marine marchande informations

LA MAILLE

N° 238 bis
Printemps 2022

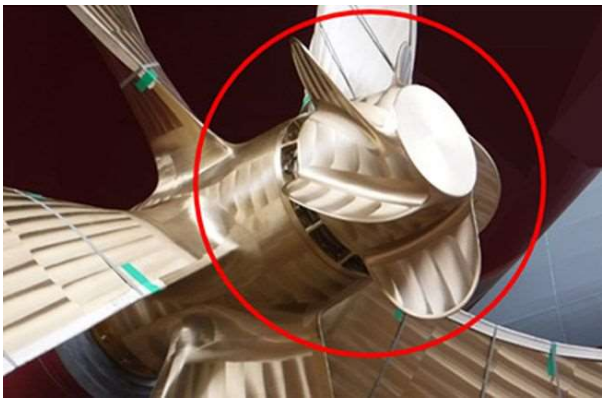
SUITE DU MMI N°238 AVEC LES RUBRIQUES «LA MER ET LES MÉDIAS» ET «L'ŒIL AVISÉ DU RÉDACTEUR EN CHEF»

LA MER ET LES MÉDIAS — Yves-Noël Massac, SG, François Jouannet, VP et Alain Frenkel

L'HÉLICE QUI FAIT FAIRE DES ÉCONOMIES !

MOL (Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.) a annoncé que le **PBCF** (Propeller boss cap fin) vendu par sa filiale MOL Techno-Trade, Ltd. a été certifié comme la "marque d'appendice de navire économiseur d'énergie la plus vendue" par le Guinness des Records et a reçu un certificat officiel le 23 décembre 2021.

En vente depuis 1987, le PBCF a été le premier dispositif au monde à être commercialisé pour récupérer l'énergie perdue dans le tourbillon qui se forme derrière une hélice en rotation et augmenter la poussée en brisant ce tourbillon. Des analyses ont montré que l'équipement d'un navire avec le PBCF permet de réaliser des économies d'énergie de 3 à 5 %. Le PBCF a été mis au point conjointement par MOL, le West Japan Fluid Engineering Laboratory et Mikado Propeller Co. (aujourd'hui Nakashima Propeller Co., Ltd.).



PBCF installé sur une hélice. (Photo : MOL)

En 2017, un PBCF amélioré, offrant de nouveaux progrès en matière d'économie d'énergie, a été mis sur le marché. Les commandes ont atteint le nombre de 1 000 en 2006, 2 000 en 2011, et ont dépassé les 3 000 en 2015.

En 2021, les ventes cumulées de PBCF ont dépassé 3 800 (le nombre de navires équipés de PBCF ayant dépassé 3 600). «*Même aujourd'hui, environ 35 ans après son lancement, le PBCF se vend toujours exceptionnellement bien en tant que dispositif d'économie d'énergie pour les navires et s'est imposé comme un best-seller*», indique MOL.

En améliorant le rendement énergétique, le PBCF réduit à son tour les émissions de CO_2 des navires. MOL Tech a calculé que l'utilisation accrue du PBCF a contribué à une réduction cumulée de 46 millions de tonnes des émissions de CO_2 dans le monde.

Autre exemple de PBCF fixé sur une hélice

MOL Group affirme qu'il continue d'étudier les combinaisons hybrides avec d'autres dispositifs d'économie d'énergie tels que les ailerons de poupe, les conduits et les bulbes de gouvernail et a confirmé les effets synergiques lors de tests effectués sur un modèle. (Source : Marine Log)

HYDROS

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

HYDROS

LE PREMIER PORTE-CONTENEURS DE 24 000 EVP D'EVERGREEN LANCÉ EN CHINE

Le constructeur chinois Hudong Zhonghua Shipbuilding, une division de CSSC, a mis à l'eau le tout nouveau porte-conteneurs d'Evergreen Line, qui est considéré comme le plus grand porte-conteneurs du monde en termes de capacité nominale. Le nouveau navire, baptisé **Ever Alot**, a les mêmes dimensions que la classe précédente de porte-conteneurs ultra-larges construits par Samsung, mais présente un design développé par le constructeur chinois et aura une capacité nominale de 24 004 EVP par rapport aux 23 992 de l'Ever Ace introduit à l'été 2021.

Il s'agit du premier navire d'une série de six unités identiques de 24 000 EVP en cours de construction pour Evergreen par une filiale de China Shipbuilding Corporation (CSSC). En novembre 2019, l'armateur taïwanais avait commandé quatre porte-conteneurs de 23 000 EVP. Les nouvelles constructions ont ensuite été portées à 24 000 EVP. En juin 2021, Evergreen a passé une commande pour deux autres navires jumeaux identiques.

L'Ever Alot, pavillon Panama, a une longueur de 399,99 m, une largeur de 61,5 m et un tirant d'eau de 17 m en charge. Équipé d'un système d'épuration hybride, il adopte les dernières technologies en matière de protection de l'environnement, d'économie d'énergie, d'efficacité et de sécurité, selon le constructeur naval.

Les 6 navires auront un design d'étrave spécifique, des hélices de grand diamètre et des installations économes en énergie pour garantir une faible consommation d'énergie.

L'Ever Alot en finition à flot. (Photo : Hudong-Zhonghua/CSSC)

Evergreen Marine a lancé une grande campagne de rajeunissement de sa flotte, s'efforçant d'obtenir un cycle de vie "totalement durable" pour ses navires, de la conception à la construction, en passant par l'exploitation et, finalement, le déclassement.

En septembre 2021, elle a commandé 24 porte-conteneurs à CSSC Huangpu Wenchong Shipbuilding Company Limited. Cette commande comprend onze navires de 3 000 EVP, onze navires de 2 300 EVP et deux unités d'une capacité de 1 800 EVP.

De plus, en mars de cette année, Evergreen a passé une commande pour la construction de 20 porte-conteneurs de 15 000 EVP au chantier naval sud-coréen Samsung Heavy Industries (SHI). (Source : Offshore-Energy)

UN DRONE SOUS-MARIN IMPRESSIONNANT

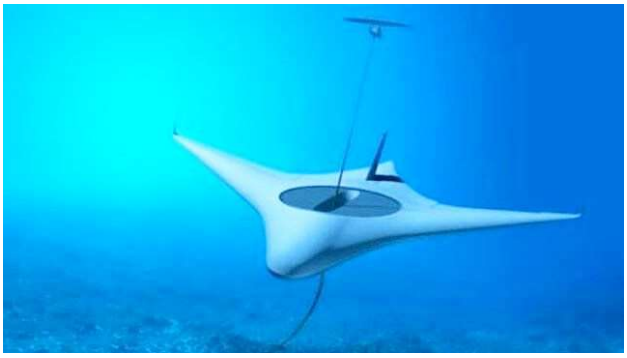
La DARPA met au point une nouvelle classe de véhicules sous-marins sans pilote.

La DARPA, la Defense Advanced Research Projects Agency (Agence pour les projets de recherche avancée de la défense) du Pentagone américain, a attribué des contrats de phase 2 pour construire et tester des concepts de véhicules sous-marins sans pilote (UUV) dans le cadre d'un projet nommé Manta Ray. Le programme vise à développer et à démontrer des technologies critiques pour une nouvelle classe d'UUV de longue durée, de longue portée et capables de transporter des charges utiles.

L'objectif du programme, qui a été annoncé en 2020, vise à développer des UUV qui fonctionnent dans des environnements océaniques pendant des durées prolongées sans avoir besoin d'un soutien logistique humain sur place ou d'une maintenance. Parmi les technologies clés qui, selon la DARPA, seront impliquées dans le projet figurent de nouvelles techniques de gestion de l'énergie, notamment la récolte d'énergie à des profondeurs opérationnelles. Le concept prévoit des systèmes de propulsion sous-marine à faible puissance et à haut rendement, ainsi que de nouveaux moyens de détection sous-marine des dangers et des menaces potentielles. Il prévoie également d'aborder et de développer de nouvelles approches pour atténuer le biofouling, la corrosion et d'autres dégradations des matériaux qui affecteraient les missions de longue durée.

En mars 2020, quatre entreprises ont été sélectionnées pour mener la phase 1 du programme. Elles ont conçu et réalisé des tests préliminaires sur les éléments clés du projet. Il s'agissait notamment d'approches novatrices en matière de gestion de l'énergie, de fiabilité des UUV, de contrôle de l'encrassement biologique et de la corrosion, de navigation et d'évitement des obstacles sous-marins. La première phase des essais s'est concentrée sur les domaines qui permettent directement les missions de longue durée.

«*Le programme Manta Ray de la DARPA a réalisé des avancées significatives pour permettre aux véhicules sous-marins autonomes capables de transporter des charges utiles de fonctionner indépendamment des navires avec équipage ou des infrastructures de soutien*», a déclaré le responsable du programme. «*Manta Ray se positionne de manière unique pour introduire simultanément une nouvelle classe de véhicules sous-marins tout en apportant des technologies de composants clés à d'autres programmes sous-marins vitaux*».



La DARPA procède à la construction de prototypes pour le projet Mantra Ray. (Image : DARPA)

Le programme Manta Ray a terminé la phase 1 avec des examens critiques de la conception. En décembre 2021, les contrats de la phase 2 ont été attribués à deux contractants principaux, Northrop Grumman Systems Corporation et Martin Defense Group.

Au cours de la phase 2, les deux projets développeront des véhicules de démonstration uniques en taille réelle. Les entreprises sélectionnées travailleront sur les tests

des sous-systèmes, puis sur la fabrication et les démonstrations dans l'eau de véhicules intégrés à grande échelle. Voir la vidéo de présentation :
https://youtu.be/u3s31SUSOrs
Le projet Manta Ray prévoit trois phases de développement, dont le point culminant sera un véhicule de démonstration entièrement intégré effectuant une mission sous-marine dans un environnement dynamique en pleine mer. (Source : The Maritime Executive)

CHIFFRE D'AFFAIRES RECORD POUR LE CANAL DE SUEZ EN 2021

Les revenus générés par le canal de Suez ont atteint un niveau sans précédent en 2021 à 6,3 milliards de dollars (5,54 milliards d'euros), contre 5,6 milliards en 2020, a déclaré le 2 janvier 2022, George Safwat, porte-parole du canal exploité par l'État égyptien. (Il n'est pas spécifié si le montant de la rançon escroquée à l'armateur de l'Ever Given est compris.)
Au total, 20 694 bateaux ont transité par le canal en 2021 contre 18 830 un an plus tôt, soit une hausse de 10%, a-t-il précisé. Et tout cela malgré l'échouement du porte-conteneurs Ever Given au mois de mars 2021.
Environ 12% du volume de marchandises échangées dans le monde entier passe par le canal de Suez.
(Sources : zonebourse.com, Reuter)

LIVRAISON DU PREMIER NAVIRE FRIGORIFIQUE À ULTRA-BASSE TEMPÉRATURE POUR LA CHINE

Shandong Ocean Cold Chain Development (SDOCC), qui fait partie de la société publique chinoise Shandong Shipping Corporation, a pris livraison du navire frigorifique **Ocean Star**.
Considéré comme le premier navire frigorifique à très basse température de Chine, l'Ocean Star, d'une capacité de 4 695 t de port en lourd, a été construit au chantier naval de Kyokuyo, au Japon, et a été mis en service fin 2021.
Une partie de l'équipage a été envoyé à Shimonoseki, au Japon, à la fin du mois d'octobre pour aider à ramener le navire à Qingdao en Chine où il est arrivé en décembre.

L'Ocean Star, 117,5 m de long par 18 m de large, avec un volume de cales de 178 000 pieds cubes - 5 040 m^3 et une capacité quotidienne de transformation du thon d'environ 50 t, navigue sous pavillon du Panama. (Photos : Shandong Ocean Cold Chain Development)

Par rapport aux navires frigorifiques classiques, dont la température de stockage se situe entre -30 degrés et + 30 degrés, l'Ocean Star peut stocker des cargaisons à - 55 degrés. Les navires frigorifiques à ultra-basse température sont principalement utilisés pour le transport et le traitement des prises "haut de gamme" de l'océan, comme le thon.
SDOCC est active dans la logistique de la chaîne du froid, en se concentrant sur les produits aquatiques. Les chantiers navals chinois ne disposant pas (encore) du savoir-faire nécessaire pour construire des navires frigorifiques à très basse température, l'Ocean Star a été construit au Japon. (Source : Container-news)

UN BOSCO DÉCÈDE DANS UN ACCIDENT TRAGIQUE, DANS LES EAUX ARCTIQUES

Le maître d'équipage du cargo **Tiksy** est décédé dans un tragique accident à bord, tôt le matin du 31 décembre 2021, alors que le navire naviguait dans la mer de Barents au large de l'archipel de Novaya Zemlya, dans l'Arctique russe, en route de Dudinka à Arkhangelsk. Le navire luttait contre une forte tempête et plusieurs conteneurs sur le pont sont devenus instables et étaient sur le point de se déplacer. Le maître d'équipage avec plusieurs matelots se sont approchés des conteneurs, dans le but de les sécuriser. L'un des conteneurs s'est détaché à ce moment-là et s'est renversé, écrasant le Bosco. Celui-ci a subi des blessures mortelles, notamment des jambes arrachées, et est mort presque sur le coup. Le 2 janvier 2022, le navire se dirigeait vers son port de destination, Arkhangelsk, ville natale du défunt.
(Source : FleetMon)

Le Tiksy, sous pavillon Russe, a été construit en 1990 et mesure 129,50 m de long pour 18,90 m de large. Son port en lourd est de 12 239 t : (Photo : FleetMon)

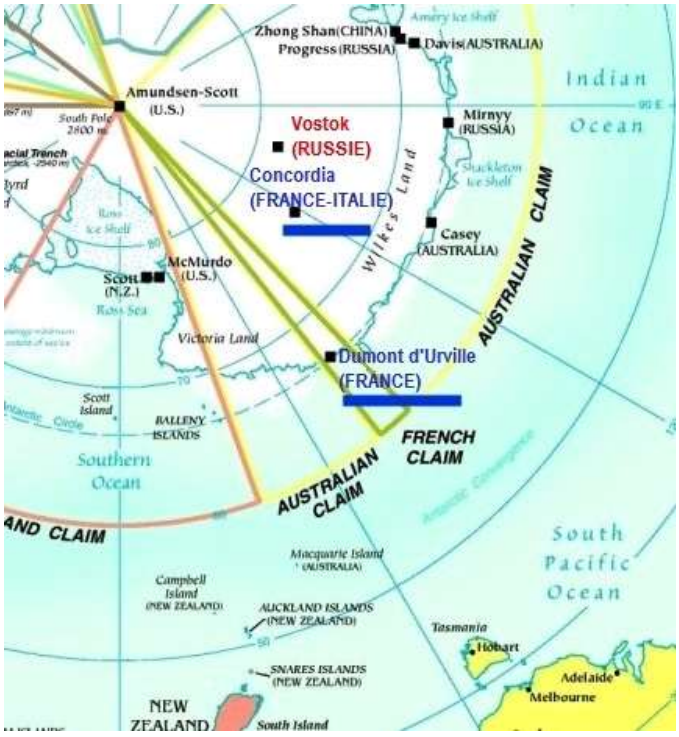
UN BRISE-GLACE RUSSE ESCORTE UN CONVOI DE NAVIRES VERS L'ANTARCTIQUE

La navigation dans les eaux glacées des régions polaires est une tâche difficile qui exige que les membres d'équipage soient préparés à ce travail exigeant.
Les années à venir devraient être marquées par une fonte accrue de la couverture de glace, ce qui ouvrira de nouvelles routes maritimes aux navires et modifiera la situation du commerce international et de la navigation. Au cours des dernières années, de plus en plus de types de navires sont classés dans la catégorie glace. Ces navires ont une coque renforcée pour leur permettre de naviguer dans la glace de mer. Pour naviguer sur les routes maritimes infestées de glace, de nombreux navires font appel à des brise-glaces - des navires spécialement conçus pour briser la glace de mer et prendre la tête du

convoi de cargos ordinaires. Les navires escortés doivent suivre attentivement la voie dégagée par les brise-glaces.

Le brise-glace au travail. (Photo : Rosmorport)

D'habitude, les brise-glaces russes travaillent en Arctique. Mais cette fois-ci, c'est vers le sud que l'un d'entre eux s'est tourné. Le 27 décembre 2021, le brise-glace **Kapitan Khlebnikov** de la compagnie FSUE Rosmorport (FSUE pour : Federal State Unitary Enterprise) a terminé le pilotage de trois navires qui ont livré des marchandises pour la station de recherche russe Vostok. La base antarctique Vostok est une station de recherche russe installée en Antarctique depuis 1957 à l'occasion de l'année géophysique internationale, pour l'étude du climat. C'est la plus isolée des stations de recherche sur le continent Antarctique. La base Vostok est située à environ 1 300 kilomètres du pôle Sud géographique, au sommet d'environ 3 700 mètres de glace et se situe au-dessus du lac le plus austral du monde, le lac Vostok.



Localisation de Vostok par rapport aux stations françaises.

L'expédition fait partie de la stratégie de développement de l'activité de la Fédération de Russie dans l'Antarctique jusqu'en 2030 et est nécessaire pour mettre à jour la seule station antarctique intérieure russe.
Trois navires de l'expédition ont livré un nouveau complexe d'hivernage pesant près de 7 000 t pour la station russe de l'Antarctique intérieur et le carburant nécessaire. Le nouveau complexe se compose de cinq modules d'une superficie totale de 2 500 m^2 : des zones d'hébergement et de loisirs pour les explorateurs polaires, un laboratoire et une centrale électrique. La forme aérodynamique des modules du nouveau complexe d'hivernage protège contre les congères. Un système complexe d'isolation est installé dans les murs de 650 mm d'épaisseur, les fenêtres sont équipées de compensateurs de chute de pression et les systèmes techniques sont protégés du gel.
Le Kapitan Khlebnikov a aménagé un chenal de glace pour le déchargement des navires au quai de glace, en bordure du continent, et a veillé à ce que les navires l'un après l'autre s'en approchent et sortent en eau libre. Le travail a été compliqué par des conditions de glace dépassant les capacités de conception du brise-glace, la proximité d'icebergs, des conditions météorologiques variables et les capacités techniques des navires assistés, selon Rosmorport.

Le brise-glace Kapitan Khlenikov à l'œuvre. (Photos : Rosmorport)

Le brise-glace est ensuite retourné à son port d'attache de Vladivostok qu'il devait atteindre en janvier. Au cours du voyage de retour, il a parcouru plus de 7 000 milles nautiques. (Source : Offshore-Energy)

RORO EN PANNE DANS LE PACIFIQUE APRÈS UN INCENDIE DANS LA MACHINE.

Le 24 décembre 2021, le cargo roulier **Frijsenborg** a été victime d'un incendie dans la salle des machines, en plein océan Pacifique, à environ 450 milles au Sud-ouest de la

côte de l'État de Baja California Sur, au Mexique, alors qu'il faisait route de Yokohama vers Balboa-Panama. L'incendie a pu être éteint par l'équipage (que serait-il advenu sur un navire sans équipage ?), mais le navire s'est retrouvé désemparé, incapable de reprendre sa route, et un remorquage a été ordonné. Le remorqueur Drew Foss a quitté San Diego rapidement et a pu prendre le Frijsenborg en remorque le 30 décembre. Le port semblait se diriger vers Balboa. À 03h30 UTC le 1er janvier, la caravane était en route à une vitesse d'environ 5 nœuds et se dirigeait apparemment vers Panama. Le 23 janvier 2022, le navire était sur rade de Balboa et début avril il était toujours à Panama. (Source : FleetMon)

Le Frijsenborg, construit en 2016, long de 179,43 m et large de 26,21 m, maintenant sous pavillon italien après avoir été sous pavillon danois au début. (Photo : FleetMon)

DEUX DRAMES SUR DES NAVIRES EXPLOITÉS PAR LDA AU MOMENT DU CHANGEMENT D'ANNÉE

La compagnie Louis Dreyfus Armateurs a été endeuillée par deux décès sur ses navires, dans des évènements distincts survenus dans les ports de Saint-Nazaire et Dunkerque.

Un matelot philippin du Wind of Pride a été repêché sans vie près du navire, amarré dans le bassin de Penhoët, où il est en stand-by météo entre deux interventions sur le chantier du parc éolien de Saint-Nazaire, au matin du 31 décembre.

À Dunkerque, c'est une jeune technicienne (surveyor) d'une vingtaine d'années, embarquée sur le câblier Île de Bréhat, qui est décédée sur le quai dans la nuit du 31 décembre au 1er janvier. Elle serait tombée du toit d'un hangar situé à proximité du navire.

Deux enquêtes ont été ouvertes pour déterminer les causes de ces décès, les policiers procédant notamment à des auditions des équipages. Une cellule de soutien psychologique a été mise en place pour les équipages des deux navires. (D'après : Mer et Marine)

GREEN LIGHT AMÉRICAINE POUR L'ACHAT DES EMALS ET AAG DU FUTUR PORTE-AVIONS FRANÇAIS

Washington a annoncé, le 21 décembre, avoir donné son accord pour la vente de systèmes de catapultage et de récupération d'appareils destinés au porte-avions nucléaire français de nouvelle génération (PA-NG). Selon la Security Cooperation Agency du département à la Défense, le gouvernement français a demandé aux États-Unis de pouvoir acheter un système EMALS (Electromagnetic Aircraft Launch System) comprenant deux catapultes électromagnétiques, ainsi qu'un système AAG (Advanced Arresting Gear) avec trois brins d'arrêt.

Développés par le groupe américain General Atomics, les EMALS et AAG sont les nouvelles catapultes et systèmes de récupération électromagnétiques développés aux États-Unis pour les porte-avions de classe Gerald R. Ford. Ces systèmes succèderont aux catapultes à vapeur et aux systèmes hydrauliques des brins d'arrêt aujourd'hui en service sur les précédents porte-avions et sur le Charles de Gaulle. Pour en savoir plus : https://www.meretmarine.com/fr/defense/feu-vert-americain-pour-l-achat-des-emals-et-aag-du-futur-porte-avions-francais

LA DSP POUR LA DESSERTE DE BRÉHAT A ÉTÉ RENOUVELÉE À LA SOCIÉTÉ VEDETTES DE BRÉHAT

La région Bretagne a annoncé en décembre que la délégation de service public pour la desserte en passagers de l'île de Bréhat était renouvelée pour 7 ans à la société Vedettes de Bréhat, qui était seule à candidater. La nouvelle DSP a pris effet le 1er janvier 2022 et s'achèvera le 31 décembre 2028.

La compagnie Vedettes de Bréhat, qui transporte 380 000 passagers par an, va renouveler sa flotte à partir de 2023, avec 2 nouveaux navires et en vendant un autre pour porter sa flotte à 6 bateaux.

(Source : Mer et Marine)

Future vedette pour Bréhat. (Image : Mer & Design)

MSC DEVIENT LE PLUS GRAND TRANSPORTEUR DE CONTENEURS AU MONDE

C'est officiel, le groupe suisse MSC (Mediterranean Shipping Company) occupe désormais la place de leader mondial du transport de conteneurs, détrônant le danois Maersk.

Le site spécialisé Alphaliner confirme dans une mesure en date du 5 janvier que MSC est devenu le plus gros armateur mondial en capacité d'emport de conteneurs, 52 ans après sa création.

Après avoir acquis plusieurs navires en 2021, MSC déploie à ce jour une flotte de 645 porte-conteneurs d'une capacité totale de 4 284 728 EVP contre 4,282 millions pour Maersk, selon Alphaliner. Cette flotte comprend des navires appartenant à la société et des navires que MSC affrète ou loue à des propriétaires tiers.

«*Chez MSC, nous ne nous sommes jamais fixé comme objectif spécifique d'être les plus gros. La croissance, la rentabilité et rendre service à nos clients nous ont motivés*», souligne le directeur général de MSC.

MSC Gülsün, 23 756 EVP et 399,90 m de long. (Photo : MSC)

Selon Alphaliner, alors que MSC et Maersk détiennent chacun environ 17% du marché, CMA CGM et Cosco sont les troisième et quatrième plus grandes sociétés de transport par conteneurs avec respectivement 12,6% et 11,6% de parts de marché. (Sources : Boursorama.com, Offshore Energy, Reuter). Mais Maersk reste devant pour la capacité en conteneurs frigorifiques.

DÉBUT D'INCENDIE À BORD DU COTENTIN DE BRITTANY FERRIES, VITE MAÎTRISÉ

Le 5 janvier 2022 vers 11h20, un dégagement de fumée s'est déclaré à bord du navire qui se trouvait au Havre quai Auguste Broston. Un important dispositif de secours s'est rendu sur place avec 34 pompiers, dont des équipes spécialisées en feu à bord des navires et des sauveteurs aquatiques. Selon les pompiers de Seine-Maritime, l'incendie a pris au niveau «*du pont 2 du navire, dans un local contenant un groupe électrogène. Le feu était situé au niveau d'un compresseur*». L'incendie a été rapidement éteint vers 12h30 sans faire de victime parmi l'équipage.
Le Cotentin depuis début avril 2021, est affecté à la liaison Le Havre- Portsmouth en semaine.

Le Cotentin au Havre. (Photo : Paris Normandie)

Le navire devait malgré tout reprendre la mer pour Portsmouth en soirée. (Sources : 76actu, Paris Normandie)

LE PREMIER BAPTÊME DE L'ANNÉE POUR LA FLOTTE DE CMA CGM

Le chantier Hudong Zhonghua Shipbuilding, filiale de CSSC (China State Shipbuilding Corporation), a terminé la construction du quatrième porte-conteneurs ULCS (ultra-large container ship) de 15 000 EVP pour CMA CGM.
La cérémonie de baptême du **CMA CGM Apollon** a eu lieu le 4 janvier sur l'île de Changxing. Il s'agit du premier navire de la flotte de la compagnie à célébrer son baptême en 2022.

Le CMA CGM Apollon dans sa cale au chantier. (Photo : CMA CGM)

Le CMA CGM Apollon est le quatrième d'une série de cinq porte-conteneurs de 15 000 EVP à propulsion conventionnelle commandés par CMA CGM. Comme ses navires jumeaux, il porte le nom d'une figure mythologique de la Grèce antique ou de l'Égypte.
Selon le constructeur, le navire est doté de la conception et des technologies les plus avancées de l'industrie du transport maritime, notamment une conduite 100% numérique, une salle de contrôle centralisée et une hélice et un gouvernail innovants. Le moteur principal et les générateurs du navire sont équipés de dispositifs d'élimination de l'azote et de dispositifs de désulfuration hybride, qui peuvent répondre aux exigences de l'OMI en matière d'oxydes d'azote (NOx) et d'oxydes de soufre (SOx).

La cérémonie du Baptême. (Photo : CSSC)

Le CMA CGM Apollon, enregistré au Registre International Français (RIF), a une longueur totale de 366 m et une largeur de 51 m. Il peut donc charger 20 conteneurs en largeur et la capacité de chargement atteint 15 536 EVP. Il peut charger indépendamment 1 800 conteneurs réfrigérés.
Le navire sera exploité sur le service MEA1 d'Ocean Alliance, commercialisé sous le nom de CIMEX1 par le transporteur français. (Source : Offshore Energy)

LE NOMBRE DE COMMANDES DE NAVIRES ALIMENTÉS AU GNL EN 2021 ATTEINT LE CHIFFRE RECORD DE 240

Un nombre record de 240 navires fonctionnant au GNL ont été commandés l'année dernière, selon la société de classification DNV.
Deux commandes supplémentaires de navires fonctionnant au gaz ont été passées en décembre, dans une fin d'année plutôt faible, mais le total annuel reste nettement supérieur à celui des années précédentes, a indiqué la société dans un message sur LinkedIn le 5 janvier.
Le décompte de 2021 s'est soldé par une augmentation nette de 240 navires, soit plus que les quatre années précédentes réunies, indique le communiqué.
Et ce, en dépit du fait que le combustible de soute GNL a atteint des niveaux de prix élevés totalement imprévus tout au long du second semestre.
Les ventes de combustible de soute GNL à Rotterdam ont continué à grimper en flèche l'année dernière, les ventes du troisième trimestre de 213 250 m^3 dépassant les 210 334 m^3 constatés pour toute l'année 2020.
Mais les prix du GNL pour les soutes ont connu une flambée record l'année dernière. Le prix du GNL exprimé en termes de fuel à Rotterdam a terminé l'année à 1 396 $/mt, selon les prix de Ship & Bunker provenant du fournisseur de gaz Titan LNG, soit une hausse de **325 %** par rapport aux 328,50 $/mt observés fin 2020, après avoir atteint le niveau record de **2 053 $/mt** en décembre.

Les prix du VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) à Rotterdam ont augmenté de 46 % pour atteindre 570,50 $/mt l'année dernière. Selon la dernière évaluation de Ship & Bunker, le prix moyen du VLSFO dans les 20 principaux ports de soutage atteint désormais début avril les 731,50 $ la tonne. (Source : Ship & Bunker)

DES PROBLÈMES DE CARBURANT OBLIGENT UN PORTE-CONTENEURS À SE DÉROUTER POUR DES RÉPARATIONS D'URGENCE

Un porte-conteneurs sud-coréen a été contraint de faire demi-tour dans le Pacifique et de chercher un port de refuge après avoir apparemment subi un problème de moteur imputé à un problème de carburant. Le **SM Busan** de SM Line, un porte-conteneurs de 6622 EVP, est arrivé à Victoria, au Canada, où les autorités signalent que le navire pourrait passer jusqu'à un mois à subir des réparations.

Le porte-conteneurs de 80 555 t de port en lourd avait quitté Portland, dans l'Oregon, le 18 décembre pour son voyage de retour à travers le Pacifique après avoir déchargé dans l'Oregon et à Los Angeles. La Garde côtière canadienne, qui surveillait la situation, a signalé que le navire a commencé à rencontrer des problèmes dès le 20 décembre, mais n'a repris son voyage que pour connaître des problèmes supplémentaires. Il ne fonctionnait pas de manière optimale et n'était pas en mesure de maintenir la vitesse de pointe. Après avoir dérivé pendant deux jours dans le Pacifique à partir de la veille de Noël, le navire a entamé le voyage de retour vers le Canada. En vertu des règlements de Transports Canadiens, il devait être accompagné d'un remorqueur pour entrer dans les eaux côtières et se rendre au port. Deux remorqueurs Seaspan ont été aperçus attendant le navire.

Le SM Busan a atteint la zone au large de Victoria sur l'île de Vancouver le 1er janvier, mais en raison de vents violents, il a été contraint de jeter l'ancre. Il a pu pénétrer dans le port le lendemain matin par ses propres moyens et a accosté à Ogden Point.

Le SM Busan construit en 2007, long de 304 m et large de 40, vu le 02/06/2018 en approche de Ningbo en Chine. (Photo : MarineTraffic)

L'agent du navire a déclaré que le fuel serait pompé des soutes avant que les réparations ne puissent commencer sur ses moteurs. Il était aussi prévu également de nettoyer les soutes du navire pendant le séjour à Victoria.

Il n'est pas clair de savoir quand a été effectué le soutage en cause, mais des rapports peu fréquents de problèmes de carburant encrassant les moteurs se produisent. Au début de 2021, Maersk a déposé une plainte pour carburant hors spécifications alléguant une contamination qui a causé des dommages à 2 de ses porte-conteneurs. Le BIMCO a également signalé des problèmes accrus dans une enquête de 2020 après la conversion à de nouvelles formulations de carburant à très faible teneur en soufre. Les données ont montré que près d'un tiers des entreprises interrogées ont signalé une usure accrue des composants du moteur, et 18 % ont signalé des blocages de pompes à combustible. Dix % ont signalé des blackouts ou des pannes de propulsion liées aux propriétés du mazout. (Source : Maritime Executive)

HYUNDAI SAMHO MET À L'EAU LE DEUXIÈME MÉTHANIER DE KNUTSEN LNG FRANCE

Après le **Malaga Knutsen**, c'est l'**Alicante Knutsen** qui a été mis à l'eau le 7 janvier à Yeongam. Ce navire sera immatriculé sous pavillon français Rif. L'Alicante Knutsen est le deuxième d'une série de sept méthaniers de 174 000 m^3 équipés de membranes GTT (Gaz Transport Technigaz) financés par des banques européennes, notamment françaises, dans le cadre du dispositif 39C de crédit-bail fiscal français. Le navire doit être livré d'ici le début de l'automne au nouvel armateur Knutsen LNG France, basé à Marseille. (Source : Le Marin)

L'Alicante Knutsen mis à l'eau au chantier Hyundai Samho Heavy Industries. (Photo : Knutsen LNG)

UN CARGO NÉERLANDAIS REMORQUÉ VERS BREST

Un navire hollandais a connu une avarie alors qu'il se trouvait dans les parages de la chaussée de Sein, au large des côtes du Finistère, le 9 janvier 2022. Construit en 2008 aux Pays-Bas, le cargo **Star Curacao** mesure 110 m de long et 14 m de large. Il transportait une cargaison de 2 987 tonnes d'huile de palme, en provenance de Rotterdam et en direction de Bayonne, lorsqu'il a été confronté à une panne totale de propulsion à 24 milles à l'Ouest-nord-ouest de la Pointe du Raz. L'équipage était composé de 8 personnes. Le navire a informé le CROSS Corsen.

Le RIAS (remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage) Abeille Bourbon, qui était positionné en attente à Ouessant en raison des conditions météorologiques agitées ce week-end, a pu le rejoindre en début de matinée sur ordre du préfet Maritime de l'Atlantique pour surveiller sa dérive. Il arrive sur zone à 11h13. À 11h36,

Le Star Curacao en sécurité au QR4 à Brest. (Photo : pss-archi.eu)

après un essai infructueux pour redémarrer les machines, le Star Curacao a demandé l'assistance de l'Abeille Bourbon pour un remorquage. Le passage de la remorque est effectué à 12h44. La météo sur zone à ce moment-là : Vent de secteur Ouest-Nord-Ouest force 6, Mer 7 (creux de 6 à 9 mètres). Le convoi est arrivé à Brest dans la nuit. (Source : Ouest-France, Communiqué presse PREMAR Atlantique)

LE DRONE RENIFLEUR DE FUMÉES DU CROSS GRIS-NEZ

Nous vous avons déjà parlé de cet équipement comme dans le supplément "Mer et médias" du MMI N° 232 à la page 11.
Nous vous proposons aujourd'hui une vidéo complète de présentation et d'explication pour tout savoir sur le système : https://youtu.be/IbBwtqgQIcY
Pour la deuxième année consécutive, la direction des affaires maritimes du ministère de la Mer a mis en place une surveillance active des émissions de soufre des navires transitant dans le détroit du Pas-de-Calais, une des régions les plus fréquentées au monde. Ce drone a été mis à la disposition de la France par l'Union européenne, via un partenariat avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM-EMSA). Ces émissions ont été contrôlées par un drone renifleur déployé au départ du CROSS Gris-Nez, du 21 mai au 20 octobre 2021.

Le drone "renifleur" mis à disposition du CROSS par l'EMSA.

Le drone de type Schiebel CamcopterS-100 opéré par la société Nordic-Unmanned a permis de mesurer le panache de 308 navires de commerce et d'identifier 36 navires potentiellement en infraction, dépassant les limites de teneur en soufre. Ces informations ont été transmises aux autorités du prochain port d'escale dans le but de cibler les navires à inspecter et procéder à des prises d'échantillons du combustible utilisé et réaliser des analyses en laboratoires afin de sanctionner les contrevenants.
Le drone a également apporté son soutien lors d'opérations de recherche et de sauvetage en mer.
Cette nouvelle campagne a permis de confirmer les procédures de mesure des panaches de fumées ainsi que la fiabilité du senseur embarqué.
Fort des résultats concluants, le partenariat avec l'AESM devrait être reconduit en 2022. Autre vidéo : https://youtu.be/9x-q0aK1rHk. (Source : Ministère de la Mer)

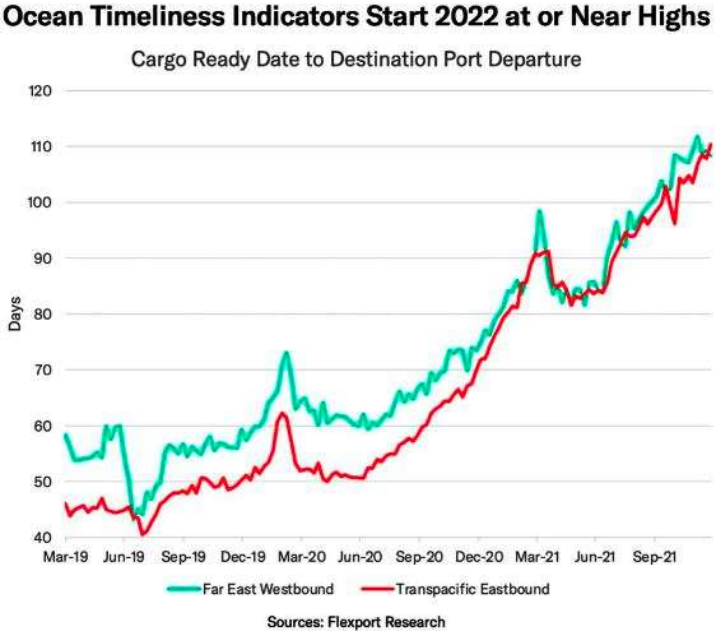
LIVRAISON DU CMA CGM EVERGLADE, PROPULSÉ AU GNL

Le troisième de la série de 5 porte-conteneurs CMA CGM au GNL de 15 000 EVP, sous pavillon français Rif, destinés à la ligne Asie - Méditerranée, a été livré le 10 janvier par le chantier CSSC Jiangnan.
Le **CMA CGM Everglade**, dont la marraine est Lola Li, directrice logistique Asie-Pacifique de Tyco électronics, succède aux CMA CGM Patagonia et Kimberley dont nous vous avons parlés dans notre édition précédente. Il est entré en service le 20 janvier sur le service Mex 1 (Asie - Méditerranée). Lors de son arrivée à Fos, il pourra être alimenté en GNL par le Gas Vitality qui, après avoir chargé son premier lot de gaz fin décembre au terminal de Fos-Cavaou, a réalisé fin janvier sa première opération de soutage à destination du CMA CGM Bali. (Source : Le Marin)

Baptême du CMA CGM Everglade au chantier CSSC Jiangnan. (Photo : CMA CGM)

LES CONTENEURS METTENT 2 FOIS PLUS DE TEMPS À ATTEINDRE LEUR DESTINATION PAR RAPPORT À LA PÉRIODE PRÉ-PANDÉMIQUE

De nouvelles données montrent que les conteneurs mettent beaucoup plus de temps à atteindre leur destination sur les principales voies commerciales est-ouest, ce qui explique en partie les engorgements portuaires observés dans le monde entier au cours de l'année écoulée.
Flexport, société de transit et de courtage en douane basée à San Francisco, fournit une mesure hebdomadaire appelée "Ocean Timeliness Indicator", qui mesure le temps écoulé entre le moment où la cargaison est prête par l'exportateur et celui où l'importateur en prend livraison.



Sur le transpacifique vers l'est, le délai moyen en 2019 avant la pandémie était de 45 à 50 jours. La dernière mesure, le 2 janvier 2022, a atteint un nouveau record de 110 jours.
De même, de l'Asie vers l'Europe, le temps de transport moyen avant la pandémie était d'environ 55 à 60 jours, alors que la situation au 2 janvier était de 108 jours.
«*Cette augmentation extrême du temps de transport entraîne une augmentation similaire de la demande de conteneurs, tout simplement parce que chaque conteneur est immobilisé beaucoup plus longtemps que d'habitude*», soulignent les analystes de Sea-Intelligence dans leur dernier rapport hebdomadaire.
Les données de Sea-Intelligence montrent qu'avant la pandémie, 2 % de la capacité des porte-conteneurs étaient affectée par des retards, un chiffre qui est passé à 11 % en 2021.
Les premiers indicateurs de cette année montrent que la congestion est loin de s'améliorer. «*Toutes les données disponibles montrent que les problèmes de congestion et de goulots d'étranglement s'aggravent au début de 2022*», a averti Sea-Intelligence.
«La congestion et l'inefficacité des ports restent un problème permanent, ce qui se traduit par toutes sortes de choses : navires à vitesse réduite, navires détournés vers d'autres ports, conteneurs ne circulant plus et temps de déchargement plus longs pour les travailleurs à terre. La COVID continue de stimuler les dépenses des consommateurs en biens, et nous pensons que les taux vont atteindre de nouveaux records dans les semaines à venir», indiquait en début d'année un nouveau rapport sur le transport maritime de la banque d'investissement Jefferies. (Source : Splash247)

C'EST AU TOUR D'UN VRAQUIER, EN AVARIE DE PROPULSION, D'ÊTRE REMORQUÉ VERS BREST

Après le petit chimiquier Star Curaçao (*voir plus haut*), c'est un plus gros navire que l'Abeille Bourbon a assisté le 11 janvier 2022. En effet, elle a passé vers 14 h sa remorque au vraquier Navios Centaurus qui était en avarie de propulsion à une centaine de kilomètres à l'Ouest de Brest.
En transit entre Baltimore (USA) qu'il avait quitté le 27 décembre et Rotterdam, le Navios Centaurus transportait une cargaison de charbon de 75 533 tonnes. Construit en 2012 en Corée du Sud, long de 229 m, large de 32 m, il appartient à la société Navios Management basée à Athènes.
Le convoi était attendu dans la soirée à Brest, mais le tirant d'eau important de 14,50 m a obligé le navire à mouiller en grande rade à Roscanvel. Il restera au mouillage en rade pour effectuer ses réparations.

Une vue du Navios Centaurus chargé. (Photo : Michel Floch)

(Sources : Ouest-France, Le Télégramme)

UN NAVIRE OPÉRÉ PAR ONE PERD DES CONTENEURS DANS L'ATLANTIQUE NORD. ENCORE !

L'armateur japonais One a confirmé le 10 janvier qu'un de ses navires, le **Madrid Bridge**, avait été victime d'un incident - non précisé - le vendredi 7 alors qu'il était en route vers son premier port touché depuis l'Asie, New York.
Ce porte-conteneurs de 13 900 EVP, géré par K Line, l'un des trois actionnaires de One, est affecté au service Asie - côte est de l'Amérique du Nord (EC4), de One, qui passe par Suez et Gibraltar. Le navire avait quitté Singapour le 9 décembre. One n'a pas précisé le nombre de conteneurs perdus, mais le chiffre d'une trentaine est évoqué par les analystes de WK Webster.
«*Notre priorité immédiate est d'assurer la sécurité de l'équipage, du navire et de la marchandise à bord*», indique One, le n° 6 mondial du conteneur. «*Des retards sur les horaires prévus sont attendus*». Le navire devait être à New York le 16 janvier.
La trace AIS du navire, fournie par MarineTraffic, montre que le navire a peut-être rencontré un problème pendant le voyage et a manœuvré vers le sud pour trouver une mer plus calme. Il y avait un ouragan à 954 mbar plus au nord dans l'Atlantique.
Le 8 janvier, il est observé naviguant presque plein sud à environ 10 nœuds, l'ETA ayant changé du 17 au 20 janvier. Il semble qu'il esquive la tempête qui s'annonce ou qu'il doive maintenir une trajectoire et une vitesse plus sûres pour les piles de conteneurs sur le pont afin d'éviter de perdre d'autres boites.
À 4 h 10 UTC le 11 janvier, le Madrid Bridge ayant changé de trajectoire, se dirigeait à vitesse réduite vers l'ouest.

Trace AIS entre Gibraltar et le 11 janvier.

Le navire est finalement arrivé dans la nuit du 19 au 20 janvier au mouillage de Charleston au lieu de se rendre à New York comme prévu. Le navire a été dérouté sautant ainsi ses escales de Norfolk, en Virginie, et de Savannah, en Géorgie. Il a accosté finalement dans la nuit du 24 au 25 janvier.
Une enquête initiale rapportée le 25 janvier fournit plus de détails sur l'incident. Selon The Loadstar, le Madrid Bridge avait commencé à tourner au ralenti le 2 janvier au sud des Açores pour retarder son arrivée à New York. Mais quelques jours plus tard, le 7 janvier, le navire au ralenti a été frappé par une "forte houle" et des "vents de 22 nœuds" qui ont entraîné l'effondrement de 2 bays de conteneurs. Selon un décompte actualisé, 65 conte-neurs ont été perdus par-dessus bord et 89 autres seraient endommagés sur le pont.
Après avoir procédé au déchargement des conteneurs avariés et de ceux destinés à Charleston, et aux répara-

Les dégâts observés sur le Madrid Bridge au mouillage à Charleston avec ses 2 bays effondrées. (Photos : gCaptain)

tions et inspections nécessaires, le navire devait quitter Charleston le 2 février 2022 ou autour de cette date, sans garantie et sous réserve de modifications, et poursuivre son voyage vers Savannah, avait indiqué une mise à jour de ONE. (Sources : gCaptain, FleetMon, Le Marin)

Il y avait même un conteneur 40' en pendant.

Le Madrid Bridge construit en 2018, navigue sous pavillon du Japon. Il a un port en lourd de 14 6778 t, une longueur de 365,94 m pour 51 m de large.

Le Madrid Bridge avant son accident. (Photo : Pascal Bredel/ Mer et Marine)

UN ROPAX ITALIEN VICTIME D'UN INCENDIE EN MER TYRRHÉNIENNE

Le ropax **Beniamino Carnevale** de la compagnie italienne Tirrenia naviguait à 7 milles au large de l'île de Ventotene avec huit passagers, une centaine de camions et 22 membres d'équipage à bord quand le feu s'est déclaré vers 23h45 UTC le 11 janvier. L'incendie a commencé dans la salle des machines du navire et a été maîtrisé assez rapidement par l'équipage avec les systèmes d'extinction. Les photos montrent toutefois d'importants dégâts causés par le feu dans l'ensemble de la salle des machines et remontant le long de l'enveloppe de la cheminée (Voir le seconde partie de la vidéo : https://youtu.be/aFtWy9EUrPE). Les garde-côtes ont déclaré que l'étendue des dégâts rendait «*impossible le redémarrage du système de propulsion et donc la reprise de la navigation régulière vers le port de Cagliari*». Machine hors service, le navire s'est donc retrouvé à la dérive.

Intervention de la garde côtière italienne. (Photo : Guardia Costiera)

Le plan des autorités maritimes italiennes était de débarquer les passagers et de remorquer le ferry au port, mais l'opération a été entravée par le mauvais temps. Le navire a finalement été remorqué à Naples le 12 au soir par le remorqueur de haute mer Guarracino. La société de classification Rina et les garde-côtes italiens ont ouvert une enquête. Aucun des membres de l'équipage ou des passagers n'a été blessé dans l'incendie.
D'une capacité de 73 passagers, ce navire construit en 1992, d'une longueur de 150,38 m pour une largeur de 23,40 m et naviguant sous pavillon italien, était parti le 11 à 20 h de Naples, en direction de Cagliari en Sardaigne.
Par ailleurs, on apprend que le Beniamino Carneval devait être cédé en 2022 pour un montant de 6,8 millions d'euros, dans le cadre d'un plan de l'armateur Moby pour apurer les dettes de Tirrenia, ex-compagnie publique achetée en 2012 par l'armateur privé. (Sources : FleetMon, Le Marin, Marine Executive)
On observe une fois de plus que l'incendie a été maitrisé par l'équipage. Que serait-il arrivé sur un navire autonome sans équipage ?

UN LUXUEUX BATEAU DE CROISIÈRE OÙ IL SERA POSSIBLE DE VIVRE À L'ANNÉE

Le **Narrative**, luxueux navire de croisière de 225 m de long encore en construction en Croatie doit prendre la mer en 2024. Sa particularité ? Les cabines sont à vendre, et il sera possible d'y vivre à l'année, moyennant des centaines de milliers voire des millions d'euros.
Une longue coque claire, des centaines de luxueuses cabines, trois piscines, dix-huit ponts pour embarquer des passagers pour des voyages autour du monde, faisant escale dans de très nombreux ports. Son armateur, l'entreprise Storylines, propose à ses clients d'acheter les cabines et donc de vivre en mer, sur ce luxueux ba-

teau, de manière permanente.

Image de synthèse du Narrative. (Capture d'écran : YouTube / Storylines at Sea)

Fauchés, s'abstenir ! Pour embarquer, les passagers devront débourser des sommes considérables. Les prix des cabines démarrent à 352 000 €, et dépassent les 7,9 millions d'euros. À ces prix mirobolants, il faut ajouter des charges : de 57 000 à 176 000 €. Celles-ci comprennent les repas dans les vingt restaurants et bars du navire et l'entretien de celui-ci, sans compter les différents services proposés à bord, comme les piscines ou un cinéma.

Voici à quoi devraient ressembler certaines des cabines du navire. (Capture d'écran : YouTube / Storylines at Sea)

Il est également possible de louer des cabines pour un certain laps de temps, avec des baux de 12, 24 ou 60 ans.
Le PDG de Storylines assure qu'une partie des 547 cabines a déjà été vendue, sans préciser leur nombre. (Source : Ouest-France)

DES ANCIENS DE PONANT LANCENT UNE NOUVELLE COMPAGNIE DE CROISIÈRE FRANÇAISE

C'est un projet qui mûrit depuis plus de cinq ans et dont l'aboutissement bruissait dans le microcosme de la croisière depuis quelques mois. Une nouvelle compagnie de croisières expéditions française : **Exploris** ! Fondée par des anciens de Ponant, dont Philippe Videau, avec d'autres investisseurs, la jeune compagnie a acquis le **Silver Explorer** de Silversea Cruises. Ce joli petit paquebot construit en Finlande en 1989 et récemment rénové en 2018, restera affrété par Silversea jusqu'à fin 2023, permettant ainsi de générer des revenus pour Exploris. Il rentrera ensuite en service pour la nouvelle compagnie française en changeant de nom et probablement de pavillon. Il était exploité par Silversea depuis 2007 comme Prince Albert II puis Silver Explorer. Il mesure 108,1 m de long et 15,6 de large, avec une capacité portée à 132 passagers et 117 membres d'équipage. Les revenus de l'affrètement servent à lancer la compagnie. Première croisière prévue en décembre 2023 au départ d'Ushuaia. (Sources : Facebook, Mer et Marine)

Silver Explorer en mer. (Photo : Kevin Izorce)

Silver Explorer à quai. (Photo : Facebook)

BRUXELLES S'OPPOSE À LA FUSION DES CHANTIERS NAVALS CORÉENS DE DAEWOO ET HYUNDAI

Le projet d'union entre deux des plus gros chantiers navals au monde, ceux des sud-coréens Daewoo et Hyundai a été notifié en novembre 2019 à la Commission européenne qui a ouvert une enquête approfondie dès le mois suivant. Après plus de deux ans de procédure, la Commission européenne a décidé d'interdire la fusion des chantiers navals sud-coréens Daewoo et Hyundai, redoutant une position dominante dans la construction de porte-conteneurs et de méthaniers. (Sources : AFP, L'Antenne)
Du coup, les Coréens sont contraints de réfléchir à ce qu'ils vont faire de DSME. La banque publique Korea Development Bank (KDB) a promis de recommencer à zéro et de trouver une entreprise locale prête à reprendre Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME). Lee Dong-gull, président de la banque, a déclaré lors d'une conférence de presse : «*Nous allons nous efforcer de trouver un nouvel acheteur prêt à injecter des fonds frais et à gérer [DSME] de manière responsable*». La KDB a été le principal créancier de DSME pendant la majeure partie de la dernière décennie, mais reste déterminée à privatiser le chantier naval.
Les milieux coréens de la construction navale sont très mécontents que l'Union européenne ait bloqué la fusion de HHI, tout en permettant aux deux plus grands groupes publics chinois de construction navale de se réunir en 2019.
L'accord avec DSME étant pour l'instant annulé, les responsables de HHI envisagent de rouvrir un chantier naval mis en sommeil, Hyundai Gunsan, sur la côte ouest de la Corée du Sud, car il enregistre plus de commandes que jamais au cours de la dernière décennie.
HHI avait commencé à construire son chantier de Gusan en mai 2008, au plus fort du dernier boom du transport maritime, aux côtés d'autres chantiers de l'empire HHI, dont Hyundai Mipo et Hyundai Samho. Toutefois, lorsqu'il a été achevé l'été suivant, les marchés étaient en état de choc post-Lehman. Le chantier a finalement été fermé en 2017. C'est un chantier énorme ; il s'étend sur 1,8 million de mètres carrés et comprend l'une des plus grandes cales sèches du monde, longue de quelque 700 mètres et dotée d'une grue de 1 600 tonnes.

(Source : Splash247)

L'ILE DE MOLÈNE VA ÊTRE TRANSFORMÉ EN CÂBLIER CHEZ REMONTOWA EN POLOGNE

L'ex-Caledonian Vision, qui se trouvait depuis plusieurs mois à quai à Dunkerque est parti en Pologne début janvier. Il doit y subir un programme de conversion qui s'apparente à celui de l'Ile d'Ouessant, mené en 2020 dans le même chantier. Pour obtenir un navire plutôt dédié à la maintenance des câbles sous-marins, il est prévu l'installation de deux cabestans de 25 tonnes, de cuves à câbles, d'une salle de jointage et de test, d'un pont de travail partiellement couvert, de daviers adaptés au travail du câble, de grues additionnelles, du passage des propulseurs en EAL (Environmental Awareness Lubricant - Lubrifiant respectueux de l'environnement) et d'un ensemble ROV avec son dispositif de mise à l'eau. Le chantier Remontowa ajoutera aussi un bloc emménagement supplémentaire afin d'augmenter les capacités d'accueil du navire. L'Ile de Molène devrait être mis en service au début du second trimestre 2022 et il sera affecté à la maintenance des câbles en Atlantique Nord. (Source : Mer et Marine)

LE BARFLEUR REPREND DU SERVICE

Après 22 mois à quai à Caen (on pouvait l'apercevoir en passant sur le viaduc de Calix), le ferry Barfleur de Brittany Ferries devait quitter le port de Caen - Ouistreham le 30 janvier 2022 pour aller se faire une petite beauté : nettoyage de la carène et travaux mineurs de maintenance.

«*Du 14 février au 27 mars, pendant que le Normandie sera en arrêt technique, il le remplacera sur la ligne Ouistreham – Portsmouth en mode transport de marchandises uniquement. Il devrait ensuite reprendre du service sur sa ligne habituelle, Cherbourg – Poole, en mode passagers et transport de marchandises*», a communiqué la compagnie. (Source : Ouest-France)

Le Barfleur désarmé à Caen devant le viaduc de Calix. (Photo : Ouest-France)

LE TRAFIC DE LA ROUTE MARITIME DU NORD EN HAUSSE AVANT LES ÉVÈNEMENTS EN UKRAINE.

34,85 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2021 sur la Route maritime du Nord a annoncé le 12 janvier Rosatom, qui contrôle la navigation sur ce passage au nord de la Sibérie et en gère les infrastructures. C'est 2 millions de tonnes de plus qu'en 2020 (32,97 millions de tonnes), malgré les glaces qui ont perturbé le trafic précocement en fin d'année. Moscou ambitionne d'atteindre 80 millions de tonnes de marchandises en 2024 et 110 millions de tonnes d'ici 2030, mais c'était avant l'invasion de l'Ukraine. (D'après Mer et Marine)

MICHELIN VA INSTALLER SA VOILE WISAMO SUR LE MN PÉLICAN

La voile Wisamo, développée par le groupe Michelin, poursuit ses essais. Basée sur un concept développé par deux inventeurs Laurent de Kalbermatten, créateur du parapente, et Edouard Kessy, créateur des voiles 3DI, dites BlackSails, cette nouvelle voile est gonflable, capable de fonctionner à quasiment toutes les allures (300° sur 360°) s'appuyant à la fois sur la propulsion vélique et la portance, sans point de compression puisque sans attache et ne nécessitant que très peu de manœuvre.

Un prototype, d'une taille de 100 m^2, va être installé sur le roulier MN Pélican de la Maritime Nantaise. Essais prévus en fin d'année. (Source : Met et Marine)

SEAOWL HAPPÉ PAR BUTLER INDUSTRIES

L'entreprise de services maritimes, créée en 2008 et notamment spécialisée dans la défense et l'offshore pétrolier et gazier, est particulièrement reconnue pour le développement de drones marins et de navires télé-opérés. Elle sera donc désormais propriété à 100 % de Butler industries, la société d'investissement de l'homme d'affaires franco-brésilien Walter Butler.

Walter Butler renoue avec le milieu maritime lui qui était l'actionnaire majoritaire de la SNCM de 2006 à 2008. (Source : Le Marin)

SCA PRÉVOIT DE TERMINER LE PROJET D'ÉLARGISSEMENT DU CANAL DE SUEZ EN 2023

En mai dernier, le président égyptien Abdel Fattah al-Sisi a approuvé les plans de la SCA (Autorité du Canal de Suez) visant à élargir la zone sud du canal, là où l'Ever Given s'était échoué.

Dans le cadre du projet d'expansion, la section la plus au sud du canal, qui mesure actuellement 30 km de long, sera élargie de 40 m vers l'est et approfondie de 66 à 72 pieds. De plus, les travaux porteront sur une deuxième voie du canal, ouverte en 2015 au nord du Grand lac Amer pour permettre un trafic bidirectionnel. Ils permettront de la prolonger de 10 km vers le sud des lacs Amer, ce qui portera sa longueur totale à 82 km, favorisant le passage de plus de navires. Les travaux ont débuté l'été dernier.

Section Sud du Canal de Suez concernée par les travaux. En haut à gauche, le Grand lac Amer, en haut au centre, le Petit lac Amer, à droite la section à élargir, en bas, la sortie du canal en courbe vers Suez.

Lors d'un événement à Dubaï, le maintenant bien connu président racketeur de la SCA, Osama Rabie, a été cité par Reuters comme ayant déclaré : «*Le projet sera achevé en 24 mois. Nous avons commencé en juillet 2021 et, si Dieu le veut, nous terminerons en juillet 2023*».

Les navires traversent généralement le canal en convois, et l'extension de la deuxième voie permettra d'augmenter la capacité du canal de six navires. Après l'achèvement du projet, la navigation des navires dans le segment difficile du canal devrait s'améliorer de 28 %.
(Source : ship-technology.com)

UN AUTRE GÉANT VERT DE 24 000 EVP FRANCHI LE CANAL DE SUEZ SANS ENCOMBRE

Le 15 janvier, le porte-conteneurs géant **Ever Alp**, battant pavillon panaméen, a traversé le canal de Suez pour son premier voyage entre le port de Qingdao en Chine et le port de Rotterdam aux Pays-Bas.
Afin d'assurer un passage sûr de l'Ever Alp, les mesures nécessaires ont été prises et un groupe de pilotes chevronnés a été désigné pour assister le navire pendant sa traversée du canal. Le pilote principal à bord du navire a accueilli l'équipage, remis un souvenir au capitaine du navire et achevé le pilotage d'Ismaïlia à Port Saïd.

L'Ever Alp vu de l'extérieur avec son imposant chargement.

Vue vers l'avant depuis la passerelle de l'Ever Alp. Le navire occupe bien l'espace ! (Photos : Suez Canal Authority)

Croisement de 2 géants dans les lacs. (Photo : Suez Canal Authority)

Au grand dam du racketeur Osama Rabie, chef de l'Autorité du Canal de Suez (SCA), la traversée s'est passée sans problème et du coup, il n'a pas pu extorquer des centaines de milliers de dollars à l'armateur Evergreen.

Ce navire de 400 mètres de long et 61,5 mètres de large, d'une capacité de 24 000 EVP, est le quatrième de la série de six navires construits pour la compagnie maritime taïwanaise Evergreen Marine sur le chantier naval sud-coréen Samsung Heavy Industries (SHI). 6 autres porte-conteneurs sont en cours de construction en Chine. (Source : Offshore Energy)

PLASTIC ODYSSEY À SAINT-NAZAIRE POUR CHANGER UN BALLAST

Plastic Odyssey est arrivé à Saint-Nazaire, le 16 janvier. Le navire avait quitté Dunkerque le 1er janvier, où il avait subi de nombreux travaux chez Damen pendant un an et demi, pour rallier le chantier ligérien d'Eiffage où va être menée une importante intervention sur un ballast situé à l'arrière, après avoir découvert son très mauvais état en août dernier (*voir nos précédentes éditions*).

Arrivée de Plastic Odyssey à St-Nazaire. (Photo : Bernard Biger/Mer et Marine)

Plastic Odyssey y restera 3 mois durant lesquels la coque sera ouverte pour remplacer le ballast qui se trouve sous la mèche de safran. Le nouveau bloc, fabriqué en atelier par Eiffage, sera ressoudé.
«*Après, le bateau devrait être encore là pour un ou deux mois, pour les essais et la mise en service*» a indiqué Alexandre Dechelotte, cofondateur du projet avec notre collègue Simon Bernard.
Le bateau n'ayant pas complètement terminé et n'ayant pas tous ses certificat, il a effectué la traversée sous un statut dérogatoire avec permis temporaire délivré par les Affaires Maritimes imposant navigation par beau temps et pas plus de 12 heures à la mer d'affilé. Pour cela, il a fallu faire escale à Dieppe, Cherbourg, Saint-Malo, Roscoff, Brest et Lorient. (Sources : Mer et Marine, Plastic Odyssey)

Plastic Odyssey en cale sèche dans la forme 2 du port de Saint-Nazaire

Quart de nuit. (Photo : Plastic Odyssey)

L'équipage de Plastic Odyssey. (Photo : Plastic Odyssey)

Retrouvez le récit de cette navigation dans le Journal de bord - Première navigation en mer du navire Plastic Odyssey : https://youtu.be/-iilO29Ym1o

Y AURA-T-IL ASSEZ D'OFFICIERS FRANÇAIS POUR NAVIGUER SUR LES MÉTHANIERS ?

EDF LNG Shipping, filiale d'EDF pour le transport de gaz naturel liquéfié, a signé un contrat d'affrètement à long terme avec France LNG Shipping, coentreprise du groupe français Geogas LNG et de l'armement japonais NYK, a annoncé ce dernier le 18 janvier. Le nouveau méthanier de 174 000 m^3 sera inscrit au RIF. Il doit être livré par les chantiers coréens Hyundai Samho Heavy Industries en 2025. (Source : Mer et Marine)

Avec le développement de la flotte gérée par Gazocéan et la montée en puissance de Knutsen LNG France, le nombre de méthaniers qui vont arborer le pavillon tricolore prend de la hauteur. Des recrutements à prévoir. Une chance pour les étudiants de l'ENSM.

LA CONSTRUCTION DU FUTUR NAVIRE DEVANT ASSURER LA DESSERTE DE L'ÎLE D'YEU PROGRESSE

L'étrave le 15 janvier. (Photo : Mer et Marine)

Les parties avant et arrière de la coque du nouveau navire construites sur 2 sites différents ont été soudées l'une à l'autre au chantier Piriou de Concarneau. Voir la vidéo impressionnante de l'arrivée de la partie avant à Concarneau puis en face de la partie arrière : https://youtu.be/s4bnU_RJBeA

La jonction des 2 parties de la coque. (Photo : Mer et Marine)

La coque en acier, désormais assemblée, sera surmontée en mars de sa superstructure en aluminium, réalisée par une entreprise de Soudan, en Loire-Atlantique. La mise à l'eau du navire est prévue en juin et sa mise en service en août. (Source : Mer et Marine)

Image du futur navire : (Piriou – SDI)

LE DOCK FLOTTANT DE PAPEETE A ACCUEILLI 17 NAVIRES CIVILS EN 2021

Appartenant à la Marine nationale, le dock flottant installé dans le port de Papeete, en Polynésie française, a accueilli l'an dernier quelques 17 navires civils. Un beau palmarès pour cet outil qui est, depuis longtemps, employé non seulement au profit des bâtiments de la flotte française basés dans le Pacifique, mais aussi de différents armateurs. Cela, dans le cadre d'une convention entre la marine et la chambre de commerce de Papeete. C'est en effet le seul équipement capable de mettre au sec des navires de plus de 800 tonnes dans un rayon de plus de 4 000 kilomètres. Le dock flottant a accueilli d'ailleurs le 11 janvier l'Aremiti Ferry 2 exploité sur la ligne entre Tahiti et Moorea.

L'Aremiti Ferry 2 de face sur le dock flottant de Papeete (Photo: FAPF)

L'Aremiti Ferry 2 sur le dock flottant de Papeete (Photo: FAPF)

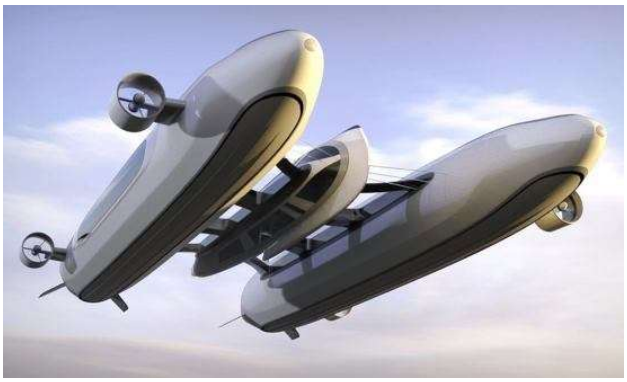
Côté militaire, le dock accueille régulièrement les unités de la Marine nationale basées en Polynésie, mais aussi en Nouvelle-Calédonie, en particulier les frégates de surveillance ainsi que les bâtiments de soutien et d'assistance outre-mer.

Frégate de surveillance sur le dock flottant de Papeete. (Photo: FAPF)

Long de 150,6 m pour une largeur de 26 m et une masse de 3 300 tonnes, le dock flottant de Papeete, construit par l'ancien arsenal de Brest, a été mis en service en 1975. Malgré son âge, une expertise a démontré en 2018 son bon état, permettant de relever sa capacité de levage de 3 000 à 3 800 tonnes et de garantir, moyennant une maintenance adaptée, son fonctionnement au moins jusqu'en 2030. (*Le Secrétaire général d'HYDROS se souvient bien de l'IPER effectuée sur ce dock en 1980 lors de son service militaire sur le BDC-PH Trieux*). (Source : Mer et Marine)

MEGA-YACHT VOLANT RECHERCHE MILLIARDAIRE EXUBÉRANT

Vous avez quelques centaines de millions à dépenser, mais vous hésitez entre un avion et un méga-yacht ?
Le designer Pierpaolo Lazzarini et ses troupes veulent révolutionner la mobilité avec des véhicules d'un nouveau genre. Sa dernière idée, l'Air Yacht, un drôle de concept qui semble inspiré à la fois d'un trimaran, d'un zeppelin et d'un module de course façon Star Wars.
Les passagers prendront place dans une nacelle centrale particulièrement spacieuse et luxueuse de 80 mètres de long pour 10 mètres de large. Celle-ci proposera une vue panoramique ainsi qu'une cabine, une pièce à vivre, une salle à manger, une piscine et même un héliport. Pour rester en place, l'Air Yacht se repose sur deux ballons de 150 m de long qui abritent un total de 400 000 m^3 cubes d'hélium compressé. Fixés de part et d'autre de la pièce centrale, ils permettent à cet engin tout en fibre de carbone de flotter sans difficulté. Il peut alors se déplacer tranquillement sur l'eau à environ 10 km/h grâce à un jeu de puissants moteurs électriques alimentés par d'immenses panneaux solaires. Théoriquement, cela permettrait à l'engin de bénéficier d'une autonomie virtuellement illimitée, et sans la moindre émission de carbone liée à la propulsion.
De plus, ces "flotteurs" ne servent pas qu'à assurer le maintien de l'engin. Ils abritent chacun 5 chambres supplémentaires, ce qui porte la capacité totale de l'embarcation à 22 personnes. Mais pourquoi utiliser des flotteurs à l'hélium, bien plus fragiles que la coque d'un trimaran traditionnel ? La réponse est simple : l'Air Yacht est avant tout un aéronef !



Vues intérieure et extérieures, sur l'eau et dans les airs. (Images de synthèse : Lazzarini Design Studio)

Ses 2 flotteurs lui permettent de s'élever comme un zeppelin siamois. Une fois en l'air, il peut se déplacer à une vitesse de croisière d'environ 110 km/h pendant plus

de 48 h. C'est donc un étrange hybride entre un superyacht et un avion de ligne privé qui devrait faire le bonheur de ses futurs propriétaires.
Le futur prix de cet engin, qui n'est encore qu'un concept, n'a pas encore été dévoilé, mais son géniteur Pierpaolo Lazzarini a déjà sa petite idée. "Théoriquement, avec 550 millions d'euros, il y aura assez de budget". Fauchés s'abstenir ! (Source : Journal du Geek)

LANCEMENT DE LA CLAUSE DE FORCE MAJEURE BIMCO 2022

Les événements imprévus de ces dernières années ont démontré à quel point il peut être bénéfique pour les parties de "s'attendre à l'inattendu" sur le plan contractuel, qu'il s'agisse de conditions météorologiques extraordinaires dues au changement climatique ou d'une pandémie. Pour aider les parties à se préparer à l'inattendu, le BIMCO a publié une nouvelle clause.

La nouvelle clause de force majeure 2021 du BIMCO fournit un "code" complet aux parties pour les aider à résoudre les situations découlant d'événements imprévus ayant un impact sur l'exécution des contrats.

Il s'agit d'une clause "modèle" conçue pour être utilisée avec tous les types d'accords. Cela signifie que les parties peuvent avoir besoin de l'adapter pour répondre aux besoins spécifiques de leur contrat et qu'elles doivent examiner attentivement la formulation et les notes explicatives avant d'utiliser la clause.
La clause a été rédigée par une équipe d'experts du secteur pour lesquels le BIMCO est reconnaissant. (Source : BIMCO)

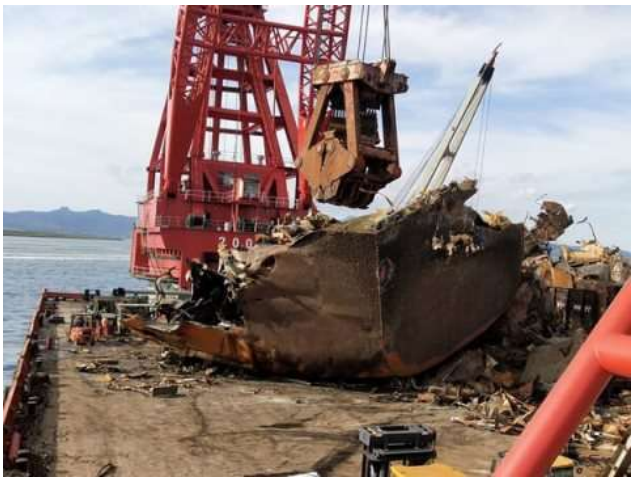
LA SAGA DU WAKASHIO PREND FIN AVEC LE RETOUR DU CAPITAINE EN INDE APRÈS 16 MOIS DE DÉTENTION ET LA FIN DU DÉMANTÈLEMENT DE L'ÉPAVE

À la toute fin décembre 2021, après 16 mois de prison, le capitaine et le lieutenant qui étaient poursuivis par la justice mauricienne après l'échouement du vraquier Wakashio le 25 juillet 2020 sur un récif de l'Île Maurice, ont été libérés et ont pu rentrer chez eux, en Inde à Bhopal pour le capitaine et au Sri Lanka pour le lieutenant.
Lors d'une audience du tribunal à Maurice en décembre, le capitaine Sunil Kumar Nandeshwar, 58 ans, a présenté ses excuses à la population du pays pour l'accident tout en admettant qu'il avait bu de l'alcool lors d'une fête d'anniversaire à bord du navire. Il a déclaré à la cour que lors de voyages précédents, il s'était approché à moins de cinq milles de l'île Maurice pour capter des signaux avec les téléphones portables et que le 25 juillet 2020, il avait approuvé le changement de cap du Wakashio pour chercher des signaux depuis la côte. Il a déclaré que les membres de l'équipage étaient inquiets pour leurs familles pendant la pandémie et qu'il voulait leur permettre d'appeler chez eux.
Le capitaine a également déclaré à la cour qu'il avait autorisé le veilleur du navire à quitter la passerelle pour assister à la fête d'anniversaire et qu'il n'était pas intervenu dans la navigation parce qu'il avait bu lors de la fête.
Le Lieutenant, Hitihanillage Subhoda Janendra Tilakaratna, 45 ans, a également été libéré de prison après avoir purgé sa peine. Il a déclaré au tribunal qu'il était l'officier de quart au moment de l'échouement, mais que le navire était en pilotage automatique. Bien qu'il ne disposait pas de cartes précises de l'île Maurice, il a admis ne pas avoir consulté l'échosondeur du navire avant de heurter le récif. Il n'a pas non plus objecté que le veilleur n'était pas présent à la passerelle.
Maurice a également détenu les autres membres de l'équipage du Wakashio comme témoins. Le Second-capitaine, et le Chef mécanicien, qui ont été libérés le 23 décembre. Les deux hommes avaient été retenus comme témoins potentiels dans le procès mais ont été libérés lorsque leurs compagnons ont plaidé coupables. D'autres membres d'équipage avaient été autorisés à quitter l'île Maurice en août et octobre 2021, plus d'un an après l'accident.

La barge-grue chinoise Hong Bang 6 au travail.
(Photo : Groupe bMC)

Les opérations techniques d'enlèvement de l'épave et de tous les débris associés du Wakashio, au large de Point d'Esny, se sont achevées le 16 janvier 2022. Les dernières actions de l'équipe d'enlèvement de l'épave ont consisté à récupérer des sections de débris de navires qui se trouvaient jusqu'à 500 mètres de l'emplacement de la section arrière. L'ensemble de l'opération d'enlèvement de l'épave n'a pas été sans difficultés. L'emplacement exposé, en eau peu profonde et soumise à de fortes houles, a été difficile pour l'équipe et la barge-grue à opérer et a posé de nombreux défis techniques. Néanmoins, l'impressionnante barge-grue **Hong Bang 6** s'est avérée être le bon outil pour ce travail. Dès que l'état de la mer le permettait, la barge-grue et son puissant grappin, doté d'une force de fermeture massive de 5 000 tonnes, ont pu démonter l'épave et l'enlever pièce par pièce. L'équipe tenace a travaillé dur au cours des quatre derniers mois pour mener à bien cette mission spéciale avec seulement 30,7 jours d'opérations.

Le moteur principal de 600 t était l'une des pièces les plus importantes.



Une partie de la coque. (Photos : Marine Consultants-bMC)

«*Sortir le moteur principal du Wakashio a été une véritable sensation. Après des mois de planification et d'innombrables heures de modélisation et de calculs, voir le moteur de 600 t posé en toute sécurité sur le pont du Hong Bang 6 a été un moment de fierté*».

Il ne reste plus qu'à démanteler la ferraille à la base côtière de Port Louis, pour permettre le transport du métal par la route jusqu'à une fonderie et une installation de production exploitées par SAMLO, une entreprise locale. Les travaux à terre devraient prendre environ un mois de plus. L'impressionnante barge-grue Hong Bang 6 fera bientôt partie du passé dans les eaux mauriciennes. Elle sera récupérée dans les jours suivants par un navire semi-submersible de transport lourd qui la ramènera en Chine.

La compagnie japonaise Mitsui O.S.K. Lines, qui était l'affréteur du navire, continue de fournir un soutien financier, respectant ainsi ses engagements envers l'île après l'accident. Les pêcheurs ont également reçu des subventions d'environ 235 dollars par mois. On continue également à signaler périodiquement la présence sur les plages de pétrole provenant des 1 000 tonnes de combustible de soute qui se sont échappées du navire lorsqu'il s'est brisé en deux sur le récif. (Sources : Hellenic Shipping News, Maritime Executive)

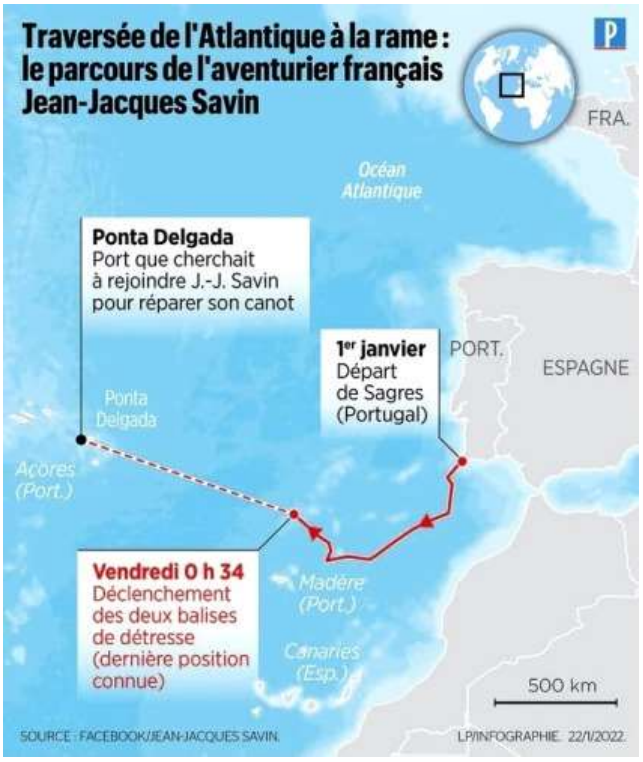
DISPARITION DE JEAN-JACQUES SAVIN DANS SA TENTATIVE DE TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE À LA RAME

Le Girondin Jean-Jacques Savin, 75 ans, qui tentait de traverser l'Atlantique à la rame et dont les proches étaient sans nouvelles depuis le 21 janvier, a été retrouvé mort le 22 dans son canot, au large de Madère. Le «*corps de Jean-Jacques a été retrouvé sans vie à l'intérieur de la cabine de son canot l'Audacieux*», a annoncé dans un communiqué à l'AFP l'équipe de bénévoles qui suivaient l'aventure du septuagénaire. Information reprise par tous les médias. En fait dès le lendemain, on a appris que le corps n'avait pas été retrouvé.

Le bateau, retourné a été retrouvé par la marine portugaise.

L'aventurier s'était fait connaître en 2019 en réalisant l'exploit de traverser l'Atlantique en tonneau, simplement poussé par les vents et les courants. L'ancien militaire parachutiste et conservateur de parc national en Afrique avait mis quatre mois à rejoindre les Antilles.

Le navigateur avait «*déclenché ses deux balises de détresse indiquant être "en grande difficulté"*» lors des derniers contacts. Jean-Jacques Savin se trouvait au large, au nord de Madère, et faisait route vers la petite île de Ponta Delgada, dans l'archipel des Açores, pour réparer.



JJ Savin dans son canot en mai 2021. (AFP)

Peu après son départ de Sagres (sud du Portugal) le 1er janvier, l'aventurier avait été vite dérouté en raison de mauvais vents. Son parcours initial avait ainsi été rallongé de 900 km puis il devait rencontrer de graves problèmes d'énergie et de communication. Le 19 janvier, sur sa page Facebook, Jean-Jacques Savin mentionnait la «*forte houle et la force de vent*», ajoutant qu'il était obligé d'«*utiliser (son) dessalinisateur manuel*». «*Cela me coûte de l'énergie physique. Rassurez-vous, je ne suis pas en danger !*», écrivait-il.

À bord de son canot de 8 m de long, 1,70 m de large et équipé de 2 cabines et d'un poste de nage, 300 kg d'équipements, dont de la nourriture lyophilisée, un point de chauffage, un fusil-harpon pour pêcher, un dessalinisateur électrique et un manuel, sa mandoline, du Champagne, du Sauternes et du foie gras pour fêter son anniversaire (le 14 janvier).

Selon le communiqué de la marine portugaise, le premier navire marchand à avoir rejoint la position d'où était partie l'alerte «*a indiqué avoir aperçu l'embarcation et le navigateur aux premières heures du vendredi 21 janvier, mais quand il s'est approché de l'embarcation il a indiqué que l'homme ne s'y trouvait plus*».

«*Un des navires marchands a recueilli un sac imperméable qui contenait à l'intérieur les documents d'identification du navigateur*», a-t-elle précisé dans son communiqué.

Le canot retourné. (Photo : Marine portugaise)

Jean-Jacques Savin dans son canot se préparant pour la traversée. (AFP)

L'enquête a confirmé qu'il n'y avait pas eu de collision avec son canot retrouvé retourné et qu'il s'agit sûrement d'un naufrage dû aux conditions météorologiques. Presque 2 mois après la disparition de Jean-Jacques Savin, le parquet de Bordeaux doit clôturer l'enquête et saisir un juge pour obtenir la déclaration de décès. (Sources : Le Figaro, Le Parisien, AFP)

LE CONVENTIONNEL CONTINUE DE REPRENDRE DU TERRAIN AU CONTENEUR

Dans un contexte où le conteneur mondial traverse une crise de congestion portuaire et de flambée des taux de fret, le conventionnel continue de retrouver un statut porteur avec des taux d'affrètement qui restent en hausse.
«*Les cargaisons de conventionnel continuent de rechercher les navires polyvalents disponibles*», estime le consultant londonien Drewry. À ce titre, il recense notamment aujourd'hui dans cette catégorie de fret les sacs de grains de café à destination des États-Unis. Il estime que des navires conventionnels pourraient être utilisés pour remplacer les conteneurs manquants en 2022.
L'expert britannique juge que, dans la perspective de la COP 26, les transporteurs maritimes assurant la livraison de projets industriels telles que les éoliennes doivent anticiper la hausse potentielle de la demande pour mettre à disposition assez de navires pour 2023.
Alors que le conventionnel a souffert de la montée en puissance du conteneur pendant deux décennies, il connaît un nouveau souffle depuis le début de l'année 2020, commençant à inverser la tendance en 2021. Reste à savoir quelle incidence auront sur le secteur la détente des taux de fret dans le conteneur et la disparition de la congestion portuaire. (Source : L'Antenne)

UN CHIMIQUIER EN AVARIE REMORQUÉ PAR L'ABEILLE-BOURBON VERS BREST

Le chimiquier **Corelli**, qui avait quitté Aveiro au Portugal le 20 janvier 2022, est tombé en avarie de propulsion à proximité du rail d'Ouessant le 23 janvier, avec des problèmes de vibration sur son hélice. Long de 100 m et construit en 1975 au Japon, battant pavillon de Chypre, le navire, qui transporte 2 500 tonnes de polyéthylène, a été pris en remorque par l'Abeille-Bourbon le 23 janvier, vers 18 h 30, à 65 milles dans l'ouest de Brest. Le convoi est arrivé dans la nuit au mouillage puis le chimiquier a été mis à quai au 6ème bassin à Brest le 24 après-midi.

Le Corelli se dirige vers le quai à Brest avec l'aide des remorqueurs Robuste et Mistral 7. (Photo : Le Télégramme)

Il devait être examiné d'une part par un plongeur de la société Atlantique Scaphandre, basée aux Sables-d'Olonne, qui devait tenter de trouver l'origine du problème sur l'hélice, ainsi que par des experts. La décision quant aux travaux à effectuer sur le navire sera prise en fonction des conclusions tirées de ces examens. (Sources : Le Télégramme, Ouest-France)

LA CONCEPTION DU NAVIRE MÉTHANOL DE MAERSK SOUS LE FEU DES CRITIQUES

Les vétérans de la marine ne semblent pas avoir beaucoup d'estime pour le nouveau navire méthanol de Maersk, annonçant que la superstructure située à l'avant causera de nombreux problèmes.
«*Dieu merci, je ne serai pas à bord*». L'ancien capitaine Arjun Vikram-Singh, actuellement PDG de Quantum BSO, a déclaré : «*Dieu merci, je suis à terre*» et a qualifié la nouvelle conception de "monstre". Il a ajouté : «*Je déteste penser aux pauvres âmes qui vont naviguer sur ces navires. Je me demande si l'on a pensé à leur confort, sans parler des "petits'" aspects de la gestion du pont*». M. Vikram-Singh s'insurge contre l'absence d'aileron sur la passerelle, ce qui, avec les piles de conteneurs, rend la visibilité arrière minimale, et contre le cisaillement du vent sur le navire, avec ses faces latérales élevées et le peu de possibilités de souffler à travers le navire. «*Imaginez vivre sur le gaillard d'avant, puis imaginez une mer de face, le tangage et les coups de boutoir*», écrit-il. "*Imaginez le bruit et l'impact des embruns et des vagues lorsque la proue aborde une grosse houle. Imaginez la terreur lorsque les moteurs poussent dans la mer et que la proue peine à se relever. Mais bon, ce ne sont que des marins – qui s'en préoccupe*».
L'ancien capitaine a ajouté qu'avec le commandant perché tout à l'avant du navire de 350 m, les manœuvres se-

raient extrêmement difficiles. «*De meilleurs hommes vont naviguer sur ce navire, et je les salue. Moi, je ne le ferais pas. Pas même pour beaucoup d'argent*», a déclaré M. Vikram-Singh.
Michael Grey, marin depuis 12 ans et vétéran du secteur, consultant technique et conférencier, a plaisanté : «*Mon principal problème est qu'ils se servent de l'équipage comme d'un brise-lames*», et a également attiré l'attention sur la distance entre le pont et la salle des machines. «*Lorsque les alarmes se déclenchent, ils ont probablement près de 400 mètres à parcourir*».
Maersk a anticipé certaines de ces réticences, en déclarant que le pont offrirait un meilleur confort à l'équipage. Dans une récente interview, le responsable de la technologie de la flotte, a expliqué que Maersk avait réalisé des simulations qui, selon lui, reproduisaient les sensations et les accélérations auxquelles l'équipage serait susceptible d'être confronté, montrant qu'elles se situaient "dans les limites **du tolérable**", à l'instar de «*ce qui se passe sur un navire plus petit*». Il a fait remarquer qu'il existe déjà un grand nombre de très grands navires dont la superstructure se trouve directement à l'avant - les navires de transport lourd et les bateaux offshore, par exemple.
Cependant, il a fait remarquer «*Lorsque vous tournez, vous allez vraiment vous faire fouetter. Les accélérations sont énormes. Le navire est beaucoup plus difficile à manœuvrer si vous vous trouvez à l'une de ses extrémités. L'équipage passe toujours en dernier*». (Source : The Loadstar)
➔ Le projet a été présenté dans l'édition précédente, le spécial Hiver N° 237 bis, pages 62-63

PLUS DE 35 000 MIGRANTS ONT TENTÉ DE TRAVERSER LA MANCHE EN 2021

À l'occasion de son bilan annuel, le préfet maritime de la Manche et mer du Nord, l'Amiral Philippe Dutrieux, est revenu sur une année "éprouvante" au sujet des traversées de migrants.
Le Premar qualifie d'ailleurs l'année écoulée de «*dense et tendue, éprouvante*» pour le CROSS de Gris-Nez et les unités, en particulier la SNSM.
Depuis 2018 et le bouclage du port de Calais et d'Eurotunnel, ces tentatives de traversée de la Manche ne cessent d'augmenter : il y en avait eu 203 en 2019 pour 2 000 migrants, 868 en 2020 impliquant 9 500 migrants. «*C'est trois fois plus qu'en 2020 : 35 400 migrants ont tenté l'an passé la traversée la Manche vers l'Angleterre, dont 8 600 ont été ramenés à terre alors qu'ils se trouvaient en danger ou en péril*».
Le Brexit n'a pas ralenti le phénomène. Selon des statistiques du ministère britannique de l'Intérieur, 28 400 migrants ont réussi à passer malgré le danger lié à la densité du trafic, aux forts courants et à la faible température de l'eau. Ce sont des réseaux très organisés, des entreprises criminelles. Des passeurs sont régulièrement interpellés, mais la tête de ces réseaux n'est sans doute pas en France.
La sauvegarde de la vie humaine est en revanche son quotidien. «*Il y a parfois plusieurs dizaines d'embarcations à l'eau en même temps. Si l'une se signale en difficulté, elle est systématiquement assistée*», assure le préfet maritime, réfutant les critiques avancées après le drame du 24 novembre. Il insiste aussi sur la coopération «*jusqu'au bout*» avec les gardes-côtes britanniques. «Il est clair que, dans un tel contexte, nous n'aurons jamais assez de moyens. Mais nous ne pouvons pas non plus les multiplier. Il nous faut donc optimiser notre organisation». (Source : Presse de la Manche)

LE JAPON TESTE LA NAVIGATION AUTONOME À L'AIDE D'UN GRAND FERRY

Le constructeur naval japonais Mitsubishi Heavy Industries (MHI) a annoncé l'achèvement de ce qu'il prétend être la première démonstration au monde de navigation entièrement autonome impliquant un grand car-ferry.
L'expérience s'est déroulée à la mi-janvier au large de Shinmoji, dans la ville de Kitakyushu, au Japon, dans le cadre de MEGURI 2040, un projet de promotion du développement de navires entièrement autonomes soutenu par la Nippon Foundation.
Selon MHI, l'essai a permis de démontrer le fonctionnement du premier système de navigation entièrement autonome au monde à bord d'un ferry de 222 m, avec un accostage et un appareillage autonomes, des mouvements de rotation et de marche arrière, et une navigation à grande vitesse pouvant atteindre 26 nœuds. Parmi les autres nouvelles technologies utilisées pour le fonctionnement entièrement autonome, citons des capteurs permettant de détecter d'autres navires à l'aide de caméras infrarouges, un système de surveillance à distance des moteurs et un système de cybersécurité sophistiqué.

Le ferry SOLEIL lors du test. (Photo : The Nippon Foundation)

La Compagnie a déclaré que les progrès réalisés en matière de navigation entièrement autonome, destinés à résoudre des problèmes tels que la pénurie d'équipages et la prévention des accidents, sont considérés comme une étape importante vers une navigation côtière plus sûre et plus efficace.
La Nippon Foundation a lancé le projet de navigation entièrement autonome MEGURI 2040 en février 2020. Des essais de démonstration visant à vérifier les concepts du système de navigation autonome sont prévus de début janvier jusqu'en mars 2022.
Après ces essais, «Il reste cependant de nombreuses questions à résoudre, et je pense que les résultats d'aujourd'hui serviront de guide vers la création de règles internationales pour les navires entièrement autonomes», a déclaré le directeur exécutif de la Nippon Foundation. (Source : gCaptain)

PREMIER SOUTAGE DE GNL RÉUSSI POUR LE PORT DE MARSEILLE-FOS

Le tout premier avitaillement d'un navire en gaz naturel liquéfié dans le port de Marseille-Fos a été mené à bien le 21 janvier 2022. Il a été effectué par le **Gas Vitality**, souteur de GNL exploité par TotalEnergies, au profit du porte-conteneurs **CMA CGM Bali**. Plus de 6 000 m^3 de GNL ont été transvasés en 5 heures dans la cuve en inox

du porte-conteneurs, qui peut en contenir jusqu'à 12 000 m^3 à - 161°C. L'opération a duré en tout 16h00 compte tenu des contraintes opérationnelles et des procédures. D'autres photos sur : https://www.meretmarine.com/fr/vie-portuaire/marseille-fos-premier-soutage-gnl-reussi. (Source : Mer et Marine)

Soutage GNL du CMA CGM Bali par le Gas Vitality, Fos le 21 janvier 2022. (Photo : Mer et Marine)

LA FRANCE À LA POINTE DANS LA SURVEILLANCE DES OCÉANS AVEC LE RÉSEAU DES FLOTTEURS ARGO

La France investira 21 millions d'euros sur 8 ans pour acquérir 80 flotteurs Argo chaque année, a annoncé l'Ifremer le 20 janvier. Ainsi, la France contribuera à hauteur de 10 % au développement de 800 flotteurs à l'échelle internationale, pour mieux comprendre l'océan.

Flotteur Argo. (Photo : DR)

Il s'agit de nouveaux modèles, dont certains seront capables de plonger jusqu'à 6 000 m de profondeur, contre 2 000 aujourd'hui, et de recueillir plus de données dans la colonne d'eau grâce à de nouveaux capteurs. L'objectif est de mieux observer, comprendre et prévoir le rôle des océans sur le climat, notamment en analysant comment il se réchauffe, notamment en profondeur. Ces nouveaux flotteurs vont aider à comprendre comment l'excès de chaleur absorbé par l'océan se répartit dans les couches profondes au-delà de 2 000 voire 4 000 m de profondeur et il sera ainsi possible d'évaluer l'impact de la dilatation de l'océan profond sur l'élévation du niveau de la mer. (Source : Le Marin). Pour en savoir plus sur le réseau Argo : https://lemarin.ouest-france.fr/sites/default/files/2022/01/25/le_reseau_argo_observeloceandepuisquinze_ans.pdf

Jusqu'à maintenant, les flotteurs Argo, ces tubes d'environ 20 cm de diamètre et 1,50 m de haut surmontés d'une antenne, étaient programmés pour plonger à 1 000 m de profondeur, puis 2 000 m, et remonter à la surface en mesurant différents paramètres, comme la salinité et la température, transmis ensuite par satellite à la communauté scientifique. Actuellement, ils sont 4 000 à dériver au gré des courants, de l'Arctique à l'Antarctique, mais ils seront 700 ou 800 de plus d'ici à 2030.

En projet également, «*des capteurs capables de mieux mesurer la quantité de zooplancton et de petits poissons présents dans la Twilight zone, ou zone crépusculaire entre 100 m et 1 000 m de profondeur*», détaille Fabrizio D'Ortenzio, directeur de recherche CNRS au laboratoire d'océanographie de Villefranche. «*Encore méconnue, cette zone joue pourtant un rôle fondamental aussi bien dans la chaîne alimentaire marine que comme pompe à carbone de l'océan, enjeu crucial pour la régulation du climat*». (Sources : Le Marin, St-Brieuc Ma ville/Ouest-France)

LE GUICHET MARITIME UNIQUE

Le guichet maritime unique européen doit voir le jour en 2025. Avant cette échéance, les services de la commission européenne, les États membres, les guichets uniques nationaux et les opérateurs portuaires travaillent à créer une architecture qui puisse s'interfacer avec tous les systèmes.

Un guichet pour harmoniser et faciliter les opérations : Le règlement européen repose sur trois principes : l'échange harmonisé des données, la création d'un module mis en place par la Commission européenne et mis à disposition des guichets uniques nationaux et, le partage des données entre les acteurs portuaires de l'UE. Actuellement, la Commission et les États membres avec les opérateurs travaillent au développement du module.

Du côté des États membres, les choses avancent et notamment en France. «*Nous disposons déjà d'un réseau de guichet pour les formalités d'entrée et de sortie des navires. Notre réseau portuaire comprend une soixantaine de ports de taille différente. Le système d'information portuaire doit donc s'adapter aux besoins de chaque port*», a rappelé Julien Fernandez, Chef du bureau de la stratégie et du développement portuaire du ministère de la transition écologique et solidaire. La transition numérique est inscrite dans la stratégie nationale portuaire.

Les ports qui disposent déjà d'un PCS (Port Community System) vont voir les doubles saisies évitées. Aujourd'hui, lors de l'arrivée d'un navire, tous les acteurs, depuis le capitaine du navire au commissionnaire en passant par l'armateur doivent entrer des données. Les mêmes données sont parfois entrées dans le PCS et dans le système du port. Dans le cadre du règlement, il est prévu que ces données seront entrées une seule fois dans le PCS du port qui sera interfacé avec les services du port pour lui transmettre ce dont il a besoin.

«*Cela signifie que les PCS peuvent jouer un rôle d'accélérateur de la fluidité du passage portuaires*», souligne le responsable de Haropa Port.

La France joue un rôle de pilote. «*Nous ne partons pas d'une feuille blanche. Nous disposons de sept Port Operating System. Ces systèmes évoluent régulièrement. Nous pouvons nous appuyer dessus pour évoluer vers le Guichet maritime unique*», a rappelé Julien Fernandez. La prochaine étape sera la livraison du module de liaison entre les POS européens. Ensuite une phase d'expérimentation sera nécessaire. Enfin, le développement de l'interface harmonisée sera mis en place par les opérateurs nationaux pour entreprendre les premières démonstrations. (Source : Ports et Corridors)

LE ROI A OUVERT LA PLUS GRANDE ÉCLUSE MARITIME DU MONDE À IJMUIDEN

Le 26 janvier 2022, le roi Willem-Alexander des Pays-Bas a inauguré l'écluse maritime d'IJmuiden, troisième plus grand port du Pays. Cette écluse est la plus importante du monde, permettant notamment de réguler l'accès au port d'Amsterdam. La construction de l'écluse a débuté en 2016. Depuis la fermeture du Zuiderzee, l'écluse est la principale voie d'accès vers le port d'Amsterdam.

Le roi à l'inauguration (à droite)

et visitant le poste de commande. (Photos : Mischa Schoemaker/Abacapress.com)

La nouvelle écluse maritime, plus grande que la précédente, remplace celle construite en 1929. Elle mesure 500 mètres de long, 70 mètres de large et 18 mètres de profondeur. La construction s'est achevée en août 2021. Une période d'essai a suivi et pris fin récemment.
(Sources : Histoiresroyales.fr)

La nouvelle écluse avec à sa droite, ouverte, l'ancienne et au fond en haut, l'entrée du port. (Photo : Ministère de l'Infrastructure et de la Gestion des eaux)

BATHYBOT, UN ROBOT INSTALLÉ À 2400 M AU FOND DE LA MER MÉDITERRANÉE

À partir du 31 janvier, un navire (Le Pourquoi Pas ?) et un sous-marin (le Nautile) de l'Ifremer vont déployer une expérience d'étude des fonds marins qui observera notamment le phénomène de bioluminescence à une très grande profondeur.
«*On connaît moins bien l'océan profond que la Lune*», rappelle Christian Tamburini, chercheur au CNRS à l'Institut méditerranéen d'océanologie. Observer le monde obscur et inconnu des profondeurs des mers, tel est l'objectif du rover BathyBot, un robot à chenilles d'environ un mètre de côté, élaboré par une société de conseil allemande, ISeaMC, mais amélioré par le CNRS et testé par l'Ifremer dans son bassin d'essai à La Seyne-sur-Mer, dans le Var. La mission scientifique doit durer au moins deux ans, à 2400 mètres sous la mer et à 40 kilomètres au large de Toulon.
Avec BathyBot, de formidables moissons de données sont espérées, notamment pour étudier la bioluminescence d'organismes profonds qui rayonnent «lorsqu'il y a un forçage atmosphérique, provoqué par un fort coup de Mistral. Pour en savoir plus :
https://www.20minutes.fr/planete/3217859-20220124-mediterranee-bathybot-petit-rover-part-2400-sous-mer-quete-bioluminescence
et la vidéo : https://youtu.be/aSlQvUZviIY.
(Sources : Le Figaro, 20 Minutes)

BathyBot à la surface de l'eau. (Photo : Le Parisien)

UN CIMENTIER COULE DEUX REMORQUEURS DANS UN PORT DE TASMANIE.

Le Bureau australien de la sécurité des transports a ouvert une enquête sur une collision entre un cimentier et deux remorqueurs à quai dans le port de Devonport, en Tasmanie, le 28 janvier 2022 en fin de matinée. La collision a impliqué le cimentier Goliath, battant pavillon australien, et les remorqueurs York Cove et Campbell Cove de TasPorts, peu après l'arrivée du Goliath dans le port en provenance de Melbourne.

Les deux remorqueurs ont subi des dommages importants et ont partiellement coulé. L'opérateur portuaire public de Tasmanie, TasPorts, a indiqué que les deux navires étaient partiellement submergés le long du quai du poste d'amarrage 3 Ouest et reposaient partiellement sur le fond marin. Les deux navires restent attachés au quai. Aucun blessé n'a été signalé et aucun membre d'équipage ne se trouvait à bord des remorqueurs au moment de l'incident. Vidéo du crash : www.facebook.com/100004105845677/videos/441093111047444/. (Source : gCaptain)

Le York Cove, éventré, n'a pas encore coulé complètement et cache le Campbell Cove.

L'étrave peu endommagée du Goliath.

Les deux remorqueurs ont finalement coulé et reposent sur le fond. (Photos : Facebook)

À la fin, il ne reste pas grand-chose hors de l'eau. (Photo : Brodie Weeding)

CMA CGM ANNONCE QU'IL VA ACQUÉRIR LE LIVREUR COLIS PRIVÉ

CMA CGM va acquérir la majorité du capital de Colis Privé, spécialiste de la livraison de colis aux particuliers, a annoncé le 31 janvier le géant français du transport maritime et de la logistique, qui veut ainsi se renforcer dans l'activité du «dernier kilomètre». La diversification continue après l'aviation et le chemin de fer.

«*Cette opération, dont la réalisation est soumise à l'approbation des autorités de la concurrence et les termes définitifs à la consultation des différentes instances représentatives du personnel concernées, permettra à CEVA Logistics, filiale logistique de CMA CGM, de renforcer son offre de service e-commerce et plus particulièrement sur la livraison du dernier kilomètre*», a souligné CMA CGM dans son communiqué.

Également présent en Belgique, au Luxembourg et au Maroc, Colis Privé, qui a livré en 2021 «*plus de 70 millions de colis partout en France grâce à un réseau de près de 110 agences régionales*» selon CMA CGM, a annoncé le lancement prochain de ses activités aux Pays-Bas. (Sources : AFP, Le Figaro)

MOL INSTALLE UN LOGICIEL D'ALERTE ANTI-ÉCHOUAGE DANS TOUTE SA FLOTTE

MOL équipera ses navires d'un système pour prévenir les échouements (pas confiance en l'ECDIS ?).

Le géant japonais du transport maritime Mitsui O.S.K. Lines (MOL) prévoit d'améliorer la sécurité de sa flotte grâce à un système de surveillance des risques de navigation capable de prédire le danger d'échouement et d'alerter les équipes à terre.

Un jour après avoir conclu avec succès le premier essai en mer au monde d'une opération de navire sans équipage de port à port, la société a annoncé que sa flotte de plus de 700 navires a adopté le système logiciel de surveillance des risques d'échouage des navires qui contribuera à renforcer les mesures de sécurité. La solution basée sur le cloud a la capacité de prédire intelligemment le risque d'échouage à l'avance et d'alerter les équipes à terre, leur donnant ainsi une meilleure connaissance de la situation en cas de risques éventuels. Le système surveillera également les facteurs de risque tels que la formation de gros temps sur la route donnée d'un navire. Il sera également en mesure de surveiller les risques lorsqu'un navire est ancré et amarré.

La solution a été développée en collaboration avec NAPA, un important fournisseur de logiciels, de services et d'analyses de données maritimes, et la société de classification ClassNK.

"*Nous pensons que la gestion sûre des risques de navi-*

gation est une nécessité absolue pour les industries maritimes, et c'est ce que fait ce système, à la fois en analysant les risques d'échouage et en les alertant. Nous pensons qu'il contribuera à prévenir les échouements accidentels lors des voyages en mer», a déclaré Satoshi Fujii, directeur général de la division Smart Shipping de MOL. Le système ne nécessite aucune installation de matériel à bord ni aucune intervention de l'équipage. En combinant plusieurs sources de données existantes, telles que les données de position, les données du navire, la profondeur de la mer et les cartes de navigation, il crée un moyen simple et facile à mettre en œuvre pour réduire le risque d'échouement. (Source : The Maritime Executive)

À quand un logiciel pour surveiller le management et éviter les mauvaises décisions à terre ?

INCENDIE SUR UN VRAQUIER DANOIS À SOUTHAMPTON

Des déchets métalliques déjà chargés dans le vraquier **Nord Baltic** ont pris feu dans l'une des cales dans la soirée du 28 janvier, à Southampton, au Royaume-Uni. Le feu a été rapidement maîtrisé par l'équipage avec l'aide des camions de pompiers des casernes locales. Les cales du navire et la ferraille ont été surveillées toute la journée du lendemain pour s'assurer que le feu soit complètement éteint. Le Nord Baltic, construit en 2018, long de 200 m et large de 32 m, de 62 600 t de port en lourd, navigant sous pavillon danois, était amarré à Southampton depuis le 24 janvier pour charger une cargaison de ferraille et déchets métalliques. Il n'y a pas eu de blessé. (Source : FleetMon)

Le Nord Baltic à Southampton avec des pompiers et des manches à incendie sur le quai. (Photo : FleetMon)

CARGO COSCO EN PANNE DE PROPULSION DANS L'ATLANTIQUE SUD POUR SON VOYAGE INAUGURAL

Le 30 janvier, le tout nouveau transporteur de pâte à papier polyvalent, **COSCO Shipping Grace** était en route pour son voyage inaugural, transportant une cargaison de conteneurs vides de Ningbo en Chine, à Santos au Brésil. Il avait déjà contourné le Cap et se trouvait bien au large, par le travers de Kleinsee, province du Cap-Nord, lorsque son AIS a indiqué : "Non maître de sa manœuvre". Le lendemain, son AIS semblait éteint et les rumeurs commençaient à circuler. Le bruit courait qu'il avait eu une panne de moteur importante et qu'il a du mal à repartir. Cela s'est confirmé lorsque le remorqueur SA Amandla a appareillé d'Afrique du Sud et a commencé à se diriger vers la victime présumée.

Le 4 février, l'AIS indiquait que le Cosco Shipping Grace était en remorque du SA Amandla et que tous deux faisaient route vers Le Cap à une vitesse de remorquage constante de 5,6 nœuds. Peu après 08h00 le 6 février, les deux navires sont arrivés au large du Cap, et avec une remorque raccourcie, les deux navires sont entrés dans le port du Cap, se dirigeant directement vers le quai de réparation dans le Duncan Dock, guidés tout au long du trajet par 2 remorqueurs portuaires.

Le remorqueur de sauvetage sud-africain SA Amandla avec en remorque le tout nouveau transporteur de pâte à papier COSCO Shipping Grace, arrive au Cap. (Photo : Dockrat)

Le navire remorqué fait maintenant face directement à Montagne de la Table alors qu'il entre dans le Duncan Dock. (Photo : Dockrat)

Le navire est enfin sur le point d'accoster au quai où les techniciens entreprendront les réparations nécessaires au navire flambant neuf. (Photo : Dockrat)

Construit en 2021, le Cosco Shipping Grace a été livré à ses propriétaires le 20 décembre, soit un peu plus de six semaines plus tôt. Il a été construit au chantier naval COSCO Shipping Heavy Industry de Dalian, en Chine. Il

mesure 201,8 m de long, 32,26 m de large et a un port en lourd de 61 614 tonnes. Étant donné qu'il est si récent, les données techniques sur ses machines ne sont pas encore disponibles, mais on pense qu'il est équipé du moteur principal MAN-B&W 6G50ME-C10.5 6 cylindres 2 temps le plus récent, et qui est la cause probable de sa situation actuelle. Sa vitesse normale de service est de 13,5 nœuds. Il possède 6 cales desservies par quatre grues de 75 tonnes. Fait inhabituel pour un vraquier polyvalent de la taille d'un Ultramax, ses grues peuvent être utilisées en tandem pour manipuler des charges lourdes de 150 tonnes. Ses ponts sont renforcés pour les cargaisons lourdes, et ce qui est encore plus inhabituel, c'est que ses panneaux d'écoutille pour les cales 1 et 6 seulement sont du type pliant normal. En revanche, les panneaux d'écoutille des cales 2 à 5 sont des panneaux d'une seule pièce à chargement par l'arrière.
Ces panneaux de cales ont une double fonction : ils permettent de transporter sur le pont des marchandises de grande taille et assurent une meilleure étanchéité lorsque le navire transporte des cargaisons de pâte à papier. Les cales sont équipées de systèmes de déshumidification pour préserver la qualité de la cargaison de pâte à papier.
Il est conçu pour être, avant tout, un vraquier de pâte à papier. Toutefois, la polyvalence du Cosco Shipping Grace est telle que, tout en ayant une capacité de transport de 72 500 m^3, il a également une capacité de transport de conteneurs de 2 000 EVP, en plus de sa capacité de levage lourd, et il est également classé comme transporteur de céréales en vrac et de marchandises diverses.

Image du Cosco Shipping Grace. (COSCO Shipping Development Co., Ltd.)

Propriété de Cosco Shipping Development, de Shanghai, le Cosco Shipping Grace est exploité par Cosco Shipping Specialised Transportation, de Guangdong, et géré par Tianjin Cosbulk Ship Management, de Tianjin. COSCO étant l'acronyme de China Ocean Shipping Company, dont le siège est à Shanghai.
La défaillance du nouveau moteur amélioré sur le Cosco Shipping Grace est considérée comme si grave que, selon certaines informations, les ingénieurs de MAN-B&W se sont rapidement mis en route pour Le Cap, afin d'essayer de déterminer quel incident catastrophique est survenu sur ce moteur tout neuf, lors d'un voyage inaugural, six semaines seulement après l'acceptation du navire par ses nouveaux propriétaires.
Une remarque intéressante par ailleurs : L'endroit où le bateau-pilote doit s'accoster, pour le transfert du pilote, est marqué d'une bande rouge et blanche comme souvent. Ce qu'il faut noter dans l'emplacement de cette aide au transfert du pilote, c'est qu'elle est placée si bas sur la coque, bien en dessous des marques de franc-bord, qu'elle se trouve sous la ligne de flottaison lorsque le navire est entièrement chargé, et donc invisible.

La marque rouge et blanc est peinte si bas sur la coque qu'elle se trouvera sous la ligne de flottaison lorsque le navire sera entièrement chargé.
(Photo : Dockrat)

Le chantier naval était très fier de la conception futuriste de cette classe de navire évidemment très avancée sur le plan technologique, avec des innovations extrêmement complexes utilisées pour faire fonctionner le navire et surveiller les systèmes d'exploitation. Reste à savoir ce qui a "cloché" pour le moteur.
(Sources : africaports.co.za, FleetMon)
Après réparations, le navire a pu rejoindre Santos d'où il a appareillé le 27 mars 2022 pour l'Asie. Il se trouvait le 11 avril le long de la côte sud d'Afrique du Sud.

LES EFFETS DE LA TEMPÊTE CORRIE SUR LE TERMINAL ECT DELTA DE ROTTERDAM

La tempête Corrie s'est déplacée sur les Pays-Bas et le port de Rotterdam en particulier, le 31 janvier 2022.
Une tempête dans le port signifie que les grues des terminaux à conteneurs sont levées, car le déchargement et le chargement des boites avec ces vitesses de vent sont trop dangereux. Mais cela produit des images spéciales. Comme ici sur le MSC Jeongmin au terminal ECT Delta.

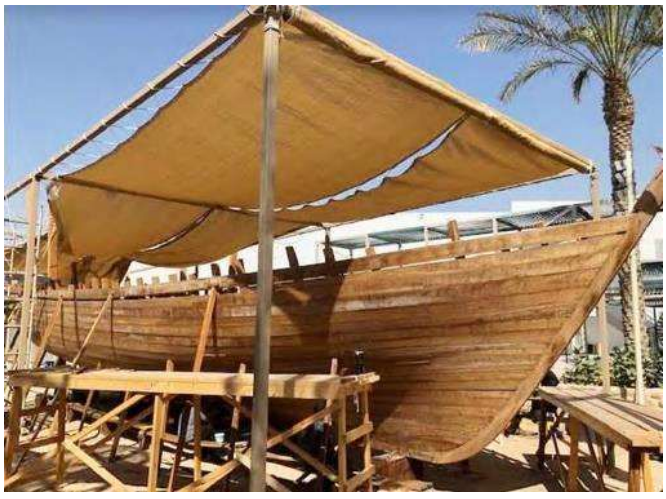
HAROPA RETROUVE LA CROISSANCE EN 2021

Au lendemain de leur fusion le 1er juin dernier au sein d'un établissement unique, les trois ports du Havre, de Rouen et de Paris de l'axe Seine bouclent l'année 2021 avec des trafics en forte progression : + 12 % à 83,6 millions de tonnes pour le trafic maritime total, + 6 % à 38,9 millions de tonnes pour les vracs liquides et 28 % pour le conteneur, à 3,07 millions d'EVP : pour la première fois de son histoire, Haropa Port a dépassé le cap symbolique des 3 millions d'EVP, atteint en 2018. Seuls, les vracs solides ont baissé de 4 % à 13,8 millions de tonnes.
Du côté des conteneurs, le trafic inland - pleins et vides - affiche une hausse de 15 % et l'activité transbordement a bondi de 79 % à 843.000 EVP. Le Havre a aussi profité de la congestion portuaire du range Nord Europe, en

accueillant 90 escales supplémentaires non programmées de porte-conteneurs, en raison de la saturation d'Anvers et Rotterdam.
Autre progression, le vrac liquide. La hausse du trafic de pétrole brut, qui augmente de 16 %, à 15,4 millions de tonnes, tout en restant en-deçà des niveaux de 2018 s'explique par la hausse des imports (23 %) liée au redémarrage de la raffinerie Total de Gonfreville l'Orcher, à la suite de l'incendie de fin 2019, et malgré l'arrêt en mars 2021 de l'activité de raffinage à Grandpuits.
En 2021, le trafic fluvial en Île-de-France a lui aussi crû, de 4 %, à 22,5 millions de tonnes. Il est tiré par le conteneur qui progresse de 8 % à 152.500 EVP et les matériaux et gravats du BTP, de 8 % à 12,6 millions de tonnes, mais pénalisé par la baisse de 14 % des céréales. Les mauvais résultats viennent des vracs solides, et notamment du trafic des céréales qui a fléchi de 13 % à 7,6 millions de tonnes, après une année 2020 marquée par une campagne céréalière historique. En revanche, les importations d'agrégats progressent de 25,5 % à 2,5 millions de tonnes grâce aux chantiers du Grand Paris, des Jeux olympiques 2024 et du projet Eole. Le roulier se rapproche du niveau de 2019 à près de 300.000 véhicules traités au Havre. Enfin, les croisières, avec seulement 49 escales et 45.500 passagers et les ferries sont demeurés impactés par la crise sanitaire.
Les dirigeants d'Haropa affichent donc l'optimisme.
En 2022, 550 millions d'euros d'investissements privés sont attendus et 256 millions d'euros d'investissements publics". En perspective, l'aménagement de foncier et de parcs logistiques ou le développement du terminal multivrac au Havre et du terminal de Radicatel à Rouen.
(Source : L'Antenne)

CONSTRUCTION D'UN BATEAU TRADITIONNEL, LE DHOW, À L'EXPO2020 DE DUBAÏ

L'Expo 2020 est une exposition universelle qui s'est tenue à Dubaï, aux Émirats arabes unis du 1er octobre 2021 au 31 mars 2022.
Les dhows sont des voiliers utilisés traditionnellement sur l'île de Zanzibar depuis des siècles. Les populations locales ont toujours utilisé ces petits boutres en bois originaires de la Mer Rouge.
Le boutre ou dhow / daou (arabe : داو) est un type de voilier arabe traditionnel en bois, à un ou plusieurs mâts grées avec des voiles triangulaires ou trapézoïdale, originaire de la mer Rouge.



Construction d'un bateau traditionnel, le Dhow, vu à l'Expo2020 à Dubaï. (Photo : Maarten Versluijs)

Chantier naval (fabrication et réparation de boutres) à Sur (Oman).

ACCIDENTS EN CHAÎNE EN MER DU NORD AU MILIEU DE LA TEMPÊTE CORRIE

Le vraquier **Julietta D** sur ballast est entré en collision avec le chimiquier **Pechora Star** au mouillage extérieur d'IJmuiden, en mer du Nord, tôt dans la matinée du 31 janvier. Dans un premier temps, la situation du Julietta D avant la collision qui semblait être à l'ancre n'était pas clarifiée.
La coque du vraquier a été percée dans la salle des machines avec une entrée massive d'eau, et selon les médias néerlandais, citant des officiels, tout l'équipage du Julietta D a été évacué par hélicoptère, dans des conditions très difficiles de tempête de grande ampleur avec des vents de plus de 75 nœuds. Il a donc été abandonné, à la dérive. A 17h00 UTC, il était toujours à la dérive à quelques milles de la côte, avec l'AIS en service ce qui permettait de suivre ses mouvements. Il n'est pas apparu de signe de naufrage imminent.

1ère image du Julietta D, avec un navire de sauvetage et un remorqueur. (Photo : Garde côtière)

Perforation de la coque dans le compartiment machines. (Photo : Garde côtière)

Le Julietta D, alors qu'il était toujours en dérive et roulait fortement, a heurté la plateforme de transformateurs du

parc éolien voisin de Hollandse Kust Zuid, et sa coque a probablement été perforée une fois de plus. La plateforme du parc éolien n'a heureusement pas été détruite. Le sauvetage est entravé par les conditions météorologiques extrêmes, rendant impossible le remorquage du navire sans équipage.

Première photo des dégâts sur la structure percutée. (Photo : Vattenfall)

Finalement, vers 19h00, il a pu être pris en remorque par le belge OSV Sovereign avec l'assistance du remorqueur néerlandais Multratug 1. Vers 20h00, la remorque du Multratug 1 s'est rompue. Vers 21h15, la situation est stabilisée et le convoi attend la lumière du jour et un temps plus maniable pour faire route. Le 1er février à l'aube, le convoi se dirige vers le sud et la météo s'adoucit. Il pourra enfin faire route vers Rotterdam.

Le remorquage avec l'OSV Sovereign devant et le Multratug 1 derrière pour maintenir le navire dans l'axe.
(Photos : Coastguard of the Netherlands/FlyingFocus)

Finalement, dans un étrange revirement de situation, les autorités néerlandaises ont arrêté le capitaine et le second du Julietta D. Le navire a été secouru par une équipe de sauvetage de de Boskalis et ramené au port, mais l'enquête remet en question les actions du capitaine qui a quitté le navire.

Arrivée du navire à l'abri. La coque semble manquer d'entretien et la brèche est bien visible à l'arrière.

Le vraquier battant pavillon maltais avait signalé que sa chaîne d'ancre s'était rompue et que le navire avait heurté un chimiquier ancré, créant un petit trou dans la coque. On a dit à la garde côtière que le navire dérivait de façon incontrôlée dans la tempête où les vents soufflaient en rafales jusqu'à 75 nœuds et où la mer atteignait 5 à 6 m. En conséquence, 2 hélicoptères néerlandais ainsi que des bateaux de sauvetage de la Société royale néerlandaise de sauvetage (KNRM) ont été dépêchés sur place pendant la tempête. Ils ont également demandé l'aide des garde-côtes belges, qui ont pu localiser le vraquier entre 15 et 20 milles de la côte. Un pont aérien a été mis en place pour évacuer les 18 membres d'équipage, dont le capitaine et le second. Les médias néerlandais rapportent que les autorités affirment que le capitaine et le second auraient dû rester à bord du navire aussi longtemps que possible et ne l'auraient quitté qu'en cas de danger imminent. Ils font l'objet d'une enquête pour avoir abandonné prématurément le navire qui aurait alors pu s'échouer sur la côte néerlandaise. L'enquête portera également sur les dommages causés par le vraquier lorsqu'il a heurté les fondations du transformateur dans le parc éolien en cours de construction, heureusement vide de personnel.

Le Pechora Star vu en février 2016. (Photo : FleetMon)

Le chimiquier Pechora Star qui avait été heurté par le Ju-

lietta D est resté à l'ancre et s'est finalement amarré dans le port d'Amsterdam le 1er février matin par ses propres moyens.
Le chimiquier d'un port en lourd de 13 021 t, construit en 2011, long de 128,62 m et large de 21 m, est sous pavillon maltais et a pour manager CST Schifffahrts GmbH & Co KG.
Le vraquier Julietta D, d'un port en lourd de 37 200 t, construit en 2013, long de 190 m et large de 28 m, sous pavillon de Malte aussi, a pour manager : Alliance Maritime, Netherlands. Il semble avoir quitté Rotterdam le 22 mars dernier. (Sources : FleetMon, gCaptain, The Maritime Executive)

DES TRAVAUX POUR CONFIRMER L'AMBITION DE HUB DE PORT RÉUNION

Après une année 2021 dans laquelle le port de l'île de la Réunion a franchi des records, il s'engage dans un programme de travaux pour asseoir sa position de hub dans le Sud-ouest de l'océan Indien. Des espaces seront réservés pour développer le roulier, accroître les flux des conteneurs, créer une zone pour les reefers et travailler sur la zone arrière. Le cap des 6 Millions de tonnes a été franchi. Le trafic des conteneurs affiche un record avec plus de 392 000 EVP au cours de 2021. Les installations sont proches de la saturation.

Vue de la darse Ouest du port de la Possession avec le terminal à conteneurs et le parc à voitures.

Des travaux engagés pour recevoir deux portiques overpanamax, Les premiers travaux engagés récemment ont abouti à la livraison d'une zone de deux hectares pour le roulier. Une grue mobile Liebherr de type LHM 550 réceptionnée en septembre est opérationnelle depuis le début du mois de janvier. Le futur terminal pour les conteneurs frigorifiques disposera de 500 prises.
Le port et les pilotes étudient les conditions nautiques pour accueillir des navires de type neopanamax (navires de 366 m de long et de 50 m de large) à un coût raisonnable. (Source : Ports et Corridors)

UN "NAVIRE DE RECHERCHE" RUSSE S'ÉCHOUE EN ANTARCTIQUE

Le navire de recherche russe **Professor Logachev** s'est échoué dans la baie de Lasserre, sur l'île King George, dans les îles Shetland du Sud, en Antarctique, le 2 février, devant la station antarctique polonaise Henryk Arctowski. Le navire a été renfloué avec l'aide du brise-glace et navire de recherche de la marine argentine Ara Bahia Agradable, et s'est dirigé vers Ushuaia en Argentine, par ses propres moyens. Il semble qu'il y ait eu une enquête sous-marine, mais l'étendue des dommages, s'il y en a, n'est pas encore connue. On ignore également si la visite à Ushuaia était prévue ou s'il s'agit d'une urgence résultant de l'échouement. Il y avait 29 personnes à bord du Professeur Logachev, dont 12 "scientifiques". (Source : FleetMon)

Intervention du Ara Bahia Agradable pour tirer le Professeur Logachev de sa mauvaise situation.

Le Professeur Logachev, construit en 1970, long de 104,5 m et large de 16. (Photo : Rosgeo)

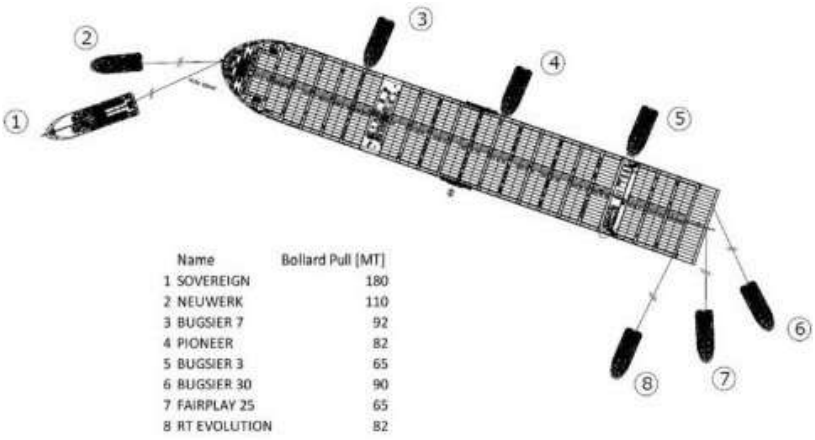
UN PORTE-CONTENEURS GÉANT S'ÉCHOUE AU LARGE D'UNE ÎLE ALLEMANDE

L'un des plus grands porte-conteneurs du monde, le **Mumbai Maersk**, s'est échoué au large de l'île allemande de Wangerooge, en mer du Nord, à l'entrée du chenal menant à Bremerhaven sur la rivière Weser.
Aucun blessé n'a été signalé parmi les 30 personnes à bord, aucune fuite de carburant n'a été observée et l'entrée du port n'est pas obstruée, ont précisé dans un communiqué le commandement central allemand pour les urgences maritimes (Havariekommando) et Maersk.
Une première tentative de remorquage du navire en eaux plus profondes, effectuée le 3 février matin par deux navires polyvalents et cinq remorqueurs, a échoué.

Le Mumbai Maersk échoué. (Photo : Photo: Havariekommando)

Le navire battant pavillon danois, construit en 2018, de 399 m de long avec une capacité de 19 630 EVP, faisait route de Rotterdam, aux Pays-Bas, en provenance d'Asie, vers la ville portuaire de Bremerhaven, dans le Nord-ouest de l'Allemagne. Le Mumbai Maersk transportait semble-t-il 7 380 conteneurs au moment de l'incident. Finalement dans la nuit du 3 au 4, une armée de remorqueurs menée par le Sovereign et le Neuwark a libéré le

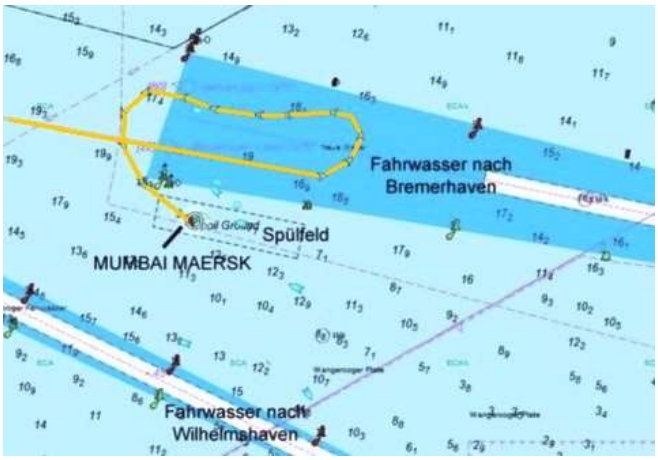
Maersk Mumbai à marée haute. Six autres remorqueurs ont participé à l'effort de renflouage. Le Mumbai Maersk a ensuite fait route sur Bremerhaven.
La configuration des remorqueurs pendant l'opération de renflouage était la suivante :



	Name	Bollard Pull [MT]
1	SOVEREIGN	180
2	NEUWERK	110
3	BUGSIER 7	92
4	PIONEER	82
5	BUGSIER 3	65
6	BUGSIER 30	90
7	FAIRPLAY 25	65
8	RT EVOLUTION	82

(Source : Havariekommando)

Une inspection plus approfondie de la trajectoire du Mumbai Maersk, qui a circulé sur les médias sociaux, montre une manœuvre intéressante au moment où le na vire entrait dans le chenal de navigation menant au port. Les raisons ne sont pas connues mais cela pourrait expliquer l'échouement. (Sources : gCaptain, MarineLink)



Trajectoire enregistrée sur ECDIS.

Trace laissée sur MarineTraffic.com

Pourquoi le Mumbai Maersk s'est-il échoué ? Fin février, on en sait un peu plus.
Dans le cadre de l'enquête sur l'échouement, les appareils d'enregistrement numérique, les enregistreurs de données de voyage, les cartes marines électroniques et les enregistrements radar des centres de contrôle du trafic des voies navigables et des autorités maritimes ont été sécurisés et évalués.

«*Les évaluations complexes de ces appareils d'enregistrement par les enquêteurs du WSP de Wilhelmshaven ont montré jusqu'à présent que le porte-conteneurs s'est retrouvé coincé à l'extérieur du chenal de la "Neue Weser" au niveau de la bouée 3a, sur un site de déversement de matériaux de dragage, en raison d'une erreur de navigation*», a déclaré la police des voies navigables allemande (WSP).
«*À ce moment-là, le Mumbai Maersk était piloté par un pilote maritime et naviguait sous les conseils du radar terrestre. En raison de problèmes d'accostage à Bremerhaven, le Mumbai Maersk, qui entrait déjà dans le chenal de la "Neue Weser", a dû faire demi-tour dans le chenal et repartir vers la mer pour attendre une nouvelle heure d'entrée*». «*Peu de temps après cette manœuvre de demi-tour, le commandant du navire a finalement reçu l'ordre de faire route vers le port. À cette fin, le Mumbai Maersk a viré de nouveau pour se diriger vers Bremerhaven. Pendant la manœuvre de rotation, le navire s'est retrouvé déporté hors du chenal* (...) *et s'est échoué sur le point d'immersion situé entre les bouées 3a et 3b*» (Ces manœuvres sont bien visibles sur les deux traces relevées ci-dessus).
Les données n'ont jusqu'à présent pas indiqué de problèmes techniques à bord du porte-conteneurs.
Après consultation de l'autorité compétente, une procédure administrative d'infraction a été engagée contre le commandant responsable du porte-conteneurs et les pilotes impliqués. (Source : Offshore Energy)

ACCORD ENTRE LA RÉGION SUD/PACA ET L'ÉTAT POUR INSTALLER DES MOUILLAGES ÉCOLOGIQUES POUR LES GRANDS YACHTS

Face à l'interdiction des mouillages des grands yachts dans certaines zones de Méditerranée française, jusqu'à 12 nouveaux mouillages écologiques seront installés d'ici l'été pour conserver cette manne financière, ont annoncé ce 26 janvier la région et la ministre de la Mer. Ces coffres flottants doivent leur permettre de s'amarrer sans détruire avec leur ancre les herbiers de posidonie, une plante protégée qui pousse extrêmement lentement. Ces équipements seront cofinancés par la région et l'État. 11 autres projets de ce type ont déjà été financés en PACA et en Corse.
Le secteur de la grande plaisance pèse dans la région un milliard d'euros, 15 000 emplois et affiche un taux de croissance de 15% par an depuis 2015, a rappelé Éric Levert, le directeur interrégional de la mer. Haut-lieu du yachting international, la Côte d'Azur et Monaco sont aujourd'hui concurrencés par l'Italie, la Grèce, la Turquie ou la Croatie.
Rappel : Depuis 2020, la France interdit le mouillage des yachts de plus de 24 m dans certaines zones de la Côte d'Azur et de la Corse, afin de protéger la posidonie, dont les prairies servent de nurseries aux poissons mais aussi de puits de carbone et de protection contre l'érosion. L'été dernier, près de 500 infractions ont été constatées, la plupart sur la Côte d'Azur, entre le cap Ferrat et le cap Dramont, selon la préfecture maritime. La peine maximale encourue pour ces mouillages illégaux est de 150 000

€ d'amende et un an d'emprisonnement. En Espagne, les îles Baléares ont également pris des interdictions de mouillage pour protéger la posidonie depuis 2018. (Source : Banquedesterritoires.fr)

ACCIDENT D'ÉCHÈLLE DE PILOTE À CALAIS

L'**Ultra Galaxy**, cargo de 125 m de long battant pavillon panaméen, a été immobilisé à Calais après une inspection du centre de sécurité des navires (CSN) de Dunkerque, le 24 janvier dans la matinée, suite à un incident qui aurait pu être dramatique pour le pilote.
Le navire, toujours à quai le lendemain a fait l'objet d'un contrôle du CSN, suite au signalement de la station de pilotage et de la capitainerie du port de Calais. Le 21 janvier, vers 13 h, un incident s'est en effet produit lors de l'embarquement du pilote à bord : le câble du treuil de coupée a rompu à tribord provoquant la chute de l'échelle à la mer. Heureusement le pilote n'était pas dessus. «*J'ai eu beaucoup de chance, témoigne Thierry Lelu, président de l'association des pilotes de Calais. Par un heureux hasard, comme le navire ne s'est pas présenté exactement comme il aurait dû, j'ai finalement fait changer l'échelle à bâbord. C'était un changement de dernière minute. Quand je suis monté à la passerelle, j'ai entendu un bruit sourd et une grosse vibration, le câble de hissage avait cédé*». (Source : Le Marin)

UN OFFICIER MEURT EN CHINE EN TENTANT DE LIRE LES TIRANTS D'EAU SUITE À UN REFUS D'ACCÈS AU QUAI

Les restrictions de mouvement imposées par la COVID-19 ont contribué à la mort d'un officier dans le port de Tianjin le 29 janvier, selon une association turque du secteur maritime.
Le vraquier **Mathilde Oldendorff** était amarré le long du Terminal Yuanhang Ore à Tianjin. Le Second capitaine turc voulait lire les marques de tirant d'eau à l'arrière. Il n'a pas été autorisé à descendre par la coupée et à lire les tirants d'eau depuis le quai - la méthode habituelle - car les restrictions strictes de la Chine en matière de quarantaine COVID-19 l'interdisaient.
Au lieu de cela, il a gréé une échelle de pilote à partir du pont et a grimpé dessus pour aller lire les marques. Il a glissé pendant l'opération et a fait une chute de 10 mètres sur le quai en béton. Malgré les soins médicaux, il n'a pas survécu.
La Fédération maritime Turque a déclaré que les restrictions imposées à Tianjin n'étaient que le dernier exemple en date d'une tendance à restreindre de plus en plus les mouvements des marins, depuis les mesures de sécurité prises après le 11 septembre 2001 jusqu'à la suspension quasi-totale des sorties à terre que connaissent de nombreux marins dans le monde d'aujourd'hui, marqué par la COVID. «*Les marins travaillant sur des navires qui restent au port pendant une courte période après de longs voyages ont été privés même du droit d'accéder aux services de santé, qui est l'un des droits humains*», a noté l'organisation.
«*Avec les restrictions de voyage, les membres d'équipage ont des difficultés à retourner auprès de leurs proches. Dans le même temps, comme on peut le voir dans ce dernier accident tragique, les marins sont exposés à des traitements inhumains*». (Source : The Maritime Executive)

EN 2021 MSC A ACHETÉ 132 NAVIRES D'OCCASION

En 2021 le nombre de porte-conteneurs vendus a rattrapé le maximum historique, avec 572 unités, pour une capacité totale de 1,9 million d'EVP, selon les données de la société d'analyse Alphaliner. La reine de ces opérations est l'entreprise MSC de la famille Aponte, premier opérateur du secteur, qui en 2021 a acheté 132 navires d'occasion pour une capacité totale de 453 000 EVP, ce qui équivaut donc à un cinquième des contrats pour le nombre d'unités et à près d'un quart pour la capacité.
Suit le français **CMA CGM**, troisième opérateur, avec 46 navires pour 150 000 EVP.
Globalement, les volumes de vente ont été supérieurs de 26 % au précédent record de 2017. Il faut toutefois noter qu'au second semestre, les opérations de vente ont progressivement ralenti, passant de 70 à 25 contrats par mois. Malgré le record, les prix des navires ont grimpé en flèche.
L'opération la plus chère de l'année est celle liée au navire **Simba** de 6 800 EVP, payé par la compagnie Om Maritime de Singapour 132 millions de dollars ; lors de sa construction en 2015, il en valait 58 !
(Source : themeditelegraph.com)

EXPLOSION DU NAVIRE FPSO TRINITY SPIRIT AU LARGE DU NIGERIA

Un incendie, consécutif à une explosion, s'est déclaré le 02 février 2022 matin sur le champ nigérian Ukpokiti, au large du delta du Niger, au Nigeria, sur un navire pétrolier FPSO ancré en eaux peu profondes avec dix membres d'équipage à bord, a déclaré le 3 février l'entreprise nigériane propriétaire du navire, Sepcol, sous administration judiciaire. Les FPSO sont des unités flottantes assurant notamment la production et le stockage de pétrole ou de gaz naturel extraits en mer par des plateformes. Selon Sepcol, le **Trinity Spirit** qui opérait dans la région du delta du Niger (sud-est du Nigeria), a une capacité de traitement de 22.000 barils par jour et une capacité de stockage de deux millions de barils.

L'incendie après l'explosion qui a brisé le navire en 2. (Photos : SkyNews, FleetMon et Twitter)

La presse locale faisait état le 3 février de trois morts et sept disparus.
Construit en 1976, le bâtiment battant pavillon du Liberia contenait 200 000 barils au moment de l'accident selon certains, tandis que d'autres évoquent un volume de 50 000 barils. Quoi qu'il en soit, d'après le cabinet norvégien Rystad energy, le FPSO «*n'a probablement pas produit de pétrole depuis 2019 et n'était plus utilisé qu'à des fins de stockage*».
Le feu a été maîtrisé le 3 février. 3 membres de l'équipage d'un pétrolier ont été retrouvés morts, 3 autres vivants et 4 sont toujours portés disparus, a déclaré le 7 février l'entreprise propriétaire du navire.

L'épave reposant au fond après extinction de l'incendie. (Photos: REUTERS/Tife Owolabi)

Le FPSO Trinity Spirit était vieux et mal maintenu. La coque s'est cassée en deux puis a fini par se poser sur le fond.

Vidéo: https://youtu.be/hVn9D2EnPxs.
(Sources : FleetMon, Le Figaro, Le Marin, L'Antenne, Le Matin.ch, AFP, Reuters)

COLLISION DANS LE PORT DE ROTTERDAM À CAUSE DU MAUVAIS TEMPS

Le méga porte-conteneurs Ever Gentle n'a pas été la seule victime des vents violents qui se sont abattus sur Rotterdam le 6 février. À Waalhaven, le navire de forage **Hidden Gem** a rompu ses amarres et dérivé à travers un bassin étroit pour entrer en collision avec le navire de transport de colis lourds **Black Marlin**, vers 16h50 UTC le 6 février. Le Hidden Gem a ensuite été ramené à son poste avec des remorqueurs vers 19h30. Aucune information sur les dommages subis par les deux navires, bien qu'il semble qu'il doive y en avoir, même s'ils sont légers ou superficiels. (Source : FleetMon)

Le Hidden Gem ramené à sa place avec des remorqueurs. (Photo : Rijmond)

Le Black Marlin, sous pavillon maltais, construit en 1999, mesure 218 m de long et 42 m de large.

Le Black Marlin chargé. (Photo : FleetMon)

Le Hidden Gem sous pavillon maltais, construit en 2010, mesure 228 m de long et 42 m de large.
Fin septembre dernier, The Metals Company (TMC) avait annoncé que l'ancien navire de forage rebaptisé Hidden Gem était arrivé à Rotterdam pour commencer sa conversion en ce qui devrait être le premier navire classé comme navire minier sous-marin par l'American Bureau

of Shipping.

Le Hidden Gem quand il était encore navire de forage en eaux très profondes. (Photo : VesselFinder)

Le partenaire stratégique de TMC, Allseas, avait acquis l'ancien navire de forage en eaux très profondes, qui peut accueillir 200 personnes, en mars 2020, car sa configuration est bien adaptée aux modifications qui permettront le déploiement en mer d'un riser de 4,5 kilomètres de long pour faire remonter les nodules polymétalliques du fond marin. TMC est un explorateur canadien de métaux pour batteries à faible impact provenant de nodules polymétalliques des fonds marins, avec une double mission : (1) fournir des métaux pour la transition vers une énergie propre avec le moins d'impact environnemental et social négatif possible et (2) accélérer la transition vers une économie circulaire des métaux. La société, par l'intermédiaire de ses filiales, détient des droits d'exploration et de commercialisation sur trois zones contractuelles de nodules polymétalliques dans la zone de Clarion Clipperton de l'océan Pacifique, réglementées par l'Autorité internationale des fonds marins et parrainées par les gouvernements de Nauru, Kiribati et du Royaume de Tonga.

Le Hidden Gem à Rotterdam pour être transformé en navire de collecte de nodules - Nov 2021. (Photo : MarineLog)

Le Hidden Gem en cale sèche à Rotterdam. (Photo : MTC)

Le Hidden Gem en test en Mer du Nord. (Photo : MTC)

ENCORE UN NAVIRE NEUF VICTIME D'UNE PANNE MACHINE

Le porte-conteneurs **CMA CGM Osiris**, livré le 24 novembre 2021 par le chantier Hudong-Zhonghua à CMA CGM qui l'exploite sous pavillon maltais, a été victime d'une panne alors qu'il quittait le port chinois de Xiamen le 2 février dans le cadre du service Asie - mer Rouge (Red sea express 2).

Le navire était dans le chenal, pilote à bord, quand il a perdu sa capacité de manœuvre. Trois remorqueurs ont pu intervenir très vite et éviter un incident plus sérieux. Le CMA CGM Osiris a été ramené au terminal à conteneurs de Xiamen, où il était encore le lundi 7 février, mais son appareil propulsif (de type classique Win GD92-B à deux temps, l'Osiris ne faisant pas partie des séries propulsées au GNL) devra être réparé. Son remorquage est prévu jusqu'à Shanghai, où se trouve le chantier qui l'a construit, après que les 5 000 conteneurs se trouvant à bord aient été déchargés et rechargés sur d'autres navires. Ayant quitté Xiamen le 9 il est arrivé à Shanghai le 14.

WinGD, fabricant du moteur est en contact étroit avec tous les propriétaires de navires et a été en mesure de confirmer que la situation actuelle du CMA CGM Osiris n'est pas liée au moteur principal. Qu'en est-il alors ? C'est un vrai mystère !

Il semble que le navire ait repris le travail à Ningbo le 6 mars. En avril, il se trouve sur le service North Asia-U.S. East Coast Service 2 (NUE2). Il est prévu arriver à New-York le 14 avril.

D'une capacité de 15 500 EVP, sa longueur est de 366 m et sa largeur de 51 m.

Le CMA CGM Osiris à Kaohsiung le 23 janvier 2022. (Photo : Youtube)

(Sources : Le Marin et divers)

L'HERMIONE, EN TRAVAUX POUR AU MOINS UN AN

L'Hermione, va rester en cale sèche pour au moins un an en raison de lourds travaux sur sa coque, ont annoncé le 7 février l'association et le maître d'œuvre.

Amarré en cale sèche au port de Bayonne depuis septembre 2021, le bateau souffre de l'apparition sur la partie arrière de sa coque de deux champignons - le polypore et le lenzite, causes de pourriture – qui «attaquent

le bois de la structure primaire». 3 millions d'euros de travaux devraient être nécessaires pour remettre le navire en état.

Le bois de la voute arrière mangé par les champignons. (Photo : France 3 Aquitaine)

Quelque 50 personnes interviennent en permanence sur le chantier.
Le chantier devait être ouvert au public à partir du 12 février : outil pédagogique à ciel ouvert et une formidable vitrine sur les métiers du bois et de la navigation. Mais cela devrait aussi apporter des finances à l'association.
L'Hermione devait initialement prendre la mer en 2022 pour un tour d'Europe du Nord. Le projet est reporté à 2023. (Sources : AFP, Marine & Océans).
Voir vidéo : https://youtu.be/LdCFJYIagR8

AVIN INTERNATIONAL PREND LIVRAISON DE SON PREMIER NAVIRE PRÊT POUR L'AMMONIAC

La compagnie maritime Avin International a pris livraison du premier navire au monde doté d'une mention "prêt pour l'ammoniac".
Le pétrolier Suezmax **Kriti Future** a été livré à son nouveau propriétaire après avoir été construit par New Times Shipbuilding Co, a déclaré la société de classification ABS (American Bureau of Shipping) dans un communiqué sur son site web le 4 février.
Le navire possède à la fois les notations "Amonia ready level 1" et "LNG fuel ready level 1" de l'ABS, ce qui signifie que le navire a été conçu de manière à pouvoir accueillir les plus grands réservoirs de carburant nécessaires à la propulsion à l'ammoniac ou au GNL si ses propriétaires choisissent de le moderniser à une date ultérieure.
La série de programmes d'orientation et de qualification "Alternative Fuel Ready" d'ABS est conçue pour donner aux propriétaires la flexibilité dont ils ont besoin et les aider à se préparer à un avenir dans lequel les carburants alternatifs tels que l'ammoniac joueront un rôle plus important. (Source : Ship & Bunker)

Le Kriti Future de 274 m de long sous pavillon grec. (Photo : New Times Shipbuilding)

Le Kriti Future. (Photo : VesselFinder)

UN ÉCHOUEMENT QUI DURE, EN POLOGNE

Le cargo **SMP Novodvinsk** en provenance de Saint-Pétersbourg avec une cargaison d'acier s'est échoué vers 12h40 UTC le 12 janvier dans le chenal menant au port de Szczecin en Pologne avec semble-t-il de la brume. A 16h00 UTC, un remorqueur et un bateau de la garde côtière étaient à ses côtés.
Le 14 janvier le navire semble toujours échoué, sa position et ses coordonnées ne changent pas. Le 26 janvier, l'échouement est confirmé par des sources locales, mais il n'y a toujours aucun signe de sauvetage. Tout ce que les sources ont dit c'est : «L'équipage russe était probablement ivre». Qu'en est-il des autorités maritimes polonaises et du navire échoué dans l'une des principales voies navigables du pays depuis plus de 2 semaines ? Sont-ils également ivres ?
Le navire est resté à l'extérieur du chenal et n'a pas gêné le trafic maritime. Au cours des trois semaines qui ont suivi l'incident, une seule tentative infructueuse a été faite pour renflouer le navire. Une inspection sous-marine de la coque a été effectuée, au cours de laquelle aucun dommage à la coque n'a été constaté, et aucune pollution environnementale n'a été observée.
Le 6 février, le navire est toujours échoué sans aucune trace de sauvetage. On suppose que le renflouement est entravé par la situation politique actuelle. Il y a une tension croissante entre la Pologne et la Russie. Le navire est échoué dans l'une des principales voies navigables de Pologne depuis plus de 3 semaines, et cela ne dérange pas les autorités ? (Sources : Vessel Tracker, FleetMon)

Le SMP Novodvinsk vu le 7 août 2021. (Photo : MarineTraffic)

Le SMP Novodvinsk, construit en 2008 et naviguant sous le pavillon Russe, mesure 118,4 m de long pour 13,35 m de large et a un port en lourd de 6 500 t.
Ce n'est qu'après quelques semaines et l'allègement du

navire que le SMP Novodvinsk a été remis dans le chenal et a pu rejoindre sa destination Szczecin pour y décharger le reste de sa cargaison. Mais le port ne le laisse pas repartir. Il est donc fait appel au chantier de réparation maritime "Gryfia" à Szczecin. L'armateur ayant probablement des problèmes pour payer la réparation, le navire a été saisi dans les locaux du chantier.
(Source : szczecin.wyborcza.pl)
Une solution a dû être trouvée car on retrouve le navire à St-Pétersbourg le 21 mars et il semble être au mouillage à Rotterdam depuis le 31 mars.

ORANGE VA PARTICIPER À LA CRÉATION D'UN CÂBLE SOUS-MARIN "EXPRESS"

L'opérateur de télécommunications Orange a officialisé le 7 février, sa participation au sein du consortium **SEA-ME-WE 6** (pour Asie du Sud-Est - Moyen-Orient et Europe de l'Ouest N°6) dans le projet de construction d'un nouveau câble sous-marin dit « express ». Il doit offrir une latence très faible et un très haut débit, et reliera la France à Singapour, depuis Marseille.
Ce câble sous-marin express se composera de 10 paires de fibres optiques offrant, chacune, une capacité folle de 12,6 Tbit/s, soit une capacité totale de 126 Tbit/s. Le montant du câble lui-même est estimé à 500 millions de dollars.
Le câble embarquera la technologie SDM (multiplexage spatial ou Space Division Multiplexing), qui permet d'accroître la capacité dans les fibres optiques et d'offrir à la fois un très haut débit et une très faible latence, pour répondre aux besoins manifestement grandissants de ses clients.
«*Nous nous réjouissons de notre participation dans ce nouveau système afin d'offrir une nouvelle solution de connectivité très haut débit et "express", performante entre la France et l'Asie et d'accompagner dans le temps les besoins grandissants de nos clients sur cette route stratégique. Cette nouvelle liaison nous permettra en outre de sécuriser notre trafic existant, et de permettre un meilleur débit vers nos localisations de l'Océan Indien*», a déclaré Jean-Luc Vuillemin, directeur des réseaux internationaux chez l'opérateur. (Source : Clubic.com)
➔ Pour rappel, France Télécom devenu Orange, était déjà partie prenante, avec 91 autres investisseurs, dans le câble **SEA-ME-WE 3**, le plus long système du monde avec quelques 39 000 km pour relier l'Allemagne à l'Australie et l'Asie du Sud-est en passant par l'Ouest de l'Europe et Gibraltar, mis en service en 2000. Il se connecte à la France à Penmarch. Il a fait l'objet de beaucoup de réparations en mer, donnant pas mal de travail aux câbliers de maintenance. Il en est de même pour le câble **SEA-ME-WE 4**, mis en service en 2006 entre Marseille et Singapour sur un peu moins de 20 000 km et avec seulement 16 entreprises de télécommunications. Enfin, le câble **SEA-ME-WE 5** qui part de La Seyne-sur-Mer, rejoint aussi Singapour et son installation s'est achevée fin 2016.

LE PREMIER ONE OCEAN SUMMIT S'EST INSTALLÉ À BREST AVEC LE SALAMANCA

Ce sommet organisé du 9 au 11 février 2022 dans le cadre de la présidence française du conseil de l'UE et à l'initiative de la présidence de la République, a pour ambition de faire aboutir les négociations multilatérales ayant un impact sur l'océan.
Les participants se sont vus proposer pendant trois jours une série de forums et d'ateliers. Les thèmes retenus portaient sur la transition écologique au plan géographique mondial, en matière portuaire, nautique, territoriale et urbaine. Sans oublier le navigant et l'investisseur.
Le nouveau navire ropax **Salamanca** de Brittany Ferries a fait office de quartier général du sommet. Il avait été a été béni le 5 février à Roscoff avant de rejoindre le poste RoRo de Brest puis la Base navale pour le sommet.

Le Salamanca dans le goulet, arrivant à Brest passe devant le phare du Petit Minou. (Photo : Mer et Marine)

Le Salamanca au poste RoRo à Brest le 5 février. (Photo : Ouest-France)

À bord du Salamanca : Mon camarade Frédéric Pouget, directeur du pôle armement, opérations maritimes et portuaires, Christophe Mathieu, président du directoire de Brittany Ferries, Alexis Fleury, commandant du Salamanca, et Jean-Marc Roué, président de Brittany Ferries. (Photo Le Télégramme)

DÉPART DU DERNIER NAVIRE «LD» DE LOUIS DREYFUS ARMATEURS

Vendu en 2018 mais resté en exploitation pendant 3 ans chez Louis Dreyfus Armateurs, le vraquier capesize **Jean LD** (171 908 t de port en lourd, 289 m de long et 45 m de large) vient de changer de nom. Il opère dorénavant en tant que **Star Orion** sous pavillon des îles Marshall, pour le groupe hellénique Chartworld de l'armateur Lou Kollakis.
Le Jean LD a été livré en 2005 par le chantier coréen Daewoo ; il a d'abord battu pavillon français (Taaf puis Rif), puis a été transféré à Malte en 2013.

Ce navire est bien connu de l'actuel Secrétaire général d'HYDROS qui l'a commandé du 25 août au 27 décembre 2012 et du 28 mars au 3 juillet 2013 et a été son avant dernier commandant sous pavillon français.

En mer en mai 2013, le Jean LD vu de l'avant.

Le Jean LD au large de la Papouasie Nouvelle-Guinée le 6 avril 2013. (Photos : Y-N. Massac)

Il avait un sister-ship, le **Pierre LD**, vendu au même groupe grec en 2018 et devenu le bahamien **Star Lady**.
Avec le départ du Jean LD s'éteint, au moins temporairement, la longue liste de navires ayant porté les initiales «LD» dans leur nom. Les premiers furent les Emilie LD et Léopold LD, cargos de 8 200 tpl, de construction anglaise, acquis par Louis Dreyfus en 1920. Il y aura eu en tout 61 navires «LD» dans la flotte LDA. (Source : Le Marin)

CONCORDIA ÉTUDIE LA CONVERSION DE PÉTROLIERS EN PORTE-CONTENEURS

Alors que le marché des pétroliers se morfond et que le secteur du transport par conteneurs avance à grands pas, L'armateur suédois au pétrole Concordia Maritime a annoncé qu'il avait entrepris une étude de conception technique sur la faisabilité de la conversion de plusieurs de ses transporteurs de produits raffinés en porte-conteneurs.
Cette étude est lancée en collaboration avec Stena Teknik et une société de conseil allemande spécialisée dans la conception de navires. L'objectif est d'étudier la possibilité de convertir et d'adapter un navire P-MAX pour le transport de conteneurs. La mission comprend également la préparation de l'approbation de la classe "basic design".Selon les premières évaluations, les navires P-MAX à deux moteurs, avec une redondance totale, et d'autres aspects, permettent de les convertir en porte-conteneurs d'une capacité d'environ 2 100 EVP.

Le Stena Polaris pourrait être concerné. (Photo : Concordia Maritime)

Si le résultat est positif, il sera suivi de discussions avec les chantiers navals et les affréteurs éventuels afin d'étudier leur intérêt. Selon les premières estimations, la conversion complète devrait prendre environ 3 à 5 mois.
Concordia Maritime possède un total de neuf navires P-MAX. (Sources : MarineLink, Le Marin)

UN DEUXIÈME MARIN FAIT UNE CHUTE MORTELLE EN ESSAYANT DE LIRE LES TIRANTS D'EAU

Pour la seconde fois en une semaine, un marin turc a fait une chute mortelle en tentant de déterminer le tirant d'eau de son navire après le chargement. Selon les médias russes et turcs, l'officier est tombé à la mer et est mort d'hypothermie lors d'une tempête dans le port de Taman, sur la côte nord de la mer Noire.

Le vraquier Ince Ege. (Photo : ShipSpotting)

Le vraquier **Ince Ege** de 57 373 t de port en lourd, enregistré à Singapour était arrivé au port à la fin de la première semaine de février pour charger sa cargaison. Une fois le chargement terminé, le second capitaine, citoyen turc de 36 ans, avec l'aide d'un marin, a tenté de lire les tirants d'eau en utilisant une échelle de pilote alors qu'une tempête s'abattait sur le port. Vers 2h30, heure locale, le 7 février, il a apparemment glissé de l'échelle et est tombé à l'eau. Un marin a enfilé un gilet de sauvetage et est descendu par l'échelle et est entré dans l'eau pour chercher son collègue. Le marin qui l'accompagnait a donné l'alerte et jeté une bouée de sauvetage par-dessus bord. Compte tenu des conditions météo, il a été jugé impossible de mettre une embarcation de sauvetage à l'eau. Le MRCC a été contacté et un remorqueur a été dépêché pour fouiller le plan d'eau. Le corps de l'officier a été retrouvé après environ 45 minutes et ramené à bord du remorqueur. Les tentatives médicales pour le réanimer ont été vaines. Les circonstances qui ont conduit à l'accident ne sont pas claires, contrairement au cas du marin turc qui est décédé la semaine précédente en Chine.
(Source : The Maritime Executive)

PERTE D'AU MOINS 26 CONTENEURS 40' EN MER DU NORD

Le 19 février, le porte-conteneurs **Marcos V**, d'une capacité de 6 350 EVP, a perdu au moins 26 conteneurs 40 pieds vides près des îles Wadden, au nord des Pays-Bas, en mer du Nord.

Les garde-côtes néerlandais, ainsi que l'agence gouvernementale Rijkswaterstaat (Direction générale des travaux publics et de la gestion de l'eau), ont passé le week-end à essayer de retrouver les boîtes perdues, mais en vain.

Le porte-conteneurs battant pavillon panaméen, qui a été acquis par l'armateur grec Euroseas en 2021, faisait route du port de Bremerhaven vers le port de Rotterdam, lorsque des vents forts et de fortes vagues ont causé la perte des boîtes. «*Le navire a perdu les conteneurs sur la route de navigation vers le sud, entre le nord de Vlieland et l'ouest de Schoorl*», a rapporté la garde côtière néerlandaise, qui a également mis en garde contre un danger potentiel dû aux conteneurs perdus. Les investigations pour retrouver les conteneurs vides se sont poursuivies.

Le Marcos V à son arrivée à Rotterdam le 19/02/2022. (Photos : Hans.Esveldt, Container-News, Porttechnology.org)

Vidéo de l'arrivée du navire au port:
https://twitter.com/i/status/1495031097511624704

Le Marcos V construit en 2005 est long de 293 m et large de 40 m. (Sources : FleetMon, Container-News)

PILLIARD ET PELLA S'ÉCHOUENT EN PATAGONIE, LEUR TENTATIVE DE RECORD TOMBE À L'EAU

Coup dur pour Romain Pilliard et Alex Pella dans leur tentative de tour du monde "à l'envers" contre les courants et les vents dominants. À l'abri dans les canaux de Patagonie après leur franchissement du Cap Horn pour laisser passer plusieurs dépressions qui se dressaient sur la route du Pacifique, le duo du trimaran **Use It Again !** s'est échoué dans la baie de Cook. Les 2 marins sont sains et saufs mais il y a de la casse sur le bateau. Un remorqueur de la Marine chilienne devait arriver sur place pour les aider à se remettre à flot et évaluer les dégâts dans l'objectif d'aller ensuite vers le port le plus proche.

L'équipage ayant demandé assistance, le record ne pourra pas être homologué. Quant à la suite du Tour du Monde à l'Envers, un état des lieux complet du bateau sera nécessaire avant de prendre une décision.

Use It Again ! en Paragonie

Use It Again ! échoué. (Photos: Use It Again !)

Que s'est-il passé ?

Romain Pilliard raconte : «*Il était 1h du matin quand un grand bruit m'a réveillé en sursaut. Le bateau s'est immobilisé. J'ai de suite compris… Nous prenions la barre à tour de rôle, assurant nos quarts respectifs, en naviguant dans la baie de Cook pendant la nuit pour être en place ce 9 février en vue d'une nouvelle dépression et avant une possible fenêtre de sortie le 10 vers le Pacifique. Les conditions météo étaient encore bonnes, nous étions sous voile réduite, nous progressions à 6 nœuds dans la baie de Cook. Alex était de quart, et c'était mon tour d'être de repos. Après plus d'un mois en mer, la fatigue s'est accumulée et Alex s'est posé à l'intérieur et s'est endormi….Le trimaran est littéralement posé sur les rochers, nous sommes coincés dans un trou de souris avec des rochers tout autour de nous…. La zone n'est pas cartographiée, la sortie va être compliquée. Nous ne sommes pas blessés, nous allons sortir le bateau de là, le mettre en sécurité, la suite on verra*».

Les dégâts sur la quille, l'étrave et la coque centrale sont

conséquents. La sortie de l'eau du bateau est impérative. Un chantier s'organise au bout du monde pour réparer le bateau et dans un temps record, Use It Again! est remis à l'eau le 10 mars. Le retour est prévu à Lorient via Papeete et Le Cap. (Sources : Le Figaro, Use It Again!). Pour suivre l'aventure : https://www.useitagain.earth/tentaive-de-record/

AUX AÇORES, VOIE D'EAU SUR UN PÉTROLIER QUI A TOUCHÉ LE FOND.

Le pétrolier **Sao Jorge** s'est échoué tôt le matin du 8 février dans le détroit entre l'île Graciosa et le petit îlot Praia aux Açores, peu après avoir quitté le port de Praia da Graciosa. Le pétrolier a été ancré après l'accident, mais il a subi des dommages aux hélices et une brèche dans la coque sous l'eau dans la salle des machines, ce qui a entraîné une voie d'eau. Il a développé une forte inclinaison vers l'arrière, mais est resté à flot. Il était chargé de diesel et d'essence, aucune fuite n'a été signalée dans les heures qui ont suivi. (Source : FleetMon)

Le Sao Jorge au mouillage avec sa machine envahie. (Photo : FleetMon)

Le Sao Jorge est un transport de produits pétroliers construit en 2010, long de 85 m et large de 12,60 pour un port en lourd de 3 074 t. Il navigue sous le pavillon de Portugal.

UN PÉTROLIER BLOQUE LE CANAL DE KIEL APRÈS QUE SES CHAÎNES SE SOIENT EMMÊLÉES

Dans des circonstances peu claires, le pétrolier transport de produits **Hafnia Torres** a emmêlé ses lignes de mouillage dans la matinée du 8 février, alors qu'il traversait le canal de Kiel en direction du nord, en route d'Anvers vers Primorsk en Russie. Le navire semble avoir rencontré des difficultés vers 04h15 UTC dans la zone de Schulp près de Rendsburg. Il a semble-t-il dû attendre des navires venant en sens inverse avec des vents violents. Il a probablement dû jeter l'ancre, ou les 2, en urgence. On ne sait pas à ce stade.

L'Hafnia Torres, long de 184 m et large de 27, construit en 2016, de 39 067 t de port en lourd, navigue sous pavillon de Singapour. (Photo : FleetMon)

Le pétrolier a bloqué le trafic jusqu'à ce que des remorqueurs l'emmènent vers des ducs-d'albe voisins pour s'occuper des chaînes.
Les chaînes ont été démêlées et le pétrolier a repris son transit vers 13h50 UTC. À 15h15 UTC, il naviguait dans la zone de Sehestedt, escorté par un remorqueur ou probablement remorqué, ce qui n'est pas clair, à une vitesse d'environ 5,5 nœuds. (Source : FleetMon)

SIGNATURE DE LA CONVENTION D'OBJECTIFS ET DE GESTION ENIM 2022-2026

Le 8 février, à La Rochelle, la ministre de la Mer, Annick Girardin et le secrétaire d'État chargé des Retraites et de la Santé au travail, Laurent Pietraszewski, ont signé la 3ème convention d'objectifs et de gestion (COG) de l'Établissement national des Invalides de la Marine (Enim). Cette convention ambitieuse accompagnera les projets de développement et de service de l'Enim pour la période 2022-2026.
Témoignage d'un engagement politique fort, cette troisième convention d'objectifs et de gestion offre toutes les clés pour continuer de soutenir, d'accompagner et de valoriser l'Enim, acteur indispensable de la communauté maritime.
Voir : https://hydros-alumni.org/article/signature-de-la-convention-d-objectifs-et-de-gestion-enim-2022-2026/15/02/2022/754

CUNARD RÉVÈLE LES PREMIERS DÉTAILS DE SON NOUVEAU NAVIRE DE CROISIÈRE

La branche Cunard de Carnival Corporation a annoncé le nom de son nouveau navire, dont les premières traversées sont prévues pour début 2024. Baptisé **Queen Anne**, le nouveau navire sera le 249ème navire de Cunard et rejoindra le Queen Mary 2, le Queen Victoria et le Queen Elizabeth pour marquer la première fois depuis 1999 que Cunard aura 4 navires en mer.
«*Avec un design inspiré du passé et tourné vers l'avenir, le Queen Anne est le moyen idéal pour nos invités de redécouvrir la joie de l'exploration et du voyage. Nous avons hâte de partager plus de détails dans les semaines et les mois à venir*» a déclaré le président de Carnival UK.

Image de synthèse du Queen Anne. (Cunard)

Basé sur le modèle de la classe Pinnacle de Holland America Line, le Queen Anne aura une longueur de 322,51 m, pourra transporter jusqu'à 3 000 passagers et sera livré par le chantier naval Fincantieri de Monfalcone, en Italie. Courte vidéo de présentation : https://youtu.be/sHEoKzUfaWw. (Source : MarineLog)

PARTENARIAT PLASTIC ODYSSEY - CMA CGM

À l'occasion du One Ocean Summit, Plastic Odyssey a

dévoilé son nouveau partenaire : le Groupe CMA CGM. Le leader mondial du transport maritime et de la logistique rejoint l'expédition Plastic Odyssey en tant que partenaire Solidaire. Embarquement immédiat pour une aventure en faveur de la protection de l'environnement. Pour une durée de trois ans, le Groupe basé à Marseille s'engage à nos côtés dans une nouvelle expédition maritime pour lutter contre la pollution plastique.

Notre collègue, Simon Bernard, président fondateur de Plastic Odyssey, a pu échanger sur les prochaines étapes du projet avec Rodolphe Saadé, le Pdg de CMA CGM.

Le Groupe CMA CGM a également annoncé à cette occasion sa décision d'arrêter le transport des déchets plastiques à bord de ses navires. Au-delà de cet engagement qui aura un impact significatif sur la pollution mondiale, CMA CGM est revenu sur son plan d'action "Net Zéro Carbone en 2050" dont la feuille de route comprend différentes actions concrètes comme le choix des énergies d'origine renouvelable telles que le biométhane et le e-méthane pour la propulsion des navires, avec une flotte de 44 navires compatibles d'ici 2024. Pour plus de détails : https://lnkd.in/dxQviD_c. (Source : Plastic Odyssey)

MARSEILLE, UN NAVIRE DE LA CORSICA LINEA ROMPT SES AMARRES À CAUSE DU VENT

Le **Paglia Orba** de Corsica linea a été pris dans la nasse d'un fort mistral le 7 février en milieu de journée à Marseille alors qu'il était en opération, porte arrière ouverte, sur la digue du large.

«*Le bateau était amarré à un poste de repli, qui permet de prendre le vent "dans le nez" et non sur le côté*», a expliqué le directeur d'exploitation portuaire de la compagnie.

Mais à 13h15, le vent a tourné, soufflant sur bâbord et une amarre a lâché. D'autres ont suivi. Le bâtiment d'une longueur de 166 mètres pivote alors sur sa porte arrière et touche le coin du quai.

À bord, l'équipage consigné en raison de la météo, prêt à manœuvrer, ne peut totalement enrayer les effets du vent. Le commandant a démarré les moteurs et a amorti le choc. Le Paglia Orba s'est posé en perpendiculaire du quai 119. Plus tard, il a pu être remis à quai avec l'aide des remorqueurs.

Le navire pivote sur sa porte arrière. L'avant vient s'appuyer sur le quai. (Photos : DR)

Les constatations ont fait état d'une petite avarie à l'arrière tribord du navire. Un trou dans la tôle au-dessus de la flottaison, rapidement réparable mais qui l'a empêché d'assurer la traversée prévue le soir même. Son départ pour Porto-Vecchio a été programmé pour le 9 février. (Sources : Le Marin, La Provence)

LE CLUSTER MARITIME LANCE SON INSTITUT DE TRANSITION ÉCOÉNERGÉTIQUE

À l'occasion du One Ocean Summit à Brest, le Cluster maritime français (CMF) a officiellement annoncé la création d'un institut de recherche sur la décarbonation maritime.

Ce centre, porté par la coalition pour la transition écoénergétique du maritime (T2EM), elle-même initiée par le CMF fin 2019 aux côtés de l'Ademe et du ministère de la Mer, a pour objectif de «*synchroniser les efforts de l'ensemble des acteurs*» en matière de décarbonation. Il s'attachera à développer les collaborations possibles «*avec des centres équivalents, qui existent ailleurs dans le monde comme à Singapour*».

Pour commencer, l'institut s'attaquera à un vaste programme de «*navires et ports zéro émission avec la conception de neuf navires français entre 2030 et 2035*», a précisé Frédéric Moncany. Le premier d'entre eux sera le navire démonstrateur Energy Observer également présenté le 10 février à Brest. Armateurs de France est partie prenante de ce nouvel institut qui réunit aussi des scientifiques, les régions Sud / PACA et Pays de la Loire, et de nombreux autres partenaires, comme Totalénergies, Engie ou EDF. (Source : Le Marin)

EMERALD CRUISES A PRIS LIVRAISON DE L'EMERALD AZZURRA

La Cie Emerald Cruises a pris livraison début février de l'**Emerald Azzurra**, le premier des 2 nouveaux superyachts de l'armateur, construit par le chantier naval de Ha Long au Vietnam.

Le navire de 100 passagers a quitté le chantier pour Aqaba, en Jordanie, où les clients embarqueront pour son voyage inaugural de 8 jours en mer Rouge. L'Emerald Azzurra traversera ensuite le canal de Suez pour entamer une série de navigations en Méditerranée et le long de la côte adriatique pendant l'été 2022.
L'Emerald Azzurra comprend 50 suites, dont plus de 88 % avec balcon. Il dispose également d'un sauna infrarouge, d'une piscine à débordement, d'un spa, d'une salle de sport et d'une plate-forme de marina équipée de planches à pagaie (paddles), de matériel de plongée avec tuba et de jets SEABOB. Une flotte de vélos électriques sera également disponible pour les excursions à terre.

L'Emerald Azzurra.

Le deuxième superyacht d'Emerald Cruises, l'**Emerald Sakara**, devrait rejoindre la flotte en février 2023, avec un programme de croisières aux Seychelles, en mer Noire et au Moyen-Orient. (Source : cruiseandferry.net)

AU MOINS 80 % DES FONDS MARINS CARTOGRAPHIÉS D'ICI 2030, PROMET L'UNESCO

L'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (Unesco) s'engage à ce qu'au moins 80% des fonds marins soient cartographiés d'ici 2030. Une annonce faite le 10 février 2022 à l'occasion du sommet sur l'océan qui s'est tenu à Brest. Seuls 20 % des fonds marins sont actuellement correctement cartographiés.
Afin d'atteindre cet objectif, d'un coût de cinq milliards d'euros, trois axes sont envisagés : la mobilisation d'une flotte de 50 navires spécialement dédiée à la cartographie des fonds marins, l'intensification du recours au sonar sur navire autonome et la transmission par les gouvernements et les entreprises des données cartographiques dont ils disposent.
«*Connaître la profondeur et les reliefs des fonds marins est essentiel pour comprendre l'emplacement des failles océaniques, le fonctionnement des courants océaniques et des marées, comme celui du transport des sédiments*», souligne l'Unesco. «*Ces données contribuent à protéger les populations en anticipant les risques sismiques et les tsunamis, à recenser les sites naturels qu'il convient de sauvegarder, à identifier les ressources halieutiques pour une exploitation durable, à planifier la construction des infrastructures en mer, ou encore à réagir efficacement aux catastrophes à l'image des marées noires, des accidents aériens ou des naufrages*», ajoute l'agence, pour qui elles jouent aussi un rôle majeur dans l'évaluation des effets futurs du dérèglement climatique.
L'Unesco a en outre annoncé se fixer pour objectif que l'éducation à l'océan figure dans les programmes scolaires de ses 193 États membres d'ici 2025. Pour y parvenir, l'agence mettra à disposition des décideurs publics un référentiel commun de contenus pédagogiques.
(Sources : AFP, Marine & Océans, Ouest-France)

LA FRANCE RÉAFFIRME SON AMBITION DANS L'EXPLORATION ET L'EXPLOITATION MINIÈRE DES FONDS MARINS

À l'occasion du One Ocean Summit, la ministre de la Mer, Annick Girardin, a réaffirmé dans une interview à France 3 l'ambition de la France dans la connaissance et l'exploration des fonds marins. Avec "dans un deuxième temps" l'exploitation minière de ces fonds, accompagnés de "moyens de prévention" et d'un "niveau de protection forte" pour les populations locales.
Le plan de relance France 2030 comprend un volet recherche et exploration des grands fonds, «*doté de 300 millions d'euros*», afin de «*bien mieux connaitre, et donc d'explorer, pour avoir les données qui nous manquent aujourd'hui*». On estime en effet ne connaitre que 5 à 7% des fonds marins, «*alors qu'on en connait bien plus sur la Lune ou sur Mars*» a estimé la ministre. (Source : France 3 Bretagne)

LE COMMANDANT CHARCOT COOPÈRE AVEC LE RRS SIR DAVID ATTENBOROUGH EN ANTARCTIQUE

La rencontre fortuite des deux navires à Carroll Inlet le 9 février, par 73°15 sud, a été l'occasion d'une coopération inédite permettant de combiner les capacités des deux navires.
Le **RRS Sir David Attenborough** est un navire britannique de recherche polaire. Son activité est dédiée à la science et au soutien logistique des stations de recherche britanniques. Il menait une mission de soutien au programme scientifique "International Thwaites Glacier Collaboration".

Coopération entre les deux navires polaires pour ouvrir une route de 3 milles. (Photos : Studio Ponant)

Le **Commandant Charcot**, navire d'exploration polaire, est le dernier né de la compagnie de croisière française

Ponant. Il contribue également à des missions de recherche scientifique.

Le Commandant Charcot est doté d'une coque unique de classe polaire PC2 au design innovant. Sa capacité de manœuvre dans la glace, notamment en marche arrière, lui permet de franchir les zones de glaces les plus épaisses et les plus denses. Il a ainsi ouvert un chenal en marche arrière, passage élargi par le RRS Sir David Attenborough qui le suivait. Cette collaboration a permis d'ouvrir un chenal de 3 milles en seulement 3 heures. Mais à cause des conditions de glace du moment, le navire britannique, resté seul, a dû finalement renoncer à atteindre sa destination et chercher une autre voie pour déposer sa cargaison. (Source : Pagtour.info)

UN MÉGA BASSIN À HOULE EN CHANTIER À NANTES

Le bassin à houle de l'École Centrale de Nantes va doubler de surface. Une extension rendue possible grâce au contrat de plan État-Région. Un équipement unique en France qui permettra d'étudier, notamment, l'érosion de nos côtes. Le chantier va s'étaler sur 2 ans. Il ouvrira de nouvelles perspectives d'expérimentation. Les entreprises comme Naval Group, l'Ifremer ou les constructeurs d'éoliennes, savent tout l'intérêt d'u tel outil dans leurs recherches futures.

Bassin à houle actuel de l'École Centrale de Nantes. (Photo : Nantes.maville)

Chaque année, la côte Atlantique recule de deux à trois mètres. Ce phénomène d'érosion galopante de nos côtes intéresse particulièrement les chercheurs. Et particulièrement ceux de l'école centrale de Nantes.
Ceux-ci possèdent, au Laboratoire de recherche en hydrodynamique, énergétique et environnement atmosphérique, un équipement à faire baver de jalousie bien d'autres laboratoires : un bassin équipé d'un "batteur à houle" avec 48 volets qui permettent de créer des courants directionnels et des vagues géantes. Comme des apprentis sorciers, les chercheurs peuvent «*créer ici des tsunamis*» ou la pire des tempêtes. Une soufflerie peut même propulser des vents à 15 mètres seconde. Un cauchemar pour les pros de la mer. «*Nous avons testé ici les éoliennes marines, ou étudié avec un constructeur d'hélicoptères les impacts et conséquences d'une chute d'appareil en milieu marin*».
L'ancien bassin d'une taille déjà respectable de 30 x 50 m, avec une fosse à 10 m, a été vidé de son eau. Il va passer à une taille d'environ 60 x 100 m, d'ici 2 ans. Il deviendra un outil quasi unique dans le domaine de la recherche universitaire. (Source : Ouest-France)
L'ENSM est partenaire de l'Université et de l'École Centrale de Nantes, avec lesquelles elle développe des projets sur le champ maritime tels que colloques, laboratoires communs, masters spécialisés…. Les trois partenaires partagent la volonté de créer des passerelles, notamment par la mutualisation de formations. Le site ENSM de Nantes rejoindra d'ailleurs bientôt le campus de l'École centrale de Nantes.

FUSION ANNONCÉE ENTRE OCEA ET WIGHT SHIPYARD AUX SABLES-D'OLONNE

L'annonce est venue d'Angleterre le 8 février. Le chantier Ocea et Wight shipyard préparent une fusion envisagée dès le mois de mars afin de se renforcer sur le marché des ferries rapides et de se positionner sur celui des EMR offshore. Ces deux acteurs de la construction navale sont spécialisés sur l'aluminium. Créé aux Sables-d'Olonne en 1987, Ocea a développé son activité en s'implantant également à Fontenay-le-Comte, Saint-Nazaire, puis plus récemment à La Rochelle. Wight shipyard est implanté dans le sud de l'Angleterre et a ses ateliers à East Cowes sur l'Île de Wight, avec accès sur le Solent. Ce dernier emploie environ 150 salariés quand Ocea en compte 500. Wight Shipyard a la particularité d'être en pointe sur le marché des navires à passagers à grande vitesse. Un segment complémentaire pour Ocea qui a décroché la construction de trois navires de transfert pour le compte de Louis Dreyfus Armateurs. (Sources : Ouest-France, Le Marin)

Le chantier Ocea va pouvoir se renforcer sur le segment des navires à passagers. (Photo : Ocea)

LES ÉMISSIONS DE CARBONE DES NAVIRES AU CŒUR DES PRIORITÉS MONDIALES

Aujourd'hui, les armateurs se retrouvent dans une situation complexe. On leur demande d'améliorer les performances carbone de leurs navires sans pour autant que des solutions technologiques clés-en-main ou au moins faciles à mettre en œuvre, tels les scrubbers pour les oxydes de soufre, existent. Évidemment, on planche sur

les futures propulsions - carbonées, comme le méthanol qui peut être neutre si produit vertueusement, ou décarbonées comme l'hydrogène ou l'ammoniac. Les motoristes travaillent sur des nouveaux types de moteurs mais personne ne sait vraiment quand l'ensemble du circuit d'approvisionnement sera suffisamment mûr pour remplacer les combustibles carbonés. Les architectes navals travaillent sur des designs de plus en plus sobres. On commence à repenser les usages à bord pour réduire la dépense énergétique : aller moins vite, avoir des équipements moins gourmands, ajouter des voiles pour soulager la propulsion, transmettre les données en temps réel par satellite pour optimiser le fonctionnement du navire... Le transport maritime doit maintenant se repenser. Parce qu'il y a des contraintes réglementaires mais aussi parce que les clients eux-mêmes commencent à demander des comptes et veulent pouvoir montrer aux consommateurs finaux que toute la chaîne logistique améliore ses performances environnementales. Le shipping est désormais à la croisée des chemins.
Retrouvez l'article complet sur :
https://www.meretmarine.com/fr/construction-navale/les-emissions-de-carbone-des-navires-au-coeur-des-priorites-mondiales

LE PROJET HYLIAS, UN BATEAU DÉMONSTRATEUR "ZÉRO ÉMISSION"

C'est l'un des projets de bateau à passagers à propulsion hydrogène électrique le plus abouti en France. HYLIAS (Hydrogen for Land, Integrated renewables And Sea) est le navire de cette catégorie le plus avancé en termes d'études et le seul à pouvoir passer immédiatement en phase d'exécution. Porté par Europe Technologies CIAM et Morbihan Énergies, soutenu par la Région Bretagne, ce bateau "zéro émission" devrait être mis à l'eau en 2024 pour assurer la liaison Vannes-Ile d'Arz, dans le Golfe du Morbihan.
Deux projets en un : Côté "mer", le projet Hylias consiste à l'élaboration et la construction d'un bateau de 24 m, d'une capacité de 150 à 200 passagers, à propulsion électro-hydrogène. «*Ce projet de bateau présente une puissance de 300 kilowatts sur deux lignes d'arbre*», précise le cabinet d'architecture navale concerné, L2Onaval. Côté "terre", Morbihan Énergies pilote une étude de faisabilité technique et opérationnelle, initiée par la Région Bretagne, pour l'installation d'une station d'avitaillement sur le port de Vannes. L'objectif annoncé étant de développer un écosystème local répondant au besoin d'un premier navire, puis de suivants.

Image de synthèse du projet. (L2Onaval)

Au-delà de cette première réalisation, le projet Hylias, labellisé par le pôle de compétitivité EMC2 et homologué dans le programme Smile, mobilise une dizaine de partenaires privés et publics qui ambitionnent aussi de monter une chaîne locale de production et de consommation d'hydrogène vert sur le territoire vannetais.
La fabrication de ce premier navire devrait amorcer le renouvellement de la flotte de navires de la Région Bretagne avec les collectivités et l'État. (Source : bretagne-economique.com). Pour en savoir plus : https://www.bdi.fr/wp-content/uploads/2022/02/CP-restitution-Hylias_8-fev-2022_v6_publi-bdi.fr_.pdf, et https://www.bdi.fr/wp-content/uploads/2022/02/Presentation-restitution-des-etudes-Hylias-10-fev-22.pdf avec des photos.

PLUS DE 80 PLACES DE PILOTES MARITIMES À POURVOIR DANS LES 5 ANS À VENIR

Concours de Pilotage : toutes les prévisions station par station pour les 5 prochaines années. André Gaillard, le Secrétaire général de la Fédération Française des Pilotes Maritimes, a fait le point avec nos collègues de Jeune Marine : https://jeunemarine.fr/2022/02/concours-de-pilotage-toutes-les-previsions-station-par-station-pour-les-5-prochaines-annees/.
9 places à Dunkerque, 14/15 places à Marseille-Nice, 8 places en Loire, 5 places au Havre, 1 place à St-Pierre et Miquelon, etc, …..

GRAIN DE SAIL 2 VA ÊTRE CONSTRUIT CHEZ PIRIOU

L'entreprise morlaisienne **Grain de Sail** a signé, en marge du One Ocean Summit, à Brest, le 11 février, avec les chantiers Piriou pour la construction de son deuxième voilier-cargo. Grain de Sail a fait appel à d'autres entreprises bretonnes puisque les lorientais L20naval (architecture navale) et Lorima (gréement, en sous-traitance de Piriou) accompagnent le projet Grain de Sail 2 qui sera deux fois plus grand que son aîné.
La coque en aluminium sera construite au chantier Piriou d'Hô Chi Minh-Ville, au Vietnam, avant d'être rapatriée en France pour terminer la construction. Livraison pour fin 2023.
Grain de Sail 2 sera une goélette de 52 m de long, pour 11 m de large, avec un tirant d'air de 50 m et 1 170 m^2 de surface de voilure manœuvrable par 2 marins expérimentés. Si plusieurs types de gréements ont été considérés, Grain de Sail a finalement opté pour une goélette classique avec des mâts en carbone. Navigant sous pavillon français avec la possibilité de loger 9 personnes à bord, Grain de Sail 2 aura une capacité de charge de

Image de synthèse du Grain de Sail 2 et éclaté de la coque. (L20Naval)

350 t, soit jusqu'à 238 palettes réparties sur 2 niveaux dans 2 cales, remplies par deux grues hydrauliques télescopiques, permettant une autonomie de manutention. Le navire aura des réservoirs dédiés pouvant recevoir jusqu'à 18 m^3 de vrac liquide, et il pourra charger 5 m^3 en fût sur le pont.
Pour les chantiers Piriou, il s'agit de la deuxième commande d'un voilier-cargo, après celle de la goélette en acier de 81 m hors-tout annoncée par **TOWT**, le mois dernier. Les chantiers doivent aussi construire **Persévérance**, la goélette en aluminium de 42 m taillée pour les mers polaires qui ravitaillera Polar Pod. (Source : Mer et Marine)

LA VAGUE SCÉLÉRATE DU MILLÉNAIRE QUI A PRIS LE CANADA PAR SURPRISE

Il ne s'agit pas d'un tsunami, provoqué par une activité sismique. Il ne s'agit pas plus de l'une des vagues géantes "classiques" sur lesquelles les surfeurs aiment jouer aux trompe-la-mort à Nazaré, par exemple.
Le phénomène observé au large d'Ucluelet, près de Vancouver sur la côte ouest du Canada, est ce que les marins redoutent le plus depuis que la marine existe: une vague scélérate, immense, implacable, imprévisible, comme venue de nulle part.
Pour les scientifiques, les vagues scélérates sont celles qui font plus du double de la hauteur de celles observées autour d'elles, et sont provoquées par de rares et parfaites conjonctions de courants, de vents et de houles, généralement par gros temps.

Celle d'Ucluelet, observée en 2020 et à laquelle les scientifiques ont consacré une étude récemment publiée dans Scientific Reports (Mécanisme de génération et prédiction d'une onde scélérate extrême : https://www.nature.com/articles/s41598-022-05671-4.pdf), fut une montagne d'eau. Selon les observations, elle a ainsi atteint une hauteur de 17,6 m, l'équivalent d'un immeuble de 4 étages, alors que les creux aux alentours ne mesuraient que 6 m.
Si une précédente "rogue wave, vague scélérate ou vague tueuse" nommée "vague Draupner" avait été mesurée à 25,6 m au large de la Norvège en 1995, c'est cet écart entre la taille de celle mesurée à Ucluelet et son environnement direct qui en fait un record absolu, du moins depuis que la chose est observée et mesurée par la science.
Seules quelques vagues scélérates ont été directement observées au grand large, et rien de cet ordre. La probabilité qu'un tel événement se déroule est de 1 toutes les 1 300 années, indique l'Université de Victoria.
La vague d'Ucluelet a été détectée par le système CoastAware de la firme MarineLabs, un réseau de bouées et capteurs flottants qui, avec l'aide d'algorithmes particuliers, cherche à améliorer les prévisions marines dans le Pacifique. «*La nature imprévisible des vagues scélérates et la puissance pure de ces murs d'eau peuvent les rendre incroyablement dangereuses pour les activités marines et le public en général*», explique dans son communiqué le patron de MarineLabs. Simulation des mouvements de la bouée de MarineLabs et de son amarrage dans la vague scélérate: https://youtu.be/EWgVBIvgkpc.
(Sources : korii.slate.fr, newatlas.com)

TABLEAU ARRIÈRE DÉCOUPÉ PAR UNE COLLISION AVEC UN QUAI AU MAROC

Le porte-conteneurs **Martha A** en provenance de Hambourg a violemment heurté un quai au Maroc pendant l'accostage. L'accident aurait eu lieu à Casablanca le 14 février, mais la date n'est pas confirmée. Selon un témoin oculaire, c'était la faute du remorqueur. Le navire s'est retrouvé avec une brèche importante sur le tableau arrière au niveau de la flottaison. Voir la vidéo : https://youtu.be/SeooKEYruHE

La brèche sur le tableau arrière du Martha A et le coin de quai où a eu lieu l'accident. (Photo : FleetMon).

Le Martha A vu le 7 octobre 2020 à Cuxhaven sur l'Elbe. (Photo : MarineTraffic)

Le Martha A construit en 2005 et naviguant sous pavillon turc, mesure 207,4 m de long et 29,87 m de large.

Sa capacité est de 2 474 EVP. (Source : FleetMon)

EN CHINE, LES NAVIRES DISPARAISSENT DES SYSTÈMES DE GÉOLOCALISATION CONVENTIONNELS

Depuis début novembre, de plus en plus de bateaux naviguant dans les eaux chinoises disparaissent des systèmes de localisation habituellement utilisés dans le transport maritime, probablement à cause de l'introduction de la nouvelle loi chinoise sur la protection des informations personnelles, entrée en vigueur le 1er novembre dernier. Cette loi oblige tous ceux qui traitent des données chinoises à obtenir l'approbation du gouvernement avant tout transfert de données vers des pays étrangers. Bien que la loi ne mentionne pas spécifiquement le fret maritime, il est possible que les compagnies maritimes retiennent des informations juste pour être "en sécurité" en attendant de savoir exactement ce qu'elles sont autorisées à partager. L'application de cette loi et le blocage de l'information aggravent la crise actuelle du transport maritime et la congestion des ports.

Depuis début novembre, un nombre croissant de navires semblent disparaître des systèmes de repérage conventionnels à l'approche des côtes chinoises. Selon VesselsValue, le nombre de navires émettant des signaux AIS depuis les eaux chinoises a chuté de 90 % depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Normalement, les navires peuvent être identifiés grâce à leurs transpondeurs AIS, qui diffusent la géolocalisation du navire ainsi que d'autres informations telles que son numéro MMSI (un numéro unique à 9 chiffres associé à chaque navire), son type (transporteur, pétrolier, navire de pêche), sa nationalité, son cap, sa vitesse... Le système d'identification AIS a été rendu obligatoire pour la plupart des navires par l'OMI à tous les États du pavillon signataires de la convention SOLAS pour faciliter le trafic et éviter les collisions. Mais depuis sa mise en place, des utilisations plus larges du système se sont développées, et il est devenu un outil essentiel pour la gestion des ports, en fournissant notamment des informations sur la disponibilité des postes d'amarrage et les temps d'attente dans les mouillages. Bien qu'il ait ses défauts en tant qu'outil de surveillance, le système AIS est devenu essentiel pour la gestion et le suivi des flux de fret maritime dans le monde entier.

Les autorités chinoises invoquent des questions de sécurité et de souveraineté nationales pour justifier cette mesure, affirmant que les agences et les entreprises de renseignement étrangères utilisent le système AIS pour suivre les navires militaires chinois et recueillir des renseignements économiques sensibles, selon un rapport des médias d'État chinois.

Une image exhaustive du trafic en mer grâce à l'interception des signaux RF depuis l'espace : https://unseenlabs.space/wp-content/uploads/2022/02/Mer-de-Chine_Unseenlabs-Acquisition.gif

Unseenlabs a mené une campagne d'acquisition par satellite de huit jours en mer de Chine orientale, révélant une lacune conséquente dans les données AIS : jusqu'à 80% des navires localisés avec une détection RF n'émettent pas de signal AIS (balises AIS éteintes ou transmission de données bloquée par les autorités chinoises).

Le système de détection radiofréquence d'Unseenlabs permet d'obtenir une image exhaustive du trafic maritime près des côtes chinoises, en révélant le nombre et la localisation de tous les navires présents dans la zone, avec ou sans AIS.

Image d'une des 8 journées évoquées ci-dessus. Les points rouges correspondent aux navires avec AIS en service.

Cette nouvelle technologie disruptive fournit à tous les acteurs maritimes qui ont besoin d'informations précises et actualisées sur le trafic maritime un nouveau type de données qui contribue à un nouveau niveau de précision dans la connaissance du domaine maritime. La nouvelle situation autour des côtes chinoises illustre les limites des sources de données actuelles telles que le système AIS et met en évidence la nécessité de trouver des alternatives, telles que la détection spatiale des radiofréquences, pour obtenir une image complète des activités humaines en mer. (Source : Naval News)

AVANT SON DÉPART POUR LE SÉNÉGAL, LE GLOBAL MERCY ACCUEILLE LA REINE MATHILDE À ANVERS PUIS IRA À ROTTERDAM

Nous vous avons déjà parlé de Mercy Ships et du **Global Mercy**. La reine des Belges Mathilde a embarqué le 18 février sur le **Global Mercy**, pour une visite de ce navire-hôpital de l'ONG Mercy Ships dont l'aménagement intérieur a été réalisé dans le port d'Anvers.

La reine devant le navire, puis pendant la visite et dans une chambre pour enfant. (Photos : Paris Match)

Retrouvez d'autres photos avec le lien : https://www.parismatch.com/Royal-Blog/La-reine-des-Belges-Mathilde-a-visite-le-Global-Mercy-avant-son-depart-pour-le-Senegal-1789562#La-reine-des-Belges-Mathilde-a-bord-du-Global-Mercy-amarre-a-Anvers-le-18-fevrier-2022

Peu de temps après, le Global Mercy prendra la route de Rotterdam avant son départ à la fin du mois de février pour une tournée de promotion précédant sa première mission au Sénégal en mai. (Source : Paris Match)

Avant de partir en Afrique pour réaliser sa première mission, le Global Mercy a ouvert ses portes aux visiteurs à Rotterdam du 26 février jusqu'au 14 mars 2022. N'oubliez pas que ce navire a également besoin de vous pour fonctionner, si vous souhaitiez donner un peu de votre temps n'hésitez pas à contacter les équipes de Mercy Ships par mail à : info@mercyships.fr

DE NOUVEAU UNE COLLISION DANS LE CANAL DE KIEL

Il semblerait -vu le nombre d'accidents- que ce brave canal ne soit plus adapté au trafic actuel…

Le 18 février, vers 20h00, le bac **Danzig** du canal de Kiel, lors de son dernier voyage quotidien, est entré en collision avec l'asphaltier/bitumier **San Bacco**, amarré au terminal TOTAL Energies, à Ostermoor dans le canal de Kiel, en rive Sud, dans la région de Brunsbuettel. Le bac était apparemment en train de manœuvrer pour éviter un porte-conteneurs, qui naviguait en direction de l'est. Plus tard, la police maritime a constaté que le capitaine du bac était en état d'ébriété. Une procédure pénale est en cours. Le Danzig a ensuite été transféré à Flensburg, tandis que le San Bacco était toujours amarré dans l'après-midi du 21 février, ce qui signifie probablement que les deux navires ont subi des dommages. (Source : FleetMon)

Le bac Danzig, construit en 1962, mesure 30 m par 10 m. Il est sous pavillon allemand. (Photo : FleetMon)

L'asphaltier/bitumier San Bacco, construit en 2016, mesure 108 m de long par 17,2 m de large et a un port en lourd de 4995 t. (Photo : Fleetmon)

Autre vue du San Bacco. (Photo : Marinetraffic)

LA ROYALE DÉVOILE UNE TECHNOLOGIE RÉVOLUTIONNAIRE QU'ELLE POURRAIT ÊTRE LA SEULE À UTILISER

A l'occasion de l'inauguration d'un nouveau laboratoire, le PDG de l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (Onera), a révélé que la marine française allait prochainement être équipée de systèmes opérationnels utilisant le système **Girafe** (gravimètres interférométriques de recherche à atomes froids embarquables). Il s'agit d'une technologie quantique de nouvelle génération qui devrait faire son apparition sur quatre bâtiments de surface de la marine d'ici à 2026-2027.

«*Cela fait de la marine l'une des premières armées au monde à disposer de systèmes opérationnels basés sur cette technologie quantique de nouvelle génération si on est pessimiste et, si on est optimiste, peut-être la première armée au monde*», a déclaré le PDG.

Développé par l'Onera en coopération avec le service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM), ce gravimètre quantique devrait permettre de cartographier les océans avec une précision inouïe. De ce fait, les navires civils et militaires pourront savoir constamment où ils se trouvent.

Mais ce système pourra surtout permettre aux navires de se passer des systèmes de positionnement par satellite américain GPS ou européen Galileo. Cela est aussi important dans le cadre de la planification et la conduite des opérations maritimes et aéromaritimes. Enfin, ce système pourra être utilisé pour d'autres applications telles que la géophysique des zones océaniques, la prospection du sous-sol marin (minerai, pétrole), la cartographie de pesanteur ou encore la navigation sans GPS. (Sources : 20 Minutes, La Tribune)

TROIS NAVIRES DE PÊCHE TAIWANAIS S'ÉCHOUENT À MAURICE

Le 23 février, trois bateaux de pêche taiwanais se sont échoués sur le rivage de l'île Maurice.

Le **Wen Hung Dar 168** a d'abord heurté un récif au lieu-dit Pointe-aux-Sables, à environ 1 km de la côte. Ses 25 marins ont été secourus et ramenés à terre mais le bateau, qui avait quitté la rade de Port-Louis à l'approche du cyclone tropical Emnati, transporterait 90 tonnes de gasoil. Les autorités mauriciennes ont déployé un navire antipollution et des barrages flottants. La coque du navire mesurant 37 m de long est prise au piège dans le sable.

Deux autres navires, les **Foo Maan Yu Feng 1** et **168**, se sont ensuite échoués sur un banc de sable à Bain-des-Dames, à quelques encablures du premier naufrage, avec chacun une vingtaine de tonnes de carburant.

Des barrages flottants ont également été installés autour des navires. Vidéo du survol des 3 navires :
https://youtu.be/Nm_vE6dDDZQ
A l'approche du cyclone Emnati, les palangriers ont été invités à quitter la rade et jeter l'ancre à l'extérieur du port. Malmenés par la houle, les navires de pêche ont fini sur les bancs de sable.

Le Wen Hung Dar 168 et les Maan Yu Feng 1 et 168 échoués à Maurice. (Photos : Capture d'écran vidéo Défi media)

Le Maan Yu Feng 1 a été renfloué le 7 mars et conduit en cale sèche au chantier naval de Taylor Smith Ltd.
Quant au Maan Yu Feng 168, il a été allégé de sa cargaison qui commençait à pourrir et à dégager des gaz toxiques et de fortes odeurs et devrait être renfloué un peu plus tard. Le Wen Hung Dar 168 avait été renfloué le 26 février dans la soirée. (Sources : Lexpress.mu, Le Marin, Le Matinal)

INCENDIE GÉANT SUR UN FERRY AU LARGE DE LA GRÈCE

L'Euroferry Olympia est la proie des flammes le 18 février 2022. (Photo : PROTO THEMA)

Un incendie s'est déclaré le 18 février matin, vers 04h30 heures locales, sur le ferry **Euroferry Olympia** battant pavillon italien, au large des côtes nord de l'île grecque de Corfou en mer Ionienne, avec à bord 237 passagers et 51 membres d'équipage alors qu'il effectuait la liaison entre le port grec d'Igoumenitsa et Brindisi, a indiqué la police portuaire grecque. L'évacuation des personnes a rapidement été organisée par les garde-côtes grecs. Les passagers ont été transférés sur des canots de sauvetage avant d'être acheminés à Corfou.
L'Euroferry Olympia de la compagnie italienne Grimaldi a rapidement été complètement envahi par le feu, laissant échapper des flammes et une épaisse fumée noire.

Le navire enveloppé d'une épaisse fumée. (Photo : SFR News)

Opérations de sauvetage en cours le 18 février après-midi. (Photo : Greek fire service)

Le 18 février après-midi, alors que les pompiers luttent toujours contre le feu, on apprend que 3 personnes sont blessées et qu'il y a onze disparus. L'Euroferry Olympia transportait 153 véhicules commerciaux, dont une majorité de camions et 32 voitures. L'incendie pourrait être parti d'un camion garé dans les cales réservées aux véhicules, a indiqué le commandant du ferry. Dans la soirée, on parlait de 12 disparus dont 7 ressortissants bulgares. 2 passagers, un Bulgare et un Afghan, restés prisonniers dans le garage, ont pu être évacués du bateau en feu après plus de dix heures dans les fumées épaisses, avant d'être hospitalisés. 2 des rescapés, des Afghans, n'étaient pas sur la liste des passagers, ont précisé les garde-côtes à l'AFP. Leur présence fait craindre celle d'autres clandestins sur le ferry en feu. Vidéo du ferry en feu :
https://twitter.com/i/status/1494646677868843044

Le feu a envahi tout le navire de l'avant à l'arrière.

Le 19 février, l'incendie continue de faire rage. Aidés d'un hélicoptère, d'une frégate, de 6 remorqueurs et d'un navire de lutte contre les incendies, les sauveteurs ten-

taient toujours de retrouver 12 chauffeurs-routiers qui manquent à l'appel. Images des dégâts avec toute la pontée brulée : https://youtu.be/y5Xki-2kV00

Le navire brulait toujours le 19 février. (Photos : AFP)

L'Euroferry Olympia vu du ciel le 19 février.

Le 20 février, l'un des disparus a été retrouvé vivant et évacué du navire. Âgé de 21 ans il a déclaré être originaire du Bélarus. Le corps d'un homme mort dans son camion ayant été aussi retrouvé, il reste 10 disparus. Une épaisse fumée noire s'échappait toujours de l'Euroferry Olympia plus de 80 heures après le début du sinistre

Le feu n'est pas encore éteint sur l'arrière. (Photo : AFP)

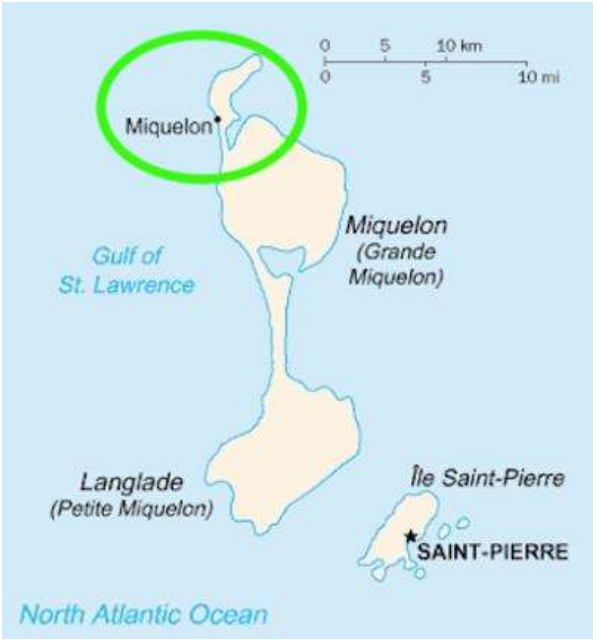
Le 23 soir, le feu est considéré comme éteint. Le 24 février, le nouveau bilan fait état de 5 morts et toujours 6 disparus. Finalement six autres corps seront retrouvés portant le bilan à 11 morts.

Un hélicoptère grec survole L'Euroferry Olympia le 20 février. (Photo : Reuters)

L'Euroferry Olympia a été construit en 1995. Il mesure 183 m et a un linéaire de 2400 mètres. Il peut transporter 560 passagers. Il avait subi sa dernière visite d'inspection le 16 février.
Avec «77 cabines (308 lits) et 409 sièges, le bateau peut facilement accueillir les 239 passagers pour un voyage de neuf heures », selon un communiqué de Grimaldi, publié le 20 février alors que certains se plaignaient des conditions d'hébergement poussant les chauffeurs à dormir dans leur camion ce qui est interdit.
(Sources : Mer et Marine, AFP, Nice Matin, Ouest-France, Midi Libre, Le Monde)

LA PETITE VILLE DE MIQUELON VA-T-ELLE DISPARAITRE ?

Face à la montée du niveau des océans due au réchauffement climatique, les outre-mer et les territoires insulaires situés en zone tropicale sont particulièrement sensibles aux conséquences du changement climatique : on pense particulièrement aux atolls des îles Marshall ou aux îles basses des Maldives dont l'existence même se trouve menacée.
On distingue généralement quatre attitudes face aux risques côtiers : se protéger, adapter les infrastructures et les comportements, accompagner le changement par des solutions fondées sur la nature ; enfin, déplacer les infrastructures.



Carte de Miquelon.

Il existe néanmoins un village français en outre-mer, dans l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, non loin du Canada, où le processus de déplacement a déjà débuté, avec une mobilisation forte de la population tout au long des différentes étapes.
Le village de Miquelon se trouve au niveau de l'eau, sur un cordon de galet, reliant deux îles aux altitudes plus élevées : l'île du Cap et celle de Miquelon.
Les premiers habitants s'établissent ici à la fin du XVIIe siècle et au XVIIIe siècle ; ce sont principalement de petits pêcheurs, installés au plus près de la mer, sur le cordon de galets. Entre le XVIIIe siècle et aujourd'hui, le village se développe tout le long du littoral, jusqu'à compter 600 âmes. Dans les années 2000, le changement climatique les rattrape : les évènements de submersion, de tempêtes et d'érosion se font plus fréquents, plus violents, et le village doit faire face à des dégâts de plus en plus récurrents. Dans un contexte d'élévation du niveau des mers, c'est la disparition de l'isthme, sur lequel est situé le village, qui constitue la menace principale.
En 2014, le président français François Hollande, de passage sur l'archipel, déclare que Miquelon pourrait disparaître avec la montée du niveau de la mer et annonce la mise en place d'un plan de prévention des risques littoraux (PPRL).

Le village de Miquelon vu d'avion le 4 décembre 2018. (Photo : BRGM)

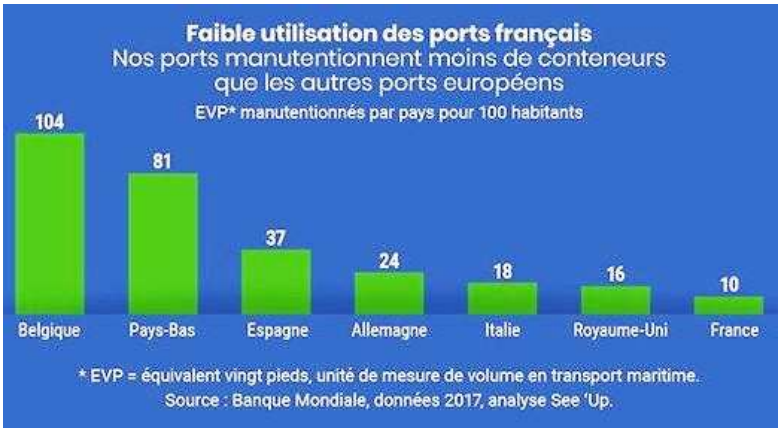
En juin 2021, le village de Miquelon vu depuis le bateau de liaison avec Saint-Pierre. (Photo : BRGM)

La population et les élus protestent et font entendre leur opposition. En 2018, les habitants étaient encore farouchement opposés au déplacement du village. Mais en novembre 2018, deux tempêtes successives – avec des vents dépassant les 150 km/h à l'origine de dégâts importants dans le village et d'inondations par remontée de la nappe phréatique – provoquent un retournement de l'opinion. À l'été 2019, un questionnaire auprès de 300 habitants de l'archipel pour cerner les perceptions du changement climatique et les préférences des habitants pour les solutions d'adaptation donne pour résultats à Miquelon : 89 % des personnes interrogées se disent en faveur du déplacement du village.
Mais si la relocalisation est globalement acceptée, le processus de déplacement va lui nécessiter du temps. Dès 2019, décideurs et habitants entament ce processus, la question principale étant : où déplacer ?
La collectivité territoriale propose un déplacement vers la presqu'île du Cap, mais celle-ci, très petite et isolée, n'a pas la faveur des habitants qui préfèrent l'île de Miquelon, plus grande et connectée à l'île voisine de Langlade. En janvier 2020, lors de la visite de la ministre des Outre-mer de l'époque, Annick Girardin, les habitants manifestent et délimitent visuellement les parcelles de terrain qu'ils souhaitent investir pour le nouveau village.
La relocalisation de Miquelon est donc initiée, mais doit encore faire face à de nombreux défis – financiers, législatifs, politiques, techniques et environnementaux. S'adapter nécessite d'accepter le changement, mais aussi d'avoir conscience qu'une stratégie peut mettre des décennies avant de se concrétiser. Pendant ce temps, l'élévation du niveau de la mer et ses impacts associés se poursuivent. (Source : The Conversation)

LA FAIBLE UTILISATION DES PORTS FRANÇAIS COMPARÉ AUX AUTRES PAYS EUROPÉENS

Dans un article, l'Antenne revient sur les deux propositions relatives à la logistique portuaire du Livre blanc 2022 "**transports de marchandises et logistique au service d'une France performante**" produit par France Logistique pour la présidentielle, afin de lutter contre la faible utilisation des ports français :
- des logistiques multimodales ferroviaires et fluviales optimisées
- une simplification des procédures pour l'implantation d'usines et d'entrepôts sur les zones portuaires et dans leur hinterland direct.

Sur le graphique suivant, les résultats sont éloquents. La Belgique fait 10 fois mieux que nous et les Pays-Bas, 8 fois.



Pour accéder au Livre Blanc : https://lnkd.in/eAFGmTYE
(Source : France Logistique)

LES BATEAUX VOLANTS D'AQUALINES

Ni avion, ni bateau mais un peu des deux tout de même. Inventé en Russie dans les années 1950, mais oublié depuis, l'ekranoplan ressemble à un hydravion volant à grande vitesse tout juste au-dessus de l'eau. Aqualines a l'ambition de le faire renaître sur le port de Bayonne. Un projet hors norme qui a l'ambition de développer et de produire une gamme de ces appareils à effet de sol pour transporter des passagers à des vitesses commerciales comprises entre 200 et 320 km/h.
Le projet d'Aqualines de développer et construire ces appareils mi-navires mi-avions sur le port de Bayonne se précise. L'entreprise prévoyait de déposer le permis

de construire pour ses installations sur le terminal Saint-Bernard en janvier. «*Notre objectif est d'être prêt pour débuter au plus tard en juin*», indiquait Guillaume Catala, cofondateur avec Laurent Godin de la société. (Source : CMF, Le Marin)

(Image de synthèse Aqualine)

PARIS FAIT SON ENTRÉE DANS LE GOTHA DES GRANDES VILLES MARITIMES

La capitale française, absente jusqu'alors des "leading maritime cities", devient n° 5 dans la catégorie "finance maritime et droit" du classement 2022 dressé par la société de classification DNV et Menon economics. Le classement général est toujours dominé par Singapour, où l'étude a été présentée le 13 janvier. Paris se situe au 14ème rang du top 50 et Marseille au 31ème. (Source : Le Marin)

LES ÉMISSIONS DE CO_2 DU TRANSPORT MARITIME ONT AUGMENTÉ DE 4,9 % EN 2021

Dans sa dernière publication, le courtier britannique Simpson Spence Young assène une «vérité dérangeante» pour l'OMI à l'heure où il lui est reproché d'être insuffisamment ambitieuse dans ses objectifs à l'encontre du transport maritime. Malgré l'intensification de la réglementation, les émissions augmentent et le prix du carbone bat des records. (Source : Le Journal de la Marine Marchande)

PROJET D'AIRE MARITIME PROTÉGÉE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Lors du One Ocean Summit, Édouard Fritch, président de la Polynésie française, a présenté un projet de création d'une aire maritime protégée dans la partie Sud-est de la zone économique exclusive de l'archipel. S'étendant sur plus de 500 000 km², cette zone devrait être réservée uniquement à la pêche artisanale et vivrière. (Source : Ouest-France).

LA ROYALE INSPECTE UN CÂBLE SOUS-MARIN EN GRANDE PROFONDEUR

Selon des informations publiées le 20 février 2022 par le ministère des Armées, la Marine nationale a utilisé le **Nautile**, sous-marin de poche habité de l'Ifremer pour inspecter un câble sous-marin, dans le cadre d'une démonstration. Le Nautile peut être utilisé à des profondeurs allant jusqu'à 6 000 mètres. Son utilisation par la Marine nationale intervient dans un contexte où les câbles sous-marins revêtent une importance stratégique croissante. (Source : NavyRecognition).

UN TRANSPORT DE VOITURES PREND FEU PUIS SOMBRE DANS L'ATLANTIQUE

Le transporteur de voitures (Car carrier) **Felicity Ace** faisait route d'Emden en Allemagne, quitté le 10 février, vers North Kingstown aux États-Unis, transportant une cargaison de voitures du groupe Volkswagen, lorsque le feu s'est déclaré dans l'un des ponts garages en fin de matinée le 16 février à environ 90 milles au Sud-ouest des Açores. Le capitaine a lancé un signal de détresse et a pris la décision d'abandonner le navire. Avec l'aide de navires commerciaux se trouvant dans la zone et d'un hélicoptère, les 22 membres d'équipage ont été évacués en toute sécurité. 11 ont été récupérés dans une embarcation de sauvetage et 11 ont été secourus par un pétrolier, le Resilient Warrior, et plus tard transportés par hélicoptère vers l'île de Faial comme les 11 autres. Le Felicity Ace, en feu, s'est donc retrouvé à la dérive. Coup dur pour des milliers de clients Volkswagen. Selon un mail interne de Volkswagen, 3695 véhicules de marques Volkswagen, Porsche, Audi ou encore Lamborghini étaient à bord du navire.

Le navire le 17 février. (Photo : Marine portugaise)

Le feu atteint l'avant. (Photo : Marine portugaise)

Le Felicity Ace le 18 février. (Photo : Marine portugaise)

Le Felicity Ace le 21 février. La peinture a bien brulé de l'avant à l'arrière et la partie centrale arrière semble très abimée. (Photos : Marine portugaise)

Deux jours après le début de l'incendie, le navire était toujours en feu et la marine portugaise continue de suivre la situation. Le cabinet britannique de conseil en gestion des risques Russell Group a estimé la valeur totale des marchandises transportées par le navire à 438 millions de dollars.

Au bout d'une semaine, les images du navire, toujours à flot, montrent qu'il a été très gravement endommagé par l'incendie, qui s'est manifestement développé dans ses ponts garages et a brûlé la coque sur toute sa longueur.

Supervisées par la marine portugaise, les opérations de secours se poursuivent, alors qu'un remorqueur portuaire venu des Açores et équipé de moyens de lutte contre les incendies est parvenu à contenir le feu, avec l'aide d'une équipe de la société de sauvetage néerlandaise Smit. Des moyens de remorquage adéquats sont attendus sur place pour tenter de remorquer le navire.

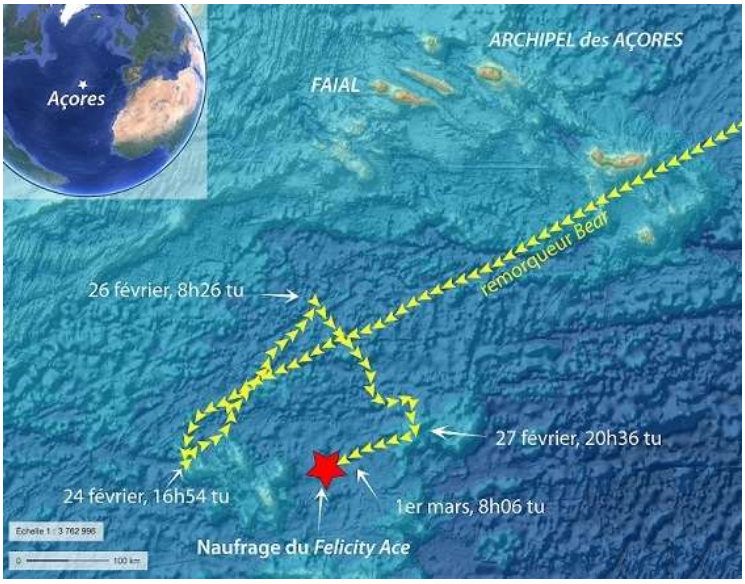
Vidéo de l'évacuation de l'équipage et du début de l'incendie : https://dai.ly/x881gq6

Une enquête devra déterminer les causes de ce sinistre, et notamment comme certains le soupçonnent si le feu s'est déclenché à partir de batteries lithium-ion équipant des véhicules transportés par le navire.

Le remorquage débute le 24 février avec le remorqueur de haute mer Bear après que l'équipe de sauvetage sur place ait pu monter à bord par hélicoptère. Le but est de remorquer le Felicity Ace vers une zone sûre au large des Açores en repositionnant le navire à environ 60 milles au Sud-est de l'île de Faial.

Le Félicity Ace, feu éteint, au début du remorquage avec déjà de la gîte sur tribord. (Photos : Marine portugaise)

Selon le dernier communiqué de MOL Ship Management Singapore, gestionnaire du Felicity Ace, deux remorqueurs, ALP Guard et Dian Kingdom, escortent le convoi, accompagnés par un grand bateau de sauvetage doté d'une capacité supplémentaire de lutte contre l'incendie, le V.B. Hispanic. En outre, le patrouilleur océanique de la marine portugaise NRP Setubal reste également sur place pour fournir une assistance, surveiller la stabilité du navire et rechercher des signes de pollution dans l'eau. Selon MOL, il n'y a pas eu de fuite de pétrole et celui-ci reste stable. La fumée qui s'échappait du navire s'est arrêtée et n'est plus visible.



Le remorquage du Felicity Ace entre le 24 février et le 1er mars. On tourne un peu en rond ! (Basé sur le relevé de la position du remorqueur Bear-Robin des Bois)

Finalement, après 5 jours de remorquage, et ayant pris de la gîte sur tribord, la marine portugaise et MOL ont annoncé le 1er mars que le navire avait sombré tôt le matin à 220 milles des côtes, dans une zone où la profondeur est d'environ 3 000 mètres, à environ 25 milles en dehors de la limite de la zone économique exclusive du Portugal.

Il sera en conséquence difficile de mener l'enquête à bord pour connaître les causes du sinistre. Resterons les suppositions. (Sources : Mer et Marine, FleetMon, Le Marin, BFM, Splash247)

Le Felicity Ace construit en 2005 naviguait sous le pavillon de Panama. De 199,99 m de long pour 32,26 m de large, son port en lourd était de 17 738 tonnes.

Le Felicity Ace au temps de sa splendeur. (Photo : MarineTraffic)

CRÉATION DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES AFFAIRES MARITIMES, DE LA PÊCHE ET DE L'AQUACULTURE

Le Journal officiel a publié le 1er mars le décret et l'arrêté portant création au 1er mars 2022 de la Direction généra-

le des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), sous autorité de la ministre de la Mer et du ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation.
La DGAMPA fusionne des deux principales directions traitant du maritime au niveau central de l'État, à savoir la Direction des affaires maritimes (DAM) et la Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (DPMA), mais aussi les personnels des capitaineries des ports d'État.
Voir : https://hydros-alumni.org/article/creation-de-la-direction-generale-des-affaires-maritimes-de-la-peche-et-de-l-aquaculture-dgampa/02/03/2022/771
Éric Banel, a été nommé premier directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture.

CMA CGM VA TESTER LE BIOCARBURANT SUR 32 PORTE-CONTENEURS PENDANT 6 MOIS

Plusieurs armateurs ont testé l'utilisation de biocarburants sur une base limitée au sein de leurs flottes, mais CMA CGM a décidé de lancer un test de grande envergure d'une durée de six mois sur plusieurs routes commerciales. L'objectif de ce programme est de recueillir des données plus complètes qui seront partagées avec les administrations des pavillons afin de soutenir l'adoption plus large du biocarburant comme élément de l'effort visant à atteindre les objectifs de zéro carbone net.
L'essai mondial de 6 mois impliquera jusqu'à 32 porte-conteneurs fonctionnant avec différents mélanges de biocarburant pour mesurer les émissions de dioxyde de carbone (CO_2) et d'oxyde d'azote (NOx) afin d'obtenir une analyse des tendances. D'une taille comprise entre 2 200 et 10 640 EVP, ces navires à l'essai desserviront plusieurs couloirs commerciaux, dont l'Asie-Amérique du Sud, l'Asie-Afrique, l'Asie-Océanie, l'Asie-Méditerranée, l'Europe du Nord-Océanie et l'Europe du Nord-Amérique du Nord.
«*Cet essai mondial de biocarburant et le soutage à Singapour font progresser la transition énergétique de CMA CGM, ouvrant la voie à la généralisation du biocarburant comme l'une des solutions pour décarboner le transport maritime*», a déclaré Stéphane Courquin, Directeur Général de CMA CGM Asia Pacific. «*Avec l'évaluation de l'utilisation des biocarburants sur plusieurs voies commerciales clés et à bord de navires de différentes tailles, nous allons recueillir un ensemble de données complet pour vérifier la performance du biocarburant en tant que carburant marin et obtenir des indications pour faciliter une adoption plus large du biocarburant en tant que carburant propre*».
Avec le soutien de l'Autorité Maritime et Portuaire de Singapour, CMA CGM indique que le programme a débuté avec son navire de 10 640 EVP, APL Paris, qui a été le premier navire du groupe à être avitaillé en biocarburant à Singapour le 23 février. Ce navire opère sur une ligne Asie-Amérique du Sud.
Fabriquée à partir d'huile de cuisson usagée collectée auprès des fabricants de produits alimentaires, des entreprises de restauration et des ménages, la conversion de l'huile de cuisson usagée en biocarburant pour le transport favorise une économie circulaire. Certains de ces navires qui feront le plein à Singapour seront chargés de biocarburant B24, composé de 24 % d'ester méthylique d'huile de cuisson usagée dans le biocarburant évolué mélangé à des carburants classiques. L'avantage du B24 est qu'il est totalement compatible avec les moteurs des navires modernes. En tant qu'option de carburant "drop-in", il peut être utilisé sur tous les types de navires sans nécessiter d'ajustements techniques, de sécurité ou de conception. Selon CMA CGM, le B24 peut réduire les émissions de carbone de 21%. ("Drop in fuels", ces carburants peuvent être chargés dans les mêmes tuyaux que les produits pétroliers, éliminant ainsi la nécessité d'un transport par camion ou par train, plus coûteux.)
CMA CGM dispose actuellement d'une flotte de 25 navires "e-methane ready" en service, basée sur ses investissements actuels dans des navires bicarburants utilisant le gaz naturel liquéfié comme carburant principal. D'ici fin 2024, CMA CGM disposera de 44 de ces navires bicarburants, dont les moteurs sont capables d'utiliser du BioLNG lorsque le carburant de nouvelle génération sera disponible. (Source : The Maritime Executive)

LES MARINS RUSSES ET UKRAINIENS REPRÉSENTENT 14,5 % DE LA MAIN-D'ŒUVRE MONDIALE DU TRANSPORT MARITIME

Selon la Chambre internationale de la marine marchande, les marins russes et ukrainiens représentent 14,5 % de la main-d'œuvre mondiale des transports maritimes.
La Chambre internationale de la marine marchande (ICS), qui représente 80 % de la flotte marchande mondiale, a mis en garde contre une perturbation de la chaîne d'approvisionnement si la libre circulation des marins ukrainiens et russes était entravée.
Le Seafarer Workforce Report, publié en 2021 par le BIMCO et l'ICS, indique que 1,89 million de marins opèrent actuellement plus de 74 000 navires dans la flotte marchande mondiale.
Sur cet effectif total, 198 123 (10,5 %) des gens de mer sont russes, dont 71 652 officiers et 126 471 personnels d'exécution. L'Ukraine représente 76 442 (4%) des marins, dont 47 058 officiers et 29 383 personnels d'exécution.
Le transport maritime est actuellement responsable de l'acheminement de près de 90 % du commerce mondial. Les marins ont été au premier plan de la réponse à la pandémie, en veillant à ce que les fournitures essentielles de nourriture, de carburant et de médicaments continuent d'arriver à destination. Pour maintenir ce commerce sans entrave, les gens de mer doivent pouvoir rejoindre et débarquer des navires (relèves d'équipage) librement à travers le monde. La possibilité de payer les marins doit également être maintenue via les systèmes bancaires internationaux.
L'ICS a déjà mis en garde contre une pénurie de marins marchands capables d'armer les navires commerciaux si aucune mesure n'est prise pour en augmenter le nombre, ce qui présente des risques pour les chaînes d'approvisionnement mondiales. Selon les recherches menées par l'ICS, un navire moyen compte au moins trois nationalités à son bord, et parfois jusqu'à trente. Trois langues sont le minimum parlé sur un navire moyen.
Guy Platten, secrétaire général de la Chambre internationale de la marine marchande, a déclaré : "La sécurité de nos gens de mer est notre priorité absolue. Nous appelons toutes les parties à veiller à ce que les marins ne deviennent pas les dommages collatéraux de toute action que les gouvernements ou autres pourraient entreprendre. (Source : ICS)

LES ALLIANCES MARITIMES MISES À L'INDEX PAR L'ADMINISTRATION DE JOE BIDEN

Dans un document diffusé par la Maison blanche, il est

reproché aux armateurs d'avoir profité de la pandémie pour augmenter "outrageusement" les taux de fret entre les États-Unis et l'Asie. «*Les armateurs ont augmenté les taux de fret entre les États-Unis et l'Asie de 100% depuis janvier 2020. De plus, les chargeurs se voient imposer des surcharges alors même qu'ils ne peuvent accéder à leurs boîtes*», continue le document. Et cet état de fait est appuyé par une enquête menée par la Federal Maritime Commission entre juillet et septembre. Les huit premiers armements mondiaux ont demandé le payement de 2,2 Md$ de surcharges aux chargeurs, soit une augmentation de 50% comparativement au trimestre précédent.
L'administration américaine estime que les armateurs préfèrent retourner en Asie à vide plutôt que de charger des conteneurs américains. Elle souhaite prendre des mesures.
Sitôt ces informations publiées, le World Shipping Council (WSC), regroupant les armements, s'est inquiété de ces mesures. Le lobby américain des armateurs considère que ces attaques sont des erreurs de jugement. «*Il est malheureux que le président diabolise les armateurs*», indique le WSC dans un communiqué. Ils rejettent l'argument selon lequel l'industrie maritime est «*concentrée et non compétitive*». Pour les représentants du WSC, les compagnies maritimes sont en concurrence les unes par rapport aux autres. (Source : Ports et corridors)
La flambée des taux de fret spot a amené le Clecat à réclamer à la Commission européenne d'ouvrir une enquête sur l'état de concentration du marché dans la ligne régulière conteneurisée. Les principaux acteurs du secteur sont également dans le collimateur des transitaires de l'UE. Alors que les taux de fret spot ne redescendent pas depuis 2021, le Clecat (l'association européenne des commissionnaires de transport) demande à Bruxelles de vérifier si le secteur de la ligne régulière n'enfreint pas les règles de la liberté de la concurrence en Europe. Elle condamne la hausse des prix que connaît le marché du conteneur depuis dix-huit mois. D'autant que cette envolée des taux s'accompagne paradoxalement, à ses yeux, d'un manque de fiabilité des services offerts et d'une baisse du nombre de lignes. La responsable de l'organisation demande que la lumière soit faite au sein de l'UE sur les règles anticoncurrentielles. Sachant que les CBER (Consortia Block Exemption Regulation), soit les réglements d'exemption par catégorie dont bénéficient les consortiums maritimes, ont permis l'instauration de ces derniers ainsi que des alliances. Le Clecat souligne que les trois principales alliances regroupant les huit principaux transporteurs maritimes mondiaux contrôlent aujourd'hui plus de 80 % du marché et réclame également une enquête sur MSC, Maersk, CMA CGM et Hapag-Lloyd, les quatre plus grandes compagnies conteneurisées européennes. (Source : L'antenne). CMA CGM, Maersk et Hapag-Lloyd sont maintenant visés par une enquête du Congrès américain. Voir l'article du Journal de la Marine Marchande :
https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/cma-cgm-maersk-et-hapag-lloyd-vises-par-une-enquete-du-congres-americain

LE CHANTIER SIBIRIL TECHNOLOGIES EST LIQUIDÉ

Le chantier naval Sibiril de Carantec a été liquidé le 22 février. Aucun repreneur ne s'est manifesté lors de la période de redressement judiciaire qui avait été prolongée plusieurs fois et s'était finalement clôturée le 14 février. Sibiril a accusé de lourdes pertes ces deux dernières années. L'entreprise avait une vingtaine de salariés.
Spécialisée dans les petites unités, notamment les pilotines et les vedettes de sauvetage, le chantier travaillait ces derniers mois sur le dernier des 5 canots tous temps de nouvelle génération (CTT NG) commandés par la SNSM. Cette dernière a d'ailleurs, ces derniers mois, avancé les fonds pour que le navire puisse être terminé, la trésorerie du chantier étant exsangue. Long de 19 m, le dernier des cinq CTT NG, qui si tout va bien devrait être achevé au printemps, est destiné à la station de Saint-Malo. Les 4 premiers exemplaires de cette série adoptant le design ORC 178.R de Didier Marchand, ont été livrés en 2015, 2016, 2017 et 2021 aux stations de l'île de Sein, des Sables d'Olonne, de Sète et de Saint-Tropez. (Source : Mer et Marine)

Le chantier termine la construction de son ultime canot pour la SNSM, le « SNS 005 » destiné à la station de Saint-Malo. (Photo : Sibiril)

Rappel : La SNSM, qui faisait construire ses vedettes depuis 2013 chez Sibiril, a fait le choix de construire toute sa "flotte du futur" dans le chantier girondin Couach. On a appris d'ailleurs que le premier navire produit par Couach souffrait d'un sérieux embonpoint au niveau de son déplacement, par rapport aux spécifications qui avaient été retenues.

A LA DÉCOUVERTE DE LA BASE D'ORANGE MARINE À BREST, AVEC SON DÉPÔT DE CÂBLES SOUS-MARINS

Pour ceux qui s'intéressent aux câbles sous-marins, vous pouvez visiter le dépôt de câbles et la base d'Orange Marine de Brest grâce à Mer et Marine avec le lien : https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/a-la-decouverte-de-la-base-d-orange-marine-a-brest

La base marine d'Orange Marine vue du ciel, à Brest, avec le câblier Pierre de Fermat à quai. (Photo : Geoportail)

CLIPPERTON EST LOIN D'ÊTRE UNE ÎLE DÉSERTE

Anthony Tchékémian, maître de conférence en géographie à l'UPF (Université de Polynésie Française), a participé à une mission scientifique sur le “presqu'atoll” de Clipperton en 2015. De cette mission est né le livre “**Clipperton, les restes de la Passion**“, publié en décembre dernier aux Presses Universitaires des Antilles et préfacé par le géopoliticien et poète français Gérard Chaliand. Au cours d'une interview, il est revenu sur son séjour là-bas, ses observations et son étude sur le recensement des “traces” de l'humanité, ainsi que les enseignements qu'il en a rapportés et qui l'ont amené à écrire ce livre.

«*L'atoll, de 12 km de circonférence, est issue d'un point chaud, d'une fissure par laquelle le magma s'est accumulé il y a environ 3,7 millions d'années, pour former un volcan. Les atolls ont été constitués par des colonies de madrépores, qui ont construit les récifs coralliens en se fixant autour de ces îles tropicales. Une fois que l'activité volcanique et la poussée en direction de la croûte terrestre se sont opérées, l'île s'est progressivement enfoncée dans l'océan. Les coraux, quant à eux, se sont maintenus en s'élevant pour rester à sa surface, là où l'eau est claire, lumineuse, renouvelée. Le mont volcanique a fini par disparaître, tandis que subsistait l'anneau corallien qui le ceinturait*».

Vue aérienne de Clipperton. (Photo : Oris.ch)

«*D'ailleurs, on parle de presqu'atoll en raison de la présence du Rocher, point culminant de Clipperton à 28,4 mètres. Ce rocher est un reliquat de l'ancienne activité volcanique : une catégorie entourée de lagon dans lequel la partie montagneuse a presque disparu. Puis, à l'opposé, le point le plus profond se situe entre 33 et 34 m sous le zéro de référence du lagon. Improprement nommé “Trou sans fond”, la cavité correspond à une ancienne cheminée volcanique*».

«*L'expédition a permis de regrouper des scientifiques français et mexicains afin d'évaluer la dynamique littorale et la géomorphologie de la couronne, de réaliser une étude diachronique du couvert végétal, d'étudier la macrofaune benthique et les hydraires du platier récifal, puis, l'objet de ma contribution, de géolocaliser et d'inventorier les restes : les vestiges témoignant des occupations humaines passées et les déchets amenés quotidiennement par la mer*».

Retrouvez la totalité de l'interview avec le lien : https://www.tahiti-infos.com/%E2%80%8B-Clipperton-est-loin-d-etre-une-ile-deserte_a207556.html. (Source : Tahiti Infos). Carte détaillée : https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5a/Ile_de_Clipperton_%28carte-fr%29.svg

3 CONTENEURS PERDUS EN MER MI-FÉVRIER RAMENÉS À CHERBOURG LE 6 MARS

Le navire battant pavillon Chypriote **Wec Van Eyck** avait signalé au CROSS Corsen avoir perdu 4 conteneurs à la mer alors qu'il se trouvait au large d'Ouessant le 16 février. Le 2 mars, un Falcon 50 de la Marine a localisé 3 des conteneurs perdus. Dès le lendemain, la Marine a fait appareiller l'Argonaute pour les prendre en remorque et les tracter jusqu'à Cherbourg, à vitesse réduite. Le convoi est arrivé en rade de Cherbourg le 6 mars.

Le traitement des conteneurs doit désormais être pris en charge par l'armateur. 2 d'entre eux contiennent de la glycérine. Ils pourront être déposés directement à quai. Le troisième contient du gaz réfrigérant liquéfié, inerte dans l'eau. Il va donc être placé en attente amarré au coffre de la Marine nationale en rade de Cherbourg afin que l'armateur puisse procéder à une vérification de l'état complet du conteneur. Il sera ensuite traité et recyclé par l'armateur.

La préfecture maritime indique par ailleurs qu'à ce jour, le quatrième conteneur n'a pas été retrouvé. Toutefois, au début du mois de mars, des paquets de biscuits apéritifs ont été aperçus sur plusieurs plages, notamment à La Hague. Pour expliquer ce phénomène, une hypothèse pourrait être avancée : ce quatrième conteneur aurait coulé, laissant sa cargaison s'échapper.

(Sources : Communiqué Préfecture Maritime Manche-Mer du Nord, France 3 régions-France Info)

MSC ET COSCO POURSUIVIS APRÈS LA FUITE D'UN PIPELINE EN CALIFORNIE L'AN PASSÉ

Le propriétaire américain d'oléoducs Amplify Energy Corp poursuit MSC et COSCO pour une importante marée noire qui a eu lieu au large des côtes californiennes l'automne dernier. (*Voir notre dernier MMI N° 237 bis - Spécial Hiver, pages 13 et 14*)

Leurs deux navires de ligne sont accusés d'avoir chassé en draguant leur ancre par-dessus le pipeline d'Amplify, causant ainsi des dommages. L'oléoduc, qui servait à transférer le pétrole brut de plusieurs installations offshore vers une usine de traitement à Long Beach, a commencé à fuir dans l'après-midi du 1er octobre.

Le tribunal fédéral accuse également le Marine Exchange of Southern California de ne pas avoir donné instructions aux 2 porte-conteneurs - **MSC Danit** et **COSCO Beijing** - d'aller vers des eaux plus profondes, à l'écart du pipeline avant la tempête imminente et de ne pas avoir informé Amplify après les incidents de mouillage.

«*Il était tout à fait prévisible que le fait de permettre à d'énormes porte-conteneurs de rester mouillés près d'un pipeline pourrait, en cas de tempête, endommager celui-ci et nuire à l'environnement*», a écrit Amplify dans son dossier, ajoutant que plus de 20 autres navires avaient quitté leurs mouillages à l'extérieur des ports de Los Angeles et de Long Beach pour affronter les vents violents et les vagues de la tempête annoncée, dans des eaux plus profondes. (Source : Splash247)

Traces de pollution devant la plage de la ville d'Huntington en octobre dernier.

LA CCI DE MARSEILLE ENTEND BRADER SON MUSÉE MARITIME

Début mars, La Marseillaise révélait que la Chambre de Commerce et d'Industrie Aix-Marseille Provence (CCI AMP) lançait un appel d'offre afin de trouver un commissaire-priseur susceptible de vendre 187 œuvres d'art et objets historiques lui appartenant. Une "première vente" qui sera suivie de bien d'autres. Le contrat avec le commissaire-priseur tel que le décrit le "marché public de prestations intellectuelles" est d'ailleurs très clair. Dans l'objet, il est précisé qu'il porte sur «*la vente aux enchères publiques d'objets à caractère historique et autres objets appartenant à la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence*» en précisant que ces collections comportent notamment «*environ 11 500 peintures, gravures, estampes, 1 100 objets historiques divers (maquettes de bateaux, tableaux, véhicule de collection…), environ 15 objets d'art contemporain acquis par la CCIAMP à l'occasion d'un concours artistique et environ 5 100 affiches publicitaires*» ! Le "notamment" n'exclut donc pas les 9 000 cartes et plans ou encore les 300 000 photographies dont La Marseillaise souligne qu'ils appartiennent aussi à la CCI AMP.

2 vues du Musée de la Marine de Marseille avant sa fermeture en 2018. (Photos : tourisme-marseille.com)

Henri-Vincent Amouroux, Président de la section Gironde de la Fédération Nationale du Mérite Maritime & et de la Médaille d'Honneur des Marins, indique dans un post : La CCI de Marseille entend brader son Musée maritime ; affligeant..! La CCI de Bordeaux avait malheureusement fait de même de son Musée Maritime implanté dans le pavillon central de la place la Bourse dans les années 1980. Le flambeau a été courageusement relevé par le Musée de l'Histoire Maritime de Bordeaux, 31 rue Borie, https://www.museehistoiremaritimedebordeaux.fr/
Voir : http://www.latribunedelart.com/chambre-de-commerce-de-marseille-un-musee-a-vendre

LES TRAVAUX DU PARC ÉOLIEN DE LA BAIE DE SAINT-BRIEUC REPRENNENT

Les travaux en mer ont repris en baie de Saint-Brieuc, le 7 mars, pour la construction du futur parc éolien développé par Ailes Marines, filiale d'Iberdrola. Encadrés par un arrêté préfectoral, ils avaient été interrompus fin octobre pour la période hivernale.
L'Aeolus se trouvait donc sur zone lundi. Le jack-up de l'armement Van Oord doit, cette fois, travailler sans interruption jusqu'en 2023 pour terminer le parc de 496 MW comptant 62 éoliennes Siemens Gamesa SG 8.0-167 DD de 8 MW. La mise en service est prévue d'ici la fin 2023. Les travaux sous-marins vont se poursuivre avec les opérations de forage et d'installation des pieux d'ancrage des fondations. Durant les six premiers mois de travaux, l'Aeolus avait foré sur cinq positions (quatre éoliennes et la sous-station), réalisant 19 forages. Mais les pieux n'ont été installés que sur deux positions d'éoliennes (SB30 et SB26) ainsi que sur la sous-station électrique. Il reste encore 60 positions d'éoliennes à équiper de pieux.

L'Aeolus perché sur ses pieds. (Photo : Ailes Marines)

L'Aeolus en Baie de St-Brieux l'an dernier lors d'une manifestation de pêcheurs.

Néanmoins, dès cette année, le parc doit commencer à émerger. D'une part, Van Oord va débuter l'installation des jackets au second semestre 2022. Ce sont les fondations en treillis métallique à trois pieds qui porteront ensuite les éoliennes. Déjà, 24 fondations ont été assemblées à Brest et sont stockées à Fene, en Espagne. Quelques 21 autres sont en cours de montage. D'autre part, au cours du printemps, Saipem va transporter et installer la sous-station fabriquée par Equans et Smulders en Belgique (Hoboken). Il faudra installer le jacket, puis le topside qui contient tous les éléments électriques de ce transformateur géant, chargé de collecter le courant électrique produit par les éoliennes pour en élever la tension avant de l'exporter vers la terre ferme.
Du côté des câbles inter-éoliennes, Prysmian avait terminé l'an dernier les opérations de pré-tranchage pour l'ensouillage des câbles. Ces travaux d'installation et d'ensouillage vont pouvoir commencer avec 90 km de câbles tripolaires à déployer. (Source : Mer et Marine)

LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR MARITIME LES PLUS ACTIFS D'EUROPE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

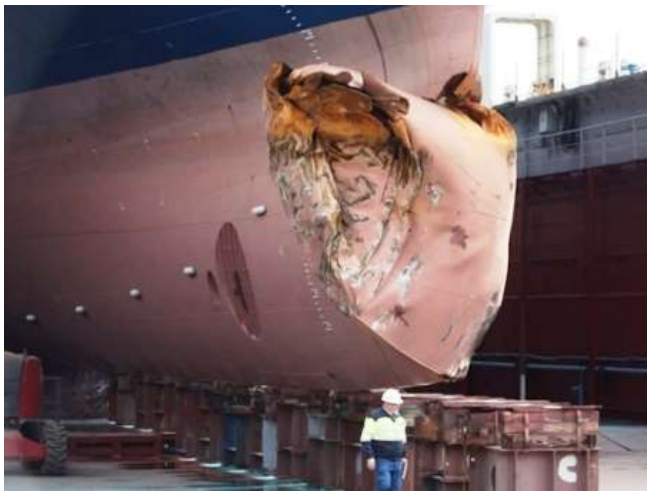
Félicitations spéciales à STC Group qui conserve la première place ! Le Port de Rotterdam prend la deuxième place. Le Port d'Anvers est en troisième position. Félicitations supplémentaires à **Brittany Ferries**, Wrist Ship Supply, VIKING Life-Saving Equipment A/S, **Louis Dreyfus Armateurs** (LDA), Maersk Supply Service, Wärtsilä Voyage et APM Terminals ! Alors, comment ces entreprises ont-elles réussi à se hisser parmi les dix premières ? Grâce à l'impact de leurs propres employés. Ces entreprises sont arrivées en tête ce mois-ci parce que leurs employés engagés ont constamment partagé du contenu avec leurs réseaux. Ils ont ainsi contribué à accroître la notoriété de la marque, la part de voix et d'autres indicateurs de performance clés sur les médias sociaux. Les données du graphique indiquent le pourcentage d'employés qui ont partagé du contenu sur LinkedIn au cours des 30 derniers jours. Dans quelle mesure vos employés sont-ils actifs ?
Le lien pour télécharger le classement complet :
https://dsmn8.com/wp-content/uploads/2022/03/The-Worlds-Most-Active-Maritime-Professionals-on-Social-March-2022-Europe.pdf
(Source : Post de DSMN8 - The Employee Influence Platform)

UN TRANSPORTEUR DE VÉHICULES A SUBI DE GRAVES DOMMAGES LORS D'UNE COLLISION

Un chantier naval du port de Malaga a une tâche inattendue à accomplir : réparer l'**Integrador**, un transport de véhicules battant pavillon panaméen, qui a récemment heurté de plein fouet un îlot et subi de graves dommages.
Le navire, faisait route de Varna en Bulgarie vers l'Espagne lorsque la collision a eu lieu. L'impact a complètement écrasé le bulbe et a gravement endommagé un côté du pont supérieur avant créant une brèche. Le chantier naval indique qu'il faudra au moins un mois pour le réparer. La date de la collision n'est pas connue (on suppose fin février) mais le navire est arrivé à Malaga le 5 mars et est rapidement entré en cale sèche. Il y a eu probablement une grosse erreur de navigation ! Curieusement il n'y a pas d'information sur ce qui est arrivé.

L'Integrador en cale sèche à Malaga. (Photo : FleetMon)

Le Car carrier Integrator a été construit en 1994. Il mesure 120 m et est géré par RORO Shipping Company SA, Uruguay. Les photos des dégâts sont impressionnantes. (Sources : FleetMon, SUR in English)



La coque écrasée et transpercée sur l'avant tribord et le bulbe enfoncé. (Photos : SUR in English)

LE PREMIER VRAI TRAITÉ INTERNATIONAL SUR LA HAUTE MER EST-IL À PORTÉE DE MAIN ?

Un traité sur la haute mer est négocié formellement sous l'égide de l'ONU depuis 2018, mais les discussions ont été interrompues par l'épidémie de Covid-19. Depuis le début des années 2000, l'idée de protéger la haute mer par un nouvel accord international fait son chemin. Les discussions pourraient peut-être se conclure à New York au cours du quatrième round qui a débuté le 7 mars.
A 200 milles des côtes commence la Haute mer. Une immensité qui couvre 60 % des mers et océans du globe et ne dépend d'aucune juridiction nationale. C'est tout son paradoxe : appartenir à la fois à tout le monde et à personne. De quoi la rendre vulnérable face aux appétits croissants qu'elle suscite.
Pourquoi un traité spécifique sur la Haute mer ?
Après tout, on pourrait se dire qu'il y a déjà la Convention internationale sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay (Jamaïque) en 1982. Un monument du droit international, toujours en vigueur et qu'on présente comme une Constitution pour l'océan. Elle pose des dispositions et des principes généraux pour assurer la gestion pacifique et durable des océans, notamment sur les délimitations maritimes. Ont ainsi vu le jour, en 1982, les Zones économiques exclusives (ZEE), cette bande de mer ou d'océan qui peuvent s'étendre jusqu'à 200 milles des côtes d'un pays riverain et sur lequel il dispose de l'exclusivité d'exploitation des ressources. Mais au-delà, il n'y a pas grand-chose.
Un des points de discussion concerne les aires marines protégées. Un autre concerne les ressources et leur exploitation sans oublier l'impact environnemental.
Pour relancer une dynamique positive, le One Ocean summit, organisé mi-février à Brest, a abouti au lance-

ment d'une «coalition de la haute ambition pour la Haute mer». Quarante États - les 27 de l'UE et 13 autres – appellent à faire aboutir les négociations sur un traité ambitieux dès cette année.
Finalement, la quatrième session de négociations sur la haute mer, qui s'est tenue du 7 au 18 mars à New York, n'a pas abouti à la mise en place d'un traité international pour la protection de la biodiversité marine. Mais, comme prévu notamment par les experts de l'équipe océan de l'Iddri (Institut du développement durable et des relations internationales), il faudra bien un cinquième rendez-vous pour conclure un accord de texte. Cette ultime conférence intergouvernementale pourrait se tenir dès août si la dynamique entamée ces dernières semaines se poursuit, soulève l'Iddri, qui se félicite que les délégations «*soient entrées dans une réelle négociation, même si des dissensions persistent*». (Sources, Le Marin, 20 minutes)

GREEN MARINE EUROPE : UN LABEL POUR UN TRANSPORT MARITIME PLUS PROPRE

Onze armateurs, dont le groupe MSC et CMA CGM, se sont portés candidats pour rejoindre Green Marine Europe le 11 février. Ce label environnemental maritime créé en 2020 pour réduire l'empreinte écologique du transport maritime pourrait alors compter pas moins de vingt-deux compagnies maritimes.

Lors du One Ocean Summit de février à Brest, portant sur la protection des océans, ce sont donc onze armateurs qui ont choisi de rejoindre le label. Créé en 2020 par Surfrider Foundation Europe et l'Alliance verte, avec le soutien du ministère de la Mer, ce programme de certification environnemental maritime doit permettre de réduire l'empreinte écologique du secteur.
(*Voir MMI N° 231, page 4 pour tout savoir.*)
Voir le communiqué :
https://allianceverte.org/2022/02/11/11-armateurs-nouvellement-candidats-au-label-green-marine-europe/.
(Source : L'info durable)

LE NOUVEAU PAM PREND SES QUARTIERS AU HAVRE

Le nouveau patrouilleur des Affaires maritimes (PAM) **Jeanne Barret** destiné à la façade Manche – Mer du Nord a rejoint son port d'attache du Havre le 4 mars. Converti au chantier Socarenam de Boulogne-sur-Mer, l'ancien navire de support aux opérations de sismique marine, acquis par les Affaires maritimes en 2020, va pouvoir débuter ses premières missions prochainement.
Son positionnement fait suite au redéploiement des capacités hauturières des Affaires maritimes, qui a vu le transfert du PAM Thémis de Cherbourg à Brest et de l'Iris de Lorient à La Rochelle. Le Jeanne Barret a dans ce contexte été basé dans une position centrale, l'administration ne disposant plus de moyen hauturier à Boulogne-sur-Mer suite au départ en novembre dernier de la vedette de surveillance régionale Armoise. Le nouveau PAM évoluera cependant régulièrement dans le secteur du détroit du Pas-de-Calais, où les services de l'État sont très sollicités pour le sauvetage des migrants tentant de rejoindre les côtes britanniques.

Le Jeanne Barret entrant au Havre. (Photo : Mer et Marine)

Construit en 2013, ce navire de 40 m de long et 9,3 m de large est capable d'atteindre 14 nœuds, il est équipé de deux moteurs diesels Caterpillar C32 de 970 kW chacun.
Par ailleurs, les Affaires maritimes vont s'enrichir d'un PAM neuf, le Gyptis, construit par le chantier Ocea des Sables-d'Olonne et qui sera basé à Marseille pour remplacer la vedette Mauve, retirée du service en novembre dernier. (D'après : Mer et Marine)

BRITTANY FERRIES RÉARME TOUS SES NAVIRES ET ROUVRE TOUTES SES LIGNES

L'armement breton a annoncé début mars la réouverture de l'ensemble de ses lignes et le réarmement de tous ses navires. Brittany Ferries peut donc rouvrir la ligne Roscoff-Plymouth qui sera servie par le Pont-Aven et l'Armorique. Le nouveau ferry Salamanca doit débuter sa carrière le 27 mars entre Portsmouth, Bilbao et Cherbourg. Le Bretagne, quant à lui, rouvrira la ligne Saint-Malo-Portsmouth. Au départ de Cherbourg vers Poole, c'est le Barfleur qui va reprendre du service quotidiennement. (Source : Mer et Marine)

PREMIER NAVIRE RUSSE DÉROUTÉ EN FRANCE DANS LE CADRE DES SANCTIONS PRISE À L'ENCONTRE DE LA RUSSIE APRÈS SON ENTRÉE EN GUERRE CONTRE L'UKRAINE.

Parti de Rouen le 25 février, après avoir préalablement escalé au Havre puis à Radicatel, le roulier polyvalent **Baltic Leader** de 127 m, battant pavillon russe, faisant route vers Saint-Pétersbourg chargé de véhicules, a été intercepté puis dérouté sur Boulogne-sur-Mer par les autorités françaises la nuit suivante.

Le Baltic Leader, à quai à Boulogne. (Photo : AFP)

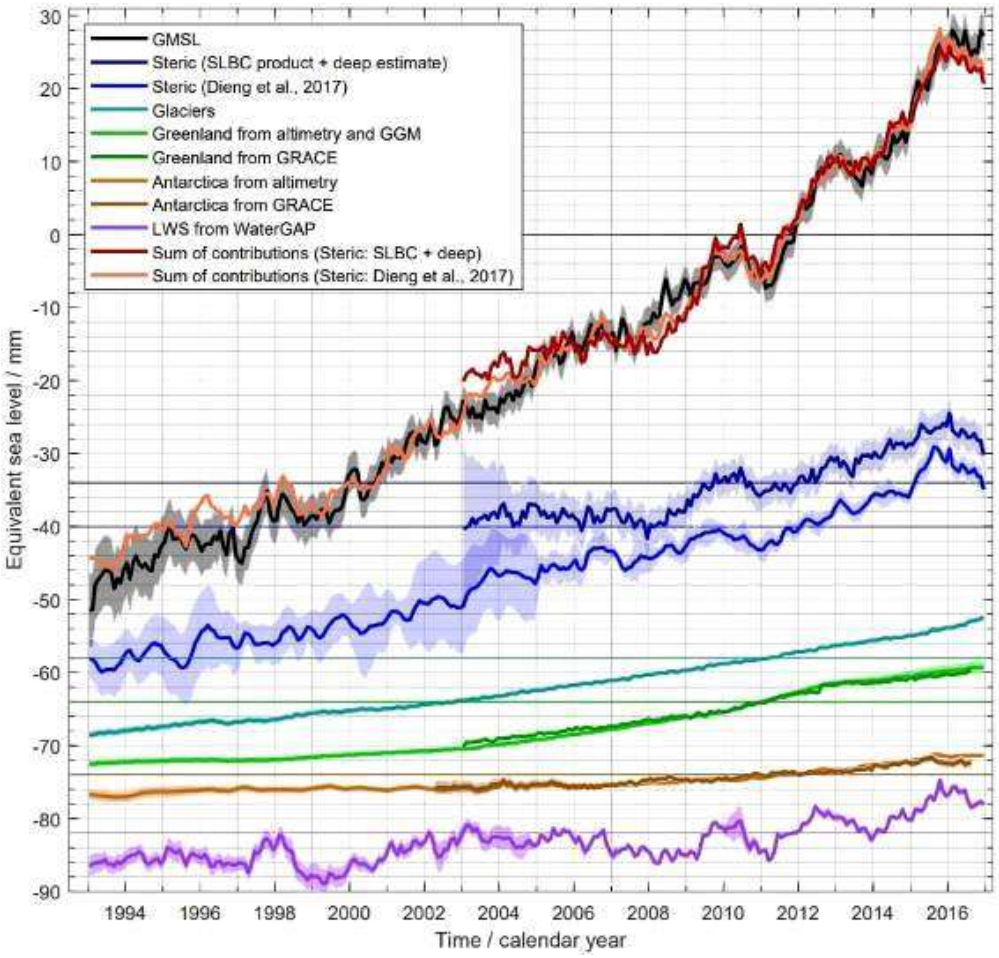
Soupçonné d'appartenir à une entreprise russe - la ban-

que Promsvyaz via son entité PSB Leasing - visée par les sanctions prises par les autorités européennes et américaines contre la Russie, il est désormais immobilisé dans le port boulonnais. L'équipage est composé de 16 Russes. Source : Le Marin)

BILAN SANS PRÉCÉDENT DE LA HAUSSE DU NIVEAU DES MERS

Une étude majeure dirigée par un consortium de dix instituts de recherche européens fournit l'évaluation la plus précise disponible à ce jour concernant les différents contributeurs à l'élévation du niveau des mers. Les résultats publiés dans la revue Earth System Science Data en février révèlent en outre un rythme de hausse croissant imputable à la fonte accélérée de l'inlandsis groenlandais.

Une des conséquences du réchauffement climatique est l'élévation du niveau des mers, les deux facteurs principaux étant la fonte des glaces continentales et le fait que l'eau occupe un volume plus important lorsqu'elle est chauffée. Cependant, évaluer dans le détail comment les différentes parties de la cryosphère (glaciers, calottes, etc.) contribuent à cette hausse est une tâche difficile.



Hausse totale du niveau des mers (noir) et sommes des différentes contributions calculées dans le cadre de l'étude (rouge foncé). Les parts attribuables au réchauffement des eaux, aux glaciers de montagne, aux calottes du Groenland et de l'Antarctique et au pompage d'eaux souterraines figurent respectivement en bleu foncé, cyan, vert, marron et violet. Enfin, les marges signalent les incertitudes correspondantes.
(Crédits : Martin Horwath & coll. 2022.)

Il s'agit toutefois d'un défi qu'une équipe de chercheurs a récemment relevé, fournissant le premier bilan calculé avec un tel degré de précision. Les observations montrent que le niveau moyen des mers augmente d'environ trois millimètres par an depuis les années 1990. De plus, on sait qu'un tiers de la hausse est dû à la dilatation thermique de l'eau, et environ deux tiers à la fonte des glaciers de montagne et des calottes polaires. Enfin, une petite fraction est attribuable au déstockage d'eaux souterraines par les activités humaines (irrigation, industrie, etc.).

En détails, sur les trois millimètres par an, 38 % proviennent de la dilatation thermique des océans (composante stérique) et 57 % de l'apport d'eau par la fonte des glaces continentales et du déstockage des nappes souterraines (composante massique). Si l'on s'intéresse plus précisément à cette dernière, les glaciers de montagne contribuent pour 21 %, la calotte du Groenland pour 20 %, celle de l'Antarctique pour 6 % et le pompage des nappes souterraines pour 10 %. Aux incertitudes près, le bilan est fermé. Enfin, le document confirme une accélération de la hausse entre 1993 et 2016, en lien avec une contribution croissante du Groenland.

Néanmoins, «*le travail ne s'arrête pas à cette étape impressionnante, il reste encore des questions sans réponse concernant la variabilité climatique et son évolution*», souligne Jérôme Benveniste, l'un des coauteurs de l'étude. (Source : Science Post)

UN NAVIRE RAPIDE ENTRE CHERBOURG ET L'ANGLETERRE D'ICI L'ÉTÉ

À partir du 27 mai, il devrait être possible de rejoindre Poole en Angleterre, au départ de Cherbourg, en moins de trois heures grâce à une ligne rapide mise en place par Brittany Ferries.

Cette ligne sera opérée avec le **Condor Liberation** de la compagnie Condor Ferries, dont Brittany Ferries est actionnaire. Ce trimaran de 100 m de long peut emporter jusqu'à 195 voitures et 850 passagers.

Ces liaisons seront proposées les vendredi, samedi et dimanche, avec un départ à 11 h 45 et une arrivée à Poole à 13h15 (heure de la perfide Albion).

Le retour en revanche se fera avec le ferry **Barfleur** à 08h30 (heure d'outre-Channel) pour une arrivée à Cherbourg à 14h 00 ou au départ de Portsmouth le matin à 7 heures.

Le *Condor Liberation. (Photo : Vessel Finder*)

La traversée est proposée à partir de 92 euros et les réservations sont d'ores et déjà ouvertes. (Source : La Presse de la Manche)

HAPAG-LLOYD RACHÈTE LE SPÉCIALISTE DE L'AFRIQUE DAL

Hapag-Lloyd a annoncé aujourd'hui un bénéfice net de 10,75 milliards de dollars pour 2021, accompagné de la nouvelle de l'acquisition des activités de ligne de son compatriote Deutsche Afrika-Linien (DAL), spécialiste du commerce en Afrique.
L'acquisition de la marque DAL renforcera la présence d'Hapag-Lloyd en Afrique du Sud et fait suite à l'achat, l'année dernière, du transporteur commercial de niche d'Afrique de l'Ouest NileDutch.
L'entreprise emblématique DAL, vieille de 130 ans, emploie plus de 150 personnes dans ses propres bureaux en Allemagne et en Afrique du Sud. Elle possède un navire de 6 589 EVP, le post-panamax **DAL Kalahari**, âgé de 11 ans, et dispose d'une flotte de 18 000 conteneurs. Le navire est actuellement déployé entre l'Europe du Nord et l'Afrique du Sud dans le cadre d'un service conjoint avec Maersk (SAECS) et ONE.

Le DAL Kalahari. (Photo : Dreamstime.com)

DAL contrôlerait 10% de la capacité de la VSA - neuf navires opèrent sur la boucle, qui fait escale à London Gateway, Rotterdam et Bremerhaven en Europe du Nord et au Cap et à Durban en Afrique du Sud. (*Le VSA - Vessel Sharing Agreement, accord de partage de navires, est un contrat entre deux ou plusieurs exploitants de navires qui conviennent de fournir un certain nombre de navires à l'usage commun de toutes les parties afin de mettre en place un service de ligne commun*).
(Source : The Loadstar)

LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DE LA SNSM RETARDÉ

Le contrat de renouvellement de la flotte de la SNSM, confié au chantier Couach, a pris du retard. Emmanuel de Oliveira, le président de la Société nationale de sauvetage en mer, évalue ce délai «*entre 6 et 9 mois*» avant de pouvoir lancer les productions en série.
«*Le programme a connu des aléas techniques et d'homologation*», résume le président de la SNSM. Le problème d'homologation concerne la série des semi-rigides. Les 3 modèles – les NSC2 de 8,70 m, NSC3 de 6,50 et NSC4 de 4,80 – ont tous été construits par Z-Nautic, le partenaire de Couach pour ces unités. Mises à l'eau et testées, elles attendent encore d'être livrées. «*Tous nos navires sont innovants et il est parfois difficile de faire rentrer cela dans la réglementation*», explique Emmanuel de Oliveira.
Le point le plus problématique est du côté technique. Le prototype du NSH1 mis à l'eau en octobre s'est avéré plus lourd que prévu. Il dépasse de 4 tonnes son poids de référence, fixé à 27 t. Le navire hauturier de 17,40 m de long, le plus grand commandé par la SNSM, n'entre donc pas dans la tolérance de 10 % prévue dans le contrat. Or, la validation de cette tête de série est la condition sine qua non pour lancer la fabrication en série des autres exemplaires.

Le prototype Gustave Gendron et ses 4 tonnes d'embonpoint. (Photo : Strom Studio)

Pas question non plus d'avancer sur le NSH2, le second navire hauturier de 14,50 m dont la coque du premier exemplaire est prête, sans avoir tiré les enseignements sur le surpoids du NSH1.
Identifié selon la SNSM le 19 novembre, qui indique en avoir pris connaissance le 4 décembre, ce problème de poids fait l'objet depuis d'échanges réguliers avec le chantier. Ces réunions, dont la dernière a eu lieu le 1er mars, ont permis d'avancer sur des solutions. « On s'est fixé avec la SNSM trois axes de travail : le produit en lui-même, la technologie et le mode opératoire. On peut gagner du poids partout », indique le directeur des opérations et des programmes chez Couach. Le chantier assure donc travailler tous azimuts pour alléger le bateau.
«*Ce surpoids n'est pas lié à un équipement. Le chantier a appliqué l'adage des marins comme quoi trop fort n'a jamais manqué. Beaucoup de pièces ont été surdimensionnées*», indique le pacha de la SNSM. Il voit pour autant «*des défaillances sur le suivi du devis de masse et du contrôle qualité*» de Couach en tant que maître d'œuvre.
Le contrat passé entre la SNSM et Couach comprend une tranche ferme de 25 millions d'euros pour 35 navires à livrer dans les cinq ans et une tranche optionnelle du même montant pour le même nombre de navires sur la même durée. «*Il n'y a pas de raison de remettre en cause ce contrat*», indique pour le moment Emmanuel de Oliveira. (Source : Le Marin)
Rappelons que ce contrat qui ne démarre pas sous les meilleurs auspices, a déjà fait une victime, le chantier naval Sibiril de Carantec. (*Voir plus haut page 50*)

Connu dès la fin de l'année dernière, ce problème a d'ailleurs suscité beaucoup d'inquiétude durant l'hiver chez les sauveteurs bénévoles. Et a aussi, logiquement, relancé la polémique autour du choix de Couach et de la conduite du programme Flotte du futur par la direction de la SNSM, vivement critiqués par certaines stations.
C'est le cas notamment dans le nord de la France, où l'on aurait voulu poursuivre avec des bateaux éprouvés, en particulier les canots tous temps de nouvelle génération produits par le chantier Sibiril de Carantec, qui a récemment fait faillite. (Source : Mer et Marine)

ERRANCE DES MÉTHANIERS CHARGÉS DE GAZ RUSSE

Début mars, depuis Bray-Dunes, le passage du **Christophe-de-Margerie** n'a guère soulevé l'étonnement des badauds. Et pourtant. Le navire de 300 m, empruntant son nom au défunt patron de Total, n'avait pas prévu de longer la Côte d'Opale. Parti de Yamal, aux confins de la Sibérie russe il y a quelques semaines avec à son bord 172 600 m^3 de GNL, il était censé accoster sur l'île de Grain, au Royaume-Uni. Mais le 28 février dernier, la cargaison a subitement changé de cap, direction Montoir. Détournement très géopolitique car pour manifester leur opposition à l'agression russe contre l'Ukraine, les dockers britanniques avaient refusé de décharger ce gaz, obligeant le bâtiment à se dérouter vers la France. Finalement, ce dernier n'aura jamais atteint les côtes françaises, détourné à nouveau en cours de route vers Rotterdam. (Source : L'Express)

Le Christophe de Margerie à quai à Saint Pétersbourg. (Photo : AFP)

12 jours après le début de la guerre en Ukraine, l'Europe n'a pas encore pris de restriction ni de mesure pour interdire les importations dans le secteur de l'énergie. Résultat : Montoir tourne à plein régime. Un méthanier avec du gaz russe en provenance de Yamal est arrivé le weekend du 5/6 mars, et 2 autres sont annoncés la semaine suivante. Quand le méthanier, venu de Sibérie, navigue sous pavillon russe, il doit faire demi- tour. C'était le cas il y a quelques jours du Christophe de Margerie dérouté vers Rotterdam (voir ci-dessus). En revanche, quand le bateau bat pavillon Chypre ou Bahamas, ça passe. Par exemple avec le **Boris Vilkitsky** arrivé le 5 et reparti le 6. Le 9 mars, c'est un autre méthanier toujours avec du gaz russe à bord qui était attendu : le **Rudolf Samoylovitch**, parti de Sabetta (Yamal), qui devait décharger le 10 matin pour repartir dès le 11. Et déjà un autre à l'horizon : le **Yakov Gakkel** devait arriver dans la nuit du 12 au 13 mars. À chaque fois, à bord, 177 000 m^3 de gaz naturel liquéfié, ce qui permet d'en transporter 600 fois plus que sous forme gazeuse. (Source : France-bleu)

LE FOND DE L'OCÉAN EST PERCÉ DE TROUS COMME LE GRUYÈRE

Parmi les formations géologiques typiques de nos paysages karstiques, nous pouvons citer les dolines. Ces dépressions de forme circulaire observées sur les plateaux calcaires, notamment dans les monts du Jura ou dans les Pyrénées, résultent de la dissolution des roches par les eaux de ruissellement, rendues acides par la végétation. Il s'agit donc d'un processus d'érosion chimique qui ronge progressivement la roche calcaire en profondeur et entraine un effondrement lorsque les cavités ainsi créées arrivent à proximité de la surface.

Il s'ensuit la formation de trous dont le diamètre peut aller jusqu'à plusieurs centaines de mètres.

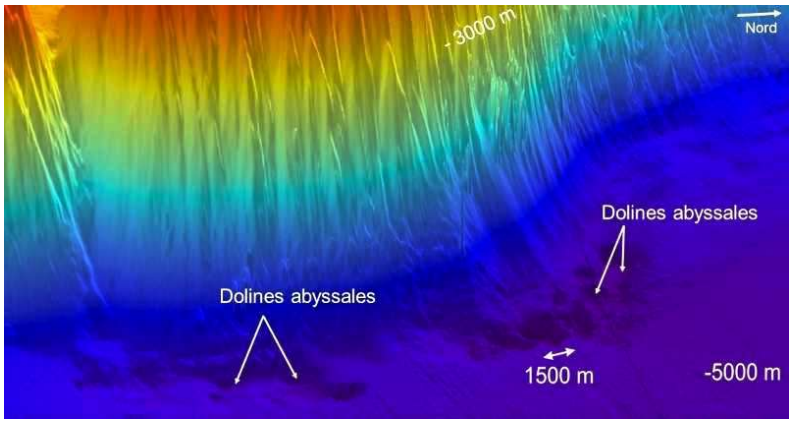
Exemple de doline sur le plateau de Lescaumère, Bielle, Pyrénées-Atlantiques. (Photo : Wikimedia Commons)

Mais ce type de formation n'est pas spécifique au domaine émergé. Des dolines sont en effet depuis longtemps connues en mer, comme les célèbres Blue Holes des Bahamas. Situés à faible profondeur, généralement à moins de 100 mètres sous la surface, ces "trous bleus" sont cependant très profonds. Le **Trou Bleu de Dean** s'enfonce ainsi sur plus de 200 mètres. Ces dolines aujourd'hui sous-marines se sont pourtant formées à l'air libre, alors que le niveau des océans était bien plus bas lors de la dernière période glaciaire.

Le Grand Trou Bleu au Bélize est une doline formée dans une plateforme calcaire. (Photo : U.S. Geological Survey)

Récemment, des scientifiques ont cependant découvert des dolines géantes dans un tout autre environnement : sur le fond de la plaine abyssale. Ces structures, situées à plus de 4.500 mètres sous l'eau, ont été observées au pied de la plateforme carbonatée des Bahamas. Des données de sismique réflexion acquises entre 2016 et 2017 ont ainsi mis à jour 29 trous circulaires, faisant de 255 à 1.819 mètres de diamètre et de 30 à 185 mètres de profondeur. Ces dimensions, tout autant que la profondeur de ces dolines, ont interpellé les scientifiques de la mission océanographique Caramba-2 (Carbonate Ramp Bahamas Re-sedimentation).
Dans un article publié dans la revue Geomorphology, les scientifiques de l'Université de Bordeaux pensent que ces structures ont été formées par la dissolution des carbonates du pied de la plateforme par des fluides corrosifs de type saumure. Ces fluides, qui ont une densité supérieure à celle de l'eau de mer, circuleraient le long de la base de la plateforme, piégés par l'immense escar-

pement de Blake Bahama qui s'élève sur plus de 4.500 mètres au-dessus de la plaine océanique de San Salvador. Les dépressions sont en effet alignées le long de l'escarpement et sont plus spécifiquement situées à l'intersection avec de grandes zones de fractures. Les scientifiques supposent que ces failles, qui découpent la plateforme carbonatée, servent de conduit pour ces fluides issus de la dissolution des roches évaporitiques (sels) présentes au sein de la plateforme. La forte densité de ces fluides les fait migrer vers les profondeurs jusqu'au pied de l'escarpement où ils sont ensuite piégés et vont commencer à dissoudre les carbonates, préférentiellement le long des failles qui les acheminent jusque-là. La morphologie du pied de l'escarpement de Blake Bahama serait ainsi à associer à ce processus de dissolution, qui pourrait notamment engendrer des effondrements capables de générer des tsunamis.



Les structures de dissolution et d'effondrement observées au pied de l'escarpement de Black Bahama, à plus de 4.500 mètres de fond. (Image : CNRS)

Cette étude révèle donc l'échelle des circulations de fluides au niveau des plateformes carbonatées et aide à comprendre leur distribution dans ce type d'environnement profond. L'étude plus poussée de ces structures de dissolution et d'effondrement à grande profondeur pourrait permettre de mieux comprendre et de prévenir les déstabilisations gravitaires potentiellement à l'origine de tsunamis. Les scientifiques supposent également que l'échappement de saumure au fond de ces dolines pourrait soutenir l'existence d'écosystèmes basés sur la chimiosynthèse. (Source : Futura-sciences)

VRAQUIER EN DIFFICULTÉ AU LARGE DE SAINT-PHILIPPE À LA RÉUNION

Un vraquier a été signalé en avarie machine dans la nuit du 10 au 11 mars à proximité des côtes du Sud Sauvage de La Réunion. Le 11 mars au matin, plusieurs remorqueurs sont sur place.

Le **Wugang Haoyun**, un navire de 317 m battant pavillon britannique, se dirigeait vers l'île Maurice. Son arrivée y est prévue le 13 mars quand il est tombé en avarie de machine près de La Réunion.

Compte-tenu de la position du navire et de la dérive observée le rapprochant dangereusement de la côte, 2 remorqueurs du Port, le Volcan et le Bougainville, avaient été réquisitionnés dans la nuit par le préfet. Le BASOM **Champlain** des FAZSOI a également reçu l'ordre d'appareiller de son mouillage à Saint-Paul pour se rendre sur la zone afin d'y assurer une mission de surveillance des opérations et engager si besoin une équipe à bord du navire, avait précisé la préfecture.

Le Wugang Haoyun vu de la côte. (Photo : Service communication de Saint-Philippe)

En parallèle, l'armateur a affrété le navire de servitude **Vasileios P** pour porter assistance au navire et procéder aux réparations. Ce 11 mars matin, les moyens sont arrivés sur la zone à 9 milles au Sud de la côte et ont commencé les opérations.

Un des deux remorqueurs, arrivé sur zone, tente de passer une remorque et le Vasileios P transborde des moyens humains et matériels à bord. Le Champlain va mettre en œuvre une équipe pour investiguer l'avarie. L'objectif était de prendre en remorque au plus vite le Wugang Haoyun pour l'écarter de la côte. Les conditions météorologiques étaient favorables aux interventions.

La bonne nouvelle arrive dans l'après-midi. Les remorqueurs Volcan et Bougainville ont réussi à remorquer le vraquier et à l'éloigner à une vingtaine de milles au sud-ouest de la côte. Les travaux de réparation sont toujours en cours par l'équipe technique transférée depuis le Vasileios P.

Le 12 mars, à 16h30, après 30 heures de travaux, les réparations sur la propulsion du navire sont terminées. Selon la préfecture de La Réunion, c'est sans doute un fuel de mauvaise qualité qui est à l'origine de l'avarie : 6 pompes à combustible colmatées ont dû être changées. Le Wugang Haoyun a pu reprendre sa route vers l'Île Maurice. (Source : Réunion la 1ère)

Le Wugang Haoyun vu à Port Hedland en Australie le 26/05/2014 est un minéralier construit en 2011 qui navigue sous le pavillon du Royaume-Uni. Long de 327 m et large de 55 m, son port en lourd est de 299 385 t. (Photo : MarineTraffic)

UN NAVIRE-CITERNE DE CARBURANT EXPLOSE PRÈS DE BANGKOK

Selon l'un des membres d'équipage du **Smooth Sea 2** survivants, le navire de 39 ans était chargé d'un peu plus de 3 100 m^3 de combustible (gasoil et diesel), mais les photos montrent un navire loin d'être aux marques donc la quantité devait-être bien moindre. Le navire, se préparait à partir le 9 mars au matin lorsque l'équipage a déclaré avoir repéré un incendie sur le côté tribord du na-

vire, suivi d'une série d'explosions.
La marine royale thaïlandaise a dépêché deux bateaux pour combattre l'incendie qui a été maîtrisé en 30 minutes environ. Un plongeur a été envoyé à la recherche dans l'eau autour du navire, d'un membre d'équipage manquant, mais des restes humains ont ensuite été retrouvés à bord du navire.
Les autorités thaïlandaises rapportent qu'un membre d'équipage a été tué, un autre gravement blessé et deux autres ont subi des blessures moins importantes après l'incendie et l'explosion d'un pétrolier amarré près de Bangkok. (Source : The Maritime Executive)
Vidéo impressionnante de l'explosion :
https://youtu.be/3rvT2M-RI50
Vidéo de l'incendie qui a suivi :
https://twitter.com/hashtag/%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B9%84%E0%B8%AB%E0%B8%A1?src=hashtag_click

Le navire en feu après l'explosion. (Photo : Fire and Rescue Thailand)

Le feu est en passe d'être maitrisé. (Les 2 photos : Royal Thai Navy)

Le Smooth Sea 2 est un transport de produits raffinés construit en 1983. Il navigue sous le pavillon de la Thaïlande. Long de 75,49 m et large de 14,84 m, son port en lourd est de 3044 t.

Cette photo du Smooth Sea 2 aurait-été prise le 12 mars 2022, soit 3 jours après le drame. (Photo : MarineTraffic)

IL EST DANGEREUX DE TRANSPORTER DES PILES OU BATTERIES AU LITHIUM

Les Coast Guard U.S. mettent en garde contre les risques liés au transport de piles/batteries au lithium mises au rebut après qu'un conteneur chargé illégalement de ces piles ait pris feu alors qu'il était en route vers le port de Virginia, où il devait être chargé sur un navire à destination de la Chine. Ils ont émis une Alerte de sécurité maritime le 10 mars 2022.
Le 19 août 2021, un conteneur chargé illégalement de batteries au lithium mises au rebut avait pris feu entraînant la perte de la cargaison et des dommages importants au conteneur d'expédition. Lors de l'enquête initiale, le service d'incendie qui est intervenu a déterminé que la chaleur produite par l'incendie était suffisamment forte pour créer un trou dans la structure du conteneur métallique. En outre, le connaissement mentionnait des "pièces d'ordinateur", et non des batteries au lithium. Cette situation a rendu l'intervention sur l'incendie plus difficile et aurait pu être potentiellement catastrophique si le conteneur avait pris feu après avoir été chargé à bord du porte-conteneurs.
Retrouvez la fiche d'alerte avec le lien :
https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/5p/CG-5PC/INV/Alerts/USCGSA_0122.pdf

Les batteries au lithium stockées dans des boîtes en carton, brûlées après l'incendie du conteneur. (Photo : US Coast Guards)

L'alerte de sécurité intervient après la perte du car-carrier **Felicity Ace** (*voir plus haut pages 47 et 48*), qui transportait des véhicules électriques équipés de batteries lithium-ion lorsqu'il a pris feu et coulé dans l'océan Atlantique. Bien que la cause de l'incendie reste à déterminer (ce qui sera difficile, le navire étant maintenant au fond de

l'eau !), les responsables ont déclaré que les batteries lithium-ion en feu avaient compliqué les efforts de lutte contre l'incendie. Les batteries lithium-ion des véhicules électriques à bord «entretiennent le feu» avait déclaré le capitaine de port de l'île de Faial. (Source : gCaptain)
Et ce n'est pas le premier navire concerné : La cause de l'incendie le 4 janvier 2020 dans l'une des cales du porte-conteneurs géant **Cosco Pacific** est la combustion spontanée d'une cargaison de batteries au lithium, qui n'a pas été correctement déclarée, a déclaré China Cosco Shipping dans un communiqué. Heureusement, l'équipage était parvenu à maitriser l'incendie. (Source : Splash247)

PORTE-CONTENEURS EN PANNE, À LA DÉRIVE DANS LE GOLFE DU SAINT-LAURENT

Le porte-conteneurs **MSC Kim** avait quitté le port d'Halifax le 5 mars 2022 en direction de Montréal où il devait arriver le 8, lorsqu'il est tombé en panne de propulsion le 6 mars, dans le golfe du Saint-Laurent. Il est resté plusieurs jours à la dérive.

Le MSC Kim, en panne, à la dérive, le 9 mars 2022, avec un peu de neige sur la pontée. (Photo : Canadian Coast Guard)

La Garde côtière canadienne surveille le porte-conteneurs depuis le 9 mars. Le brise-glace lourd Terry Fox de la Garde côtière canadienne a dégagé la glace pour permettre à un remorqueur de quitter le port de Stephenville. Finalement, le 10 mars tôt le matin, le remorqueur Atlantic Kingfisher a pris en remorque le MSC Kim pour le conduire à Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Le MSC Kim remorqué par l'Atlantic Kingfisher le 10 mars. (Photo : Canadian Coast Guard)

Le MSC Kim construit en 2008 et naviguant sous le pavillon de Panama a une capacité de 4254 EVP. Il mesure 265,15 m de long et sa largeur est de 32,35 m.
(Sources : gCaptain, FleetMon)

DE CHARYBDE EN SCYLLA À TAHITI

Le 3 mars 2022, à la suite d'un mauvaise manœuvre lors du chargement d'un conteneur, vers 17 heures, le caboteur **Taporo VII** à quai à Papeete**,** a été victime d'une forte gite sur bâbord tandis que sa rampe de chargement était ouverte. Le mouvement a causé une importante entrée d'eau. Les cales du navire ont très vite été saturées d'un volume de près de 500 000 litres d'eau, menaçant de retourner le navire à quai.
Les pompiers de Papeete, la Marine nationale et les forces de sécurité civile sont rapidement intervenus sur place pour coordonner et participer aux opérations de renflouage. Le remorqueur du port a très vite été mobilisé pour stabiliser le caboteur en péril. Vers 20 heures, les équipes sur place tentaient encore de refermer la rampe de chargement avant de pouvoir déclencher les pompes de cale pour vider la coque du navire et le sortir de son embarrassante posture.

Le Taporo VII, penché et reposant au fond. (Photo : Tahiti Infos)

Le navire est posé au fond, sans énergie, salle des machines noyée. Au début le plan était de vider l'eau. Puis cela a été annulé et il a été décidé de mettre de l'eau à Tribord pour tenter de redresser le bateau. Une grue est venue pour décharger le navire mais l'opération a été stoppée par peur de l'affaissement du quai. Finalement, le déchargement de la pontée a pu se faire avec deux grues et des moyens bien limités comme on peut le voir sur cette vidéo :
https://www.facebook.com/watch/?v=481100900397262
Les opérations de déchargement du fret embarqué sur le pont du Taporo VII se sont achevées le 8 mars dans la journée. Un autre caboteur, le Taporo VI devait appareiller le 9 pour transporter aux îles Sous-le-Vent la trentaine de conteneurs déchargée du Taporo VII.
Les cales du navire ne devaient pas être vidées avant le 9 matin. Elles contiennaient des marchandises alimentaires, du ciment, du gravier et des parpaings. Des véhicules étaient en outre parqués dans la cale épargnée par l'inondation. Pour les décharger, l'armateur attendait l'arrivée sur place de deux experts de Norvège chargés de coordonner les opérations de renflouage du Taporo VII. 2 des 3 cales du caboteur étaient en effet envahies d'un mélange d'eau de mer et de carburant. Il devra être vidé avec précaution. La marchandise entreposée dans le ventre du navire ne sera déchargée qu'ensuite.

La pontée de conteneurs a été déchargée mais le Taporo VII repose toujours au fond avec une certaine gîte à cause de toute l'eau qui a pénétré dans le navire. (Photo : Tahiti Infos)

Après l'épreuve de l'eau, l'épreuve du feu avec ce coup de chaud sur les quais. Le départ de feu s'est produit le

28 mars vers 8 heures dans les cales inondées du Taporo VII, à proximité de travaux de soudure sur un encadrement d'écoutille. Des projections de soudures ont embrasé un mélange de débris plastiques et d'huile moteur qui surnageait en surface de la cale noyée du navire. Après avoir vainement tenté d'éteindre ce début d'incendie, les soudeurs du Chantier naval du Pacifique Sud ont dû s'extraire en urgence. L'incendie a très vite pris de l'ampleur en dégageant une épaisse fumée âcre et noire, caractéristique de la combustion de matières plastiques. L'entreprise intervenait à la demande de l'armateur sur plusieurs surbaux dans les cales du Taporo VII, en prévision des opérations de renflouement qui devaient démarrer dans les prochains jours. Une opération de renflouement qui était prévue pour s'étaler sur une dizaine de jours. Les pompiers ont d'abord refroidi la coque et le pont du navire avant de se concentrer sur l'incendie. S'ils ne pouvaient intervenir directement sur la fournaise en cale, jusqu'en début d'après-midi, les pompiers ont dû se résoudre à éviter le pire : refroidir la coque et le pont du navire pour éviter qu'il ne se déforme avec un risque de déstabilisation et de chavirement sur bâbord. «*C'est un incendie très difficile*», expliquait le Capitaine Sergio Bordes, chef de corps des sapeurs-pompiers de Papeete. «*Il règne une grande chaleur à l'intérieur de la cale. Impossible d'aller chercher les foyers dans le fond des cales inondées. Les cheminements sont complexes. Des combustibles sont toujours présents à bord : du bois de structure; des flaques de gasoil et d'huile moteur en surface; des câbles électriques*».

En milieu de matinée, plusieurs bouteilles de gaz ont été identifiées surnageant en cale. La découverte a jeté un vent de panique. Face au risque d'explosion que ces éléments laissaient craindre, le périmètre de sécurité a été élargi.

Ce n'est que vers 14 heures que l'intervention sur l'incendie à proprement parler a pu démarrer avec l'arrivée sur site d'un chargement de 13 m^3 d'émulseur anti-incendie en provenance de l'aéroport. Le mélange de neige carbonique n'a été injecté dans la coque du navire sinistré qu'à partir de 18 heures et pendant une partie de la nuit, pour étouffer l'incendie. Préalablement, dans l'après-midi, le port Autonome a autorisé le pompage de 600 m^3 d'eau pour alléger les cales du navire. Avant l'intervention des pompiers, les deux cales inondées du Taporo VII étaient noyées sous 4 000 m^3. L'enjeu de ce délestage étant d'éviter que le navire ne soit déséquilibré par l'apport d'eau utilisé toute la journée par les secours pour refroidir sa coque. Finalement le feu n'a été sous contrôle que vers 22h30.

Lutte contre le sinistre le 28 mars. (Photos : Tahiti Infos)

L'incendie dans les cales du navire ne fait qu'aggraver un état général déjà extrêmement dégradé. Si les moteurs et les générateurs du caboteur étaient déjà complètement noyés, l'intégralité du câblage électrique en soute très endommagé, l'incendie qui a ravagé les cales du navire a probablement scellé le sort du Taporo VII. On imagine mal qu'il puisse reprendre un jour la mer.

Pompiers en surveillance le 29 mars. (Photos : Tahiti Infos)

Après l'incendie, des traces d'huile sont bien visibles sur l'eau de mer bloquée dans cette cale. (Photo : Polynésie la 1ère)

En attendant, le feu vert pour démarrer les opérations de renflouement qui seront malgré tout nécessaires, le navire est resté sous surveillance. Le 29 après-midi, les pom-

piers étaient encore en intervention sur place pour maîtriser les derniers points chauds. Il y a eu 2 blessés parmi les pompiers. (Sources : Tahiti Infos, Le Marin)

Le Taporo VII, petit cargo de la Compagnie française maritime de Tahiti (CFMT), construit en 1978, effectuait sous pavillon polynésien, des rotations dans l'archipel de la Société depuis 2001 (Huahine, Raiatea, Taha'a et Bora Bora). Long de 80,39 m et large de 14,50 m, son port en lour est de 1 533 t. Il dispose d'une rampe sur son bordé tribord.
(Photo : Marine Marchande.net)

Vue du côté bâbord du Taporo VII. (Photo : MarineTraffic)

APPROBATION DE PRINCIPE POUR UNE SOLUTION GNL CONTENEURISÉE

Marine Service GmbH et Newport Shipping ont annoncé une approbation de principe du Bureau Veritas pour une solution de GNL conteneurisée développée conjointement. Le système de conteneur de 40' ISO LNG Fuel Tank convient aux nouvelles constructions et aux modernisations de navires porte-conteneurs alimentés au GNL. Le conteneur-citerne de GNL est un réservoir de GNL de type C approuvé par la classe conformément au code IGF (Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels) et est basé sur un conteneur IMDG (Code maritime des marchandises dangereuses) certifié par le TÜV allemand. La capacité du réservoir est de 31 tonnes brutes et environ 33m^3 de GNL. Les conteneurs sont approuvés pour le chargement en piles de 7 couches maximum. Le réservoir en acier inoxydable à double paroi est également isolé sous vide et a un temps de rétention pouvant atteindre 80 jours.

Le GNL comme carburant dans des conteneurs ISO (illustration : Newport Shipping)

Le concept consiste à arrimer les conteneurs sur le pont libre dans une zone sûre. La tuyauterie et le système de ventilation du GNL ainsi que les systèmes de lutte contre l'incendie sont intégrés dans la structure des guides des cellules de conteneurs. La salle de traitement du gaz est adjacente au stockage des conteneurs et séparée des conteneurs par un cofferdam et des moyens de protection contre l'incendie, permettant d'alimenter les systèmes de gaz combustible à basse et haute pression pour tous les moteurs bicarburants à 4 et 2 temps connus.

Les conteneurs sont approuvés pour le chargement en piles de 7 couches maximum (illustration : Newport Shipping).

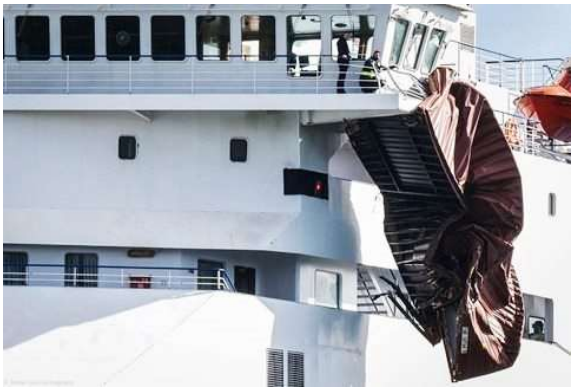
L'installation comprend un système de contrôle, d'alarme et de surveillance entièrement redondant pour le fonctionnement à distance, une alarme gaz et incendie avec une interface avec l'automatisation des navires. Les conteneurs de GNL étant portables, le nombre total de conteneurs peut être facilement optimisé en fonction des besoins des armateurs. Simple et facile à installer à bord, lorsqu'un navire est au port, les conteneurs vides peuvent être débarqués et remplacés par de nouveaux conteneurs pleins. Ces conteneurs constituent une solution alternative au ravitaillement traditionnel en GNL.
(Source : Energy Northern perspective)

COLLISION EN MER D'ALBORAN ENTRE UN FERRY ET UN PORTE-CONTENEURS

Le porte-conteneurs **Laust Maersk** est entré en collision avec le ferry **Napoles** de la compagnie Balearia, vers 02h00 UTC le 12 mars en mer d'Alboran, à environ 53 milles au Sud-est de Malaga. Le Laust Maersk faisait route de Panama vers l'Italie via Tanger et Algésiras, tandis que le Napoles faisait route de Malaga vers Melilla, territoire espagnol, au Maroc. Le ferry a subi des avaries dans la partie avant, à bâbord, au-dessus de la ligne de flottaison, mais a poursuivi son voyage et est arrivé à Melilla presque à l'heure prévue. Le Laust Maersk a interrompu son voyage et a fait demi-tour. A 12h00 UTC, il naviguait vers l'Est à vitesse réduite. Puis il est resté dans la zone d'Algésiras, d'abord au mouillage, avant de passer à quai. Des bosses et des éraflures étaient également visibles au-dessus de sa ligne de flottaison sur le flanc tribord, et plusieurs conteneurs étaient endommagés. Aucun blessé n'a été signalé tant sur le porte-conteneurs que sur le ferry.
Il y a probablement eu des pertes de conteneurs, il semble qu'un conteneur du Laust Maersk se soit accroché à l'aileron de passerelle du Napoles. Le MRCC d'Espagne indique qu'il a envoyé un navire et un avion dans la zone pour rechercher le ou les conteneurs tombés du navire Maersk.
On a appris plus tard que le RoPax Napoles se serait rendu dans un chantier naval espagnol pour y subir d'au-

tres inspections et des réparations.
Le Laust Maersk est un porte-conteneurs de 4 258 EVP, construit en 2001 et enregistré à Hong Kong. Long de 265,84 m, il a une largeur de 37,4 m.
Le ferry/Ropax Napoles, construit en 2002, navigue sous pavillon chypriote. Long de 186,25 m, il a une largeur de 25,60 m. (Sources : FleetMon, Bladi.net, The Maritime Executive)

Dommages sur le ferry Napoles, à l'avant bâbord et sur l'aileron de passerelle. (Photos : DR et FleetMon)



Le conteneur 40' accroché sur l'aileron. (Photo : News2sea)

Dommages sur le Laust Maersk. (Photo : Twitter)

CMA CGM VEUT PROTÉGER LES BALEINES GRÂCE À DES BOUÉES

Dans le but de sauver les baleines menacées d'extinction, CMA CGM s'associe à la Woods Hole Oceanographic Institution (WHOI) pour assembler et déployer cette année deux bouées de surveillance acoustique au large des côtes de Norfolk (Virginie) et de Savannah (Géorgie).

2 nouvelles bouées de surveillance acoustique seront déployées au large des côtes de Norfolk, en Virginie, et de Savannah, en Géorgie, (Croix rouges) afin de combler les lacunes critiques en matière de surveillance le long de la côte Est des États-Unis, une route migratoire très fréquentée par les baleines noires de l'Atlantique Nord. (Carte : Woods Hole Oceanographic Institution)

L'objectif du projet est d'obtenir de meilleures données de surveillance des baleines, en particulier des baleines franches de l'Atlantique Nord, qui sont protégées par la loi sur les espèces menacées d'extinction et la loi sur la protection des mammifères marins. Il ne resterait qu'environ 336 de ces grandes baleines.
Les navires océaniques constituent une menace majeure pour les baleines, car les collisions sont souvent fatales et passent inaperçues. En temps quasi réel, les bouées seront en mesure de transmettre des données aux capitaines des navires, leur donnant ainsi la possibilité de ralentir leurs navires ou de changer de cap s'ils se trouvent à proximité de baleines. Les emplacements ont été choisis parce que «*les ports sont parmi les plus fréquentés des États-Unis, ce qui place souvent les navires directement sur le chemin des baleines en migration*», indique un communiqué du Président de CMA CGM America et APL. Les bouées de surveillance ne sont pas calibrées pour détecter uniquement les baleines franches, mais les sons spécifiques émis par les baleines et les régions géographiques pendant les différentes saisons peuvent aider à déterminer quels types de baleines se trouvent à proximité.

Bouée acoustique équipée d'une technologie qui permet de détecter, de classer et de signaler les sons des animaux marins en temps quasi réel. Elle joue un rôle important dans la protection d'espèces telles que la baleine franche de l'Atlantique Nord, gravement menacée d'extinction. (Photos : Woods Hole Oceanographic Institution et FreightWaves).

Bouée CMA CGM. (Photo : Woods Hole Oceanographic Institution)

La compagnie s'efforce de réduire la vitesse de ses navires lorsqu'ils traversent des zones à risque, réduisant ainsi le risque de collision entre une baleine et un navire. Cela inclut les zones de reproduction de la côte Est des États-Unis et du Canada, où les navires réduisent leur vitesse à un maximum de 10 nœuds. CMA CGM a rejoint le consortium Life-Paiquo pour développer et tester différents équipements de réduction du bruit afin de diminuer l'impact du trafic maritime et du bruit sur la vie marine. La compagnie travaille avec d'autres partenaires industriels sur des projets visant à détecter les baleines et les objets flottants en mer. «*Chez CMA CGM, nous nous efforçons d'être les gardiens de la mer et de trouver de meilleures façons de faire des affaires. La mission générale de ce projet est de faire progresser les solutions technologiques issues de la recherche pour que l'industrie du transport maritime partage l'océan avec les mammifères marins de manière responsable et protège les espèces menacées*», a encore déclaré le Président de CMA CGM America. (Source : Freightwaves)

NOUVEAU NAVIRE EN PANNE AU LARGE DE TERRE-NEUVE

Le 11 mars, le vraquier **Comanche**, propriété de Sinokor, a perdu sa propulsion au large de Terre-Neuve, sur la côte atlantique du Canada. Le navire de 292 m de long faisait route de Sept-Îles, au Québec, vers le canal de Suez lorsque son moteur est tombé en panne, le laissant dériver à environ 19 milles au large du cap St. Mary alors qu'une tempête était annoncée. Rapidement des moyens ont été mis en œuvre par l'armateur et la garde côtière. Le navire des garde-côtes Terry Fox était sur les lieux dans l'après-midi pour aider les remorqueurs Placentia Hope and Placentia Pride engagés par l'armateur du navire. Le Comanche a été remorqué vers un lieu d'amarrage dans la baie Placentia où il est arrivé dans la nuit alors qu'une tempête hivernale avec des vents de 110 km/h s'approchait de la région. (Source : Splash247)

Le Comanche à la dérive. (Photo : Canadian Coast Guard)

La Garde côtière canadienne a déclaré le 12 mars que le navire avait été remorqué par les navires Placentia Hope et Placentia Pride, avec l'appui des navires North Atlantic Osprey et North Atlantic Petrel, jusqu'à la station de pilotage de Placentia Bay vendredi soir, avec une escorte du navire de la Garde côtière Terry Fox. Mais sur la photo on ne voit pas 5 mais 3 navires d'assistance. (Photo : Garde côtière canadienne)

UN CROISIÈRISTE, AVEC DES MILLIERS DE PERSONNES À BORD, ÉCHOUÉ SUR LA CÔTE DOMINICAINE

Le **Norwegian Escape**, bateau de croisière géant qui avait quitté Port Canaveral le samedi 12 mars pour une croisière de sept jours dans les Caraïbes s'est échoué sur le bord du chenal le 14 mars en sortant du port de Puerto Plata, sur la côte nord de la République dominicaine, qui était le premier port d'escale du navire, dans des conditions semble-t-il venteuses avec 30 nœuds de vent et avec le pilote encore à bord. 3 000 touristes et 1 600 membres d'équipage étaient à bord de ce navire de 326 m. Des remorqueurs ont vainement tenté de le dé-séchouer. Il est finalement décidé d'attendre la marée haute. Après 8 heures de tentatives, le navire est enfin remis à flot après minuit puis reconduit à quai.
(Sources : AFP, Marine & Océans, gCaptain, The Maritime Executive)

Position de l'échouement devant Puerto Plata.

Le Norwegian Escape échoué devant Puerto Plata. (Photo : Twitter)

LA ROYAL NAVY INSTALLE UNE TECHNOLOGIE QUANTIQUE À BORD D'UN DE SES PORTE-AÉRONEFS

La première horloge atomique au monde de ce type a été installée à bord du porte-aéronefs **HMS Prince of Wales** pour garantir une précision de navigation inégalée, où que le bâtiment navigue.

Le porte-aéronef a reçu cet équipement de technologie quantique avant d'appareiller vers la Norvège pour participer à un important exercice en Arctique.

La première horloge atomique quantique au monde (Photo : Royal Navy)

La Royal Navy a travaillé avec BP et Teledyne e2v pour adapter la technologie quantique afin d'être utilisée à bord du HMS Prince of Wales.

L'horloge, de la taille d'un ordinateur, fournit une «infor-mation horaire très précise» qui permet aux différents composants du système de combat du bâtiment de se synchroniser en cas de perte du signal GPS traditionnel-lement utilisé.

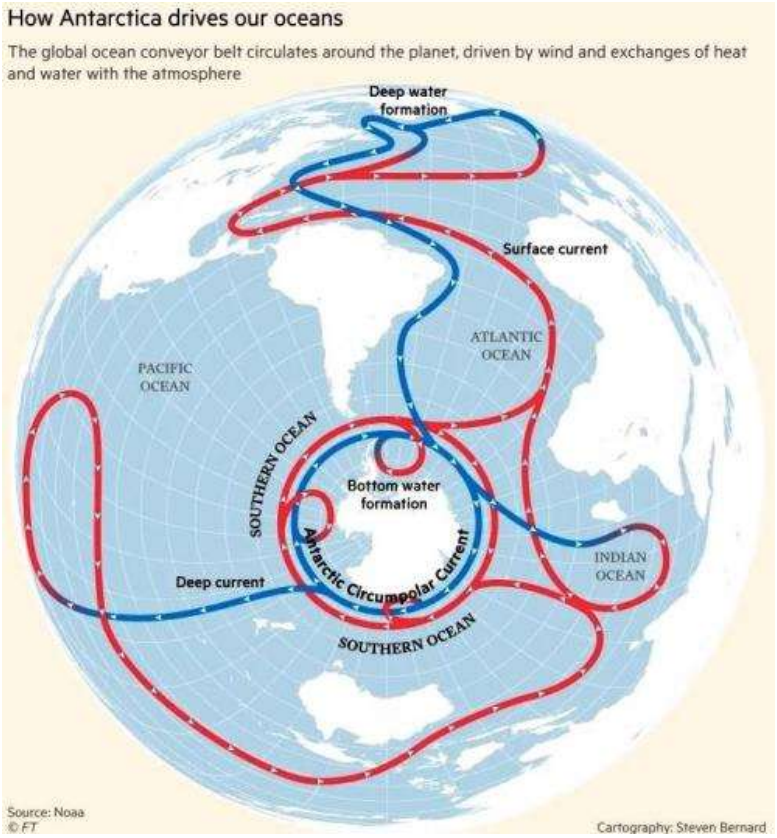
«*Les signaux horaires sont indispensables pour les bâti-ments de guerre. Avoir des informations précises permet de naviguer et opérer en sécurité*», explique la Navy. «*Mais s'appuyer sur un seul système comme le GPS peut provoquer des problèmes en cas de panne des équipements de réception ou d'indisponibilité. L'introduction de la technologie quantique donne une solution de secours fiable*».

En accélérant l'utilisation des horloges atomiques, la Royal Navy cherche à être moins dépendante du GPS. Grâce à une forte réduction de la taille du matériel, le système peut être installé sur d'autres bâtiments de la flotte, voire dans des sacs emportés par des commandos de Royal Marines. (Source : Corlobe.tk)

DEEP ARGO RÉVÈLE PEU À PEU LES SECRETS DES EAUX DE FOND DE L'ANTARCTIQUE

Le déploiement de flotteurs dédiés à l'observation de l'océan profond a considérablement amélioré notre compréhension de la circulation océanique abyssale. (*Voir aussi plus haut page 20 et plus bas pages 68-69*). Aussi, les eaux de fond de l'Antarctique, longtemps restées peu accessibles, sont désormais suivies avec une précision sans précédent, comme le révèlent de récents travaux publiés dans la revue JGR Oceans. Les eaux de fond de l'Antarctique sont les masses d'eau les plus froides et les plus denses du monde. Formées en périphérie du continent blanc, elles tapissent le fond de l'océan Austral et des océans Atlantique, Pacifique et Indien. Bien qu'el-les jouent un rôle important dans la régulation du climat global, leur suivi est cependant rendu bien difficile par la grande profondeur à laquelle ces eaux circulent.

Situées à plus de 4 000 mètres sous la surface de la mer, on sait relativement peu de choses sur leur évolution. Dans ce contexte, le développement de flotteurs océaniques dédiés au suivi de l'océan profond a permis des avancées significatives au cours des dernières années. Aussi, entre 2018 et 2019, douze flotteurs ont été déployés entre l'Australie et l'Antarctique, un domaine maritime où les eaux de fond de l'Antarctique circulent activement.



*Comment l'Antarctique anime nos océans. Le tapis roulant mondial des océans circule autour de la planète, poussé par le vent et les échanges de chaleur et d'eau avec l'atmosphère. Zones de formation des eaux de fond antarctiques. Notez comme ces dernières encerclent le continent blanc et comment elles diffusent vers le Pacifique, l'Atlantique et l'Indien. Les courants froids de profondeur apparaissent en **bleu** et les courants chauds de surface en **rouge**. (Carte : NOAA).*

Dans une étude récente, des chercheurs ont analysé les données récoltées par les douze flotteurs de la mission

Deep Argo. Disposés dans une région où de précédentes recherches ont rapporté un réchauffement des eaux de fond, les engins d'environ 1,5 m ont mesuré la température et la salinité de l'océan jusqu'à six mille mètres de profondeur, parfois sous la banquise australe, et ce, avec un degré de précision encore jamais atteint auparavant.
Les résultats précisent notre compréhension quant à la façon dont ces eaux de fond se forment et circulent autour de l'Antarctique. Ils ont plus particulièrement révélé une variabilité plus prononcée qu'on ne le pensait, s'exprimant parfois sous forme de pulses au cours desquels une quantité importante d'eau de fond est formée. Enfin, les deux zones de production principales ont été retracées à la mer de Ross et aux côtes de la Terre Adélie.
«*Deep Argo a considérablement amélioré notre vision des eaux de fond de l'Antarctique dans le bassin australo-antarctique et s'avérera être un outil essentiel pour surveiller les changements futurs dans l'océan profond en augmentant considérablement les observations, et ce, de manière peu coûteuse*», soutient l'étude dans son résumé. Pour en savoir plus :
https://argo.ucsd.edu/expansion/deep-argo-mission/
(Source : Post de Damien Altendorf, rédacteur scientifique, SciencePost.fr)

LES NAVIRES RUSSES NE POURRONT-ILS BIENTÔT PLUS QUITTER LES PORTS ?

La plupart des navires russes utilisent des cartes de navigation électroniques C-MAP. Selon BlackSeaNews, jusqu'à récemment, ces cartes étaient fournies par Lloyd's Register Voyage Rus, dont le bureau russe est enregistré à Saint-Pétersbourg.
Le 9 mars, cette société a officiellement informé ses clients russes qu'elle cessait de vendre et de mettre à jour tous ses produits et services. La raison en est la guerre déclenchée par la Russie en Ukraine.
Sans ces cartes, l'inspection portuaire ne laissera pas le navire prendre la mer. Cela peut se produire aussi bien du côté russe qu'en dehors de la Fédération de Russie.
La résiliation de la licence pour les produits cartographiques peut se produire pendant le transport de marchandises. Et, si l'équipage n'a pas de solution de remplacement, cela affectera la sécurité du navire. (Source : Ukrainian Shipping Magazine)

EN MANCHE, UNE VAGUE SE FRACASSE SUR UN FERRY ET FAIT DES DÉGÂTS

Le ferry **WB Yeats**, qui relie Dublin à Cherbourg, a été surpris en pleine mer par une météo capricieuse le 13 mars 2022. Il a été contraint de faire demi-tour. Plus de peur que de mal ! S'il n'y a pas eu de victime, les dégâts et les images sont toutefois impressionnants.
En pleine mer, alors qu'il se trouvait au large des côtes du Sud-ouest de l'Angleterre, une violente vague s'est fracassée sur le pont-garage supérieur du bateau. L'eau a pénétré à l'intérieur à pleine vitesse, venant se fracasser sur les véhicules stationnés et causant des dégâts sur la structure du navire. Plusieurs vidéos ont été partagées sur les réseaux dits "sociaux" relayant l'incident, montrant la porte du garage très abîmée. Le WB Yeats a été contraint, suite à cette mésaventure, de faire demi-tour jusqu'en Irlande sur une mer houleuse et sous un vent important.
Selon le média Afloat, le navire Ropax a déchargé sa cargaison à Dublin avant de prendre la direction du quai de réparation de Belfast Lough.

La vague au milieu des véhicules bien rincés à l'eau de mer.

Dans un communiqué, la compagnie Irish Ferries qui arme ce navire, a précisé que les dégâts occasionnés sur le pont-garage supérieur étaient toutefois "mineurs".
En service depuis le mois de janvier 2019, le WB Yeats transporte des passagers et des marchandises. Il a effectué sa première escale commerciale à Cherbourg le 15 mars 2019, remplaçant alors l'Oscar Wilde, qui assurait auparavant la ligne Cherbourg – Rosslare. Vidéo montrant les avaries : https://youtu.be/tNAP836ZhI8. Courte vidéo montrant la vague pénétrant dans le hangar : https://www.facebook.com/watch/?v=1124209108403996.
(Source : La Presse de la Manche)

UN ROULIER COULE DANS LE GOLFE PERSIQUE

Le roulier **Al Salmy 6** sous pavillon des Émirats arabes unis, de 138 mètres de long, a chaviré puis coulé le 17 mars au matin (SOS vers 3h00 et disparition du navire vers 10h00) à 30 milles du port iranien d'Asalouyeh, dans le golfe Persique, à cause «*des conditions météorologiques défavorables et des vents violents*», a rapporté l'agence de presse iranienne Irna.
Deux navires de recherche et de sauvetage iraniens et des hélicoptères se sont rendus sur zone. Une vaste opération de recherche et de sauvetage a permis de retrouver tous les membres d'équipage, sauf un sur les 30, mais un était décédé. En fait le bilan n'est pas clair. Selon les sources, il y a 2 disparus, 1 mort et 1 disparu ou seulement 1 disparu.
Parti de Dubaï, l'Al Salmy 6 de l'armateur émirati Salem Al Makrani, naviguait avec des voitures et d'autres marchandises en direction d'Umm Qasr dans le Sud de l'Irak, un voyage qu'il a effectué 3 fois au cours du mois dernier. L'équipage était composé de ressortissants soudanais, indiens, pakistanais, ougandais, tanzaniens et éthiopiens, a indiqué à Associated Press le commandant du navire.

L'Al Salmy 6 chaviré. (Photos : Iranian Ports & Maritime Organization)

Le navire de 138 m de long, construit en 1983 a été frappé par des rafales de vent de plus de 70 km/h et des vagues atteignant 4,4 m. (Sources : Splash247, Le Marin)

CENTRE D'ÉCOUTE POUR LES MARINS À SAINT-NAZAIRE - CRAPEM

Avec les chavirages, la piraterie, la pandémie ou les conséquences du Brexit, les marins peuvent être en première ligne d'événements traumatiques. Pour entendre leurs souffrances, une cellule d'aide psychologique, installée à Saint-Nazaire, est accessible 24h/24.

A l'origine, un constat glaçant. Marin est le métier le plus accidentogène, notamment chez les pêcheurs, avec un indice de mortalité de 4,18 pour 10.000 ETP (équivalent temps plein), selon les chiffres de l'Institut maritime de prévention (IMP).

Camille Jégo, psychologue et responsable du Centre ressource d'aide psychologique en mer et aux marins (**Crapem**), a réalisé une étude «*sur la prévalence de l'état de stress post-traumatique chez les gens de mer qui a montré qu'elle atteignait 20 %, soit dix fois plus que dans la population générale*».

Si le monde maritime est très structuré, «*on a constaté l'absence de prise en charge efficiente et adaptée à leur métier pour cette population surexposée aux événements traumatogènes*», note Camille Jégo dans les locaux du Crapem, au sein du centre hospitalier de Saint-Nazaire.

Ainsi, depuis mars 2020 une équipe de 6 personnes (psychologue, psychiatre, infirmières, dont une spécialisée dans la prévention du suicide) s'est peu à peu constituée. Financé par l'ARS Pays de la Loire, le ministère de la Mer et l'Enim, le Crapem permet «*l'accès aux soins pour tous les gens de mer en souffrance psychique et les sédentaires du milieu maritime*».

Qu'ils soient dans le golfe de Gascogne, en mer d'Écosse ou dans le détroit de Malacca, les 42 000 marins français peuvent à tout moment joindre le Crapem – téléconsultation ou téléphone – pour témoigner d'une souffrance psychologique. L'an passé, le Crapem a suivi une centaine de marins. **Le Crapem est joignable au 02 72 27 84 82** ou par mail : c.jego@ch-saintnazaire.fr. Il dispose d'un numéro d'urgence exclusivement pour les marins, joignable 24 heures sur 24 (06 11 21 40 30). (Source : L'Antenne)

FIN DE MISSION LOGISTIQUE ET SCIENTIFIQUE POUR L'ASTROLABE

En mer depuis octobre 2021, le patrouilleur polaire **L'Astrolabe** a achevé sa mission de soutien à la logistique antarctique (MSLA) au profit de l'Institut polaire français Paul-Émile Victor et des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF). Il faisait route vers La Réunion à la mi-mars.

En 5 mois comptant une relève d'équipage, L'Astrolabe a réalisé 5 rotations vers la station polaire française Dumont-d'Urville, en terre Adélie. Il a acheminé un total de 1 160 tonnes de fret et 239 passagers.

Durant ses 10 traversées entre Hobart (Tasmanie) et la station Dumont-d'Urville, L'Astrolabe a parallèlement été mobilisé au profit d'opérations scientifiques : l'équipage et les chercheurs embarqués ont ainsi contribué, par le largage et la récupération d'appareils de mesures, au partage mondial de données hydrographiques, climatiques et relatives à la faune de la région polaire.

L'Astrolabe à quai au pays des Manchots. (Photo : Marine nationale)

Cette mission a enfin constitué une opportunité de coopération entre la France et l'Australie sur le continent Antarctique, mettant le brise-glace français à contribution dans le cadre d'une relève de personnel et pour appuyer des travaux sur les bases australiennes de Macquarie et Mawson.

L'équipage de L'Astrolabe sera de retour à son port-base avant la fin du mois de mars. (Communiqué Ministère des armées - MN)

GROS MINÉRALIER SUR BALLAST EN PANNE AU LARGE DE L'AFRIQUE DU SUD.

Il y a une grande discrétion sur ce qui est arrivé au minéralier géant **K Iron Mountain** au large de l'Afrique du sud. Il a été annoncé que son équipage l'avait abandonné, ce qui ne semble finalement pas le cas, et qu'il était à la dérive.

Ce qui semble sûr, c'est qu'il faisait route via Le Cap, de Singapore vers le port de Ponta da Madeira au Brésil où il devait arriver le 25 mars pour y charger du minerai de fer.

Il ne reste que les relevés AIS pour tenter de deviner ce qu'il s'est passé. Il aurait rencontré des problèmes le 11 mars au Sud du Cap. Puis aurait dérivé vers l'Ouest puis le Nord puis de nouveau vers l'Ouest jusqu'au 18 mars avec une vitesse non négligeable allant jusqu'à 2 nœuds.

Il aurait reçu plusieurs fois la visite du remorqueur SA Amandla. On suppose que le remorqueur transportait des

matériaux, des pièces de rechange ou des ingénieurs nécessaires pour que le minéralier puisse effectuer des travaux et réparations.
Le 20 mars, le K Iron Mountain aurait été en route vers Le Cap avec le remorqueur SA Amandla à proximité. Le 21 mars, le navire est observé au Cap à 16h55 UTC.
Enfin en recherchant plus loin, il est apparu que le navire avait déjà eu des soucis les 7 et 8 mars précédents dans l'Océan Indien avec des ralentissements et des stoppages.
Ce qui semple sûr aussi, c'est que le K Iron Mountain est arrivé à Ilha Guaiba au Brésil (85 km dans l'Ouest de Rio) le 19 avril pour en repartir le 21 à destination de l'Asie. (Sources : FleetMon, Inf.news)

Le K Iron Montain, construit en 2020, long de 340 m et large de 62 pour un port en lourd de 324 966 t, navigue sous pavillon du Panama. (Photo : Shipspotting)

L'ABEILLE NORMANDIE EST SORTIE DE CALE SÈCHE AVEC SES NOUVELLES COULEURS

La transformation des Abeille Normandie et Abeille Méditerranée, futurs RIAS (remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage) affrétés par la Marine nationale, se poursuit dans les chantiers German Naval Yards de Kiel. Les 2 navires des Abeilles International devraient prendre au cours du printemps ou au début de l'été la suite des Abeille Languedoc, dans le Pas-de-Calais, et Abeille Flandre, à Toulon.

L'étrave de l'Abeille Normandie encore en cale.
De nuit, l'Abeille Normandie sous la nef du chantier, repeinte, et l'Abeille Méditerranée qui s'apprête à prendre sa place. (Photos : German Naval Yards)

L'**Abeille Normandie** vient de sortir de cale sèche avec sa nouvelle livrée. Elle devrait effectuer ses essais en mer mi-avril. C'est donc au tour de l'Abeille Méditerranée d'entrer au sec dans la nef du chantier.

L'Abeille Normandie sort de cale sèche avec sa nouvelle robe. (Photos : German Naval Yards)

A gauche, l'Abeille Normandie sortant de cale, et à droite, l'Abeille Méditerranée qui va prendre sa place. (Photo : German Naval Yards)

Pour être adaptés à leur mission d'assistance et de sauvetage, leur arrière a été refermé. Des cintres et des équipements spécifiques pour le passage de gréement dans des conditions dégradées sont installés. Deux canots d'intervention de type MOB Boat sont aussi ajoutés. Ces affrètements vont lier Les Abeilles à la Marine nationale pour dix ans. (Source : Mer et Marine)

BLUE OBSERVER RENTRE DE SA MISSION INAUGURALE DANS L'ATLANTIQUE

Le voilier Iris de Blue Observer est revenu de sa première mission océanographique le 10 mars. Parti le 14 novembre, il a parcouru 17 500 milles pour réaliser une immense boucle partant de Brest vers Woods Hole (au sud de Boston, États-Unis) pour ensuite gagner l'île de Sainte-Hélène, le Cap Vert et revenir à la pointe Bretagne. Un périple durant lequel le voilier de 25,7 mètres a passé 96 jours en mer pour disséminer dans l'Atlantique 95 flotteurs du programme Argo qui réalisent des mesures de la colonne d'eau qu'ils transmettent par satellite.
C'était la première fois qu'un voilier déployait à cette échelle ces instruments. Par ailleurs, l'équipage a aussi réalisé des prélèvements d'aérosols en haute mer ainsi qu'une observation des mammifères marins. «*Le bilan est positif dans le sens où on a rempli les objectifs scien-*

tifiques et humains. L'équipe était forte et soudée et chacun a su relever les défis au fur et à mesure du voyage», s'est félicité, auprès de Mer et Marine, Eric Defert, qui dirige la société Blue Observer qui propose des prestations et services océanographiques à destination de scientifiques et d'industriels.

Blue Observer dans l'Atlantique. (Photo : Blue Observer)

Des travaux d'amélioration des emménagements sont prévus. Le bateau devrait de nouveau être opérationnel au bout de 4 à 6 mois. En parallèle Blue Observer prépare ses prochaines expéditions et construit le programme 2022-2023. (Source : Mer et Marine)

LA RUSSIE UTILISE LE SYSTÈME DE COMMUNICATION MARITIME NAVTEX POUR DE LA DÉSINFORMATION

Selon le gouvernement britannique, la Russie met en danger la navigation en mer Noire en utilisant le système de communication maritime NAVTEX pour diffuser de la désinformation.

Le ministère britannique des affaires étrangères a envoyé une lettre ouverte à l'OMI le 18 mars, alléguant que la Russie a envoyé un message sur le système NAVTEX depuis Novorossiysk le 16 mars, contenant des informations erronées sur la guerre en Ukraine.

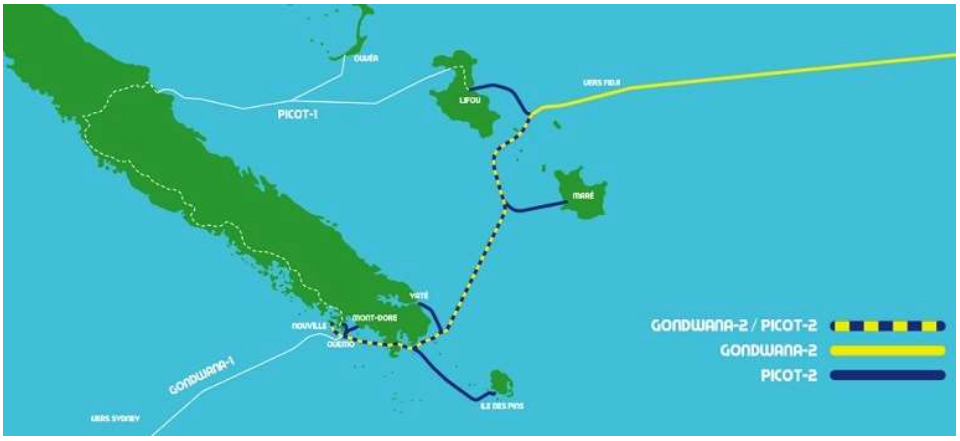
Le système est généralement utilisé pour diffuser des avertissements et des prévisions en matière de navigation et de météorologie, ainsi que d'autres informations de sécurité.

«*Nous sommes préoccupés par l'utilisation par la Fédération de Russie du NAVTEX, un système de communication maritime, de cette manière*», a déclaré le ministère dans sa lettre. «*Le NAVTEX est un canal pour les messages de sécurité inscrits dans la convention internationale* ***SOLAS-Safety of life at sea*** *consacrée à la préservation de la vie en mer. Nous restons profondément préoccupés par le fait que l'utilisation du NAVTEX par la Fédération de Russie pour diffuser des messages de désinformation met en danger les navires de commerce international opérant en mer Méditerranée, en mer Noire et en mer d'Azov*». «*Le Royaume-Uni exhorte les États membres de l'OMI à condamner l'utilisation totalement inappropriée de NAVTEX par la Fédération de Russie*».

La mer Noire et ses environs sont devenus une zone dangereuse pour la navigation commerciale depuis le début de l'invasion russe en Ukraine. Plusieurs navires ont été endommagés et de nombreuses compagnies ont décidé d'éviter la région. (Source : Ship & Bunker)

LE CÂBLIER RENÉ DESCARTES EN POSE EN NOUVELLE-CALÉDONIE

Les travaux de pose du câble **Picot-2** effectués par le **René Descartes** d'Orange Marine ont commencé en Nouvelle-Calédonie. 2 des 7 atterrages de ce câble sur l'archipel ont été réalisés à l'île de Ouémo (16 mars, 7 km de câble) et au Mont-Dore (18 mars, 10 km de câble). (*Ce projet de pose a été détaillé dans le MMI 237 bis, supplément Hiver du MMI n° 237 pages 70 et 71.*)



Les huit stations de raccordement : 7 en Nouvelle-Calédonie - Ouémo, Mont-Dore, Nouville, sur la côte Sud - Yaté, sur la côte Sud-est - Kuto, sur l'Île des Pins au Sud-est de la Grande-Terre et les îles de Maré et Lifou aux Loyautés. 1 à l'autre bout, à Suva aux Fidji.

Mise en place de l'atterrage d'Ouémo. (Photo : OPT-NC)

Atterrage au Mont Dore avec au loin à droite, au bout du câble, le René-Descartes. (Photo : Megazap.fr)

Une fois installées les différentes branches de Picot-2, dans la foulée, le câble **Gondwana-2** sera installé au fond de l'eau. Long de 1 515 km, il raccordera la Nouvelle-Calédonie et Fidji pour se connecter à d'autres câbles régionaux.

On rappelle que les câbles (1775 km au total) ainsi que les répéteurs et les unités de branchement (BU, "branching unit" dans le jargon, une sorte de Y qui permet de raccorder 2 câbles en mer), ont été fabriqués par Alcatel Submarine Networks (ASN) dans ses usines de Calais et Greenwich. L'ensemble, chargé sur le cargo Eems Rover, qui a quitté Calais le 29 décembre, est arrivé aux Fidji où le René Descartes l'a récupéré après transbor-

dement au port Lautoka à Nadi. Le câblier a alors pris le chemin de la Nouvelle-Calédonie pour commencer son travail de pose. Les travaux autour du "Caillou" devaient se terminer vers le 17 avril et le dernier atterrage est programmé vers le 8 mai à Suva. La mise en service prévue en août 2022. (Source : Mer et Marine)

UN PORTE-CONTENEUR BANGLADESHI CHAVIRE À QUAI À KOLKATA

Un porte-conteneurs battant pavillon bangladais a chaviré puis partiellement coulé dans le bassin Netaji Subhas à Kolkata alors qu'il chargeait des boîtes pour Chittagong.

Le **Marintrust-01**, qui transporte régulièrement des conteneurs sur la route Bangladesh-Inde depuis 2016, a chaviré le long de la jetée le 24 mars au matin. Des vidéos et des photos montrent que le navire s'est lentement incliné vers la jetée et a perdu des dizaines de conteneurs dans l'eau. Encore un sérieux manque de compétence de tous les intervenants !

Vidéo de l'accident où l'on voit la rupture des aussières et l'écartement du quai avec chute des 40' entre bord et quai : https://container-news.com/wp-content/uploads/2022/03/Marine-Trust-01-accident-1.mp4?_=1

Le porte-parole du port a déclaré que le navire avait terminé son chargement et qu'il devait partir le 25 mars. «*Nous enquêtons sur les raisons du chavirement du navire*», a-t-il déclaré. Il semble évident qu'il y avait trop de poids dans les hauts.

Selon les informations, 18 conteneurs de 20 pieds ont été immergés tandis que 10 boîtes de 40 pieds ont été retrouvées flottant à la surface de l'eau, les autorités portuaires les ont amarrées avec des cordages pour minimiser les pertes. (Source : Container news)

Le Marintrust-01 neuf. (Photo : Marine Traffic)

Le Marintrust-01 est un cargo-porte-conteneurs récent construit en 2018. Long de 83 m et large de 15,50 m, il a un port en lourd de 3 414 t et une capacité en conteneurs de 242 EVP. Il navigue sous pavillon du Bangladesh et est exploité par Marintrust Ltd.

COSCO DÉVELOPPE DES NAVIRES FEEDERS ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUES

La filiale de Cosco spécialisée dans le transport de conteneurs intra-asiatique, Shanghai Pan-Asia Shipping, exploitera bientôt une nouvelle paire de feeders sur le Yangtsé. Shanghai Pan-Asia va en effet affréter à long terme deux navires entièrement électriques de 700 EVP auprès de Cosco Shipping Development. Les navires, qui seront livrés fin 2023, sont construits par Cosco Shipping Heavy Industry (Yangzhou) pour un prix total de 18,24 millions de dollars. Les navires transporteront des boîtes entre Wuhan et Shanghai et s'inscrivent parfaitement dans la politique de Pékin visant à rendre plus écologique le trafic sur le Yangtsé, le fleuve le plus fréquenté du monde. Les navires de 120 m de long ont un tirant d'eau de 5,5 m et sont alimentés par 36 batteries conteneurisées de 20 pieds qui peuvent être chargées pour produire 50 000 kWh d'électricité en utilisant le courant de quai. Actuellement, le plus grand porte-conteneurs entièrement électrique du monde est le Yara Birkeland, exploité ces derniers mois dans les eaux norvégiennes et capable de transporter 120 EVP. (Source : Splash247)

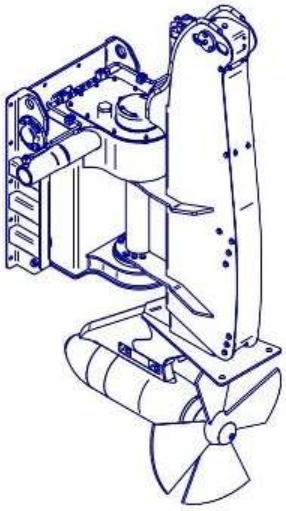
Image de synthèse du futur feeder. (COSCO)

FABRIQUÉS PRÈS DE MORLAIX, SES PROPULSEURS FONT AVANCER LES BATEAUX DU MONDE ENTIER

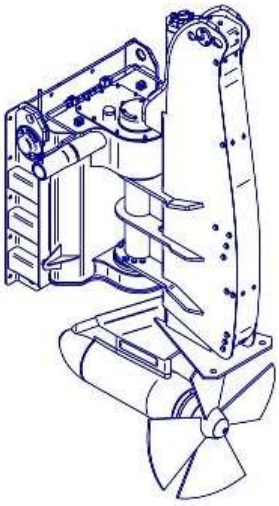
Hydro-Armor est une petite entreprise familiale installée à Plouezoc'h, dans le Finistère, au nord de Morlaix. Sa vingtaine de salariés produit une centaine de propulseurs hydrauliques par an, pour des bateaux du monde entier. Le carnet de commandes est plein à ras bord.

Franck Quéré, patron de l'entreprise Hydro-Armor, à côté d'un de ses propulseurs. (Photo : Ouest-France)

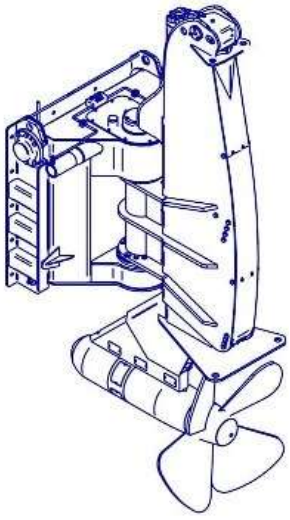
«*Nos produits n'existent nulle part ailleurs dans le monde*», reconnaît le patron de l'entreprise. Sur place, on trouve plusieurs propulseurs qui attendent leur future destination, sur des bateaux qui navigueront sur le Nil, ou bien un système qui intégrera le Marion-Dufresne des TAAF. Le tout est fabriqué de A à Z, à l'exception des moteurs, sur le site d'Hydro-Armor.
La propulsion marine Hydro-Armor s'est développée tout d'abord dans le milieu de la pêche, et tout particulièrement auprès des mytiliculteurs car fiable, robuste et pouvant s'adapter aux conditions de navigation difficiles, y compris à marée basse.
La gamme des propulseurs marins conçus et fabriqués par Hydro-Armor s'étend de 30 à 600 kW de puissance.
Le design de ces propulseurs, avec leur silhouette très épurée et un diamètre de bulbe réduit, permet d'optimiser les arrivées d'eau à l'hélice, et d'obtenir ainsi des rendements d'hélice supérieurs à ceux proposés par la concurrence.
La gamme propulsion marine hydraulique d'Hydro-Armor comprend des propulseurs relevables, des propulseurs basculants, des pods (propulseurs en puits) et des propulseurs d'étrave.
Elle se décline selon la puissance des équipements, les propulseurs les plus demandés étant les suivants :

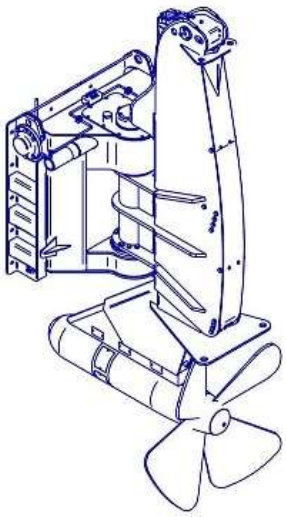


Propulseur type 2000,



Propulseur type 2400,



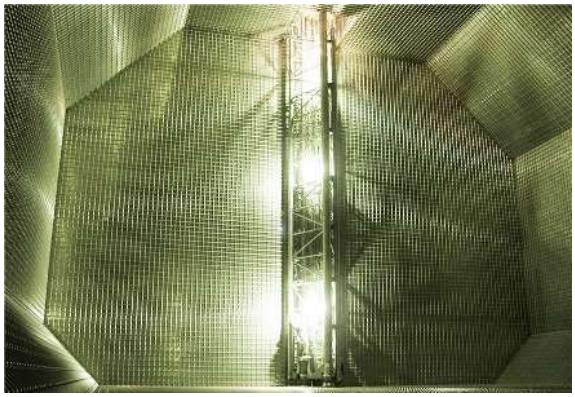


Propulseur type 3400, Propulseur type 4200. (Hydro-Armor)

Quel que soit votre besoin en matière de propulsion marine hydraulique, Hydro-Armor est en mesure de vous proposer une solution adaptée jusqu'à une puissance de 600 kW.
Les propulseurs peuvent être fournis avec un ensemble de systèmes et solutions qui peut être ajusté au plus près de vos besoins :
- système de contrôle-commande avec automation pour une grande précision et une grande manœuvrabilité ;
- ou bien système de commande hydraulique adapté à des conditions d'exploitation nécessitant robustesse et simplicité d'utilisation ;
- power-pack intégré en container ou à intégrer dans la structure du navire ;
etc… Pour en savoir plus : https://hydro-armor.com/propulsion-marine/. (Sources : Ouest-France, Hydro-Armor)

GTT, SPÉCIALISTE DES CUVES POUR GAZ LIQUÉFIÉS, EST AU PLUS HAUT HISTORIQUE EN BOURSE

Avec un marché du gaz naturel liquéfié qui, en raison de la guerre en Ukraine, n'avait jamais été aussi explosif, et sur lequel les contraintes géographiques imposent que le transport soit opéré par bateaux, GTT (Gaztransport et Technigaz) équipe les méthaniers de membranes cryogéniques mais aussi les transports de gaz de pétrole (GPL) ou Ammoniac et tous les navires qui passent au GNL pour leur propulsion.
L'Australie et le Qatar étaient, l'an dernier, les plus grands exportateurs au monde de GNL, devant les États-Unis. La Russie n'apparaît qu'en sixième position, derrière la Malaisie et l'Algérie. Lorsque le transport par gazoduc est trop coûteux ou impossible, comme lorsqu'il doit traverser l'océan Atlantique, le gaz doit être liquéfié par extrême refroidissement (-160°) pour pouvoir être acheminé par la mer. Et compte tenu de la géographie et des distances entre les principales zones de production et les zones de consommation (la Chine, la Corée du Sud, le Japon ou l'Europe), le transport du gaz par méthaniers est incontournable. Le transit du GNL russe, du champ de Yamal LNG, en Sibérie, vers l'Europe, n'échappait pas à la règle (avant l'invasion de l'Ukraine) : celui-ci voyage par bateaux.
L'entreprise française GTT, qui a mis au point des membranes cryogéniques pour le transport du GNL, est aujourd'hui au plus haut historique en Bourse (+25% depuis le début de l'année). Ce pure player du GNL propose également une offre de services, d'inspection, d'entretien et de réparation, qui séduit. 2021 avait été une année record en termes de nombres de commandes, dépassant 2019. Ces multiples livraisons à venir offrent à GTT une grande visibilité sur les années 2022 à 2024. Et cette année, presque toutes les semaines de nouveaux contrats sont annoncés. La situation a bien changé, dans le bon sens, depuis 2017.



Intérieur d'une cuve de méthanier en tôle gaufrée. (Photo: GTT)

GTT, né en 1994 de la fusion de Gaztransport et de Technigaz, tient une position de leader, en quasi-monopole, avec une part de marché de 90% des navires à équiper, sur un marché du GNL encore plus en plein boom qu'avant la guerre en Ukraine. L'entreprise, qui a dégagé l'an dernier 134 millions d'euros de bénéfices, sait également concevoir des unités flottantes de stockage et de regazéification à un moment où les pays européens veulent s'en équiper. L'entreprise est désormais valorisée près de 4 milliards d'euros, soit davantage qu'Air-France-KLM. (D'après : Investir Les Échos)

Le méthanier brise-glace Christophe de Margerie.

NOUVEL INCIDENT DE PORTE-CONTENEURS AVEC PERTE DE 90 CONTENEURS POUR MAERSK

De nombreux conteneurs perdus ont été repérés dans le Pacifique Nord, au sud-est du Kamchatka, le 21 mars. On a appris par la suite que des conteneurs avaient été perdus par le navire **Dyros**, alors qu'il faisait route de Yantian (Chine) vers Seattle aux USA dans le mauvais temps. Le navire a poursuivi son voyage. Le Pacifique Nord vient rappeler, qu'à cette période de l'année, il est tout sauf pacifique.

Maersk a confirmé que son navire affrété Dyros a perdu environ 90 conteneurs dans une mer agitée, dans le Pacifique Nord, à environ 1 200 milles à l'est du Japon, le 21 mars. Parmi les pertes, on compte 9 boîtes contenant des marchandises dangereuses : des batteries lithium-ion emballées avec des équipements. Le navire va finalement être dérouté vers un autre port pour traiter les quelque 100 conteneurs endommagées qui se trouvent encore à bord.

Selon la base de données des navires de ligne eeSea, le Dyros est déployé sur le service transpacifique autonome TP7 de Maersk qui relie Yantian, Shanghai, Qingdao, Busan et Yokohama à Seattle.

Après les incidents du Maersk Essen, avec environ 750 conteneurs perdus, et du Maersk Eindhoven avec 260, la note devient très salée.

L'AIS du navire mentionne une prochaine escale au port mexicain de Lazaro Cardenas, prévue le 3 avril. C'est là aussi que le Maersk Essen avait été traité l'an dernier.

Cette fois, il s'agit d'un navire, immatriculé au Libéria, construit en 2008 et affrété (jusqu'en janvier 2024) auprès de Costamare. Le Dyros, porte-conteneurs de 4 578 EVP, mesure 259,80 m de long pour 32,25 m de large.

Le CO Kobé, futur Dyros vu le 29/08/2020. (Photo : MarineTraffic)

Le 3 avril, le navire est arrivé sur rade de Lazaro Cardenas où les inspections du navire ont pu commencer. Il devait se mettre à quai le 7 avril. Après le déchargement et les réparations du navire, le Dyros a appareillé le 16 April pour Seattle où il était prévu arriver le 25 avril. (Sources : Container news, Journal de la Marine Marchande, Le Marin, FleetMon, The Load star)

CYCLONE BATSIRAI, UN PÉTROLIER MAURICIEN S'ÉCHOUE À LA RÉUNION

Un pétrolier mauricien naviguant à vide avec onze personnes à bord s'est échoué sur la côte de La Réunion le 3 février. Il s'agit du **Tresta Star** qui s'était retrouvé en difficulté au large de l'île balayée par le cyclone Batsirai, où l'alerte rouge cyclonique était en vigueur. Des équipes de sauvetage du SDIS se sont rendues sur place, après que le navire ait été repéré et identifié à quelques mètres de la côte de Saint-Philippe, au sud de l'île. Des rafales de vent à 130 km/h sur le littoral et 150 km/h sur les hauteurs ont été enregistrées, tout comme des vagues de 12 m. Par ailleurs, 1200 mm d'eau étaient déjà tombés sur le Piton de la Fournaise.

Vue satellite du cyclone Batsirai le 2 février. (AFP)

Le Tresta Star échoué sur la falaise de lave.

Le Tresta Star balayé par les vagues.

Les marins du pétrolier échoué, ont été ramenés à terre dans la nuit du 03 au 04, a annoncé la Préfecture, au moment où la région est toujours balayée par le cyclone

Batsirai. «*L'opération périlleuse, très technique et inédite de sauvetage des 11 marins du navire Tresta Star s'est déroulée avec succès entre 2 heures et 4 heures du matin*», a salué le préfet. L'équipage est composé d'Indiens et de Bangladais. La préfecture a ensuite précisé que le navire était vide et ne contenait que 8 m³ de gazole de propulsion.

Tyrolienne établie par les sauveteurs pour accéder au navire et évacuer l'équipage. (Photo : Zinfos974)

Vidéo du navire balayé par les vagues et les embruns : https://youtu.be/CqBslwNB-eE

Une fois l'alerte levée, le bateau est devenu une attraction, mais de courte durée. En effet, la mairie de Saint-Philippe a publié un arrêté le 06 février interdisant l'accès autour du navire dans un rayon de 300 m compte-tenu du nombre d'inconscients du danger qui s'étaient rendus sur place. De nombreux curieux se sont rendus dans le Sud et ont emprunté le sentier littoral longeant la falaise de l'enclos pour se rendre jusqu'au site du naufrage, au lieu-dit du Vieux Port. Des curieux «*sans équipements et accompagnés d'enfants, qui n'hésitent pas à se rendre au plus près du récif prenant ainsi un risque mortel*» précisait la municipalité de Saint-Philippe.

Le Tresta Star le 14 février avec des curieux venus le voir.

(Photos : IPR-Imaz Press Réunion)

Curieux devant le Tresta Star

Autre vidéo avec des curieux : https://youtu.be/6qpl56uRNDs

À la suite de l'échouement du Tresta Star, l'armateur du navire a désigné un premier "salvage master", conseil spécialisé en sauvetage du navire, qui est arrivé à La Réunion dès le 4 février après-midi avec une équipe de 11 personnes. Deux remorqueurs ont été également mobilisés afin d'apporter leur concours.Une première inspection du navire a été réalisée le 5 février par le salvage master. Le navire a souffert : beaucoup de ses cales et compartiments sont remplis d'eau de mer et une brèche de 3 m de longueur est visible au niveau du compartiment machine. Des traces de fuel ont également été repérées, correspondant à des résidus de cargaisons antérieures.

La préfecture faisant le point précise que la priorité absolue est de nettoyer le navire. Un des remorqueurs mobilisés, le Vasileios, est arrivé le 5 pour procéder à un sondage des approches du Tresta Star en vue d'organiser le pompage des cales dans les meilleurs délais. Ce même jour, le préfet de La Réunion a mis en demeure l'armateur de retirer le navire et de prévenir toute atteinte à l'environnement.

À la suite, les services de l'État ont institué un dialogue régulier avec le salvage master. Ces échanges permettent de vérifier que les priorités environnementales sont bien prises en compte et que tous les moyens sont mis en œuvre par l'armateur. Une inspection à bord sera menée dès que possible.

Parallèlement à l'enquête judiciaire confiée à la gendarmerie maritime, le bureau enquête après accident du ministère de la mer a dépêché un inspecteur pour étudier les circonstances qui ont conduit à cet accident.

Cet inspecteur est à La Réunion depuis le 6 matin et a immédiatement débuté ses investigations.

Les opérations de dépollution du Tresta Star ont débuté le 10 février. Alors que la coque du navire présente une brèche de 3 m dans le compartiment des machines, des pompes, générateurs, équipements de découpe du pont et big bags pour collecter les déchets ont été déposés à bord par hélicoptère et par les marins du Vasileios.

Pendant ce temps, l'état du navire continue de se dégrader à cause du mauvais temps et de la houle.

Vidéo du 20 février : https://youtu.be/BF2i4ID0Tbo. Une grande brèche de 30 m est apparue côté large à bâbord, laissant pénétrer la mer dans presque tous les compartiments du navire.

La société chinoise chargée de traiter l'épave du vraquier Wakashio à Maurice ayant terminé son travail, s'est dirigée vers La Réunion pour effectuer des travaux urgents sur le pétrolier. Toutefois, rapidement, en raison du non-

paiement des factures par l'armateur indien du navire, la société chinoise a décidé de mettre fin à son opération de sauvetage le 17 février, le pétrolier étant en train de se désagréger.
Puis le Tresta Star a été déclaré en perte totale par l'armateur et son assureur à la suite d'une déchirure importante sur la partie bâbord du navire. L'État a décidé de prendre à con compte la maitrise d'ouvrage des opérations de dépollution de l'épave, et le 1er mars un chantier a débuté.
Les jours passent et un nouveau déversement de fuel a été constaté le 6 mars. Une intervention de dépollution difficile qui a déjà permis d'évacuer, selon la préfecture de La Réunion, plus de 150 m^3 d'eaux mazouteuses. La coque, qui a commencé à se disloquer sous l'effet de la houle, a laissé s'échapper des hydrocarbures à plusieurs reprises depuis l'accident, mais aucune pollution majeure n'est intervenue, les nappes repérées disparaissant rapidement. A chaque alerte désormais, le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM) Champlain de la Marine nationale se rend sur place pour traquer d'éventuelles fuites et au besoin les récupérer.
Tresta Star : Visite au cœur du navire échoué au Tremblet : https://youtu.be/WwNpMfIZJU0

Le Tresta Star le 6 mars avec sa tôle de coque arrachée sur 30 m, toujours échoué au bout de la coulée de lave. (Photos : Préfecture)

Après la dépollution, qui porte aussi sur l'enlèvement de matériels présents à bord du navire, il faudra ensuite gérer la délicate déconstruction du petit tanker. L'armateur a finalement proposé d'assurer la conduite du chantier avec l'appui de la société grecque Five Ocean Salvage. Cette dernière a pris la direction effective des travaux le 11 mars.
Le chantier de dépollution du navire est désormais terminé, a annoncé le 28 mars la préfecture de La Réunion. L'ensemble des équipements, matériels et produits ont fini d'être enlevés le 23 mars. Structurellement, le navire présente une déchirure sur toute la partie bâbord située à l'avant du navire, qui englobe 4 citernes à fuel. La cloison axiale protégeant la citerne 3 située à tribord a également cédé. Il reste ainsi 2 citernes intègres sur tribord, nettoyées au jet à haute pression, et deux citernes à gazole vides situées à l'avant. La citerne 4, également à tribord, communique avec les fonds et ne peut donc pas être vidée, explique les autorités. Toute la couche supérieure de fuel qui s'y trouvait a été extraite et il ne reste qu'une surface sale qui ne peut être nettoyée. Tous les revêtements muraux, sous-plafonds, mobiliers, équipements électroniques et circuits électroniques du château ont été retirés, il ne reste que les parties métalliques des cloisons et les équipements mécaniques. Mêmes mesures pour le compartiment machine, à l'exception de l'étage inférieur qui est inondé et donc inaccessible pour des raisons de sécurité. Cette partie du navire fait l'objet d'une brèche de plusieurs mètres de longueur qui devra être traitée lors des opérations de démantèlement.

Le navire fin mars, déshabillé et nettoyé. L'embarcation de sauvetage, les antennes, etc…ont été retirées. (Photo : Préfecture)

L'état de dégradation de la coque du navire ne permettant pas le renflouement, sa destruction est la prochaine étape. A noter, le lieu d'échouement est une zone difficile d'accès par la terre, coulée de lave, et par la mer, houle constante et fonds marins importants. Le préfet de La Réunion a mis en demeure l'assureur du navire d'établir un plan de démantèlement de l'épave. Un délai d'un mois a été accordé à l'armateur du Tresta Star par le préfet pour qu'il lui soumette un plan pour l'enlèvement de l'épave. L'État a précisé que l'abandon de l'épave sur place n'était pas une option.

Le Tresta Star au temps de sa splendeur ! (Photo : MarineTraffic)

Mis en service en 2019, le Tresta Star, sous pavillon mauricien, qui appartient la compagnie indienne Tresta Trading, faisait partie des trois souteurs chargés d'avitailler en combustible les navires de commerce à Port-Louis, sur l'île Maurice. Ils avaient appareillé en prévision du passage de Batsiraï mais le Tresta Star, victime d'une avarie de propulsion, s'est retrouvé désemparé et

a fini par s'échouer sur les côtes réunionnaises. Long de 74 m et large de 16 m, il avait un port en lourd de 2 924 t. (Sources : France Info, Zinfos974, Le Marin, Splash247, Mer et Marine, Réunion 1ère)

SUBNADO, LE SCOOTER SOUS-MARIN LE PLUS LÉGER ET LE PLUS PETIT DU MONDE

Waydoo va bientôt lancer le scooter sous-marin le plus petit et le plus léger du monde, appelé Subnado, selon un communiqué de presse publié fin mars.

La nouvelle trottinette de Waydoo aura un corps cylindrique de seulement 38 cm de long et 6 cm de large et ne pèse que 1,4 kg. Elle sera dotée d'une carrosserie élégante en aluminium de seulement 60 mm de diamètre et d'une protection d'hélice légèrement plus large que 70 mm. Il aura essentiellement un diamètre similaire à celui d'une bouteille de Coca, ce qui le rendra facile à transporter et même à glisser dans une pochette de secours

Il dispose d'une batterie lithium-ion de 98Wh qui peut fonctionner jusqu'à 56 minutes sur une seule charge et se targue d'un système de charge USB-C d'une capacité de 100W qui lui permet d'être chargé avec n'importe quel chargeur USB.

Le scooter fixé sur le bras. (Photo : Waydoo)

La poussée maximale du Subnado atteint 6,5 kg, ce qui est capable d'entraîner un plongeur qui pèse 65 kg à une vitesse maximale de 1,4 m/s. Vous voulez plus de vitesse ? Attachez un autre Subnado à votre deuxième bras et atteignez des vitesses de 2m/s. Le Subnado est doté d'un corps étanche IP68 qui lui permet de fonctionner à une profondeur maximale de 60 mètres.

Le Subnado dispose d'un mode croisière qui vous laisse libre de vos mouvements pendant que l'appareil vous guide sous l'eau. Vous pouvez utiliser le Subnado comme une banque d'énergie portable. Les ingénieurs l'ont construit avec un système de charge inversé capable de fournir jusqu'à 100W de puissance de sortie à votre smartphone, votre GoPro, votre ordinateur de plongée et tout autre gadget nécessitant une recharge.

Vidéo de présentation : https://youtu.be/oA-6vuMrOAo. (Source : Anguille sous roche)

OUVERTURE DU PLUS LONG PONT SUSPENDU DU MONDE, ENTRE EUROPE ET ASIE

Le plus long pont suspendu du monde, qui relie l'Europe et l'Asie à travers le détroit des Dardanelles, a été officiellement ouvert à la circulation et c'est une véritable merveille.

Le 25 mars, le président turc, le premier ministre sud-coréen, et plusieurs autres personnalités ont inauguré ce pont massif qui relie les deux côtés de la Turquie - l'un en Europe et l'autre en Asie - et permettra d'éviter la traversée en ferry d'une heure et demie qu'il faut habituellement effectuer.

Le **pont de Canakkale 1915** avec ses 2 023 m entre les deux tours, est désormais le plus grand pont suspendu du monde.

Le nouveau pont au-dessus des Dardanelles.

La construction du pont a pris près de cinq ans et a été réalisée par des entreprises turques et sud-coréennes afin de renforcer les liens entre les deux nations, pour un coût de 2,45 milliards d'euros. Il s'agit désormais de la seule autoroute en Turquie qui relie à la fois l'Europe et l'Asie en dehors d'Istanbul, et le trajet lui-même ne dure que 6 minutes. Le pont relie Gelibolu, du côté européen, et Lapseki, du côté asiatique. Son nom - 1915 Canakkale Bridge - fait référence à une victoire navale majeure de l'empire ottoman sur les forces britanniques pendant la Première Guerre mondiale, alors que les Britanniques tentaient de prendre le contrôle du détroit.

2 vues du pont en finition.

Vidéo du pont : https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/transcoded/c/c0/%C3%87anakkale_1915_Bridge.webm/%C3%87anakkale_1915_Bridge.webm.720p.webm. (Source : IFLScience)

COLLISION FRONTALE DANS LE CANAL DE KIEL

C'est certainement le champion des accidents par rap-

port à sa longueur !
Les cargos **Paivi** et **Bjoerkoe** sont entrés en collision frontale dans la matinée du 29 mars (vers 10h00) dans le canal de Kiel, juste en-dessous du vieux pont Levensau, alors qu'ils naviguaient dans des directions opposées – Le Paivi traversait le canal en direction de l'ouest, tandis que Bjoerkoe le traversait en direction de l'est. Les étraves et les gaillards d'avant des deux navires ont été percés et gravement endommagés. Le Paivi a été amarré dans le canal de Kiel près du lieu de la collision. Le Bjoerkoe lui, a été sorti du canal et amarré à Kiel, les deux navires ont dû être remorqués. (Source : FleetMon)

Les dégâts sur l'étrave du Paivi. (Photo : FleetMon)

Les dégâts sur l'étrave du Bjoerkoe. (Photo : FleetMon)

Le Paivi a été construit en 2008 et navigue sous le pavillon de Chypre. Long de 82,5 m et large de 12,5 m, il a un port en lourd de 3 450 t. (Photo : VesselFinder)

Le Bjoerkoe a été construit en 2009 et navigue aussi sous le pavillon de Chypre. Long de 106,84 m et large de 15,29 m, son port en lourd est de 5 499 t. (Photo : FleetMon)

ENCORE UN PORTE-CONTENEURS ÉCHOUÉ, CETTE FOIS-CI EN BAIE DE CHESAPEAKE

Et c'est la compagnie Evergreen qui fait encore parler d'elle !
Le porte-conteneur **Ever Forward** s'est échoué le 13 mars un peu avant 21h00 après avoir quitté le port de Baltimore, près d'un chenal dans la baie de Chesapeake, aux USA. Heureusement, il n'empêche pas d'autres navires d'accéder au port de Baltimore ou de le quitter. Le porte-conteneurs devait rejoindre le port de Norfolk, au sud de la baie. Des efforts ont été entrepris dès la nuit pour tenter de libérer le navire.
L'Ever Forward construit en 2020 navigue sous le pavillon de Hong Kong. Il mesure 334 m de long et 48 m de large pour une capacité de 11 850 EVP, nettement plus petit que le devenu célèbre Ever Given.

L'Ever Forward, bien chargé, vu à Kaohsiung (Taiwan) le 09/10/2020. (Photo : MarineTraffic)

Carte situant l'Ever Forward (marque cyan) non loin de Baltimore et Washington DC. (Source : Bloomberg)

Evergreen a pris des dispositions pour que des plongeurs inspectent le navire afin de détecter d'éventuels dommages et participe aux efforts coordonnés pour renflouer le navire dès que possible, a indiqué la compagnie dans un message le 15 mars. Une enquête sur la cause de l'échouement est en cours, a-t-elle ajouté.

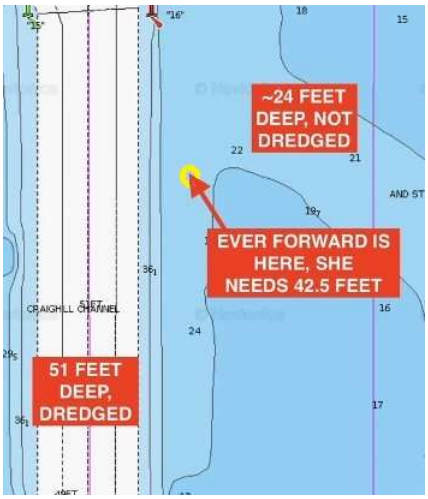
Vue aérienne de l'Ever Forward, échoué, prise le 14 mars. (AP Photo)

Les données de suivi des navires du système d'identification automatique (AIS) montrent que le navire avait un tirant d'eau de 13 m, et l'animation de la trajectoire du navire montre qu'il se déplaçait normalement à une vitesse d'environ 12 nœuds dans les moments précédant l'incident qui s'est produit près de l'île Gibson.
Le 14 mars, au moins 2 remorqueurs étaient avec le navire.

L'équipage d'un bateau d'intervention de la station des garde-côtes de Baltimore, surveille le navire le 14 mars 2022. (Photos : Garde côtière américaine)

L'Ever Forward n'a pas bougé le 15 comme on l'espérait lorsque la marée haute a atteint la baie de Chesapeake. Dans communiqué du 16 mars, le cabinet de conseil en sinistres maritimes WK Webster a indiqué que des sauveteurs professionnels avaient été désignés par les armateurs pour aider à l'opération de renflouement.
Le navire «*est susceptible de s'être échoué en eau peu profonde sur un fond essentiellement boueux*», note le rapport. «*Le tirant d'eau du navire au moment de son départ de Baltimore aurait été de 13 mètres alors que la profondeur moyenne de la baie n'est que de 6,4 mètres environ. Des efforts importants pourraient donc être nécessaires pour renflouer le navire et il est possible que des problèmes de récupération de toute cargaison sensible au temps et/ou à la température surviennent en cas de retard prolongé dans le programme du navire*».

Vue aérienne de l'Ever Forward avec 2 remorqueurs à proximité. (Photo : Safety4sea)



Extrait de carte marine montrant le chenal, la position de l'Ever Forward et les profondeurs disponibles.

Alors que l'échouement de l'Ever Forward, entre dans son quatrième jour, les experts prévoient de plus en plus que l'opération de sauvetage sera longue et difficile. Contrairement à l'échouement récent d'un porte-conteneurs Maersk près de Hambourg, qui a été résolu en quelques heures grâce à la force brutale de neuf remorqueurs, on estime que le navire Evergreen est profondément enfoncé dans la boue et qu'il faudra probablement une opération d'allègement avant de pouvoir le libérer.
Le dragage autour de l'Ever Forward a commencé pour libérer le navire, ce qui devrait prendre au moins une semaine, selon des sources informées. Evergreen, a chargé la société de sauvetage Donjon Smit de Houston de travailler avec les garde-côtes américains pour renflouer le navire. Le dragage dégagera la boue autour du gouvernail et de l'hélice et autour de la coque afin de libérer le navire de l'emprise qu'exerce sur lui le fond marin boueux. Des remorqueurs apporteront leur aide en tentant de tirer le navire et son moteur sera également mis à contribution.
L'équipe de sauvetage prévoit d'exécuter le plan en utilisant la période de marée haute la plus bénéfique dans la zone portuaire, mais les différences de marée dans la baie de Chesapeake sont toutefois très faibles, la marée haute n'offrant que 0,5 m de profondeur supplémentaire pendant la marée haute de la semaine à venir.
Vidéo sur les opérations de dragage :
https://youtu.be/ZyfroJ944ag

Opérations de dragage autour de l'Ever Forward. (Photo : The LoadStar)

La première vraie tentative de dégager l'Ever Forward est attendue à la marée haute du 29 mars à 2h11 et, si nécessaire, à la suivante à 15h08. La première tentative de renflouer le navire ferait appel à 5 remorqueurs, 2 poussant sur le côté tribord du navire, 2 tirant du côté bâ-

bord et le cinquième tirant de la poupe. En cas d'échec, une deuxième tentative de renflouement aurait lieu les 3 et 4 avril, à laquelle s'ajouteraient 2 barges de traction ancrées à l'arrière et un remorqueur tirant sur la proue. Malheureusement, il n'a pas bougé. L'Ever Forward était toujours échoué le 29 mars dans la soirée. Un porte-parole de l'US Coast Guard a indiqué qu'il n'y avait «*aucune signe d'un mouvement*». En conséquence, après les 2 tentatives infructueuses du 29 mars, Evergreen Marine, propriétaire du navire, a déclaré l'avarie commune «*à la lumière des coûts croissants résultant des tentatives continues pour renflouer le navire*». Tous les espoirs sont tournés vers les tentatives des 3 et 4 avril.
Le 5 avril l'Ever Forward est maintenant bloqué en baie de Chesapeake depuis plus de 3 semaines et toutes les tentatives pour le remettre à flot ont échoué. Il faut se résigner à décharger une partie des conteneurs pour alléger le navire, ce qui nécessitera des moyens lourds extérieurs puisque le navire n'est pas gréé. Le déchargement n'aura lieu que de jour pour des raisons de sécurité. Les conteneurs seront ensuite transférés sur le terminal Seagrit de Baltimore. Pendant ce temps des dragues vont continuer à creuser jusqu'à 13 m de profondeur (le tirant d'eau du navire). Remorqueurs et barges tenteront ensuite à nouveau de pousser le navire.
Le 11 avril, 54 conteneurs avaient été déchargés sur un objectif de 500. C'est enfin le 17 avril que l'Ever Forward a commencé à bouger peu avant 07h00 pour être finalement totalement libéré de la vase.
(Sources : The LoadStar, Splash247, AFP, Bloomberg, Le Dauphiné, Mer et Marine)

PREMIÈRE TRAVERSÉE COMMERCIALE POUR LE SALAMANCA DE BRITTANY FERRIES

Le 27 mars 2022, le **Salamanca** a débuté sa toute première traversée commerciale au départ de Portsmouth vers Bilbao avec à son bord 600 passagers. En complément des 2 rotations hebdomadaires entre ces ports du Royaume-Uni et d'Espagne, le tout nouveau navire effectuera une traversée aller-retour chaque semaine entre Cherbourg et Portsmouth.
Pour sa première traversée transmanche, le Salamanca, le premier navire propulsé au gaz naturel liquéfié de Brittany Ferries avait embarqué des oignons de Roscoff. Une façon symbolique pour la Compagnie de souligner sa fidélité à son histoire et à ses origines alors qu'elle célèbre cette année ses 50 ans. (*Voir rubrique Histoire maritime du MMI N° 238, page 30*). 150 tresses d'oignons de Roscoff avaient été embarquées à Cherbourg et ont été offertes aux invités lors de l'inauguration du navire à Portsmouth, le 25 mars. (Source : Le Télégramme)

LE TROIS-MÂTS LE FRANÇAIS EN GRAND CARÉNAGE À LORIENT

«*Le Français n'avait pas fait l'objet d'une grande période de maintenance depuis quinze ans*», rappelle l'Amiral Pierre-François Forissier, président de **Grand Voilier École** (GVE), une association qui embarque des jeunes à bord de ce trois-mâts afin de leur transmettre les valeurs associées à la voile. Construit en 1948 au Danemark, le Kastelot (cachalot) était utilisé pour le transport des marchandises. Racheté par un Anglais en 1981, il a été transformé en voilier pour être utilisé dans des productions télévisées et cinématographiques. En 2018, la société Marine Événements l'a acquis et rebaptisé **Le Français** en hommage au premier navire de Jean-Baptiste Charcot. Aujourd'hui, c'est l'un des derniers grands voiliers de tradition en Europe.
«*Le Français rassemble trois entités*», résume Pierre-François Forissier qui fut Chef d'État-Major de la marine de février 2008 à septembre 2011 et qui a par ailleurs été élu en 2013 à l'Académie de marine dont il est président de la section Marine Militaire. «*Le bateau en lui-même, qui appartient à France armement (société de Frédéric Lescure) et est exploité par Marine événement. L'association Grand voilier école. Et Le Français, témoin des pôles, un fonds de dotation*». Les trois partenaires se partagent le bateau et les activités. A l'exploitant, la location du trois-mâts pour des événements publics ou privés. Au fonds de dotation, l'organisation à bord de sessions scolaires autour des enjeux climatiques et environnementaux. Pour sa part, Grand voilier école dispose à l'année d'une centaine de jours par contrat d'affrètement pour accueillir «*des jeunes de différents horizons*», parfois décrochés.
La période d'entretien à Lorient avait débuté le 11 février, à quai. Fin mars, le navire était au sec, démâté, dans l'aire de réparation navale de Lorient. Une coque en chêne et des mâts en pins.

La coque du Français dans l'aire de réparation navale. (Photo : Le Télégramme)

Le gros du travail porte sur le bordé et l'intérieur du bateau. Les vernis extérieurs seront remplacés par un mélange d'huile de lin, d'essence de térébenthine et de goudron de pin, ce qui changera la couleur du bois sur le pont. Dans la cale vont être installés vingt-quatre nouvelles couchettes sur deux niveaux ainsi que trois blocs sanitaires pour pouvoir augmenter le nombre de personnes de 9 à 30 en plus de l'équipage pour des embarquements à la semaine.

Travaux sur la mâture et le gréement. (Photo : Le Télégramme)

Au terme de cette escale technique, le trois-mâts reprendra la mer, d'abord fin mai vers la Belgique pour le festival de la Mer du Nord "Ostende à l'ancre".

Le matériel pour la rénovation stocké sur le pont. (Photo : Le Télégramme)

Il fera ensuite son grand retour à Lorient, du 7 au 10 juillet, pour la première édition du festival maritime “Lorient Océans“, avant de cingler vers Brest pour les trente ans des Fêtes maritimes. (Sources : Le télégramme, Ouest-France)

NOUVEAU TERMINAL À CONTENEURS POUR ABIDJAN

Le port d'Abidjan s'est doté d'un nouveau terminal à conteneurs lui permettant de doubler sa capacité avec 1,5 millions d’EVP. Pivot économique de la Côte d'Ivoire, Abidjan assure 90 % des échanges extérieurs du pays. Ce nouveau terminal, bâti sur 35,5 hectares, va permettre d'accueillir les plus grands navires du monde, hissant le port au rang de "hub sous-régional". La construction a été financée par le port autonome d'Abidjan et un consortium composé des groupes français Bolloré Africa Logistics et Bouygues, ainsi que par l'opérateur portuaire danois APM Terminals. Équipé de 6 portiques et 36 cavaliers électriques le TC2 bénéficie d'un linéaire de quai de 1 100 mètres et d'un tirant d'eau de 18 mètres. En 2019, le canal de Vridi, pour l’accès au port depuis l’océan, avait été élargi pour permettre d’accueillir des navires sans limitation de longueur avec 16 m de tirant d’eau. Le nouveau terminal sera officiellement inauguré en novembre. (Sources : L’antenne, Portabidjan.ci).

Image de synthèse du terminal TC2. (Source : bollore-ports.com)

AIDES POUR LES PÊCHEURS D’OUTRE-MER

La Commission Européenne a autorisé la création de cinq régimes d’aide destinés à financer le renouvellement des flottes de pêche dans cinq collectivités ultramarines françaises : la Guyane, la Guadeloupe, la Martinique, Mayotte et la Réunion. Pour le ministre des outre-mer, ces aides «permettront de mieux structurer les filières et d’améliorer la sécurité des pêcheurs». Ces cinq régimes d’aides, d’un montant total de 63,8 millions d’euros, seront en place respectivement jusqu’au 31 décembre 2025 (Martinique), 31 décembre 2026 (Mayotte et Guadeloupe) et 31 décembre 2027 (La Réunion et Guyane).

La Commission a considéré que ces mesures sont conformes aux règles de l'UE en matière d'aides d'État. Cela inclut les conditions suivantes :

- l’aide est utilisée pour l’acquisition des nouveaux navires de pêche qui doivent rester immatriculés dans la région ultrapériphérique pendant au moins 15 ans.
- le plafond d’aide ne peut pas excéder 60 % du total des coûts éligibles dans le cas de navires d’une longueur hors-tout inférieure à 12 mètres. Il ne peut excéder 50 % du total des coûts éligibles dans le cas de navires d’une longueur hors tout égale ou supérieure à 12 mètres et inférieure à 24 mètres. (Source : Mer et Marine).

PREMIER PAS DE GEOGAS VERS L’AMMONIAC CARBURANT

Les deux prochains gaziers du groupe français **Geogas** n’utiliseront pas seulement le gaz de pétrole liquéfié comme carburant mais ils seront aussi prêts pour utiliser de l’ammoniac carburant. Geogas est le premier armateur français à avoir pris cette option pour le futur, alors que la notation "prêt pour l’ammoniac" a commencé à fleurir en 2021. (Source : Le Marin)

LA SNSM FORME LES MARINS DE LA DOUANE ET DE LA MARINE NATIONALE AU SAUVETAGE DE NAUFRAGÉS

En 2021, les sauveteurs bénévoles des stations SNSM du Nord et du Pas-de-Calais ont effectué six fois plus de sauvetages que l’année précédente (plus de 2 200 personnes secourues). En raison des nombreuses tentatives de traversées du détroit par des migrants à bord d’embarcations inadaptées.

Une situation à laquelle sont confrontées également la Marine nationale et la Douane, à qui la SNSM a proposé, en ce mois de mars, des formations au sauvetage opérationnel élaborées par sa direction nationale de la formation.

En raison des tentatives de traversées par des migrants, la Douane et la Marine nationale sont confrontées à un nombre croissant de sauvetages dans la Manche et le Pas-de-Calais. Les services de l’État font appel aux bénévoles de la Société nationale de sauvetage en mer pour améliorer leurs pratiques. Après Boulogne-sur-Mer, les 24 et 25 mars, ce fut à Cherbourg, les 29 et 30 mars.

Tous les marins doivent aider les bénévoles de la SNSM en contribuant à son financement.

SNSM SAUVETEURS EN MER

ON A MILLE RAISONS DE SOUTENIR LES SAUVETEURS EN MER

Je fais un don à la SNSM

faites un don sur le site http://jesoutiens.snsm.org ou https://don.snsm.org/soutenir

Pure car carrier !

Le cargo **Finfine**, construit en 2013, long de 166,49 m, large de 27,40 m et avec un port en lourd de 28 141 tonnes, sous pavillon Éthiopien, en route de Tianjin vers Djibouti, a fait une escale au "Eastern Anchorage" de Singapour avec un chargement de tracteurs et remorques routiers en pontée.
(Photo : Piet Sinke www.maasmondmaritime.com)

Des héros du quotidien !

International Association of Marine and Shipping Professionals

Réactions observées à la suite de la publication de ce post :

Je suis étonné que ce genre de travail dangereux soit encore encouragé par les capitaines et les managers, non seulement dangereux mais aussi un gaspillage total de peinture, de temps et d'efforts.
De nombreuses tâches difficiles similaires sont effectuées quotidiennement par ces hommes sans que l'OMI n'accorde suffisamment d'attention à leurs droits humains essentiels, surtout après l'apparition du COVID.

Post de Mario De Fenza

(Ancien officier de sécurité)

Connaissez-vous des professionnels de ce genre ? Soudeur qualifié en accès par corde. Et beaucoup de courage.
Aucune sécurité flottante en dessous.... Aucun syndicat, aucun cerveau.....
Que de situations hors limites en termes de conditions de travail !

Nous vous invitons à voir la vidéo suivant pour comprendre les remarques de Mario De Fenza :
https://www.linkedin.com/posts/mario-de-fenza-03a19486_repost-activity-6918548808184266752-aLdO?utm_source=linkedin_share&utm_medium=android_app

marine marchande informations
ORGANE DE COMMUNICATION DE L'ASSOCIATION DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE ET DES DIPLÔMÉS DE L'ENSM

Administration: F. JOUANNET // **Fondateur:** G. FEAT // **Présidents d'honneur:** J.-C. MAUR - Yannick LAURI // **Directeur 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° 238 - 1er trimestre 2022