'emballlement thermique, où la batterie expulse des gaz toxiques et peut s'enflammer, entraînant une augmentation rapide de la température. L'emballlement thermique peut être provoqué par une contrainte mécanique sur la batterie, une contrainte thermique ou une contrainte électrique comme une surcharge ou une sous-charge.

Les incendies de batteries étaient un sujet brûlant au "Seatrade Maritime Salvage & Wreck", où les intervenants ont souligné les dangers spécifiques de ces incendies et le manque de préparation pour y faire face.

Alors que les feux de carburant et de cargaison ont tendance à augmenter en température et en intensité en quelques minutes, pour finalement atteindre un point d'inflammation où les matériaux environnants brûlent, l'emballlement thermique des batteries au lithium-ion peut entraîner l'inflammation avec un point d'inflammation et une température de plus de 1000 degrés atteints en quelques secondes. Des vidéos ont montré des bus équipés de batteries au lithium-ion passant de l'évacuation de gaz à une combustion violente en quelques secondes.

La rapidité et la férocité des incendies de batteries présentent un risque particulier pour la navigation, car la pratique actuelle, lorsqu'une alarme incendie est déclenchée, consiste à confirmer visuellement l'incendie avant d'agir. Dans le cas d'un incendie de batteries, la situation évolue si rapidement que le feu peut être hors de contrôle avant d'être confirmé, et les gaz toxiques libérés par les batteries en feu constituent un risque sérieux pour la santé des membres de l'équipage qui s'approchent d'un incendie. La même fumée nuit également aux caméras qui pourraient autrement être utilisées pour confirmer et surveiller un incendie.

À titre indicatif, le groupe d'experts a indiqué que 6 000 litres de vapeurs toxiques peuvent être libérés par une batterie de 1 kW, et que la puissance des batteries des véhicules électriques peut désormais atteindre 110 kW. Les gaz libérés comprennent l'hydrogène, le monoxyde de carbone, le dioxyde de carbone, le fluorure d'hydrogène, le cyanure d'hydrogène, l'éthane, le méthane, des gouttelettes de solvants organiques et des oxydes de soufre et d'azote.

Le pompier Dennis Kusters, PDG de React Emergency Response, a déclaré que le nuage de vapeur initial d'une batterie qui s'emballe avait une couleur similaire à celle de la fumée générée par un incendie de relativement faible intensité dans un environnement humide. Cette similitude pourrait constituer une menace pour les pompiers qui utilisent fréquemment la couleur de la fumée pour évaluer une situation.

Dans les ferries rouliers et les PCTC (Pure Car and Truck Carrier), la conception des navires pose d'autres problèmes en cas d'incendie de véhicules électriques (VE), car les plafonds bas piègent la fumée et certains ponts sont en aluminium, qui peut facilement fondre et se déformer dans un incendie de batterie lithium-ion. Les rouliers et les PCTC se caractérisent par des chargements de véhicules très compacts, ce qui limite l'accès des équipages et des pompiers, d'autant plus que les intervenants qui s'approchent d'un feu de VE doivent porter des bouteilles d'air sur le dos et des appareils respiratoires.

Adrian Scales, directeur du service nautique de Brookes Bell, a rappelé sa propre expérience en tentant de faire fonctionner une lance à incendie dans un pont de navire roulier chargé, lors d'un exercice de formation. Les espa-

ces étroits de tous les côtés entre les véhicules ont entraîné de multiples virages à 90 degrés alors que lui et ses collègues se faufilaient entre les voitures, et la progression était lente dans l'équipement respiratoire encombrant et restrictif, a-t-il dit.

Il n'y a pas de solutions faciles :

Les conseils de sécurité et les recommandations des fabricants de véhicules électriques en matière de lutte contre les incendies ont été examinés de près. Les fabricants indiquent diversement que les batteries ne doivent pas être immergées dans l'eau, que les incendies doivent d'abord être traités avec des extincteurs à CO₂ et que la mousse ne doit pas être utilisée pour les incendies de véhicules électriques.

Bien que des systèmes soient en cours de développement pour faire face aux incendies de véhicules électriques, les caractéristiques fondamentales d'un véhicule sur un navire ajoutent des obstacles importants. Les véhicules serrés les uns contre les autres augmentent la probabilité de propagation du feu, en particulier lorsque les VE sont garés ensemble, réduisent l'accès pour l'équipage et rendent les technologies comme les couvertures anti-feu beaucoup moins pratiques.

L'aspersion du feu avec de l'eau peut ralentir la propagation et refroidir les environs, mais l'effet de surface libre entre en jeu lorsqu'il s'agit de grands ponts-garages. Une étude a montré qu'il faut 383 tonnes d'eau pour introduire une gîte sur un navire roulier typique, ce qui limite la quantité d'eau pouvant être projetée sur un incendie en mer.

Au-delà des implications évidentes en termes de sécurité de l'introduction d'une gîte sur un navire, une gîte peut également entraîner l'écoulement de l'eau et de la mousse hors de la zone sur laquelle elle est appliquée et nécessaire.

Alors que les technologies de mousse continuent à faire l'objet de recherches et de développements, le directeur des opérations de SMIT Salvage, a déclaré que de nombreuses mousses anti-incendie courantes présentent des taux de combustion élevés dans la chaleur extrême des incendies de véhicules électriques, et bien que les systèmes de mousse puissent être utilisés pour combattre des incendies intenses, il faut beaucoup de temps et de mousse pour maîtriser de tels incendies.

Développement technique :

Des efforts sont déployés pour développer des technologies permettant de lutter contre les incendies de VE, qu'il s'agisse de l'utilisation de drones pour surveiller à distance les conditions d'incendie, de robots télécommandés pour amener les équipements de lutte contre l'incendie sur les lieux et même de robots magnétiques télécommandés pour percer des trous dans la coque afin de permettre l'injection de mousse.

En l'état actuel des choses, le panel des intervenants a déclaré qu'il restait encore beaucoup à faire pour traiter les implications spécifiques des véhicules électriques sur les navires en matière de sécurité, qu'il s'agisse de la mise à jour des directives d'intervention en cas d'incendie ou du changement de comportement des entreprises. L'emballlement thermique est plus susceptible de provoquer un incendie lorsqu'une batterie est chargée à plus de 50 %, et une grande partie des pannes de batterie se produisent lorsqu'un véhicule est en cours de chargement. Le panel a remis en question la pratique consistant à proposer des points de chargement de véhicules électriques sur les navires, ce qui pourrait augmenter la

probabilité et la gravité d'un incendie de véhicule électrique.

Le groupe d'experts a conclu en soulignant que l'industrie n'a pas de temps à perdre pour s'attaquer à ces problèmes de sécurité, car le transport de grandes batteries lithium-ion est en cours et devient de plus en plus courant. La sécurité maritime est déjà en retard sur cette question et risque de prendre encore plus de retard, ont-ils déclaré. (Source : Seatrade Maritime News)

Pas très encourageant !

PERTE DE CONTENEURS À L'OUEST DE L'ÎLE D'Ouessant

Le 29 décembre à 02h13, le navire battant pavillon chypriote **Hanna** alors à 23 milles à l'Ouest de l'Île d'Ouessant a signalé au CROSS Corsen avoir perdu trois conteneurs à la mer.

Le CROSS Corsen a engagé dès le lever du jour l'hélicoptère Caïman de la Marine nationale pour localiser les conteneurs. Le RIAS Abeille Bourbon, pré-positionné en baie du Stiff, s'est rendu également sur zone.

Dans le même temps, l'avis urgent aux navigateurs n° 635/22 a été émis par la préfecture maritime de l'Atlantique pour signaler la présence en mer de ces 3 conteneurs de 40 pieds et appeler à la plus grande vigilance.

Les conteneurs n'ayant pas pu être localisés lors du premier survol, le CROSS Corsen a engagé en début d'après-midi l'avion de surveillance maritime Beechcraft des douanes françaises en complément de l'Abeille Bourbon toujours sur zone. En parallèle de ces recherches, comme c'est la règle, la préfecture maritime a mis en demeure l'armateur de faire cesser le danger pour la navigation que constitue la présence en mer de ces conteneurs. Il est probable que ceux-ci aient coulé.

Parti du Havre, le porte-conteneurs Hanna de 134 m de long faisait route vers Bordeaux. L'étude de son plan de chargement atteste que les conteneurs tombés à la mer ne transportaient aucune matière dangereuse.

Météo sur zone : Vent de force 8 – Mer 7

(Source : Communiqué de la Préfecture maritime)

AMÉRICAINNE TUÉE PAR UNE "VAGUE SCÉLÉRATE" SUR UN BATEAU DE CROISIÈRE EN ANTARCTIQUE

Une Américaine est décédée et quatre autres passagers ont été blessés lorsqu'une "vague scélérate" a frappé un navire de croisière Viking naviguant près de la pointe la plus méridionale de l'Amérique du Sud lors d'une croisière en Antarctique, a annoncé la compagnie le 1^{er} décembre. La femme âgée de 62 ans, a été frappée par des débris de verre lorsque la vague a brisé les fenêtres des cabines du navire **Viking Polaris**, tard le 29 novembre pendant une tempête, ont indiqué les autorités argentines.



Les vitres explosées. (Photo : AFP via Getty Images)

Le navire a subi des dommages limités et est arrivé à

Ushuaia, à 2 400 km au sud de Buenos Aires, le lendemain.

Les quatre passagers blessés ont été traités à bord du navire par un médecin et du personnel médical pour des blessures ne mettant pas leur vie en danger, a indiqué la compagnie. Le navire lui-même a subi des "dommages limités", a précisé Viking.

Selon la National Oceanic and Atmospheric Administration, les vagues scélérates, également appelées "vagues de tempête extrêmes" par les scientifiques, sont plus de 2 fois plus grandes que les vagues environnantes et proviennent souvent de manière inattendue de directions autres que celles des vents et des vagues dominants.

Suzie Gooding, qui se trouvait sur le navire au moment de l'incident, a déclaré à la chaîne WRAL-TV, qu'elle avait eu l'impression que le navire avait heurté un iceberg. «*Tout allait bien jusqu'à ce que la vague scélérate frappe, et ce fut soudain. C'était choquant*», a-t-elle déclaré. «*Nous ne savions pas si nous devons préparer notre équipement pour abandonner le navire*».



Le Viking Polaris au mouillage à Ushuaia. (Photo : AFP via Getty Images)

Le Viking Polaris est un navire doté d'installations de luxe. Construit en 2022, il peut accueillir 378 passagers et 256 membres d'équipage. (Source : Fox News)

L'AEOLUS QUITTE LE PARC DE ST-BRIEUC APRÈS AVOIR FINALISÉ 40 POSITIONS D'ÉOLIENNES

Le jack-up **Aeolus** de Van Oord a terminé sa campagne pour l'année 2022 sur le parc éolien de Saint-Brieuc. Le navire a quitté le site à la toute fin novembre après avoir finalisé le forage et l'installation des pieux de la 40^{ème} position d'éolienne. Reparti à Flessingue, aux Pays-Bas, pour une période de maintenance (nettoyage et vérification des outils, des machines et des foreuses), l'Aeolus reviendra au cours du premier trimestre 2023 pour achever les 22 positions restantes. Ces travaux consistent, sur chaque position, à forer trois trous pour y insérer les pieux qui sont ensuite scellés par du ciment. Des barges amènent ensuite les fondations jackets (treillis métalliques). Vingt-quatre ont été soulevées et posées durant l'été par le **Seven Borealis**, de Subsea 7, puis scellées par le **North Sea Giant** de Technip. Ces opérations sont assez rapides. Dans des conditions favorables le tandem est parvenu à installer jusqu'à quatre jackets en 28 heures. (Source : Mer et Marine)

CMA CGM REÇOIT LA MÉDAILLE «ECOVADIS PLATINUM»

Pour son engagement en matière de développement durable CMA CGM reçoit la plus haute distinction d'EcoVadis, réservée au top 1% des 85 000 entreprises évaluées. EcoVadis évalue les entreprises sur la base de l'intégration des principes de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) dans leurs activités.

«*Engagé pour la transition écologique et la protection de*

l'environnement, le Groupe CMA CGM a pour objectif d'être Net Zéro Carbone en 2050. Pour cela, le Groupe a mis en place plusieurs actions pionnières et s'appuie sur trois piliers indissociables : le respect de l'humain, la préservation de l'environnement, et le développement d'un commerce responsable. Le Groupe a pour ambition d'être un des leaders de solutions logistiques décarbonées sur toute sa chaîne de valeur. Les actions entreprises par CMA CGM ont ainsi permis de réduire les émissions de CO₂ du Groupe par kilomètre et par conteneur de 48% entre 2008 et 2021.



Le cabinet EcoVadis note plus de 85 000 entreprises à travers le monde, sur la base de 21 critères, répartis sur quatre thèmes que sont l'environnement, les conditions de travail, l'éthique des affaires et la chaîne d'approvisionnement. EcoVadis décerne 4 médailles différentes (bronze, argent, or et platine) en fonction du score de chaque entreprise. Le Groupe CMA CGM a obtenu la médaille Platinum, la plus haute distinction possible, pour la 3^{ème} année consécutive». (Source : Communiqué CMA CGM du 1^{er} déc 2022)

UN CAPITAINE IVRE A ÉTÉ CONDAMNÉ AU ROYAUME-UNI

Le capitaine polonais d'un porte-conteneurs, âgé de 65 ans, qui était ivre alors qu'il était aux commandes du **BG Rotterdam**, un navire de 8 000 tonnes qu'il a fait entrer dans le port de Southampton, le 20 septembre 2019, est licencié et condamné à une amende de 600 Livres.

Son taux d'alcoolémie était deux fois supérieur au taux légal, ce qui a poussé le pilote à appeler la police. Il a plaidé coupable devant la cour d'assises de Southampton le 30 novembre et a été condamné à une amende de 600 Livres et à payer 180 Livres de frais de justice.

Le capitaine de navire qui commandait depuis 25 ans, a déclaré qu'il s'était endormi ivre et qu'à son réveil, il pensait aller bien. Mais la police a découvert 110 microgrammes d'alcool dans son sang pour un maximum de 50 autorisés.



Le BG Rotterdam, construit en 2009, de 139 m de long par 22 de large pour un port en lourd de 8 273 t, navigue sous pavillon portugais. (Photo : Marine Traffic)

Le 20 septembre 2019, le pilote était suffisamment proche pour sentir l'alcool mais il a déclaré qu'il n'avait eu aucune inquiétude quant à la façon dont le capitaine s'acquittait de son rôle. Il a également confirmé que le navire s'était amarré sans incident et qu'aucune décision du capitaine n'avait nécessité son intervention. Le pilote

a fait remarquer que la consommation d'alcool était dangereuse et qu'il fallait toujours appeler la police.

Le tribunal a appris qu'après sa libération, il a été contraint de vendre sa voiture et sa maison en Pologne et que lui et sa femme vivent désormais chez sa belle-mère en Pologne. On dit qu'il a cessé de boire depuis cet incident. (Sources : Daily Mail, Marine Insight)

ABORDAGE ENTRE 2 CARGOS TURCS À ISTANBUL

Les navires de charge **Burhan Dizman** et **Turan C** sont entrés en collision au mouillage Ahirkapi, en face d'Istanbul, en mer de Marmara, dans l'après-midi du 2 décembre. Il semble que le Turan C ait heurté le Burhan Dizman qui était déjà ancré, alors qu'il se dirigeait vers son mouillage. Les deux navires sont restés au mouillage dans un premier temps.



Les dégâts sur l'étrave de l'abordeur, le Turan C. (Photo : FleetMon)



Les dégâts sur l'abordé, le Burhan Dizman, visibles à bâbord au niveau du château. (Photo : FleetMon)

De toute évidence, le Burhan Dizman a subi de graves dommages à bâbord, dans la zone de la superstructure, et le Turan C a subi des dommages à la proue et au gaillard d'avant. (Source : FleetMon)

Le Burhan Dizman est un cargo construit en 2007 et naviguant sous le pavillon de la Barbade. Long de 126,8 m et large de 19 m, son port en lourd est de 7 728 t. Son manager est Kamer Marine Denizcilik IC à Istanbul.

Le Turan C est un cargo construit en 2010 et naviguant sous le pavillon du Liberia. Long de 147,55 m et large de 23 m, son port en lourd est de 16 800 t. Son manager est

EC Denizcilik VE Nakliyat, d'Istanbul.



Le Turan C vu le 30 octobre 2022 à Rotterdam. (Photo : Marine Traffic)

AIP DE CLASSNK POUR UN VRAQUIER FONCTIONNANT À L'AMMONIAC

Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. ("K" Line) a annoncé le 28 novembre 2022 que, conjointement avec ITOCHU Corporation, Nihon Shipyard Co., Ltd, Mitsui E&S Machinery Co., Ltd, et NS United Kaiun Kaisha, Ltd, elle a obtenu une approbation de principe (AiP) de la société de classification Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) pour la conception d'un navire fonctionnant à l'ammoniac (vraquier de 200 000 t de port en lourd, ci-après "le navire").

Le navire, qui a récemment reçu un AiP, a été développé par le chantier naval Nihon dans le cadre du "Projet intégré pour le développement et la mise en œuvre sociale des navires fonctionnant à l'ammoniac" qui a été adopté conjointement par le "Projet du Fonds d'innovation verte / Développement des navires de la prochaine génération / Développement des navires fonctionnant à l'ammoniac" de l'Organisation pour le développement des nouvelles énergies et des technologies industrielles (NEDO) (Note1).



Image d'un vraquier fonctionnant à l'ammoniac.

À l'heure actuelle, il n'existe pas de directives internationales concernant l'utilisation de l'ammoniac comme combustible marin. C'est pourquoi la "K" Line et ses partenaires cherchent à obtenir une approbation de conception alternative (note 2) pour la construction du navire. Une évaluation des risques (étude d'identification des dangers - "HAZID" pour Hazard Identification Study) a récemment été menée sur la sécurité de l'utilisation de l'ammoniac comme carburant marin, et la conception de base du navire a été évaluée comme «capable d'assurer le même niveau de sécurité que les navires fonctionnant avec le carburant existant». L'obtention de l'AiP est une étape importante pour la mise en œuvre des navires fonctionnant à l'ammoniac, un nouveau défi pour l'industrie maritime, et également une étape importante vers la promotion du "projet intégré" facilité par ITOCHU Corporation. "K" Line et ses partenaires vont poursuivre le développement du navire sur la base de la conception de base pour laquelle l'AiP a été obtenu. L'objectif est de prendre livraison du navire et de commencer sa mise en œuvre sociale en 2026.

(Note1) Annoncé le 26 octobre 2021 : Projet conjoint sur le "Développement d'un navire alimenté à l'ammoniac" adopté comme Fonds d'innovation verte.

(Note 2) L'approbation de conception alternative vise à prouver que le navire est aussi sûr qu'un navire construit conformément aux réglementations internationales existantes et à obtenir l'approbation des autorités compétentes lorsque le navire est conçu sans aucune directive internationale. (Source : K Line)

L'INSULA OYA III A DÉBUTÉ SES ESSAIS EN MER

Construit par le chantier Piriou de Concarneau, le nouveau navire de desserte de l'île d'Yeu a débuté ses essais en mer avec une première sortie le 22 novembre et une seconde le 2 décembre. D'autres essais sont prévus.



L'Insula Oya III lors de la sortie du 2 décembre. (Photo : Région Pays de la Loire - Ouest Médias)

L'Insula Oya III sera exploité par la Compagnie Yeu Continent, régie assurant des liaisons fret et passagers entre l'île (Port Joinville) et le continent (Fromentine). Dans la mesure où tous les essais ne sont pas réalisés, il est encore trop tôt pour annoncer une date ferme de mise en service, mais il est espéré que ce sera dans le courant du premier trimestre 2023. Si tout va bien, l'Insula Oya III devrait rejoindre d'ici le mois de janvier la Vendée, où il faudra conduire des tests dans les deux ports de la desserte. Cela, afin de veiller à ce que le navire puisse réaliser comme prévu ses opérations portuaires, mais aussi pour y qualifier le système de branchement électrique à quai fourni par la société française NG3.

Le navire, conçu pour pouvoir atteindre 15 noeuds, est doté d'ailerons stabilisateurs pour améliorer le confort pendant les traversées, ainsi que deux propulseurs d'étrave pour faciliter les manœuvres portuaires.

(Source : Mer et Marine)

FIN DE LA ROUTE DU RHUM 2022

La 12^{ème} édition de la Route du Rhum a officiellement pris fin le 7 décembre à 18 heures avec la fermeture de la ligne d'arrivée à Pointe-à-Pitre en Guadeloupe. Sur les 138 partants, 103 ont franchi la ligne d'arrivée, 30 ont abandonné et 5 sont hors temps.

Guy Pronier (Terranimo), Fabio Gennari (Bella Donna - Race for Pure Ocean), Rémy Gerin (Faiaohe), Arnaud Pennarun (Viabilis - Pen Duick III & Ach) et Jean-Sébastien Biard (JSB Déménagements) vont donc arriver hors délais (un sixième concurrent toujours sur l'eau, Daniel Ecalard a stoppé sa course pour raisons professionnelles).

Enfin, victime d'un chavirage pendant la course le 13 novembre, le Granvillais Briec Maisonneuve, secouru par Jean-Pierre Dick, est toujours à la recherche de son catamaran ORC 50. Celui-ci sera finalement retrouvé, encore plus d'un mois plus tard, échoué et brisé, le 16 janvier, sur une plage de Guidel dans le Morbihan.

(Source : Le Télégramme)

Entre incendie (1), démâtages (4), abordages/collisions (2), chavirages (3), échouements (2), problèmes électriques (2), Maladie ou blessures (4), problèmes techniques (6), problèmes de voiles (2), problèmes de structure du navire (2), en difficulté (1), pour raisons professionnelles (1), cela encore pas mal d'incidents ou d'accidents au cours de cette course. Tout le monde était-il prêt ? On peut se poser la question.

LA COMPAGNIE FRANÇAISE DE CROISIÈRES DÉVOILE L'ÉCORCHÉ ET DES ESPACES RÉNOVÉS DU RENAISSANCE

Le **Renaissance** poursuit sa cure de jouvence à Brest, où il est arrivé début octobre. Alors que le paquebot est maintenant en cale sèche (après son "embrassade" avec un méthanier le 21 novembre - Voir pages 52 et 53), son armateur, Compagnie Française de Croisières, a dévoilé l'écorché de son navire, réalisé par la société vannetaise GP Digital Design, ainsi que des images de synthèse d'une partie des espaces rénovés durant le chantier.



Écorché du Renaissance. (Image de GP Digital Design)



Vue d'une cabine de 20 m² avec balcon de 5 m². (Image de synthèse : Tomas Tilberg Design)

Retrouvez la présentation complète avec l'article de Mer et Marine :

<https://www.meretmarine.com/fr/croisieres/compagnie-francaise-de-croisieres-devoile-l-ecorche-et-des-espaces-renoves-du#>

NAVAL GROUP INDRET SE RÉINVENTE POUR LE FUTUR PORTE-AVIONS FRANÇAIS

Le site de Naval Group d'Indret, à côté de Nantes, a engagé un programme d'investissement de 100 millions d'euros devant s'achever en 2028, notamment pour créer des espaces capables de fabriquer les chaufferies géantes du porte-avions. Le site embauchera 150 personnes par an.

Un immeuble tertiaire de 8 000 m² a été livré cette année pour accueillir 600 salariés de l'ingénierie et du bureau d'études. Une autre partie du site sera détruite début 2023 pour rebâtir 10 000 m², un espace industriel dimensionné pour le PANG. C'est là que seront montées les deux chaufferies nucléaires K22 hautes de 10 mètres. Les bâtiments actuels s'avéraient trop petits pour accueillir

de telles structures. Rappelons que le PANG affichera 70 000 tonnes, contre 45 000 pour le Charles de Gaulle. Le bâtiment permettra également d'assurer le montage des systèmes propulsifs des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), ou S3G, dont la première unité doit être livrée en 2036. Une autre nef est réaménagée et agrandie de 2 000 m² pour accueillir l'usinage PANG et S3G. Elle sera livrée mi-2023 et permettra d'accueillir un plateau d'usinage plus important, la capacité de levage du précédent étant limitée à 100 tonnes, alors que les cuves du PANG pèseront le double. Sur la partie essais, deux nefs restent également à remettre à niveau pour tester les groupes conversion du PANG et les appareils propulsifs du S3G. Cette tranche sera en partie financée par l'État dans le cadre de la loi de programmation militaire (PLM).

L'usinage des premières pièces du PANG et de S3G a déjà commencé, car il s'agit de qualifier les matériaux très en amont, sachant que les chaufferies de l'appareil propulsif du PANG devront être livrées en 2032. Transportées par barge sur la Loire, elles rejoindront les Chantiers de l'Atlantique pour être intégrées à la coque. Le porte-avions devant être livré en 2036, pour être mis en service en 2038 à l'issue des essais, si le programme est respecté.



Le PANG, porte-avion de nouvelle génération. (Image de synthèse : MO Porte-avions)

Le site investit parallèlement dans des process de fabrication additive qui pourraient permettre de fabriquer certains éléments du PANG ou des sous-marins S3G si le client, la Marine nationale, l'accepte. Les équipes d'Indret sont bien avancées sur le sujet depuis la première hélice montée en 2021 sur le chasseur de mines l'Andromède (Voir supplément Printemps 2021 - MMI 234 bis, pages 7 et 8). La technologie pourrait aussi être utilisée sur des pièces de la chaufferie nucléaire des deux programmes. Le site dispose désormais de trois machines de production additive, celle ayant servi pour l'Andromède pouvant désormais être utilisée en série.

Le site d'Indret, qui est globalement impliqué dans une vingtaine de programmes, compte à présent 1 600 salariés et continue de recruter. Un tiers de l'effectif a été renouvelé en quatre ans pour suivre un plan de charge en croissance qui atteint désormais 2 millions d'heures par an. A lui seul, le PANG représentera 10 millions d'heures sur 15 ans, le point culminant étant attendu en 2027-2028. 600 salariés seront alors mobilisés sur ce seul projet. (Source : L'Usine nouvelle)

DNV PRÉDIT UN AVENIR SOLIDE POUR LES NAVIRES ALIMENTÉS AU GNL

La division consultative de la société de classification

DNV Maritime, leader en la matière, estime que les navires bicarburant au GNL ont de beaux jours devant eux, même si le prix élevé du gaz aujourd'hui favorise le passage au VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil).

Selon un consultant de DNV, plus de 200 navires alimentés au GNL ont été commandés au cours de l'année 2022, dont 17 rien qu'en novembre. D'ici 3 ans, le nombre de navires alimentés au GNL à flot passera de 340 coques aujourd'hui à plus de 800 navires, prévoit DNV, et la plupart des nouvelles livraisons seront de gros navires comme les porte-conteneurs et les PCTC (pure car truck carriers).

Ce nouveau tonnage bicarburant finira par fonctionner au GNL, une fois que les prix du gaz se seront normalisés, et le bureau de Wold a déjà prédit que le gaz naturel liquéfié pourrait représenter 3 % du volume total des soutes d'ici 2025. *«Une simple extrapolation vous dira qu'une part de 10 % du marché mondial des combustibles de soute d'ici 2030 est tout à fait envisageable»*, a suggéré Wold dans un blog publié plus tôt cette année.

Cependant, les carburants alternatifs comme le méthanol vert seront de plus en plus compétitifs maintenant que l'UE prévoit de taxer les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime - y compris les émissions de méthane, un polluant rejeté en quantités variables par les navires alimentés au GNL. (Source : The Maritime Executive)

LE PILOTE OCCUPÉ AVEC SON TÉLÉPHONE PORTABLE A CONDUIT À L'ÉCHOUEMENT DE L'EVER FORWARD

Les garde-côtes américains ont terminé leur enquête sur l'échouement de l'Ever Forward dans la baie de Chesapeake. Ils ont conclu qu'il s'agissait d'une erreur humaine, le pilote ayant été distrait alors que le navire devait effectuer un virage critique. Le pilote du Maryland qui guidait le navire lors de son chenalage depuis Baltimore a vu sa licence suspendue et risque de devoir assumer des responsabilités civiles pour avoir provoqué l'échouement.

Le porte-conteneurs Ever Forward, battant pavillon de Hong Kong, a quitté Baltimore à destination de Norfolk, le 13 mars 2022 peu après 18h00, heure locale, avec un pilote d'État du Maryland sur la passerelle. Le navire d'une capacité de 11 850 EVP, a été légèrement retardé au départ en raison de problèmes avec une amarre, mais il effectuait un transit régulier dans le chenal navigable et les enquêteurs de la Garde côtière américaine n'ont pas mentionné de conditions météorologiques ou d'autres circonstances défavorables. Il avait 4 964 conteneurs à bord lorsqu'il a quitté Baltimore.

Le pilote était à la passerelle avec le capitaine et l'équipe de passerelle jusqu'à environ 19h30, heure à laquelle le capitaine a quitté la passerelle pour aller dîner. Vers 19h50, l'équipe de passerelle a effectué une relève de quart prévue, et un nouveau lieutenant avec un élève a pris le quart. À ce moment-là, l'équipe à la passerelle était composée du pilote, du lieutenant, de l'élève et d'un matelot qui tenait la barre. Vers 20h17, le navire a dépassé son point de changement de route qui devait être exécuté conformément au plan de voyage pour venir au 180° vrai. Aucun ordre n'a été donné pour faire venir le navire et le timonier a donc maintenu le cap précédemment ordonné de 161° vrai. À 20h18, le pilote s'est rendu compte que le navire avait dépassé son point de virage et a ordonné de mettre la barre 15° à droite. Le navire

s'est alors échoué à l'extérieur du chenal, à l'est de la bouée lumineuse 16.

Le pilote a immédiatement tenté d'utiliser la machine en marche arrière pour libérer le navire. Peu après, le capitaine est revenu sur la passerelle et a effectué une série de vérifications de sécurité conformément au système de gestion de la sécurité (SMS) du navire, avant de poursuivre les efforts de dégagement du navire. Une fois toutes les vérifications de sécurité terminées, l'équipe de passerelle de l'Ever Forward et le pilote ont continué à tenter de libérer le navire en utilisant la propulsion et les propulseurs d'étrave. Vers 20h31, le capitaine a informé son agent que le navire demandait de l'assistance. Vers 21h01, le pilote a informé les Coast Guards. Vers 22h50, après avoir été relevé par un autre pilote, il a quitté le navire échoué.

Le navire est resté bloqué pendant plus d'un mois avant d'être finalement renfloué après allègement du chargement.

Les enquêteurs ont déterminé que le pilote n'avait pas donné l'ordre de virer et se rendant apparemment compte de la situation, le lieutenant a demandé à plusieurs reprises la vitesse et la direction du navire. Il a dit aux enquêteurs que le pilote regardait son téléphone cellulaire à ce moment-là. Il a fallu près d'une minute pour que le pilote se rende compte que son appareil de navigation électronique et l'Ecdis du navire affichaient des informations différentes pour finalement prendre en compte l'Ecdis à environ 20h17.

Les enquêteurs ont examiné l'enregistreur de données du navire (VDR- en quelque sorte la boîte noire du navire), qui a été archivé par le lieutenant quelques instants après l'échouement, ainsi que d'autres données et entretiens. Ils ont constaté que le pilote a passé ou reçu 5 appels téléphoniques à partir de son téléphone portable personnel pendant environ 61 minutes au total sur les 126 minutes du transit jusqu'à l'échouement, et qu'on l'a vu envoyer des textos et rédiger un courriel. Le pilote était en train d'écrire un courriel lorsque le virage a été manqué.

Le rapport souligne également que le pilote se méfiait de l'équipement à bord des navires qu'il pilotait et préférait utiliser son unité de pilotage portable pour toute la navigation. *«Il avait l'habitude de n'utiliser intentionnellement aucun autre équipement de navigation lorsqu'il faisait route, invoquant sa méfiance à l'égard de l'équipement du navire qui n'était pas le sien et des cas où l'équipement était tombé en panne alors qu'un pilote l'utilisait»*, indique le rapport. Il ne savait pas que des cartes papier, parfaitement à jour, étaient utilisées en plus des systèmes électroniques du navire, par l'équipe de passerelle.

À la suite de son enquête, les Garde-Côtes ont déterminé qu'aucun problème mécanique ou défaillance d'équipement n'a contribué à cet accident maritime. Les facteurs de causalité qui y ont contribué sont les suivants : (1) l'incapacité à maintenir une conscience et une attention situationnelles pendant la navigation, et (2) une gestion inadéquate des ressources de la passerelle.

2 recommandations ont été en particulier émises :

- Il est recommandé que les propriétaires de navires et les exploitants maritimes élaborent et mettent en œuvre des politiques efficaces indiquant quand l'utilisation de téléphones cellulaires et autres appareils électroniques portatifs est appropriée ou interdite, en soulignant les dangers supplémentaires associés à la fixation sur les appareils électroniques ainsi qu'à la dépendance exces-

sive à l'égard d'une seule pièce d'équipement pendant la navigation ou l'exécution de fonctions sensibles à la sécurité.

- Il est recommandé que les propriétaires et exploitants de navires veillent à ce que l'équipage connaisse les politiques relatives aux devoirs et obligations des officiers de quart en matière de sécurité du navire, même lorsqu'un pilote est embarqué. La résolution A.960(23) de l'Organisation maritime internationale (OMI) souligne que l'efficacité du pilotage dépend largement de l'efficacité des communications et de l'échange d'informations entre le pilote, le capitaine et le personnel de la passerelle concernant les procédures de navigation, les conditions locales et les caractéristiques du navire. L'OMI indique que cet échange d'information devrait être un processus continu qui se poursuit généralement pendant toute la durée du pilotage.

L'OMI souligne également que les capitaines et les officiers de pont ont le devoir de soutenir le pilote et de s'assurer que ses actions sont surveillées à tout moment. Il est essentiel que ces procédures soient non seulement reflétées dans le système de gestion de la sécurité du navire, mais aussi régulièrement utilisées et pratiquées pendant les transits avec des pilotes à bord. (Sources : The Maritime Executive, Rapport des US CG) Retrouvez le rapport complet avec le lien :

www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/5p/CG-5PC/INV/docs/documents/EverForwardGrounding_ROI_Redacted.pdf

LA NOUVELLE ZÉLANDE MET À LA CHAÎNE 1/3 DE SA FLOTTE MILITAIRE FAUTE DE MATELOTS

La petite marine néo-zélandaise a dû mettre sur la touche 3 de ses navires pour préserver son personnel, alors que la concurrence du secteur privé lui arrache un nombre croissant de marins. Il s'agit d'une version extrême du problème de personnel auquel sont confrontées d'autres marines dans un marché du travail exceptionnellement fort.

La croissance des salaires est montée en flèche en Nouvelle-Zélande depuis la pandémie. En juin, le salaire médian a connu une hausse record de 9 %, atteignant un salaire annualisé de 40 000 USD (et un peu plus pour les personnes possédant des compétences techniques). En revanche, le salaire annuel d'un marin engagé dans la Royal New Zealand Navy est d'environ 33 000 à 38 000 dollars.

Au cours de la pandémie, le personnel de la marine a également été retiré de son service régulier pour être affecté aux centres de quarantaine Covid-19 de la Nouvelle-Zélande, ce qui a réduit le nombre de marins disponibles pour maintenir la flotte. L'opération de quarantaine a pris fin en mai 2022, mais elle aurait eu un effet durable sur le moral des troupes.

Ces facteurs s'ajoutent à une importante pénurie de personnel. Le taux d'attrition de la marine pour l'année jusqu'en novembre était de près de 17 %, ont déclaré des responsables aux médias locaux, et ceux qui restent ont une charge de travail accrue pour maintenir la flotte vieillissante du service.

Le navire de patrouille HMNZS Wellington a été contraint de rentrer plus tôt que prévu à son port d'attache après une récente patrouille de pêche. Le navire est maintenant en désarmement de longue durée, ce qui facilitera l'entretien du navire construit en 2010 en utilisant moins de personnel.



Le HMNZS Wellington. (Photo : NZ Defence Force)

Le Wellington rejoint deux autres navires désarmés, le patrouilleur hauturier HMNZS Otago et le patrouilleur côtier HMNZS Hawea. Ensemble, ils représentent un tiers de la petite flotte de neuf navires du service et près de la moitié de ses combattants armés. (Source : The Maritime Executive)

HERVÉ BERVILLE LANCE UN NOUVEAU PORTAIL DÉDIÉ À LA FORMATION MARITIME

En visite sur le site havrais de l'ENSM le 8 décembre, Hervé Berville a annoncé le lancement d'un nouveau site internet dédié à la formation maritime.

Ce portail, baptisé **Formations mer** et piloté par le secrétariat d'État chargé de la mer, « propose une offre modernisée et complète d'informations sur les métiers de navigants dans les différents secteurs économiques et présente également les formations certifiantes pour les exercer ».

Formations mer met par ailleurs à la disposition de tous les gens de mer les textes réglementaires sur les formations et la délivrance des certifications professionnelles maritimes, et propose un ensemble de documents sur les examens ainsi que diverses informations pratiques. Il renvoie également à de nombreux autres sites institutionnels maritimes, offrant ainsi une vision plus riche des spécificités des métiers de marin. « Avec ce nouveau portail, nous permettons aux jeunes et aux personnes en reconversion d'avoir toute l'information sur la formation professionnelle maritime à portée de main », a déclaré Hervé Berville.

Le secrétaire d'État chargé de la mer, qui avait déjà annoncé vouloir donner un sérieux coup de pouce à la formation lors des Assises de l'économie de la mer à Lille, a réitéré au Havre sa volonté de renforcer l'attractivité des métiers de la mer, qui passe aussi par des évolutions. « Les futurs diplômés du secteur maritime prendront part à des transformations majeures, comme la décarbonation des navires ou l'adaptation aux conséquences du changement climatique. En tant que deuxième puissance maritime mondiale, nous ne relèverons ces défis qu'en renforçant les formations maritimes », a-t-il déclaré. (Source : Le Marin)

Lien d'accès au site : <https://formations.mer.gouv.fr>.

L'A GALEOTTA EST ARRIVÉ À MARSEILLE

Le nouveau ferry au gaz naturel liquéfié de la flotte de Corsica Linea est arrivé à Marseille, le 12 décembre.

Le chantier italien Visentini l'avait livré le 6 décembre. Il reste encore à finaliser la préparation de l'exploitation et notamment l'aménagement des espaces intérieurs avant sa mise en service. 2 cérémonies d'inauguration sont prévues le 5 janvier à Ajaccio (bénédiction du navire) et le 6 janvier Marseille (inauguration et 1^{ère} escale). L'A Galeotta sera affecté aux lignes de Bastia et d'Ajaccio.



L'A Galeotta arrivant à Marseille. (Photo : Franck Delmas/Le Marin)

Armé sous pavillon français par 70 membres d'équipage, l'A Galeotta mesure 206 m de long pour 28 m de large. Capable d'atteindre 23 noeuds, il compte 2560 mètres linéaires pour le fret et un car deck dédié pour 150 véhicules légers. Il pourra accueillir 650 passagers. (Source : Mer et Marine)

DERNIÈRE LIGNE DROITE POUR LE CHANTIER DE CONVERSION DE L'ÎLE D'YEU

Le futur câblé d'Alcatel Submarine Networks (ASN), qui sera armé par Louis Dreyfus Armateurs (LDA), a désormais sa nouvelle robe bleue. Les travaux de conversion de l'ancien navire de travaux offshore Seven Mar, menés au chantier Remontowa, de Gdansk, dont LDA est maître d'œuvre et gestionnaire, doivent se terminer fin janvier 2023. Après sa sortie du chantier, il restera encore une période d'essais pour l'Île d'Yeu et ses équipements, ainsi que l'installation et la mise en service de certains équipements lourds livrés plus tard. (Source : Mer et Marine)



L'Île d'Yeu au sec dans sa cale à Gdansk. (Photo ASN)

L'OPÉRATION ATALANTE PROLONGÉE EN SOMALIE

Le Conseil de l'Union européenne a prorogé le 12 décembre les mandats de ses missions et opérations relevant de la politique de sécurité et de défense commune dans la Corne de l'Afrique et en Somalie : l'Eucap Somalia, l'EUTM Somalia et la mission Atalante contre la piraterie.

Capitalisant sur les succès de la répression de la piraterie au large des côtes de la corne de l'Afrique et de la Somalie, le mandat général de cette dernière a même été consolidé pour contribuer à la mise en œuvre de l'embargo sur les armes des Nations unies contre la Somalie, réduire le trafic de drogue et soutenir la lutte contre le djihad somalien (Al Shabaab). Concernant ses missions habituelles contre la piraterie, son champ d'action

géographique est par ailleurs élargi au nord de la mer Rouge.

La mission Atalante est donc prolongée jusqu'au 31 décembre 2024, comme celle de l'Eucap, chargée du renforcement des capacités des forces civiles maritimes pour l'application de la loi en Somalie, et celle, plus terrestre, de l'EUTM dont la mission est de former les forces armées nationales somaliennes. (Source : Le Marin)

DSME S'ASSOCIE À POSCO POUR DÉVELOPPER DE NOUVEAUX MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION NAVALE

Le chantier naval sud-coréen Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. (DSME) a déclaré le 14 décembre qu'il avait signé un accord de partenariat commercial avec le principal aciériste local POSCO pour le développement de nouveaux matériaux de construction navale. L'accord prévoit des efforts conjoints pour développer de nouveaux matériaux et des technologies de soudage qui seront appliqués aux navires qui seront construits à l'avenir, a déclaré DSME dans un communiqué.

L'un de leurs projets communs comprend le développement d'un acier spécial capable de résister à des températures extrêmement élevées et basses afin de transporter du dioxyde de carbone liquéfié. Les deux entreprises travailleront également ensemble au développement d'un réservoir de carburant pour les navires fonctionnant à l'ammoniac et mèneront des recherches sur les technologies de soudage, a ajouté le constructeur naval. Selon DSME, l'un des résultats de leur coopération est le développement d'un réservoir de carburant en acier à haute teneur en manganèse pour le gaz naturel liquéfié cryogénique. (Source : PortNews)

UN CARGO AVEC UN ÉQUIPAGE RUSSE S'EST ÉCHOUÉ SUR L'ÎLE DE SAMSO, DANS LE KATTEGAT

Le cargo **Scanlark** s'est échoué sur la côte ouest de l'île Samso, Kattegat, Danemark, à 0240 UTC le 15 décembre, alors qu'il faisait route d'Abenra à Aarhus, au Danemark. 6 membres d'équipage sont de nationalité russe, le test d'alcoolémie a été négatif. Le navire n'a pas changé de cap comme il aurait dû, et s'est échoué à une vitesse assez élevée. Le personnel de quart s'est probablement endormi. Aucune fuite signalée. Le navire était toujours échoué en début d'après-midi. (Source : Fleet-Mon)



Le Scanlark échoué. (Photo : Jens Øster Mortensen)

SOPHIE PANONACLE RÉELUE AU CONSEIL NATIONAL DE LA MER ET DES LITTORAUX

A l'occasion de l'assemblée plénière du CNML, présidée par Hervé Berville, Secrétaire d'État chargé de la Mer, Sophie Panonacle, Députée de la Gironde, Présidente de la Team Maritime à l'Assemblée nationale et créatrice de la Fête de la Mer et des Littoraux, a été réélue à la

Le CNML est l'instance de dialogue et de réflexion stratégique pour les politiques relatives à la mer et aux littoraux. Il est composé de 52 membres titulaires et autant de suppléants, répartis en 6 collèges : les élus, les représentants des établissements publics, les entreprises, les syndicats, les associations et les personnalités qualifiées. Le bureau du CNML est composé de 17 membres représentant les différents collèges.

La députée Sophie Panonacle lors de la Fête de la mer et des littoraux 2019. (Photo : Assemblée nationale)

Sophie Panonacle a proposé au bureau de se retrouver en janvier pour lancer une nouvelle dynamique au sein du CNML. (Source : TVBA). En savoir plus sur le CNML : <https://www.mer.gouv.fr/conseil-national-de-la-mer-et-des-littoraux-cnml>

Pour sa 2^{ème} sortie d'essai, le Mini 6.50 **Nicomatic** a plus que confirmé son potentiel. Le voilier vole à plus de 20 nœuds réguliers au large de Lorient dans une brise de Nord-Est d'une dizaine de nœuds. Avec ses grands foils, il garde une vitesse stable et vole bien au-dessus du Clapot.



Nicomatic en plein vol sur ses foils.

La skippeuse Caroline Boule, qui a co-imaginé le projet avec le marin et ingénieur Benoit Marie, a fait appel à Sam Manuard pour concevoir ce prototype, à la jauge Mi-

Pour Benoit Marie, qui a dessiné les foils, c'est la validation du concept qu'il avait imaginé. *«On a testé 5 formes de foils sur notre bateau de test, le Vini. Cela nous a permis de tester à moins cher avant de se lancer. On voit que cela marche bien. Les systèmes de foil fonctionnent bien. Leurs géométries permettent de voler tôt. Le bateau décolle dès 8 nœuds de vent. Ils régulent bien et le voilier vole haut. Cela permet de bien passer dans la mer. On a pensé ces foils pour l'offshore, c'est donc important d'être bien au-dessus des vagues. Ces premières navigations dans un petit clapot sont positives».*

Il sera intéressant de voir les performances de Nicomatic sur les courses du circuit Mini, dans de vraies épreuves de large. Dans une vidéo, Caroline Boule et son équipe présentent son Mini 6.50 Nicomatic en vol : <https://youtu.be/JrKogd3vocI>. (Source : Bateaux.com)

UN DÉBUT D'INCENDIE PROVOQUE LA FERMETURE D'UNE ÉCLUSE DU CANAL DE PANAMA

Le Canal a informé que les causes de l'incident font l'objet d'une enquête.



(Source : Por MundoMarítimo)

LE POM AUGUSTE BÉNÉBIG A TESTÉ LE DRONE AÉRIEN ALIACA AVANT DE PARTIR POUR NOUMÉA

Premier des 6 nouveaux patrouilleurs d'outre-mer (POM) de la Marine nationale, l'**Auguste Bénébig** va prochainement quitter Brest pour rallier sa base de Nouméa. Avant cela, le bâtiment, arrivé à Brest fin juillet, a depuis réalisé de nombreux essais dans la cadre de la première phase de vérification des caractéristiques militaires avant son admission au service actif. L'équipage est constitué de 30 marins. Début décembre, il a notamment, pour la première fois, déployé en mer le nouveau système de mini-drone de la marine (SMDM). Cet engin à voilure fixe

développé par la société française Survey Copter, filiale d'Airbus, permet d'étendre sensiblement les capacités de surveillance et d'identification du bâtiment porteur.

(Source : Mer et Marine)



Le POM Auguste Bénégig à Brest. (Photo : Marine nationale)

LE MATÉRIEL DE SAISSAGE DE L'APL ENGLAND ÉTAIT EN MAUVAIS ÉTAT

Le porte-conteneurs APL England battant pavillon singapourien descendait la côte est de l'Australie le 24 mai 2020 lorsque, par mauvais temps, il a subi une série de coups de roulis importants qui ont entraîné la perte de 50 conteneurs par-dessus bord, et l'arrêt du moteur principal, au large de Sydney.

Selon le rapport final d'incident publié par l'ATSB (Australian Transport Safety Bureau) à la mi-décembre, les dispositifs de saisissage fixes des conteneurs du navire sur le pont étaient en mauvais état et la résistance de nombreux dispositifs de saisissage était gravement réduite par la corrosion.

«Nos enquêteurs ont constaté que cet état aurait nécessité plusieurs années de mauvais entretien pour se développer», a déclaré le commissaire en chef de l'ATSB. «Cela a montré que le navire n'avait pas fait l'objet d'examen minutieux de la part des membres d'équipage, de la direction à terre ou d'autres organismes qu'un navire de son âge ou de son état exigeait».

En outre, l'enquête a révélé que les procédures relatives au mauvais temps n'ont pas été suivies. «Si ces procédures et les outils d'évaluation associés avaient été utilisés, des décisions de navigation et d'exploitation auraient pu être prises, ce qui aurait mieux préparé le navire aux conditions rencontrées», a déclaré le commissaire en chef.

Depuis l'incident, les équipements de l'APL England ont été réparés, et les équipements de pont et de conteneurs de tous les autres navires de la flotte APL ont été inspectés et réparés selon les besoins. APL a également mis en place des mesures de sécurité supplémentaires concernant la planification et la navigation par gros temps.

«Cet incident devrait rappeler à tous les capitaines et équipages de navires l'importance d'adhérer au manuel d'arrimage de la cargaison (cargo securing manual) et de suivre les procédures spécifiques et les consignes et guides d'utilisation, avant - et pendant - le mauvais temps», a déclaré le commissaire en chef de l'ATSB.

(Source : Marine Link). Vidéo du navire en mer après l'incident : <https://youtu.be/9cKzPPsxfY4>

CARTOGRAPHIER LE FOND DES OCÉANS AVEC UN ESSAIM DE DRONES SOUS-MARINS

La start-up DEESS a remporté le concours d'innovation Octo'pousse organisé par l'Ifremer. En partenariat avec cet Institut, elle va développer une nouvelle technologie pour réaliser des cartes du relief des fonds marins et procéder à l'inventaire de la biodiversité.

Caractériser les fonds marins qui bordent nos côtes est un enjeu important pour mieux connaître les habitats marins et leur biodiversité. Actuellement, la principale technique consiste à faire intervenir un plongeur, muni de bouteilles d'oxygène et d'une caméra, qui va filmer le fond de la mer. Cette méthode présente des limites, car il est difficile d'observer de vastes zones de manière exhaustive et de répéter cette opération à intervalles réguliers. Au final, elle ne répond pas réellement aux besoins croissants de conservation des écosystèmes. Basée à Nice, la start-up DEESS a imaginé une tout autre solution : envoyer un essaim de micro-drones sous-marins pour photographier le fond des mers.

Pour positionner ces engins sous l'eau, des drones survoleront la surface de l'eau et auront pour rôle de les guider. Pour cela, ils seront équipés de sonars et vont émettre des ondes acoustiques qui vont se réfléchir sur les micro-drones sous-marins. Ils pourront ainsi les faire avancer à la même vitesse et veiller à ce qu'ils ne dérivent pas à droite ou à gauche, avec le risque de se télescoper. Les micro-drones seront quant à eux capables de savoir à quelle distance du fond marin ils sont positionnés, et pourront s'ajuster automatiquement pour éviter les obstacles liés au relief.

Toutes les photographies prises par les engins sous-marins seront ensuite combinées entre elles pour former une sorte de mosaïque. À l'aide d'un traitement photogrammétrique, une technique de reconstruction numérique en 3D, une carte du relief du fond marin va pouvoir ainsi se dessiner. (Source : Techniques de l'Ingénieur)

Retrouvez l'article entier sur : <https://www.techniques-ingenieur.fr/actualite/articles/cartographier-le-fond-des-oceans-avec-un-essaim-de-drones-sous-marins-118300/#>

CORSICA LINEA ET MÉRIDIONALE SE PARTAGENT LES LIAISONS CORSE-MARSEILLE JUSQU'EN 2029

L'Assemblée de Corse a voté le 20 décembre, l'attribution de la délégation de service public maritime (DSP) de 2023 à 2029 à la Corsica Linea et à La Méditerranée qui devront se partager à partir du 1^{er} janvier 2023 les cinq liaisons entre l'île et Marseille.

Cette DSP de 7 ans débute le 1^{er} janvier 2023 et est prévue jusqu'au 31 décembre 2029 pour un coût annuel de 106,7 millions d'euros, contre 93 millions d'euros pour la DSP qui se termine. Une hausse liée à l'inflation et au prix du carburant, selon le président autonomiste du conseil exécutif Gilles Simeoni, qui a défendu son rapport.

La ligne Marseille-Ajaccio a ainsi été attribuée au groupement Corsica Linea/La Méditerranée pour une rotation journalière avec un soir sur deux pour chaque compagnie.

La ligne Marseille-Bastia revient, elle, à la Corsica Linea pour une traversée quotidienne, sept jours sur sept.

L'ex-Société nationale Corse Méditerranée (SNCM), avec ses bateaux rouges, a également remporté les lignes Marseille-Ile Rousse et Marseille-Propriano tandis que La Méditerranée et ses bateaux bleus assureront la ligne Marseille-Porto-Vecchio. Ces trois liaisons sont assurées trois jours sur sept.

La Corsica Ferries et ses bateaux jaunes, leader pour le transport des passagers entre la Corse et le continent, avait contesté les conditions de cette future DSP mais a été définitivement déboutée par le conseil d'Etat fin novembre. (Sources : AFP, Marine & Océans)

SIEMENS GAMESA LIVRE LE PREMIER JEU DE PALES D'ÉOLIENNES DE 115 M DE LONG

Trois pales de 115 mètres destinées à être installées sur le prototype d'éolienne offshore SG 14-236 DD ont quitté l'usine de Siemens Gamesa à Aalborg à la mi-décembre et sont en route pour le centre d'essai d'Østerild, au Danemark.



Les gigantesques pales sont prêtes à être chargées. (Photo : Siemens Gamesa)

«La SG 14-236 DD est le tout dernier membre de notre famille d'éoliennes offshore, avec des pales de 115 m, soit 7 m de plus qu'un terrain de football ! Elle a un diamètre de rotor de 236 m et est conçue pour toutes les vitesses de vent, offrant un rendement énergétique élevé et une fiabilité inégalée», a déclaré Siemens Gamesa dans un message sur les médias sociaux.

Les pales B115 sont les dernières pièces nécessaires pour achever l'installation du prototype SG 14-236 DD à Østerild, après l'installation de la tour et de la nacelle plus tôt dans l'année.

La turbine SG 14-236, basée sur le modèle existant SG 14-222 DD de Siemens Gamesa, pourra atteindre une capacité de 15 MW. Le rotor de 236 m avec des pales basées sur la technologie IntegralBlade® permettra à la SG 14-236 DD de produire 30 % de plus en production annuelle d'énergie (PEA) par rapport à la SG 11.0-200 DD, a déclaré Siemens Gamesa.

Le modèle SG 14-236 DD sera commercialisé en 2024 et a jusqu'à présent été sélectionné comme option privilégiée pour les parcs éoliens Norfolk Vanguard et Boreas au large du Royaume-Uni, ainsi que pour les parcs éoliens MFW Bałtyk II et MFW Bałtyk III dans la mer Baltique polonaise. (Source : offshorewind.biz)

On n'est plus très loin de la taille de la Tour Eiffel !

UN CARGO CHAVIRE PUIS COULE EN MER JAUNE

Le cargo **Hyundai Fashion** a coulé en mer Jaune vers 09h00, heure de Séoul, le 21 décembre, en plein dans l'Ouest de Gunsan en Corée.



Le Hyundai Fashion est en train de se retourner avant de sombrer. (Photo : FleetMon)

Les 9 membres de l'équipage ont été secourus par des

bateaux de pêche et des cargos situés à proximité, puis récupérés par la Garde-Côte coréenne.

Le navire venait de Pyengtaek, en mer Jaune, et se dirigeait vers Masan, en Corée, sur la mer du Japon.

Le navire a pris une forte gîte à bâbord comme on peut le voir sur la photo, avant de chavirer puis de sombrer. La cause était inconnue. Construit en 2006, long de 90 m avec un port en lourd de 1 980 tonnes, le navire battait pavillon de la Corée du Sud. (Source : FleetMon) Décidément, il ne fait pas bon naviguer dans toute cette zone du Sud-Est asiatique quand on est un petit cargo. Mais peut-être que les équipages ne sont pas très qualifiés et que les navires ne sont pas très bien entretenus ?

DÉBUT DE LA CONSTRUCTION DU POLAR POD DE JEAN-LOUIS ÉTIENNE

Le Persévérance, navire de ravitaillement du Polar Pod à peine mis à l'eau, l'équipe de l'expédition scientifique menée par Jean-Louis Étienne a annoncé dans un communiqué du 21 décembre le début de la construction du Polar Pod lui-même : «Le chantier a démarré le 1^{er} septembre pour une durée de deux ans. Plusieurs essais en mer au large des côtes sud-africaines seront nécessaires avant le départ de l'expédition prévu depuis Port Elizabeth en Afrique du Sud au dernier trimestre 2024». Une construction menée par Piriou et 3C Métal.

Sous la maîtrise d'ouvrage de l'Ifremer, les chantiers Piriou gèreront la construction de la nacelle en Bretagne et la société 3C Métal celle du treillis, du tore et du caisson de fonds, et l'assemblage final se fera au Cap en Afrique du Sud.

Haut de 100 m, avec 80 m de tirant d'eau, pour un poids en charge de 1 000 tonnes, le Polar Pod sera construit dans un acier spécial, aussi bien le tube central que la nacelle, avait indiqué Jean-Louis Étienne. (Source : Mer et Marine)

ÉOLIENNES EN MER - LES NAVIRES D'INSTALLATION MANQUENT

C'est désormais officiel. La livraison du parc éolien marin du Calvados va accuser plusieurs mois de retard. En cause, des difficultés d'approvisionnement mais, surtout, le manque de navires installateurs : des mastodontes qui ne courent pas les rues. L'éolien offshore ayant le vent en poupe, cette pénurie inquiète la filière.

La firme norvégienne Rystad Energy, société d'analyse de haut vol, alertait déjà fin 2020 sur ce risque. «La demande va monter en flèche (...). Le monde pourrait ne pas avoir assez de navires de transport lourd à horizon 2025», pronostiquait-elle.

Flanqués de grues géantes, ces mastodontes, de plusieurs centaines de millions d'euros, peuvent atteindre 200 m de long et 100 m de large pour les plus imposants. Leur mode opératoire est très spécifique. Une fois sur zone, ils se juchent sur une forêt de piliers coulissants qui reposent au fond de la mer à la manière des plateformes pétrolières. Il faut bien cela pour manipuler des moulins à vent dont le poids dépasse les 10 000 tonnes. Problème, ces navires spécialisés dans la pose de turbines sont aussi rares que chers. Selon les calculs de Rystad, on en comptabilise une trentaine à travers le monde. Trop peu pour répondre aux besoins qui seront 4 à 5 fois plus élevés dans les prochaines années du fait de l'accroissement de la taille des projets et de la puissance des éoliennes, ainsi que le chiffre la société norvégienne d'analyse.

À cet exercice, la France, qui voudrait disposer de 50 parcs à horizon 2050 selon les vœux d'Emmanuel Macron, n'est pas la mieux lotie. Arrivé tardivement sur le marché de l'éolien marin, l'Hexagone ne peut compter sur aucun navire battant pavillon bleu, blanc, rouge, comme le rappelait en janvier 2022 le président du Cluster maritime français dans un rapport au ministère de la Mer.

Les navires utilisés sur les parcs français sont ainsi néerlandais comme le *Sleipnir* ou luxembourgeois comme le *Vole au Vent* pour ne citer que ces deux là.



Nanti de grues de 10 000 t de capacité, le *Sleipnir*, l'un des plus grands navires installateurs au monde, a posé les fondations du parc de Fécamp à l'été 2022. (Photo : EDF EN)

(Source : La Tribune)

LE CAPITAINE MEURT DANS L'INCENDIE DE SON NAVIRE AU LARGE DE LA TURQUIE

Un incendie s'est déclaré dans les emménagements du cargo **Beata** dans la soirée du 20 décembre, à environ 5 milles au large de Sinop, en Turquie, dans la mer Noire. Des sauveteurs et des remorqueurs sont intervenus pour combattre le feu. Les membres de l'équipage ont été secourus et plusieurs d'entre eux ont été transportés dans un hôpital local. Le capitaine du navire, un Égyptien, est porté disparu et on pense qu'il est mort dans l'incendie ou qu'il s'est peut-être noyé après avoir sauté de son navire en feu.

Une certaine confusion a d'abord régné quant à l'identité du navire, les autorités locales de Sinop, dans le nord de la Turquie, ayant d'abord indiqué qu'il s'agissait d'un navire battant pavillon maltais et utilisant un autre nom. Le directeur général des affaires maritimes du ministère des transports et de l'infrastructure a toutefois identifié le navire comme étant le *Beata*, battant pavillon panaméen. Equasis indique que son gestionnaire est la société Intercoastal Shipping Company, basée à Malte.

Le cargo venait de Constanta, en Roumanie, et se dirigeait vers le port turc de Trabzon, sur la côte est de la Turquie, le long de la mer Noire. Le navire, âgé de 21 ans, a un dossier de sécurité peu reluisant. Les rapports d'inspection figurant dans la base de données Equasis montrent que le navire a été immobilisé fin 2021 en Grèce et détenu pendant près de six mois, avec 18 déficiences. Parmi les motifs de détention figuraient des problèmes avec les pompes à incendie, les télécommandes des clapets coupe-feu, des problèmes avec l'équipement de lutte contre l'incendie, des conditions électriques dangereuses et des problèmes avec les moteurs auxiliaires, qui étaient répertoriés comme "non conformes aux exigences". Avant cela, en juin 2021, une inspection en Jordanie avait identifié 11 problèmes, mais aucun ne constituait un motif de détention.

L'origine de l'incendie est inconnue, mais certaines sources locales suggèrent qu'il s'agit d'une explosion. L'incendie a été signalé vers 20 h 30, heure locale. Le feu semble avoir été contenu dans la zone du pont et des emménagements.



Le *Beata* en feu dans la nuit. (Photo : SeaNews)



Le navire abandonné a dérivé vers le rivage et est refroidi après l'extinction de l'incendie (Photo : Directorate General)



L'état de la coque et du château après l'extinction du feu. Le feu a balayé le pont et les emménagements. Curieusement, l'embarcation de sauvetage semble intacte. (Photos : Directorate General)

Le 21 décembre, le ministère des transports a envoyé un remorqueur équipé de matériel de lutte contre l'incendie pour refroidir le navire et qui est arrivé sur zone vers 06h45. Après avoir été abandonné par l'équipage, le navire a dérivé sur près de 15 milles. Dans le dernier rapport, il était dit qu'il se trouvait au large près de Gerze, en Turquie, à l'est de Sinop. Une fois refroidie, l'épave devait être remorquée vers un abri. (Sources : The Maritime Executive, FleetMon, SeaNews)



Le *Beata* à Souda en Crète le 23 mai 2022. (Photo : Marine Traffic)

Le cargo Beata, construit en 2001 mesure 130, 76 m de long et 17,70 m de large pour un port en lourd de 9 187 tonnes. Il navigue sous pavillon du Panama.

Vidéo de l'incendie et de l'évacuation de l'équipage :
<https://twitter.com/i/status/1605630343167369216>

CMA CGM MONTE À 10,43 % DU CAPITAL D'EUTELSAT

CMA CGM a déclaré avoir franchi le 13 décembre le seuil de 10 % du capital et des droits de vote d'Eutelsat et détenir 10,43 % de l'opérateur de satellites, a indiqué le 20 décembre l'Autorité des marchés financiers (AMF). Ce franchissement de seuils résulte de l'exercice par CMA CGM de l'option pour le paiement en actions nouvelles Eutelsat du dividende distribué par l'opérateur de satellites au titre de l'exercice clos le 30 juin 2022, a précisé l'AMF.

CMA CGM avait déclaré avoir franchi le 5 août le seuil de 5% du capital et des droits de vote d'Eutelsat et détenir 5,03% de l'opérateur de satellites.

(Source : Investir-Les Échos)

Mais il n'y a pas que CMA CGM qui s'intéresse à Eutelsat :

La Caisse des dépôts et consignations a déclaré à l'AMF avoir franchi indirectement en hausse, le 16 décembre 2022, les seuils de 25 % du capital et des droits de vote de la société Eutelsat Communications et détenir, indirectement par l'intermédiaire des sociétés Bpifrance Participations et CNP Assurances, 25,95 % du capital et des droits de vote de cette société. Ce franchissement de seuils résulte de l'exercice par Bpifrance Participations SA de l'option pour le paiement du dividende en actions nouvelles de la société Eutelsat Communications. (Source : ABC Bourse)

LE BIMCO CONTINUE DE SOLLICITER DES COMMENTAIRES SUR LA CLAUSE CII ET D'EXPLIQUER LES COMPLEXITÉS RÉGLEMENTAIRES

Le 16 novembre 2022, BIMCO a publié la clause d'exploitation de la **CII** pour les chartes-parties à temps après que la clause ait été adoptée par le comité documentaire. Le BIMCO a depuis lancé un processus de collecte de commentaires sur son application auprès des membres et des parties prenantes du secteur.

La clause CII du BIMCO a été élaborée pour aider à résoudre les complexités commerciales de la réglementation CII qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023. Le règlement a été adopté à l'OMI malgré les tentatives de l'industrie de souligner les pièges potentiels de la formule CII.

Depuis la publication de la clause CII, le BIMCO a organisé des discussions et rencontré des membres et des parties prenantes afin de recueillir leurs réactions.

«*Nous avons reçu des commentaires constructifs, tant positifs que négatifs, de la part d'un grand nombre de nos membres. Cet éclairage est précieux pour les clauses déjà publiées et pour l'élaboration des futures clauses. Nous continuerons à chercher des solutions pour aider nos membres à opérer commercialement dans un environnement réglementaire complexe*», déclare David Loosley, secrétaire général et PDG du BIMCO.

Suite à un récent dialogue avec les membres, le BIMCO comprend que de nombreuses parties prenantes ont encore du mal à interpréter les complexités du règlement CII. Le BIMCO propose une formation complète ainsi que des webinaires gratuits pour expliquer comment la clause

fonctionne en pratique et comment comprendre le règlement CII.

Le BIMCO continuera à suivre l'évolution de la situation au fur et à mesure de l'entrée en vigueur du règlement CII. (Source: BIMCO)

Il semble que beaucoup d'armateurs sont inquiets et débordés par les exigences CII à compter du 1^{er} janvier.

LA MARINE THAÏLANDAISE RECHERCHE 33 MARINES DISPARUS APRÈS LE NAUFRAGE D'UN NAVIRE DE GUERRE

L'armée thaïlandaise a déployé des navires de guerre et des hélicoptères le 19 décembre pour tenter de retrouver 33 marines portés disparus après le naufrage de la corvette HTMS Sukhothai qui avait subi une panne de moteur puis coulé peu avant minuit à environ 20 milles de la côte dans des eaux agitées du golfe de Thaïlande, au large de la province de Prachuap Khiri Khan, au sud de Bangkok, a indiqué la marine.

Une mission de sauvetage menée de nuit par mauvais temps a permis de sauver 73 des 106 personnes à bord, a indiqué la marine, les 33 autres ayant été contraintes d'abandonner le navire.

La marine a publié sur son compte Twitter des images et des séquences vidéo montrant un groupe de personnes portant des gilets orange dans un radeau gonflable noir s'éloignant d'un navire dans l'obscurité, alors que les vagues gonflent autour de lui. Il n'a pas été précisé dans l'immédiat combien de radeaux avaient été déployés.

Le Sukhothai, une corvette de fabrication américaine en service depuis 1987, a été frappé par de fortes vagues le 18 décembre, ce qui l'a fait basculer sur le côté avant d'être inondé par l'eau de mer, a déclaré le porte-parole de la marine, l'amiral Pogkrong Monthardpalin.

Une photo partagée par la marine montrait le navire gris renversé sur le côté, tandis qu'une autre image sur un écran de scanner montrait la proue du navire et une tourelle à canon dépassant de la ligne de flottaison alors qu'il coulait. (Source : MarineLink)



La corvette chavirée n'a pas encore sombré. (Photo: Royal Thai Navy)

Vidéo : <https://youtu.be/im63Fw9OyKA>

Deux jours après le naufrage, 23 marins sont toujours portés disparus. Six corps sans vie ont été retrouvés par les secours. Des 105 membres de l'équipage - et non 106, comme initialement annoncé par la marine -, 76 ont été secourus, 23 restants portés disparus, selon le dernier comptage officiel.

La mer agitée, avec des vagues de trois mètres de haut selon un survivant, a contribué à endommager le système électrique du HTMS Sukhothai et à le mettre «hors

de contrôle» de l'équipage, selon la Marine royale thaïlandaise.

Le Premier ministre Prayut Chan-O-Cha, également ministre de la Défense, a indiqué qu'il y avait «*environ cinq blessés graves*».

On apprend par ailleurs que des survivants interrogés par la télévision thaïlandaise ont déclaré qu'il n'y avait pas assez de gilets de sauvetage parce que le navire transportait des invités en plus de son équipage normal, qui, selon le site web de la marine, comptait 87 marins et officiers.

Le commandant de la marine Chongchai a confirmé que c'était vrai dans des commentaires à la télévision PPTV. «*Lors de cette opération, ils ont ajouté du personnel du corps des Marines et du commandement de la défense aérienne et côtière, soit environ 30 personnes. C'est pourquoi je pense qu'il n'y avait pas assez de gilets de sauvetage*», a-t-il déclaré. (Sources : Ouest-France, AFP)

Une semaine après cette catastrophe, le bilan est de : 76 survivants, 18 morts et 11 disparus.

(Source : Alarabiya News)

ROBIN KNOX-JOHNSTON A ÉTÉ À SON TOUR ATTAQUÉ PAR DES ORQUES SUR SON VOILIER AU LARGE DE L'ESPAGNE

Sir Robin Knox-Johnston raconte :

«*Le 24 novembre à 08h35 GMT au large des côtes espagnoles du cap Finisterre, un groupe de 7-10 orques a encerclé mon Farr 56 Sanjula puis a commencé à percuter le safran. Cela a fini par casser une bielle de direction*». «*Le moteur avait été coupé et le bateau avait été mis en panne pendant que nous mettions en place le système de secours de gouverne. Au bout d'une dizaine de minutes les orques s'éloignèrent, ne trouvant plus intéressant un yacht en panne... mais ce n'est qu'une hypothèse. Nous avons mis le cap sur Vigo pour des réparations*». «*Personne ne peut expliquer ces attaques soudaines. Un yacht a été percuté et troué puis a coulé il y a trois ou quatre semaines. Et personne ne souhaite se retrouver dans un radeau de sauvetage avec de grands orques agressifs autour*». (Source : Voiles et Voiliers)

LE GROUPE GRIMALDI COMMANDE 5 + 5 PCTC D'UNE CAPACITÉ DE 9 000 CEU PRÊTS POUR L'AMMONIAC

Le groupe italien de RO-RO Grimaldi poursuit son ambitieux plan d'expansion de sa flotte, avec sa dernière commande de cinq + cinq PCTC (Pure Car and Truck Carrier - Le PCTC est un navire spécialement conçu pour le transport de différents types de marchandises roulantes, telles que des voitures et des camions privés neufs, des équipements de construction lourds et d'autres charges lourdes) d'une capacité de 9 000 CEU (Car Equivalent Unit - Unité équivalente à une voiture), prêts pour l'ammoniac, au chantier naval de Jiangsu de China Merchants Heavy Industry.

La valeur du contrat pour les cinq navires confirmés et les 5 options s'élève à 1 milliard d'euros. Les nouveaux transporteurs de voitures Grimaldi ont été conçus spécialement pour le transport de véhicules électriques et recevront la mention "Ammonia-ready" de la société de classification italienne RINA, qui certifie que les PCTC ont été conçus et construits pour être convertis ultérieurement pour utiliser l'ammoniac comme carburant.

En outre, les nouveaux navires chinois seront équipés de

grandes batteries lithium-ion, de panneaux solaires et de prises de courant à terre, ce qui leur permettra d'atteindre le niveau d'émissions zéro lorsqu'ils seront au port.



Vue d'artiste du nouveau PCTC.

Parmi les autres innovations techniques utilisées à bord des nouveaux transporteurs d'automobiles, citons l'utilisation d'un système de lubrification pneumatique de la coque sous-marine, une conception optimisée de la coque et un système de propulsion innovant. Les cinq PCTC confirmés seront livrés entre 2025 et la fin de 2026 et répondront aux exigences du nouveau marché de Grimaldi, qui opère entre l'Europe, l'Afrique du Nord, le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient.

Plus tôt dans l'année 2022, le norvégien Høegh Autoliners avait commandé huit + huit PCTC de classe Aurora d'une capacité de 9 100 CEU au même chantier. Ils porteront la mention "prêt pour l'ammoniac et le méthanol" de DNV. (Source : Shippax). Voir communiqué Grimaldi : https://www.grimaldi.napoli.it/en/read_245.html

IL FAUT NETTOYER SA COQUE AVANT D'ALLER VOIR LES KIWIS.

Une infestation de mollusques a interrompu une croisière entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Le navire de croisière **Coral Princess** a été refoulé par le gouvernement néo-zélandais et a dû faire nettoyer sa coque et ses collecteurs d'eau de mer avant son entrée en Nouvelle-Zélande.

Ndlr : Ce n'est pas nouveau. Le problème était déjà survenu au câbliez Île de Ré en 2015. Ses séjours prolongés dans les eaux tropicales de Nouvelle-Calédonie ayant favorisé la croissance d'une épaisse toison sur ses œuvres vives.

Le navire de croisière, d'une capacité de 2 000 passagers, d'une jauge brute de 91 627 UMS, long de 294 m, était parti le 19 décembre de Brisbane, en Australie, pour une croisière de deux semaines. Toutefois, à la suite de cet événement inattendu, une partie de la croisière à Milford Sound en Nouvelle-Zélande ainsi qu'une escale à Port Chalmers ont été annulées.

La compagnie de croisière a précisé qu'elle ferait nettoyer la coque avant son arrivée en Nouvelle-Zélande, car le ministère des industries du secteur primaire lui a demandé de le faire. Le problème est que les mollusques présents sur la coque ne sont pas originaires du Milford Sound et que le fait de naviguer dans cette région sans faire nettoyer la coque peut entraîner un transfert involontaire de l'espèce dans la région. Ces mollusques pourraient envahir les zones marines et pourraient également être porteurs de dangereux agents pathogènes.

Le ministère des industries du secteur primaire a confirmé que le navire avait été refoulé de Milford Sound en raison du risque de biofouling, qui désigne les petites plantes, les animaux ou les micro-organismes se développant sur la coque du navire.

Paul Hallett, de Biosecurity NZ, affirme que cette situation n'est pas sans précédent et qu'au cours des 3 dernières années, environ 6 % des navires entrant dans leurs ports ont dû faire nettoyer leur coque.



Le Coral Princess. (Photo : FleetMon)

Le Coral Princess est donc allé se mettre à un peu plus de 40 milles au large de Tauranga, dans la région d'Auckland, le temps de nettoyer sa coque. Les passagers se sont vus offrir 106 dollars et 15 % de réduction sur leur prochaine croisière auprès du croisiériste en guise de compensation. (Source : FleetMon)

DIFFÉREND ENTRE ORANGE MARINE ET DES PÊCHEURS EN MARTINIQUE

Le 23 décembre, les travaux d'installation du câble sous-marin de télécommunication **Arimao** pour relier Cuba à la Martinique ont débuté dans la zone de Fort-de-France. (Pour en savoir plus sur ce câble, voir le CdSb n° 266 de décembre 2022)

Pris en charge par Orange Marine, ces travaux suscitent la colère chez certains marins-pêcheurs, des filets et autres matériels de pêche auraient été détériorés à la suite de cette première journée de travaux.

Le président du comité des pêches déplore un problème de communication adaptée. Il semble que du matériel de pêche se trouvait sur le parcours prévu du câble et qu'il ait dû être enlevé pour permettre les travaux d'installation, au grand dam des pêcheurs qui ne semblaient pas être au courant malgré l'existence d'un arrêté préfectoral.

Suite à cet incident, les professionnels de la mer soutenus par le Comité Régional des Pêches, ont été reçus le 26 décembre à la Direction de la Mer. Orange Marine s'est engagé à dédommager les marins-pêcheurs victimes de dégâts matériels. (Source : rci.fm/martinique)

STENA PROMAN CONTINUE D'ÉTOFFER SA FLOTTE DE PÉTROLIERS À PROPULSION MÉTHANOL

Le **Stena Prosperous** est le quatrième pétrolier au méthanol pour Proman Stena Bulk, la co-entreprise entre l'armement suédois Stena Bulk et le producteur de méthanol Proman. Le navire, d'une capacité de 49 990 t de port en lourd, a été livré par les chantiers chinois Guangzhou Shipyard International. Il suit les Pro Patria, Pro Marine et Stena Promise, tous livrés en 2022. Ces derniers fonctionnent déjà tous exclusivement au méthanol et effectuent leur soutage à Ulsan, Trinidad et Rotterdam. D'autres lieux de soutage devraient être disponibles dès 2023. La consommation du navire est évaluée à 12 500 tonnes de méthanol par an.

Le méthanol conventionnel issu du gaz naturel, qui est largement disponible, élimine pratiquement les SOx et les particules, réduit de 60 % les NOx et diminue jusqu'à 15 % les émissions de CO₂ liées à l'exploitation du navire

par rapport aux carburants marins conventionnels.



Le Stena Prosperous. (Photo : Proman Stena Bulk)

(Sources : gCaptain, Mer et Marine)

FEU DANS LA MACHINE : DES CENTAINES DE PERSONNES ÉVACUÉES D'UN FERRY DE STATEN ISLAND

Un incendie dans la salle des machines de l'un des ferries de Staten Island récemment mis en service à New York a entraîné l'évacuation de près de 900 personnes au milieu du port à l'heure de pointe le 22 décembre, alors que le navire allait de Manhattan à Staten Island. Les responsables de la ville de New York ont salué la réaction de l'équipage et des passagers, qui n'ont subi que quelques blessures mineures.

Le **Sandy Ground**, navire de la classe Ollis, transportait 868 passagers et 16 membres d'équipage lorsque l'incendie s'est déclaré dans la salle des machines peu après 17 heures.

Les premiers intervenants du FDNY (pompiers de New York) et de la police de New York, ainsi que des remorqueurs commerciaux et d'autres navires à passagers, se sont précipités sur les lieux pour aider le ferry en proie à l'incendie, qui avait jeté l'ancre près de Bayonne, dans le New Jersey, pendant que les pompiers luttaien contre le feu. Les passagers à bord du Sandy Ground ont reçu des gilets de sauvetage, et beaucoup ont été transférés vers d'autres ferries. Les cinq blessés étaient liés à des inhalations mineures de fumée. L'évacuation a duré moins d'une heure.

Le compartiment machine a été isolé et le feu a été éteint par l'équipage en utilisant l'extinction par CO₂.



Évacuation des passagers. (Photo : Twitter)



Le Sandy Ground pendant l'évacuation. (Photo : NYPD)

Le Sandy Ground, d'une longueur de 97,50 m, est entré en service au début de l'année 2022. Il s'agit du deuxième des trois nouveaux ferries de la classe Ollis, d'une capacité de 4 500 passagers, construits par le groupe Eastern Shipbuilding, basé à Panama City (Floride), pour le service de ferry Staten Island de New York. (Sources : MarineLink, The Maritime Executive, News-24)

SCISSION À SEASHEPARD

La branche française de Sea Shepherd fait scission. Ne s'identifiant plus aux vues du bureau mondial de l'ONG qui a écarté son fondateur, elle devient **Sea Shepherd Origins**. La rupture est consommée. Sea Shepherd France – quelque 20 000 adhérents, vient de provoquer une scission au sein de l'organisme international voué à la protection des océans et de leur biodiversité. L'antenne, avec d'autres (Royaume-Uni, Brésil, Nouvelle-Calédonie, Tahiti, Hongrie...), a repris sa liberté par rapport à Sea Shepherd Global. À la source du désaccord : l'éviction par le bureau international de l'emblématique fondateur de l'organisation, Paul Watson, jugé trop intransigeant, pas assez rond avec les puissants et fermement ancré dans l'activisme non violent mais radical. Retrouvez l'article complet avec : <https://www.ouest-france.fr/mer/scission-a-sea-shepherd-et-retouraux-origines-39f89fbc-7d2d-11ed-bd42-a5077fc75000>

REMORQUAGE D'UN PORTE-CONTENEURS EN DIFFICULTÉ AU LARGE DU CAP GRIS-NEZ

Le 26 décembre 2022, dans la matinée, le porte-conteneurs **HSL Nike** à destination de Rotterdam et circulant dans le dispositif de séparation du trafic Nord signale au CROSS Gris-Nez qu'une avarie est survenue sur son moteur principal. Afin de pouvoir investiguer sur les causes de cette avarie et éviter de dériver, le HSL Nike s'est mis au mouillage au large du Cap Gris-Nez sous la surveillance du CROSS, qui contacte régulièrement le bord pour s'assurer de l'avancée des actions en cours. Après une journée complète d'investigations réalisées par l'équipage, la panne n'est pas résolue. Les conditions météorologiques sur place ont forcé et la ligne de mouillage dérape. Le navire commence alors à dériver, il mouille donc sa deuxième ancre pour stopper cette dérive et permettre à l'équipage de reprendre les investigations sur le moteur principal. Face à cette situation délicate et sans perspectives fiables de réparations, le CROSS Gris-Nez fait appareiller le remorqueur d'intervention d'assistance et de sauvetage (RIAS) **Abeille Normandie** de Boulogne, afin de pouvoir intervenir rapidement pour prendre le navire en remorque si besoin.



Le HSL Nike au mouillage sous la surveillance de l'Abeille Normandie. (Photo : Prémarm)

En milieu de nuit, les interventions faites par le bord ne

sont toujours pas concluantes. Le préfet maritime, en lien avec l'armateur, décide de faire prendre le HSL Nike en remorque par l'Abeille Normandie pour le conduire à quai. Sous la coordination du CROSS Gris-Nez, le porte-conteneurs relève donc ses deux lignes de mouillage afin que l'Abeille puisse passer une remorque.



Prise en remorque du HSL Nike par l'Abeille Normandie. (Photos : Prémarm)

En lien avec l'armement, le port de Dunkerque a été retenu pour y effectuer les réparations. Le convoi est ainsi arrivé à Dunkerque le 27 décembre en fin de journée.



Arrivée du convoi, Abeille en tête, vers 19h00 dans le port de Dunkerque. (Photo : Voix du Nord)

Ce remorquage est le premier remorquage d'urgence réalisé par l'Abeille Normandie affrété par la Marine nationale depuis juin dernier. (Source : Communiqué Préfecture maritime)

Pour tout savoir sur ce navire :

Ce porte-conteneurs de l'armement hambourgeois Zeaborn Ship Management d'un port en lourd de 34 243 t revenait de Caucedo en République Dominicaine avec de nombreux conteneurs frigorifiques à bord.



Construit en 2005 par le chantier Hyundai H.I d'Ulsan (Corée du Sud) sous le nom de E.R Cannes, il fait partie d'une grande série de 31 unités identiques.

Long de 210,07 m et large de 30,23 m, le HSL Nike a été affrété par CMA CGM à ses débuts sous le nom de CMA CGM La Boussole. Il assurait une ligne entre l'Asie du Sud-Est et la Côte Occidentale Africaine via l'Afrique du Sud. Il a ensuite pris les noms d'E.R Cannes, TG Nike et donc HSL Nike depuis novembre 2017. Il navigue aujourd'hui sous pavillon libérien. D'une capacité de 2 556 conteneurs (EVP) dont 600 pouvant être branchés électriquement au réseau du bord, il est gréé de 4 grues de 40 tonnes dont une sur l'arrière des superstructures. Sa vitesse de 21 nœuds est réalisée par un diesel Sulzer à 7 cylindres de 19 404 Kw (26 400 ch) entraînant une hélice à pales fixes. Son équipage se compose de 18 marins de nationalités croate, ukrainienne, russe, roumaine et philippine. Affrété par l'armement allemand Hapag Lloyd, son périple le conduit de Rotterdam à Norfolk, Kingston (Jamaïque), Santa Marta (Colombie), Puerto Limon (Costa Rica), Caucedo et Rotterdam de nouveau avec des escales à Anvers et Londres. (Source : La Voix du Nord)

LA COMPAGNIE FRANÇAISE DE CROISIÈRES CONTRAINT DE REPOUSSER DE 3 MOIS L'ENTRÉE EN SERVICE DU RENAISSANCE

Le navire est en cours de rénovation dans le chantier naval Damen de Brest depuis le mois d'octobre 2022, comme nous l'avons vu pages 53 et 65, avant d'entamer sa nouvelle vie sous le pavillon français CFC. En raison du contexte international, la chaîne d'approvisionnement a été impactée pour subir des retards conséquents de livraison de matériaux nécessaires à la remise à neuf du navire. Par conséquent, ses opérations débuteront le 14 mai 2023, toutes les croisières prévues entre le 10 février et cette nouvelle date inaugurale sont annulées, soit 10 croisières. (Sources : Mer et Marine, Communiqué de CFC). Message de Clément Mousset, Président et cofondateur de CFC, Compagnie Française de Croisières : <https://youtu.be/LcrPsNUIZVQ>



Le Renaissance en cale sèche à Brest avec sa coque repeinte. (Photo : CFC)

LANCEMENT DE SWOT, SATELLITE DE POINTE POUR LES MESURES DU NIVEAU DE LA MER

Le satellite **Swot**, dont la mission est copilotée par le Centre national d'études spatiales (Cnes) et la Nasa, a été lancé avec succès le 16 décembre à bord d'un lanceur Falcon 9 depuis la base militaire de Vandenberg, en Californie. Il devrait fournir avec une résolution sans précédent, dix fois supérieure aux moyens actuels, de nouvelles données précieuses à la compréhension des océans. C'est une nouvelle page qui s'ouvre en matière d'altimétrie spatiale ou de mesure du niveau de la mer. Grâce à son interféromètre radar en bande Ka (KaRIn), le Swot (surface water and ocean topography) pourra recueillir autant de données que 6 altimètres classiques volant en formation. «*Nous pourrions obtenir une vision*

instantanée du niveau de la mer, une observation plus fine des eaux littorales, des courants, des tourbillons de moins de 20 km de diamètre, des structures océaniques dix fois plus petites qu'avant ou encore des variations du niveau de la mer à petites échelles», a détaillé Fabrice Arduin, chercheur du Laboratoire d'océanographie physique et spatiale.



Vues d'artiste du satellite Swot effectuant des observations de la hauteur de la surface de la mer, même à travers les nuages. (Images : Cnes)

Ces informations donneront un aperçu de la manière dont l'océan influence le changement climatique. Combinées avec d'autres données de capteurs, celles du Swot pourront fournir des informations critiques à l'appui des bonnes pratiques de gestion des pêches, optimisant les opérations (bathymétrie, météo), la sécurité en mer et plus encore.

La mission se déroulera en 2 phases. Durant la première phase, qui s'étalera sur 3 mois, le satellite cartographiera 2 fois par jour le niveau de la mer de zones situées sur une bande d'environ 120 km de large. La seconde phase, l'été prochain, fournira les mêmes cartes avec une fréquence maximale de 21 jours. Au printemps 2023, l'Ifremer et le Shom mèneront conjointement la campagne océanographique **C-Swot** qui permettra de calibrer et valider les mesures du satellite. Les premières données devraient être accessibles en septembre 2023. (Source : Le Marin)

LE DOCK FLOTTANT DE PAPEETE ARRIVE EN FIN DE VIE

Pour la réparation navale, il est un outil indispensable depuis bientôt 50 ans. Le dock flottant de la Marine nationale, construit par l'ancien arsenal de Brest, arrive en fin de vie. Officiellement ce sera dans moins de 10 ans, en 2030. Infrastructure clef pour l'armée mais également pour les armateurs, le dock flottant est au cœur des débats depuis des années. Il date de 1975 et la question de son renouvellement se pose. Si son état est encore bon, il n'est plus pleinement adapté aux besoins civils. Rien n'est encore décidé pour la suite. Sera-t-il remplacé

par un dock neuf ? Son usage sera-t-il prolongé ? Les forces armées, par la voix du Contre-Amiral Commandant supérieur des forces armées en Polynésie française, se veulent rassurantes : «Le dock, il est pérenne. Après 2030, on aura toujours un besoin. Aujourd'hui, la solution technique que l'on a jusqu'en 2030 c'est notre dock. D'ici 2026, il faudra donc étudier quelle décision on prendra pour la suite. Toutes les options sont ouvertes. Le besoin militaire, il va perdurer, il va falloir les entretenir. La situation est la même en Nouvelle-Calédonie. Il faut savoir que ce dock, il sert pour la Polynésie française, mais il sert aussi pour la Nouvelle-Calédonie qui peut nous envoyer des bateaux».



Le dock flottant tahitien. (Photo : Port autonome de Papeete)

L'outil employé au profit des bâtiments militaires est aussi utilisé aussi par les armateurs grâce à une convention entre la Marine et la chambre de commerce. 60 % du temps, le dock est utilisé par l'armée, et le reste du temps, il est utilisé pour les besoins civils.

17 navires civils y ont été réparés en 2021. Le dock permet de mettre au sec des navires de plus de 800 t. Mais en 5 décennies la construction maritime a évolué. Le dock n'est plus adapté aux besoins civils. Les navires comme le cargo mixte Aranui 5 ou encore le bateau de croisière Paul Gauguin qui naviguent dans les eaux polynésiennes doivent se rendre en Nouvelle-Zélande pour caréner. «Aujourd'hui, on est obligé de concevoir, de construire nos navires par rapport au dock flottant et pas par rapport au marché qui existe aujourd'hui» explique le président du Cluster maritime local. Le Cluster maritime a en effet, pour ambition que Papeete devienne un carrefour de la réparation navale. Et un dock neuf serait certes, plus attractif. (Source : TNTV News)

UN TRANSPORTEUR DE PRODUITS PÉTROLIERS COULE AU BANGLADESH

Un pétrolier rempli de diesel a coulé dans la rivière Meghna au Bangladesh après être entré en collision avec un autre navire, déversant une grande quantité de carburant, selon les médias locaux.

Aux premières heures du 25 décembre matin, le pétrolier **Sagor Nandini-2** faisait route sur la Meghna près du district de Bhola lorsqu'il est entré en collision avec un navire non identifié dans un épais brouillard, selon les garde-côtes du Bangladesh.

Le navire-citerne a subi des dommages à la coque sous la ligne de flottaison et a coulé rapidement avec environ 1 100 m³ de mazout à bord. Les 13 membres d'équipage ont été secourus par de bons samaritains.

Un membre de l'équipage a affirmé que les pêcheurs qui travaillaient près du pétrolier en train de couler ont si-

phonné le diesel du pétrolier. Un membre des garde-côtes, a cependant affirmé que les pêcheurs trop zélés qui voulaient siphonner le fuel de la rivière ont battu en retraite après l'arrivée des autorités sur place.

Selon le Dhaka Tribune, le navire a déversé une grande partie de sa cargaison, recouvrant la surface de la rivière de carburant. On estime que 190 m³ ont été récupérés en 24 heures, avec l'aide des résidents locaux qui ont tenté de collecter du carburant. Le propriétaire de la cargaison, la Padma Oil Company, va tenter de récupérer le carburant restant dans les citernes du navire. Deux navires de sauvetage, le Sagar Badhu 3 et le Sagar Badhu 4, ont été dépêchés sur place.



L'épave du navire citerne coulé. (Photos : Twitter)

Le déversement aura probablement un effet sur les populations de poissons locaux, a déclaré le responsable de la pêche du district. Le bureau de la pêche prévoit de collecter et de tester les prises des pêcheurs locaux pour déterminer l'impact. L'une des espèces potentiellement menacées est le hilsa (ilish), le poisson national du Bangladesh qui est ici dans un vaste site de reproduction et une source d'emploi pour environ 400 000 pêcheurs. La zone de l'épave est une artère très fréquentée par le trafic commercial, et la Bangladesh Inland Waterway Transportation Authority (BIWTA) prévoit d'éclairer et de marquer l'épave pour assurer la sécurité de la navigation. L'agence ne dispose pas de ses propres moyens de sauvetage pour enlever une épave de cette taille et dépendra de la réponse des compagnies de sauvetage.



Les moyens locaux assez dérisoires. (Photo : Twitter)

(Source : The Maritime Executive)

LE NAVIRE DE STOCKAGE D'AMMONIAC ET D'HYDROGÈNE DE LDA

Un nouveau modèle de navire capable de fournir de l'hydrogène en utilisant de l'ammoniac vert va voir le jour.

Louis Dreyfus Ports and Logistics (LDPL) a annoncé le 12 décembre, avoir obtenu une AiP (approbation de principe) de la société de classification coréenne Korean Register (KR) pour un design de navire pouvant stocker et livrer des énergies renouvelables en ayant recours à de l'hydrogène et de l'ammoniac.

Par le biais de sa filiale Louis Dreyfus Ports et Logistique, Louis Dreyfus Armateurs développe un navire innovant, dédié à l'hydrogène vert et à l'ammoniac.

Louis Dreyfus Ports and Logistics a mis au point un navire maritime innovant, le **Floating Renewable Energy Solution for Hydrogen (FRESH)**, capable de stocker et de fournir de l'énergie renouvelable sous forme d'hydrogène en utilisant de l'ammoniac vert. Une alternative à de coûteux systèmes de stockage par batteries.

Cette initiative soutient les efforts de l'économie mondiale pour réduire son intensité de carbone en se tournant vers les énergies renouvelables telles que le solaire et l'éolien. L'intermittence de ces énergies oblige les centrales électriques à intégrer des systèmes coûteux de stockage d'énergie par batterie (BESS - Battery Energy Storage Systems) ou à utiliser des vecteurs énergétiques à haute densité d'énergie comme l'hydrogène. Cette dernière solution est beaucoup plus économique à l'échelle des services publics, mais elle permet également l'exportation internationale d'électrons verts sous la forme d'hydrogène ou d'un vecteur d'hydrogène tel que l'ammoniac, qui peut être transporté des régions de production d'énergie verte vers les centres de demande en Europe, en Asie du Nord-Est ou en Amérique du Nord.

L'un des principaux avantages de l'hydrogène vert est qu'il peut être reconverti en électricité à l'aide d'une pile à combustible ou directement injecté dans un moteur à combustion. L'ammoniac est tout aussi intéressant car ce produit connu est relativement facile à stocker et à transporter à l'aide de navires maritimes spécialisés. Non seulement l'ammoniac peut être utilisé tel quel pour fabriquer de l'urée et des engrais, mais il peut également être dissocié en hydrogène et en azote à l'aide de réacteurs et de technologies de séparation conventionnels existants. L'hydrogène qui en résulte peut à nouveau être utilisé dans des piles à combustible pour produire de l'électricité pour des applications mobiles ou stationnaires.



Navire FRESH. (Image de synthèse : LDA)

Pour permettre la mise en place d'une chaîne d'approvisionnement mondiale en énergie renouvelable, LDPL a étudié ce navire maritime innovant, le FRESH. Pour développer son nouveau concept, LDPL a évalué différents fournisseurs de technologie et a collaboré avec des sociétés d'ingénierie spécialisées, telles que TTOE (*).

LDPL s'est associé à la société de classification Korean

Register pour examiner et approuver FRESH, car ce nouveau concept n'est pas couvert par les règles prescriptives de classification existantes, afin de garantir que son niveau de sécurité est conforme aux pratiques de l'industrie maritime. Les partenaires ont signé un protocole d'accord le 6 septembre 2022, scellant leur accord de collaboration et de développement d'un cadre technique et réglementaire conforme à l'objectif, en vue de l'industrialisation et de la commercialisation de FRESH d'ici 2025. Le 1^{er} novembre 2022, une autre étape importante a été franchie : le KR a accordé une approbation de principe (AiP) à LDPL, soulignant la sécurité et la viabilité technique de FRESH.



Éclaté du navire FRESH. (Image de synthèse : LDA)

«Nous sommes extrêmement fiers d'être à l'avant-garde de la transition énergétique grâce à FRESH. Nous pensons que notre innovation permettra la mise en place d'une nouvelle chaîne d'approvisionnement mondiale pour l'importation et l'exportation, centrée sur les sources d'énergie renouvelables et l'hydrogène, et l'ammoniac verts comme vecteurs énergétiques. Compte tenu de leur leadership de longue date dans le domaine, le choix de LDA de s'associer au registre coréen était évident, car nous cherchons à apporter des navires sûrs et fiables dans le contexte de la décarbonisation accélérée de l'industrie maritime au sens large. L'AiP que LDA a obtenue aujourd'hui est une démonstration de la force de notre collaboration avec le KR et de la viabilité de notre nouveau navire pour une utilisation commerciale future», selon Mathieu Muzeau, directeur général de la division Transport et Logistique de LDA.

Le PDG du KR, a indiqué lui : «Le registre coréen est fier de son partenariat de 10 ans avec LDA. Je suis convaincu que la combinaison de nos compétences, de notre personnel talentueux et de notre vision commune de la sécurité permettra de mettre en avant une technologie unique qui fera progresser la logistique des énergies décarbonées. FRESH va révolutionner la logistique du dernier kilomètre pour la livraison d'hydrogène et permettre au secteur maritime de jouer un rôle central dans la décarbonisation d'autres industries difficiles à maîtriser». (Sources : Le Marin, Mer et Marine, Communiqué LDA)

(*) TingTao Offshore Engineering WH. Co. Ltd (TTOE) est une société chinoise de conception innovante qui fournit des solutions et des services techniques aux clients de l'industrie suivants : Navires, équipements pétroliers et gaziers offshore, énergie propre, tourisme et loisirs maritimes modernes, etc... TTOE, guidée par la demande du marché et s'appuyant sur des expériences réussies et des technologies avancées, s'efforce de fournir aux clients nationaux et étrangers des produits économiques, applicables et excellents, avec une supériorité technique et des coûts compétitifs.

Post de Mario De Fenza

(Ancien officier de sécurité)

Les grosses vagues semblent être devenues les amies des marins et des équipages. Qu'il s'agisse d'un grand vent, d'une grosse vague ou même d'une tempête. Ils le ressentent si souvent qu'ils semblent ne pas avoir peur des vagues féroces de l'océan.

Nous vous invitons à voir la vidéo suivante pour comprendre les remarques de Mario De Fenza : <https://twitter.com/i/status/1587800940249505792>



Transport multimodal

Post de Kuber Padia

Port d'Ashdod en Israël :

Que se passe-t-il lorsque vous combinez une grue automatisée avec des conducteurs et des observateurs (probablement) inexpérimentés ou inattentifs ?

Autre observation : Volvo reste Volvo et ne se désagrège pas...



Réactions observées à la suite de la publication de ce post :

- Le type en bas est probablement le chauffeur qui se tient sur un coussin de pression qui ne permet de soulever le conteneur que lorsqu'il est sorti du camion et qu'il est libre. Je me demande si la prochaine fois qu'il visitera l'installation, il oubliera de déverrouiller les verrous tournants de sa remorque...
- C'est un exemple de mauvaise pratique d'automatisation, les vraies solutions d'automatisation ont résolu ce problème avec des capteurs et des caméras, le système devrait lire si le conteneur est verrouillé avec le camion ou non sur les 50 premiers cm, il arrêtera automatiquement l'opération avec une alarme. Nous pouvons blâmer le département d'ingénierie pour cet échec.
- L'utilisation de la technologie n'est pas toujours aussi facile (la pluie, la poussière, la neige, etc... donnant des faux positifs), mais avec les développements les plus récents de l'IA, cela ne devrait pas être un problème, je l'espère.
- Est-ce que c'est une personne qui se tient sous le camion avec un gilet jaune ? Quelle confiance il a dans l'équipement et le camion pour rester ensemble.

Quel brevet pour commander un tel "navire" ?

Une start-up nourrit de grands espoirs pour une ferme piscicole mobile et massive.

Une start-up britannique et son allié stratégique chilien sont en train de développer une ferme aquacole mobile de 174 mètres, **OCEAN ARK**, qui pourrait être capable de produire jusqu'à 5 000 tonnes de saumon par cycle.

Baptisée Ocean Sovereign, la société a été créée avec la participation de son allié stratégique Ocean Arks Technology (OAT), qui a été mis en place par Rodrigo Sanchez, l'homme qui a contribué à introduire l'utilisation de filets à mailles de cuivre dans le secteur de l'aquaculture au Chili. Il est épaulé par Hector Ruiz, ancien capitaine de la marine chilienne, qui apporte son expérience en matière de réglementation maritime et de navigation en mer ; et Karl Morris, un spécialiste de l'offshore qui apporte son expérience en matière de réglementation maritime, de navigation et d'environnement offshore. Selon M. Sanchez, la nature concentrée de l'aquaculture côtière - en particulier du saumon - limite sa croissance et remet en question sa durabilité. Les sites aquacoles côtiers sont en effet vulnérables à toute une série de problèmes, notamment les baisses d'oxygène, la prolifération d'algues, les marées rouges et l'accumulation de parasites et d'agents pathogènes. *«En gros, nous coupons les liens qui maintiennent l'aquaculture sur les côtes, nous y mettons un moteur à faibles émissions, nous ajoutons la technologie des mailles de cuivre entièrement recyclables et nous transformons l'aquaculture en une activité entièrement mobile. La mobilité est notre objectif, garder les poissons dans les meilleures conditions d'eau est la clé»*, a-t-il déclaré aux délégués du récent Blue Food Innovation Summit, où Ocean Sovereign avait été invité à présenter son projet.

Principales spécifications :

Selon les plans approuvés, l'Ocean Ark :

- aura une longueur de 174 m et une largeur de 64 m
- aura la capacité de stocker 450 t d'aliments pour animaux
- sera capable de fonctionner sans réapprovisionnement jusqu'à 25 jours
- produira 5 000 tonnes de poisson par cycle
- aura une vitesse de croisière de 3 à 4 nœuds, en fonction de l'espèce cultivée.



Bien que la première unité n'ait pas encore été construite, les

étapes importantes signalées par M. Sanchez comprennent la réussite des demandes de brevet et l'approbation du RINA. Il a également affirmé que la «réglementation cadre pour plusieurs territoires afin d'assurer l'approbation de la production» existe.

Les prochaines étapes

Bien que la conception ait été jugée suffisamment apte à la navigation et à la production, il faudra encore franchir de nombreux obstacles législatifs avant que l'élevage du poisson soit autorisé dans les zones économiques exclusives (ZEE) des différents pays. En attendant, selon Morris, la production est déjà autorisée en haute mer.

Les fondateurs affirment que les conditions de production sur l'Ocean Ark imiteront un banc de poissons naturel. «L'évaluation des incidences sur l'environnement est obligatoire dans les ZEE et facultative dans les eaux internationales, car l'impact est très faible, comme pour tout banc de poissons naturel. Nous ne considérons donc pas cela comme un obstacle et nous y travaillons pour les ZEE», dit-il. Mr Morris pense également que la nature mobile du système contribuera à garantir la santé et le bien-être des poissons. «Ocean Ark, avec sa faible densité dans des eaux de haute qualité, dérive avec les courants naturels comme des bancs de poissons, est une solution d'élevage de poissons qui est la plus proche de son habitat naturel, ramenant les poissons là où ils doivent être, l'océan», explique-t-il. (Source: The Fish Site). Et on en revient à la question : **Quel brevet pour commander un tel "navire" ?**



**L'Association
HYDROS
distinguée,
récompensée !**

**marine marchande
informations**

ORGANE DE COMMUNICATION DE L'ASSOCIATION
DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE ET DES
DIPLOMÉS DE L'ENSM

Administration: F. JOUANNET // Fondateur: G. FEAT //
Présidents d'honneur: J.-C. MAUR - Yannick LAURI // Direc-
teur de la publication: Bastien ARCAS // Edition-rédaction:
F. JOUANNET - A. FRENKEL - L. BONIN - F. VANOOSTEN //
Abonnements-publicité: Yves-Noël MASSAC, S-G.,
associationhydros@gmail.com, 1 Rue Alphonse Daudet,
92140 CLAMART // Maquette: Leslie TARDIF //
Commission paritaire 52072 // CPPAP: 0319G79496 //
ISSN: 2739-6495 // Dépôt légal: n° 241 - 4^{ème} trimestre 2022