

ci 2024 un catamaran, baptisé "**Avenir**", de 67 m de long sur 22,50 m de large, doté de cinq ponts et en capacité d'accueillir à son bord environ 400 rescapés va prendre corps.

La conception du bateau devrait coûter environ 500 000 euros, ce qui implique également beaucoup de bénévolat. Pour la réalisation du navire, qui nécessite principalement de l'aluminium et de l'acier, deux matériaux actuellement très chers, Thiéry parle d'environ 20 millions d'euros, mais il y aurait encore de nombreuses décisions politiques et écologiques à prendre en compte, qui peuvent faire baisser ou augmenter le prix, par exemple le lieu de production des pièces détachées, explique-t-il.



Le navire Avenir. (Image de synthèse : VPLP)

Le 26 juin 2022, le projet avec une maquette a été présenté au Mucem de Marseille.

Vidéo de présentation : <https://gomet.net/le-navire-de-lavenir-le-premier-catamaran-de-sauvetage/>

(Source : Gomet.net)

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LES OCÉANS 2022

Au cours de sa Conférence sur les océans, co-organisée par les gouvernements du Kenya et du Portugal et qui a eu lieu du 27 juin au 1er juillet 2022 à Lisbonne, l'ONU a annoncé sa volonté d'œuvrer à la préservation des océans et des ressources marines du monde. À cet effet, le secrétaire général des Nations Unies a déclaré «l'état d'urgence des océans». Des sujets tels que la pollution plastique, le réchauffement climatique ou la pêche illégale, non déclarée, non règlementée (INN) ont été abordés. La lutte contre la pêche INN a su réunir dernièrement 164 États membres de l'OMC autour d'un accord historique, prévoyant de mettre fin aux subventions soutenant les activités qui altèrent les populations de poissons et endommagent l'environnement marin. La pêche INN représente également un enjeu de sécurité économique et alimentaire, puisque 260 millions de personnes dépendent directement ou indirectement des ressources halieutiques.

NOUVEAU RECORD POUR LES 108 ANS DU CANAL DE PANAMA

En service depuis plus d'un siècle, son inauguration a eu lieu le 15 août 1914, le canal de Panama continue de battre des records au profit de l'industrie maritime. Au début de l'été, un nouveau record a été établi lorsque le porte-conteneurs **CMA CGM Zephyr** a franchi les écluses Neopanamax, devenant ainsi le plus grand navire par sa capacité de chargement à transiter. L'énorme por-

te-conteneurs, d'une capacité totale de 16 285 EVP, a achevé son voyage aller-retour par les écluses Neopanamax le 1er juillet de cette année. Bien que les écluses Neopanamax aient été initialement prévues pour servir des navires d'une capacité maximale de 12 600 EVP, l'équipe du canal de Panama a dépassé cette limite grâce à l'expérience acquise en exploitant les écluses et à une étroite collaboration avec les clients.



Le CMA CGM Zephyr quittant les nouvelles écluses du canal de Panama. (Photo : Panama Canal Authority)

Depuis son inauguration le 26 juin 2016, le canal élargi a accru la connectivité et remodelé le commerce, puisque 180 routes maritimes convergent désormais par la voie navigable, reliant 1 920 ports à travers 170 pays. Aujourd'hui, les porte-conteneurs sont les principaux utilisateurs du troisième jeu d'écluses, contribuant à 45 % de tous les transits. Si le CMA CGM Zephyr est désormais le plus grand navire en termes de capacité de chargement à transiter par la voie navigable, le record du plus grand navire en termes de dimensions revient au porte-conteneurs **Evergreen's Triton**, qui mesure 51,2 m de large et 369 m de long.

L'expansion du canal de Panama reste le plus grand projet d'amélioration de l'histoire de la voie navigable, ouvrant une troisième voie de circulation, doublant la capacité et permettant au canal d'accueillir plus de 96 % des porte-conteneurs du monde. (Source: Panama Canal Authority)

NOUVEAU RECORD DE CHARGEMENT POUR CMA CGM

Fin juin, le Groupe CMA CGM a battu le record du plus grand nombre de conteneurs transportés par un seul navire CMA CGM dans la zone du détroit de Gibraltar, et ce au départ d'Algésiras.



Le CMA CGM Champs Élysées à Dunkerque. C'est dans ce port que le commandant du navire et trésorier d'HYDROS avait embarqué avant ce record de chargement.

En effet, le CMA CGM Champs Élysées de 23 112 EVP, propulsé au GNL, a quitté Algésiras pour son voyage vers l'Asie avec un chargement de 20 861 EVP. Notons que le commandant du navire était le trésorier de notre

association HYDROS. Le navire a quitté le terminal de TTI ALGECIRAS aux premières heures du 29 juin, à destination de Port Klang, en Malaisie.

CMA CGM VEUT PRODUIRE SON PROPRE BIOMÉTHANE AVEC ENGIE

L'armement français CMA CGM se dit prêt à investir aux côtés d'Engie dans une installation de production de biométhane de seconde génération pour alimenter sa flotte de porte-conteneurs. Les deux groupes convoitent un terrain sur le port du Havre.

On n'est jamais mieux servi que par soi-même dit l'adage. Quelques jours après que Carlos Tavares a dit réfléchir à produire sa «propre énergie» pour alimenter les usines de Stellantis, c'est au tour de Rodolphe Saadé de franchir le pas. L'armement français annonce dans un communiqué vouloir co-investir avec Engie dans la production de 200 000 tonnes de gaz renouvelable par an d'ici 2028, dans le monde «pour les besoins de CMA CGM et de l'industrie du shipping».

C'est la première concrétisation du partenariat stratégique signé en novembre 2021, entre ENGIE et le Groupe CMA CGM. CMA CGM s'engage dans l'actionnariat du projet Salamandre, dont la décision de lancement est prévue pour fin 2022. Salamandre prévoit la production de 11 000 tonnes par an de biométhane de deuxième génération, avec une mise en service graduelle en 2026, pour un investissement total de 150 millions d'euros.

Dans l'idée de l'armateur marseillais, ce carburant vert pourrait, en effet, venir remplacer le gaz naturel liquéfié d'origine fossile qui propulse sa flotte de porte-conteneurs dit "dual fuel" déjà en capacité de fonctionner au méthane de synthèse. Actuellement de 30 unités, celle-ci devrait être portée à 77 navires d'ici un peu plus de quatre ans, précise l'armement qui vise «le net zéro carbone en 2050». (Sources : La Tribune, Communiqué CMA CGM)

NAUFRAGE D'UN NAVIRE COUPÉ EN DEUX PAR UN TYPHON, 27 DISPARUS

En mer de Chine méridionale, à 160 milles au Sud-ouest de Hong Kong, un navire d'ingénierie a été coupé en deux lors du passage du typhon Chaba le 2 juillet, a annoncé le service de soutien aérien du gouvernement de Hong Kong. Les 30 membres d'équipage ont été surpris par la violence du vent, qui a atteint plus de 140 km/h, et par les vagues de plus de 10 mètres de haut.



La partie arrière du Fujing 001, brisé en deux, est en train de sombrer. (Photo : Hong Kong Government Flying Service)



La partie arrière du Fujing 001 disparaît. (Photo : Hong Kong Government Flying Service)

Les secours ont été dépêchés sur place après avoir été notifiés vers 07h25 heure locale. Trois des trente membres de l'équipage ont pu être secourus à 15h00, heure locale, et ont été emmenés à l'hôpital, ont indiqué les autorités.

Des images fournies par les autorités de Hong Kong montrent une personne en train d'être hélitreuillée tandis que des vagues s'écrasent sur le pont du navire à moitié submergé. Selon les trois survivants, d'autres membres de l'équipage ont pu être emportés par les vagues avant l'arrivée du premier hélicoptère. Le typhon Chaba s'était formé au centre de la mer de Chine méridionale. Le navire d'ingénierie **Fujing 001** et ses 30 membres d'équipage effectuaient des travaux sur des projets d'énergie éolienne lorsque le navire a été pris dans le typhon Chaba. 12 corps auraient été retrouvés, et au total 4 personnes ont survécu, ont annoncé les autorités le 4 juillet. Vidéo du sauvetage : <https://youtu.be/kUjcUB5YwKw>. (Sources : Le Parisien, AFP / BFMTV)

EUROMARITIME A FERMÉ SES PORTES SUR UN BILAN POSITIF

Innovation, emploi et décarbonation ont été au cœur de ce temps fort incontournable des industries de la mer et de l'économie bleue.

Les trois jours de rencontres et de débats entre professionnels et initiés du secteur maritime se sont achevés le 30 juin sur un colloque animé par l'Académie de Marine sur le thème de la révolution numérique du maritime. Organisé à l'initiative du Marin (groupe Infomer Ouest-France) et de la SOGENA, filiale du Groupement des industries de construction et activités navales (GICAN), le salon Euromaritime a réuni, pour sa 5^{ème} édition, les ténors de l'économie maritime et un grand nombre de start-up, permettant des rencontres marquantes et la découverte d'innovations technologiques. «C'est une belle réussite malgré le report du salon, avec un nombre d'exposants qui a progressé de 15 % depuis l'édition de 2020» note Hugues d'Argentré, commissaire général du salon. Alors que le transport maritime représente environ 3 % des émissions de gaz à effet de serre, industriels, armateurs et scientifiques ont longuement échangé sur la transition énergétique de la filière. L'OMI a tout récemment validé la création d'une zone de contrôle des émissions d'oxyde de soufre en Méditerranée (SECA-Med). En 2023, les armateurs auront l'obligation de mesurer leur intensité carbone et d'en émettre un peu moins cha-

que année. «*Si la réglementation serre la vis trop fort, trop rapidement, plus aucun navire ne pourra naviguer et le commerce mondial s'effondrera, il faut trouver un équilibre, cela passe par un dialogue entre régulateurs et professionnels*», n'a pas manqué de relever Charles Gravatte, secrétaire général de la Compagnie Ponant, lors d'une table ronde sur le transport de passagers et la croisière face aux changements de la société.

Ces nouvelles perspectives conduisent tous les secteurs du transport maritime à investir dans la décarbonation. Électrification à quai, réduction de vitesse, filtres à particules, combustibles alternatifs, «*il n'y a pas une solution mais un bouquet de solutions pour résoudre cette équation*», relevait, Xavier Leclerc, vice-président de CMA Ships, lors d'une conférence dédiée aux enjeux de la transition énergétique, profitant d'ailleurs du salon pour confirmer la commande prochaine de 6 porte-conteneurs au méthanol dédiés à l'exploitation de la ligne Asie-Méditerranée.

Pour la deuxième fois, l'espace SEA-Research, en partenariat avec Mer-Veille Energies et energiesdelamer.eu, s'est donné pour mission de faire découvrir les technologies d'avenir liées aux EMR et aux biotechnologies marines. Pour y parvenir, les organisateurs de cet espace ont souhaité mettre des scientifiques en lien avec les professionnels en organisant des ateliers. Trois programmes de recherches ont ainsi été mis à l'honneur : **West med** qui vise à renforcer la sécurité et promouvoir une croissance bleue et durable en Méditerranée, **Euroswac** qui ambitionne de proposer une solution innovante de climatisation par eau de mer en milieu peu profond dans la zone de la Manche et **Groomer RI** qui vise à mieux connaître les profondeurs des océans.

La prochaine édition d'Euromaritime aura lieu au Parc Chanot à Marseille du 30 janvier au 1er février 2024.

Les chiffres clés du salon : Plus de 300 exposants venant de 15 pays, 17 start-up, 4 000 visiteurs de 52 nationalités différentes et 30 heures de conférences. (Source : Euromaritime)

LA PRÉFECTURE PREND DE NOUVELLES MESURES CONCERNANT LE MOUILLAGE DES NAVIRES EN MÉDITERRANÉE

La préfecture maritime de la Méditerranée veut davantage encadrer le mouillage des navires en imposant une durée limitée.

Dans un souci de sécurité maritime mais également pour préserver l'environnement, la préfecture maritime de la Méditerranée a pris nouvel un arrêté le 17 juin 2022 pour encadrer davantage le mouillage des navires.

Le texte vise notamment les mouillages "forains", hors d'un port, dans une baie abritée, souvent «*sans surveillance*». Ainsi, les autorisations de mouillage sont accordées pour «*une durée initiale de 24 heures maximum, renouvelable sans que la durée totale ne puisse excéder 72 heures*». Cela concerne les «*yachts ou navires de grande plaisance de 80 m ou plus et tous les autres types de navires de jauge brute supérieure ou égale à 300 UMS ou de longueur hors-tout supérieure ou égale à 45 m*».

Les autres bateaux, «*moins de 80 m de longueur hors-tout et navires de commerce de moins de 45 m hors-tout*», peuvent mouiller 72 heures, en fonction de la météo. De cette manière, l'instance veut lutter contre les épaves, qu'elles estiment au nombre de 120 aujourd'hui. Pour elle, elles sont une conséquence directe de «*situations*

de mouillages mal ou pas surveillés et dégradent le littoral méditerranéen».

La Préfecture rappelle que, «**par définition, le mouillage est une situation temporaire pour un navire en navigation. Dans un tel cas, conformément au règlement international pour prévenir les abordages en mer, une veille permanente reste obligatoire afin d'assurer la sécurité de son navire comme celle des autres usagers du plan d'eau**».

En plus du risque d'encombrement maritime et de collisions, surtout en période estivale, ces mouillages ont des conséquences sur l'environnement comme avec les navires qui s'échouent sur le littoral avec des épisodes de mauvais temps et des mouillages qui ont rompu. Mais aussi avec le dragage dans la durée des ancres sur le fond qui dégrade les espèces végétales marines dont certaines sont protégées comme les herbiers de posidonies.

Ces espèces produisent de l'oxygène indispensable à la vie aquatique. Les rhizomes de ces herbiers ne poussent que de quelques centimètres par an alors qu'une seule ancre peut en arracher des dizaines de mètres en quelques secondes. Déjà en octobre 2020, la Préfecture maritime avait interdit le mouillage aux yachts dépassant les 20 ou 24 m dans plusieurs zones de bord de mer de la Côte d'Azur pour préserver les herbiers de posidonies. (Source : 20 Minutes)

LES FRANÇAIS DÉVOILENT LEURS PROJETS DE PÉNICHES À HYDROGÈNE

Améthyste, ArianeGroup, le Cetim, HDF Energy, Rubis Terminal et Sofresid engineering font équipe pour développer la power-barge multi-services **ELEMANTA H2**, destinée à fournir de l'électricité et de l'hydrogène aux grands navires, réduisant de plus de 80% leurs émissions polluantes lors des escales.

Le 4 juillet 2022, les partenaires du projet ELEMANTA H2 ont annoncé la signature d'un Memorandum of Understanding (MoU) pour déployer des solutions mobiles fournissant, à partir d'hydrogène vert ou bas carbone, des services d'électrification à quai (cold ironing) en complément du réseau électrique, pour des bateaux de type porte-conteneurs, navires de croisière ou encore navires-citernes. ELEMANTA H2 permettra aussi le soutage en hydrogène pour répondre aux besoins d'avitaillement des futurs bateaux à hydrogène.



La barge Elemanta H2. (Image de synthèse : Hydrogène De France)

Les partenaires ont choisi le port de Rouen comme site pionnier où une barge de démonstration embarquera un système de pile à combustible à hydrogène de forte puissance fabriqué en France par HDF Energy.

La barge sera mise en service en 2025, l'objectif étant de déployer cette technologie dans d'autres ports européens. (Sources : Splash 247 et Communiqué de presse HDF)

PONANT VISE LE ZÉRO IMPACT ENVIRONNEMENTAL POUR SON 14^{ÈME} NAVIRE

PONANT a dévoilé début juillet quelques nouvelles informations sur son futur navire.

Fidèle à son esprit pionnier, PONANT continue d'explorer les options technologiques pour un tourisme plus durable. Après le lancement du Commandant Charcot l'an dernier, premier navire de haute exploration polaire hybride électrique propulsé au Gaz Naturel liquéfié (GNL), l'équipe R&D développe un concept de navire de croisière éco-conçu et sans impact sur l'environnement en navigation.

Engagé pour un tourisme plus responsable, PONANT s'attache à réduire l'empreinte environnementale de son activité, préserver les écosystèmes marins et soutenir la recherche scientifique. Pour le prochain navire, le 14^{ème} de la flotte, la compagnie a pour objectif une navigation sans aucun impact sur l'environnement.

Les critères de design techniques et commerciaux de ce nouveau navire sont définis en concertation avec les différents départements. L'objectif est de livrer un navire capable d'associer différentes sources d'énergie non fossiles, dont la propulsion à voile, grâce à l'intégration de briques technologiques. Le cahier des charges sera établi d'ici la fin de l'année 2022, puis décliné sous forme de plans préliminaires et d'une spécification technique soumise à appel d'offres. L'objectif est une mise en exploitation à l'horizon 2025.

«Ce nouveau navire extrêmement technologique sera un voilier. Comme il faut toujours une double propulsion, celle-ci sera également innovante, sans doute avec des piles à combustible» a indiqué le Président de PONANT. (Source : PONANT)

L'HYDROGÈNE VERT DE SHELL

L'entreprise Shell a annoncé lancer la construction d'une nouvelle usine de production d'hydrogène vert à Rotterdam. Censée être terminée en 2025, l'usine devrait être capable de produire 60 000 kg d'hydrogène par jour en s'appuyant sur l'électricité produite par un parc éolien offshore situé à proximité des côtes. Alors qu'elle détient déjà 10 % des capacités mondiales de production d'hydrogène, Shell entend par cette décision renforcer sa présence dans le secteur énergétique décarboné.

EXIGENCES UNIFIÉES DE L'IACS EN MATIÈRE DE CYBERSÉCURITÉ OBLIGATOIRES À PARTIR DU 1ER JANVIER 2024

Les nouvelles exigences unifiées (URs - Unified Requirements) de l'IACS (International Association of Classification Societies - L'Association internationale des sociétés de classification) sont basées sur des normes internationales reconnues pour la cybersécurité des systèmes d'automatisation et de contrôle industriels, telles que la norme CEI 62443. En bref, les nouvelles URs de l'IACS couvrent les principaux sujets suivants :

- Champ d'application, y compris les systèmes OT (Operational Technology) pour les fonctions importantes des navires.
- Identification et protection contre les cyber menaces
- Détection des incidents
- Moyens de réponse et de récupération

- Renforcement et capacités de sécurité des systèmes et des composants

Les URs seront obligatoires pour les navires classés et les installations offshore dont la construction est prévue à partir du 1^{er} janvier 2024. Par conséquent, la notation de classe DNV Cyber secure(Essential) sera obligatoire à partir de cette date.

Les exigences de sécurité technique des URs E26 et E27 de l'IACS sont entièrement alignées avec les notations de classe de DNV pour la cybersécurité et sont couvertes par l'édition actuelle de la notation de classe DNV Cyber secure(Essential). (Source : DNV)

HERVÉ BERVILLE NOMMÉ SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MER

C'est le Breton Hervé Berville, né le 15 janvier 1990 à Madanzh Buhimga (Rwanda), député LREM de la deuxième circonscription des Côtes-d'Armor, qui a été nommé secrétaire d'État auprès de la Première ministre Élisabeth Borne, chargé de la Mer, le 4 juillet, pour remplacer Justine Benin, battue aux législatives. Élu pour la première fois député de la circonscription de Dinan en 2017, l'économiste de Pluduno, macroniste de la première heure, avait 27 ans quand il fait son entrée au Palais Bourbon. Il a été confortablement réélu député au second tour des législatives de 2022 avec 55,83 % des voix face à Bruno Ricard, candidat de la Nupes.

Hervé Berville est un orphelin tutsi évacué de son pays par l'armée française au début du génocide des Tutsi au Rwanda de 1994. Il est adopté par un couple de Bretons de Pluduno, dans les Côtes-d'Armor, en 1994. Dans sa famille d'adoption, il est le cadet d'une fratrie de cinq enfants, son père est chaudronnier et sa mère laborantine à l'hôpital. Passé par le lycée Les Cordeliers de Dinan et par une classe préparatoire aux grandes écoles littéraire au lycée Ernest-Renan de Saint-Brieuc, il a poursuivi ses études à l'Institut d'études politiques de Lille puis à la London School of Economics où il a obtenu une maîtrise universitaire ès sciences en histoire économique.

En 2013, il occupe un poste de volontaire international en administration à Maputo (Mozambique) pour l'Agence française de développement (AFD), en tant qu'"économiste en relation avec le Service économique régional de Pretoria en Afrique du Sud". En 2016, il est chargé de programme au Kenya pour une "executive summer school du Stanford Institute for Innovation in Developing Countries : le Seed Transformation Program".



Hervé Berville à St-Malo lors de la rentrée solennelle du 8 septembre. (Photo : Y-N. Massac)

Engagé dès l'automne 2015 au sein des Jeunes avec Macron, il devient référent pour les Côtes-d'Armor à l'occasion de son retour définitif en Bretagne en décembre

2016. Il est alors également chargé, pendant la campagne présidentielle, de porter dans sa région le programme économique.

Après son entrée à l'Assemblée nationale, il est nommé porte-parole du groupe parlementaire LaREM le 27 juin 2017 et est membre de la commission des Affaires étrangères à l'Assemblée nationale. À partir de septembre 2017, Hervé Berville est membre du conseil d'administration de l'AFD au titre de son poste de député. En 2019, il est choisi par Emmanuel Macron pour représenter la France lors de la 25^{ème} commémoration du génocide des Tutsi au Rwanda à Kigali.

En tant que Secrétaire d'État chargé de la Mer, il est nommé *ex officio* commandeur de l'ordre du Mérite maritime dès sa prise de fonction. (Source : Le Télégramme, Wikipédia)

RISQUES LIÉS AU NITRATE D'AMMONIUM DANS LES PORTS : UNE MAÎTRISE INCOMPLÈTE SELON LE SÉNAT

Quatre recommandations ont ainsi été adoptées par la commission du Développement durable, selon une synthèse publiée le 6 juillet par le Sénat. Les sénateurs, qui regrettent des «insuffisances» dans la surveillance du trafic de matières dangereuses et «une répartition des responsabilités manquant parfois de lisibilité et de fluidité», préconisent notamment de mettre en place «un système d'information unique dans les ports maritimes pour la gestion des matières dangereuses». (Source : Contexte). Pour en savoir plus : http://www.senat.fr/rap/r21-754/r21-754_mono.html. Lien pour accéder au rapport : <http://www.senat.fr/rap/r21-754/r21-7541.pdf>

EN BRETAGNE, LES PORTS DE COMMERCE QUI PEINENT À SE DÉVELOPPER

Depuis 2017, la région Bretagne est propriétaire de l'ensemble des ports de commerce bretons, sauf Tréguier. Dans un rapport publié le 6 juillet, la Chambre régionale des comptes salue une «stratégie pragmatique de consolidation des trafics existants mais aussi d'adaptation des ports aux évolutions liées à la transition écologique». Cependant, elle dresse un «bilan mitigé de la réalisation des objectifs». Les ports bretons peinent à profiter de l'essor d'un commerce maritime aujourd'hui mondialisé.

La Chambre régionale des comptes rappelle qu'aucun de ces ports n'a de rayonnement national. Les ports de commerce bretons ne représentent que 2 % du trafic portuaire français. Ils sont spécialisés essentiellement sur des marchés importants pour l'économie locale, dans l'importation de matières premières agricoles pour l'industrie des produits alimentaires pour le bétail, de produits chimiques pour l'industrie de production d'engrais, de produits pétroliers et de matériaux de construction.

La région consacre des moyens importants à sa politique portuaire. 92 agents équivalents temps plein (ETP) y étaient affectés en 2020. Elle a investi dans ses ports, sur la période 2016-2020, plus de 47 millions d'euros en moyenne par an, représentant 10 % de ses dépenses totales d'investissement, dont plus de 6 % pour le seul projet d'extension du port de Brest. Cette politique d'investissement tarde parfois à porter ses fruits. Globalement, en 2021, l'activité des principaux ports de commerce bretons reste assez proche de celle de 2007. Ainsi, à Brest, le trafic de marchandises diverses par conteneurs est resté cantonné à un niveau modeste et les projets de développement de nouvelles lignes de cabotage n'ont pas abouti. À Lorient, aucun trafic de conteneurs n'a jamais vu le jour, contrairement aux engagements pris par la CCI du Morbihan dans son offre pour la concession 2009-2018.

«Le développement du trafic de conteneurs se heurte encore à la concurrence trop forte du transport routier et au coût bas des carburants pétroliers», observe la Chambre régionale des comptes, dont le rapport porte sur une période antérieure aux conséquences de la crise ukrainienne.

Par ailleurs, depuis 2020, les ports qui ont une activité liée au transport de passagers et de marchandises avec le Royaume-Uni ont particulièrement souffert de la crise sanitaire avec une chute d'activité atteignant 74 % en 2020. C'est le cas, en particulier, des ports de Roscoff et de Saint-Malo. (Source : Ouest-France, <https://www.ouest-france.fr/bretagne/en-bretagne-des-ports-de-commerce-qui-peinent-a-se-developper-56f16ac-fd14-11ec-8493-b559deb42848>)

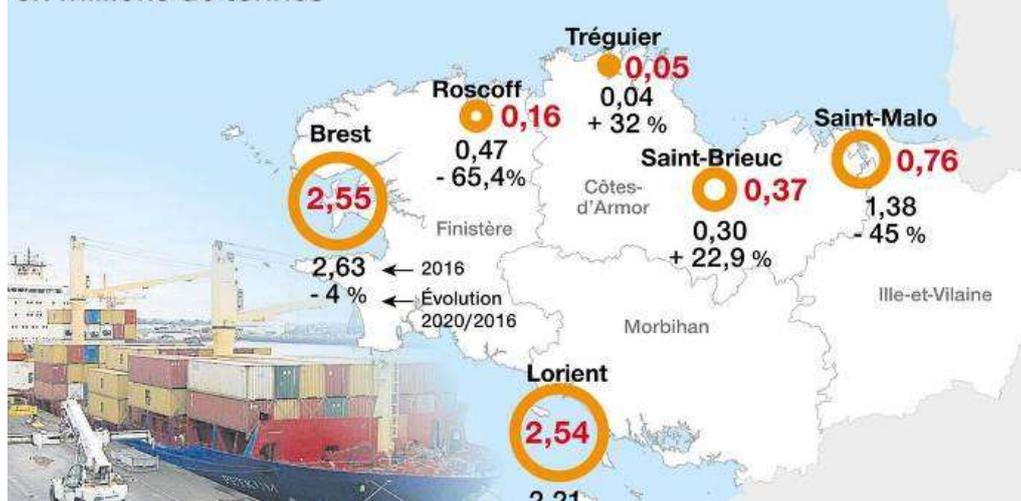
UN CARGO MANQUE DE FAIRE NAUFRAGE EN GRÈCE

Tandis qu'il naviguait à 90 milles au large du petit port de Pylos dans le sud de la péninsule du Péloponnèse, le **Quaterdecies** battant pavillon panaméen a émis un signal de détresse tôt dans la matinée du 7 juillet après que son équipage eut constaté une voie d'eau.

Le navire a rapidement gité et commencé à sombrer. Un hélicoptère a aussitôt été envoyé sur place et a transféré les sept membres de l'équipage à l'hôpital de la ville balnéaire proche de Kalamata. Ils sont tous sains et saufs, ils ont été hospitalisés par précaution.

Le cargo transportant du ciment avait appareillé de Turquie et sa destination était l'Italie.

Trafic des ports de commerce bretons en 2020 en millions de tonnes



Entre 2016 et 2020, le trafic global des ports de commerce bretons a baissé de 9%, même si certains tirent mieux leur épingle du jeu que d'autres. (Source : Ouest-France)

Des vents forts de plus de 30 km/h (5 Beaufort) soufflaient dans la région mais la cause de l'accident n'a pas été identifiée jusqu'ici, selon les autorités. (Source : AFP, Marine & Océans)



Ce caboteur, construit en 1985, ex-Arundo, a un port en lourd de 2 890 tonnes, une longueur de 87,95 m et une largeur de 11,30 m. C'était devenu une poubelle flottante.

En effet, le navire, l'ancien Seven Dream, a échoué à trois inspections de contrôle par l'État du port en 2020 et 2021. Les inspecteurs avaient découvert des échelles de coupée dangereuses et des ponts troués et corrodés. Parmi les autres déficiences, citons une radio et d'autres équipements de sauvetage inopérants, un moyen d'évacuation bloqué, ainsi que des logements et des meubles endommagés. Les provisions étaient également insuffisantes et pourries, et les installations sanitaires inopérantes.

Le nouveau gestionnaire italien Easy Shipping était en pourparlers avec une société de sauvetage grecque pour remorquer le navire dans un port. Un remorqueur a rejoint le navire, qui présente une légère gîte mais n'avait pas coulé. (Source : TradeWinds). Il n'a pas été possible de savoir ce qu'est devenu le navire.

DIGUE PORTUAIRE PRODUCTRICE D'ÉNERGIE TESTÉE EN MER

Après des tests en bassin, un prototype de digue littorale à énergie positive a été immergé pour des essais en rade de Brest pendant plusieurs mois. Le prototype **Dikwe** a été dévoilé le 7 juillet (Dikwe est l'acronyme de Dik pour le début de digue en anglais, W pour Wave et E pour Energy).

Le principe est d'équiper une digue de protection du littoral d'un système houlomoteur, doté d'un volet oscillant actionné par les vagues. Celui-ci permet ainsi de convertir la force des vagues en électricité durable et locale.

L'objectif est ainsi de conjuguer protection portuaire et production d'énergie. Soutenu par l'Ademe, les régions Bretagne et Pays de la Loire, Dikwe est un projet conçu par le Groupe Legendre, qui est notamment expert en génie civil et qui s'est appuyé pour la circonstance sur sa filiale Ingénova dédiée à l'Innovation et spécialisée en Recherche & Développement. Ce projet est mené en partenariat avec la société GEPS Techno et l'Ifremer. Il a été labellisé par le pôle de compétitivité Mer Bretagne Atlantique.

Initiée en 2020, la première phase de ce projet a consis-

té à tester le procédé grâce à un prototype à l'échelle 1/15e, immergé dans le bassin à houle de l'Ifremer à Brest. Cette étape a permis de valider le design du prototype et a confirmé les premiers calculs numériques, avec une estimation allant jusqu'à 60% de captation de l'énergie des vagues.

La deuxième étape consiste à tester ce nouveau prototype à l'échelle un quart, cette fois-ci sur le site d'essais en mer de l'Ifremer à Sainte Anne-du-Portzic, près de Brest. Le conteneur mesure près de 4,5 m de haut et de large, et 6 m de profondeur. Il est installé sur un support fixe, il est complètement immergé à marée haute. Il est équipé de capteurs pour mesurer les vagues, la production d'énergie et la résistance de la structure.



Installation du prototype Dikwe sur le site d'essais en rade de Brest. La première digue portuaire productrice d'énergie au monde, va entrer dans une phase de tests en mer. (Photos : Ifremer)

La troisième étape du projet consistera à effectuer des tests sur un prototype quatre fois plus grand : près de 20 m de large et de haut, pour une production de l'ordre du méga watt. La construction de ce prototype à taille réelle est envisagée en 2023 pour une mise à l'eau en 2024, sur un site en Bretagne qui reste à définir.

L'UKHO A L'INTENTION DE STOPPER LA PRODUCTION DE CARTES PAPIER D'ICI 2026

Le projet de retrait du portefeuille de cartes marines standard (SNC) et de cartes thématiques de l'UKHO (Le service Hydrographique britannique) répond au fait que de plus en plus d'utilisateurs de la marine marchande, de la marine de guerre et des loisirs utilisent principalement des produits et services numériques pour la navigation. Le portefeuille de cartes de navigation numérique de l'Admiralty peut être mis à jour en temps quasi réel, ce qui améliore considérablement la sécurité de la vie en mer.

Le retrait progressif des cartes papier de la production s'étalera sur plusieurs années et devrait se terminer à la fin de 2026. Il s'agira d'un processus soigneusement géré, mené en étroite collaboration avec tous les clients et parties prenantes, notamment la Maritime and Coastguard Agency (MCA) ainsi que d'autres organismes de réglementation, les bureaux hydrographiques, les partenaires industriels et les distributeurs.

Le monde d'aujourd'hui est méconnaissable par rapport à celui qui existait en 1795, lorsque l'organisme a été fondé. À l'époque, les marins naviguaient en fonction des étoiles, à l'aide d'un compas magnétique et d'une ligne de plomb marquée en brasses. Ils pouvaient déterminer où ils avaient été, mais pas où ils étaient. Aujourd'hui, tous les aspects de la vie moderne sont régis par la technologie. Les navigateurs utilisent des services mondiaux de navigation par satellite combinés à des cartes électroniques de navigation et à des systèmes de navigation à inertie pour déterminer où ils se trouvent, en temps quasi réel, avec une précision centimétrique. Cela leur permet de naviguer et d'accoster des navires de toutes formes et de toutes tailles de manière plus sûre et avec une précision incroyable. Le transport maritime se dirige rapidement vers un avenir fondé sur des innovations numériques, une connectivité accrue en mer et des solutions de données optimisées, autant d'éléments qui font apparaître la nouvelle génération de navigation.

L'UKHO entend être à l'avant-garde de cette transition numérique, en continuant à fournir les services de navigation de l'Admiralty assurés et mondialement reconnus dont dépendent les marins du monde entier. En se retirant de la production de cartes papier, il pourra se concentrer davantage sur les services numériques avancés qui répondent aux besoins des marins d'aujourd'hui. Il est important de noter que ces dernières années ont vu une baisse de la demande de cartes papier, due en partie à la transition vers le système ECDIS imposée par la convention SOLAS et à la reconnaissance croissante des avantages des produits et services numériques. (Source : UKHO)

LA GRANDE BRETAGNE PROMULGUE SA LOI SUR LE SALAIRE MINIMUM DES MARINS DES NAVIRES EN ESCALE DANS SES PORTS, ET SES CONDITIONS D'APPLICATION

Le gouvernement britannique a introduit une législation visant à aligner la rémunération des marins dans les eaux britanniques sur le salaire minimum britannique.

«*Nous comblons une faille qui permettait aux marins qui travaillent sur des navires desservant régulièrement des ports britanniques, d'être payés en dessous d'un équivalent du salaire minimum national britannique pour le simple fait que le navire opère un service international*», a déclaré le ministère britannique des Transports (DfT). Cette législation est le résultat d'une consultation sur le projet de loi sur les salaires des marins, lancé en mai 2022 en réponse à la décision de P&O Ferries de licencier 800 marins sans avertissement ni consultation syndicale.

Le projet de loi sur le salaire des marins a été présenté à la Chambre des Lords le 7 juillet et donne aux autorités portuaires le droit de refuser l'accès aux ports britanniques à tout navire faisant régulièrement escale dans les ports britanniques et ne payant pas aux marins le sa-

laire minimum national pour le temps passé dans les eaux britanniques. Les règles s'appliqueront aux navires et aux services faisant escale dans les ports britanniques au moins toutes les 72 heures ou plus de 120 fois par an, le respect de ces règles incombant à la Maritime and Coastguard Agency (MCA) et au DfT.

Le DfT a déclaré que le projet de loi met fin à une faille utilisée par P&O Ferries et affectera des milliers de marins. Le ministre britannique des affaires maritimes a déclaré : «*Une rémunération équitable pour les marins est un impératif, et les nouvelles lois que nous avons introduites au Parlement aujourd'hui envoient un signal clair aux opérateurs : le Royaume-Uni ne laissera pas les marins perdre leur emploi à cause de patrons malhonnêtes*». Le ministre des marchés du travail, Paul Scully, a déclaré : «*Ce n'est pas parce qu'une personne travaille en mer qu'elle doit être exclue des protections dont bénéficient les travailleurs britanniques. C'est pourquoi nous avons avancé à grands pas pour faire passer ce projet de loi, égaliser les chances et garantir que toute personne travaillant dans les eaux territoriales britanniques bénéficiera de l'équivalence du salaire minimum national*».

Le gouvernement a déclaré qu'il continuait à travailler bilatéralement avec ses voisins européens pour renforcer les protections des marins, une autre initiative lancée à la suite du scandale de P&O Ferries.

(Source : Seatrade Maritime News)

UN NAVIRE CITERNE COMMENCE À SOMBRER EN MER D'ARABIE

Dans la matinée du 6 juillet, le navire citerne **Global King 1**, avec 22 membres d'équipage, a commencé à prendre l'eau et à accuser de la gîte dans la mer d'Arabie à environ 70 milles à l'ouest de la côte nord-ouest de l'Inde. En route du mouillage de Khor Fakkan, EAU, Golfe d'Oman, vers Karwar en Inde avec ETA le 7 Juillet, le navire transportait 6 000 tonne de bitume. Son AIS ne fonctionnait plus depuis 02h30 UTC le 6 juillet.

Dans une mise à jour du 6 juillet à 12h50 UTC les autorités indiennes ont indiqué que les 22 membres d'équipage du pétrolier en détresse avaient été secourus par les garde-côtes indiens, tous sont sains et saufs. Le navire citerne abandonné était à la dérive et continuait de prendre l'eau, annonçant une issue fatale.



Le Global King 1 gîté et prenant l'eau. (Photo : garde-côtes indiens)

Le transport de bitume ou d'asphalte Global King 1 construit en 2007, mesure 117,63 m de long et 19,7 m de large pour un port en lourd de 6 695 tonnes. Il naviguait sous pavillon panaméen. (Source : FleetMon)

LE SAIPEM 7000 EST ARRIVÉ EN BAIE DE SAINT-BRIEUC DÉBUT JUILLET POUR LA MISE EN PLACE DE LA SOUS-STATION

Le navire d'installation Saipem 7000 (*dont nous avons déjà parlé dans nos éditions précédentes*) et le jacket de fondation de la sous-station offshore du parc éolien de Saint-Brieuc sont arrivés dans la baie avant les travaux d'installation, qui commenceront lorsque le topside – actuellement en route vers le site du projet – arrivera également en baie de Saint-Brieuc.

Après les chargements du mois de juin, le topside de la sous-station et le jacket du parc éolien offshore de Saint-Brieuc ont quitté les chantiers navals de Belgique et des Pays-Bas, respectivement, à la fin du mois de juin.

Le développeur Ailes Marines, filiale à 100 % de l'espagnol Iberdrola, a choisi une coentreprise entre Engie Solutions (aujourd'hui Equans) et Lemants (filiale de Smulders) pour fabriquer la sous-station offshore du parc éolien en mer de Saint-Brieuc, en septembre 2020.

Smulders était responsable de l'ingénierie et de la construction des structures en acier pour le topside et le jacket, et Equans de l'ingénierie, de l'approvisionnement, de l'intégration, de la construction et des essais (sur et en mer) de tous les systèmes basse, moyenne et haute tensions et auxiliaires pour le jacket et le topside.

L'assemblage final du topside a eu lieu sur le chantier d'Equans à Hoboken, en Belgique. L'enveloppe a été fabriquée au chantier Heerema de Vlissingen, aux Pays-Bas. C'est donc un vrai produit européen !

On rappelle que ce parc éolien offshore de 496 MW est situé à 16,3 kilomètres des côtes bretonnes. Il comprendra 62 turbines Siemens Gamesa de 8 MW qui, une fois opérationnelles en 2023, produiront 1 820 GWh d'électricité par an. (Source : Offshorewind.biz)

MAN PRIMESERV CHARGÉ DE LA MAINTENANCE DES MOTEURS DU SAMUEL DE CHAMPLAIN

MAN PrimeServ, la marque de service après-vente de MAN Energy Solutions, a signé un contrat de service à long terme avec le GIE Dragages-Ports, dont le siège est à Rouen, pour fournir des pièces de rechange et assurer des services de maintenance préventive pour les moteurs bicarburants de la drague **Samuel de Champlain**.

Celle-ci est un navire de 117 m de long et de 8 500 m³ de capacité appartenant au GIE Dragages-Ports, qui possède une flotte de sept dragues opérant dans huit grands ports du littoral français de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord. Construit en 2002 et le plus grand navire de la flotte, le Samuel de Champlain est armé et exploité par le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire dans les estuaires de la Loire et de la Seine.

Il y a trois ans, le navire a été converti au GNL, ce qui comprenait le remplacement de ses générateurs diesel par trois moteurs marins à vitesse moyenne MAN 6L35/44DF de 3180 kW capables de fonctionner au carburant diesel et au gaz, avec un système de stockage de GNL également installé à bord. Selon MAN, le système de propulsion 35/44DF a été sélectionné sur la base de certaines caractéristiques clés, notamment sa capacité à gérer les grandes fluctuations de charge typiques des applications de dragage et la possibilité de draguer en continu en mode gaz (Tier 3) sans passer en mode diesel (Tier 2) ; et la possibilité de démarrer en mode gaz pour des émissions minimales de NOx dès le début de

l'opération. Hubert Louys, responsable de la maintenance de Dragages-Ports, a déclaré que la décision de l'organisation de poursuivre sa relation avec MAN Energy Solutions était basée sur l'expérience positive qu'elle avait eue lors de la conversion de la drague.



Le Samuel de Champlain au travail dans l'avant-port de Port 2000 au Havre, le 21 mai 2022. (Photo : Y-N. Massac)

Le contrat de service à long terme comprend des kits d'inspection et des services de maintenance préventive, ainsi qu'une assistance à distance (PrimeServ Assist) et une analyse des fluides du moteur (PrimeServ LAB). Le contrat s'étend sur une période provisoire de huit ans. (Source : dieselgasturbine)

L'OMI A ANNONCÉ QU'ELLE ALLAIT PRENDRE DES MESURES POUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES DANS LA RÉGION ARCTIQUE

Le sous-comité a achevé avec succès les travaux entamés en 2018 visant à créer des exigences de sécurité pour les navires exploités en dehors de la convention SOLAS. Les navires en question comprennent les cargos d'une jauge brute comprise entre 300 et 500, les navires de pêche de 24 mètres ou plus, et les yachts de plaisance non commerciaux d'une jauge brute supérieure à 300.

Les mises à jour du chapitre XIV de la convention SOLAS et du code polaire élaborées, approuvées et dont l'adoption était prévue lors de ce NCSR9 (Sous-comité de l'OMI de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage – 9ème session du 21 au 30 juin 2022) comprennent des exigences relatives aux équipements de navigation, aux mesures antigivrage ainsi qu'à la planification des voyages. Les mises à jour entreront en vigueur le 1er janvier 2026 après leur adoption par le Comité de la sécurité maritime. Ces exigences s'appliqueront également aux navires existants qui subissent des modifications à partir du 1er janvier 2027.

Les six recommandations pour résoudre le trafic maritime, à savoir : les systèmes de séparation du trafic, les itinéraires recommandés, les zones à éviter et les systèmes de signalement obligatoire des navires.

À l'issue de la session, un projet d'amendement a été élaboré pour renforcer la réglementation. Les inclinomètres électroniques seront obligatoires sur les porte-conteneurs et les vraquiers d'une jauge brute de 3 000 et plus, d'ici le 1er janvier 2026.

L'OMI a adopté des directives concernant de nombreux aspects de la sécurité maritime, notamment des normes opérationnelles ECDIS révisées. Ces directives concer-

nent le système international d'alerte automatisé (NAVTEX), les directives sur la préparation et l'utilisation dans diverses circonstances de dispositifs personnels de radiocommunication pour les situations d'urgence, les directives pour l'inspection et la certification de la conformité des navires aux exigences relatives à la transmission de l'information sur les RDS (Radio Data System), les directives pour la diffusion de l'information sur la sécurité de la navigation par les services d'appel de groupe étendu, les recommandations pour l'harmonisation des exigences du SMDSM (système mondial de détresse et de sécurité en mer) pour les stations radio à bord des navires soumis aux exigences de la Convention SOLAS, et autres. (Source : newyorkdailygazette.com)

LE TONNAGE ALIMENTÉ PAR DES CARBURANTS ALTERNATIFS A REPRÉSENTÉ 61 % DES COMMANDES DE NAVIRES NEUFS AU PREMIER SEMESTRE.

Au total, 268 navires neufs capables de fonctionner avec des carburants alternatifs ont été commandés au cours du premier semestre de cette année, ce qui représente 61 % du total des commandes en termes de tonnage. 38% par le nombre de navires et 68% par la valeur du contrat, a indiqué Clarksons.

59 % du total en tonnage étaient bicarburants au GNL, 1,6 % au méthanol, 0,3 % à l'éthane et 0,8 % à propulsion hybride par batterie.

Au total, 4,7 % de la flotte actuelle en mer, en termes de tonnage, est désormais capable de fonctionner avec des carburants alternatifs, et 41,3 % du carnet de commandes actuel.

«*Nous prévoyons que 5 % de la capacité de la flotte mondiale sera alimentée par des carburants alternatifs au début de l'année 2023*», indique la société dans son communiqué.

Quelque 4 730 navires de la flotte mondiale sont désormais équipés d'épurateurs, ce qui représente 24,5 % du tonnage mondial.

«*Alors que l'activité de mise à niveau des laveurs a ralenti (juin 2020 : environ 100 par mois, juin 2022 : environ 15 par mois), l'adoption de nouvelles constructions a légèrement augmenté en 2021, avec 268 commandes de nouvelles constructions pour des unités équipées de laveurs signalées sur l'ensemble de l'année, dont 198 porte-conteneurs ; 26 unités équipées de laveurs ont été commandées en 2022 jusqu'à présent*», a déclaré Clarksons. (Source : Ship & Bunker)

LES SCIENTIFIQUES DES OCÉANS TIRENT LA SONNETTE D'ALARME ET DEMANDENT PLUS DE MOYENS

Après le One océan summit à Brest et la conférence des Nations Unies au Portugal, le colloque de la décennie pour les sciences océaniques était organisé le 6 juillet, à Brest de nouveau, par Océanopolis et le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

Plus que jamais, les scientifiques des océans rappellent l'urgence de la situation et l'importance de passer à l'action. Le réchauffement climatique induit des transformations en profondeur des océans qui, eux-mêmes, régulent une grande partie du climat terrestre. Autrement dit, observer et comprendre les phénomènes qui s'effectuent aujourd'hui à marche forcée dans les océans devient fondamental pour mettre en œuvre les actions concrètes qui permettront, peut-être, d'éviter la catastrophe annoncée.

Réunis à Océanopolis, une cinquantaine de chercheurs français des océans tirent, une fois de plus, la sonnette d'alarme. Et de plus en plus fort, dans un contexte économique et international inédit (covid-19, guerre en Ukraine, crise alimentaire, flambée des produits pétroliers...) qui bouscule les programmes scientifiques. En chute libre depuis des années, les financements de la recherche ne sont pas près de repartir à la hausse. Pour en savoir plus :

<https://www.letelegramme.fr/finistere/brest/a-brest-scientifiques-au-bord-de-la-crise-de-mer-06-07-2022-13100426.php#>. (Source : Le Télégramme)

ACCORD DE FUSION ENTRE EURONAV ET FRONTLINE ?

Depuis l'annonce du projet, les deux principaux actionnaires de l'exploitant belge de grands pétroliers se livrent à une bataille rangée pour être seul maître à bord, avec de nombreux rebondissements. Depuis le début de l'année, les deux armements pétroliers Frontline et Euronav sont en discussion pour fusionner leurs activités. Le 7 avril, un accord était sur le point d'être conclu qui a finalement été rejeté. Au cours des deux mois qui ont suivi, Frontline a acquis des actions d'Euronav. Le dossier revient sur le devant de la scène en ce début d'été avec la publication d'un communiqué des deux sociétés.



Le VLCC Amundsen d'Euronav, passé sous pavillon français RIF en début d'année. (Photo : Euronav)

Les compagnies Euronav et Frontline ont signé un accord de fusion de toutes leurs actions. Elles vont créer un «opérateur pétrolier indépendant de premier plan» au niveau mondial. Il comptera 146 navires, dont 68 VLCC (very large crude carriers, pétroliers de 150 000 tonnes à 320 000 tonnes).

La nouvelle société sera détenue à 55% par les actionnaires d'Euronav et 45% de ceux de Frontline.

La capitalisation boursière du groupe qui portera le nom de **Frontline** devrait dépasser 4 milliards de dollars. Son siège se trouvera à Chypre, il sera coté à Bruxelles, Oslo et New York et il sera dirigé par l'actuel patron d'Euronav, Hugo De Stoop. (Source : Mer et Marine)

Cette annonce ne semble pas faire l'unanimité. En effet, dans un communiqué, la famille Saverys, qui détient 19 % des parts d'Euronav au travers de la CMB, s'est déclarée opposée à cette fusion.

Remarque : Suite du feuilleton : À l'occasion de la présentation de ses résultats pour le troisième trimestre, Euronav a annoncé le report au premier trimestre 2023 de la fusion entre les deux anciens concurrents qui doit donner naissance à un acteur dominant dans le transport maritime de brut. Il semble que pour conclure l'opération, Frontline doive notamment quitter le paradis fiscal britannique des Bermudes pour s'installer à Chypre, dans

l'Union européenne.

AUTRE RECORD DE LA LONGUE LISTE ACTUELLE

Le **MSC Diletta** plein comme un œuf à Anvers le 9 juillet. Venant d'Extrême-Orient via une escale à Sines le MSC Diletta de 228 406 tonnes de port en lourd sorti l'an passé du chantier Daewoo d'Okpo mesure 399,77 m de long et 61,04 m de large pour une capacité de 23 964 EVP. Après avoir chenalé dans l'Escaut avec la marée montante, le MSC Diletta s'est amarré au Deurgandock d'Anvers avec un tirant d'eau de 15,90 m. Sachant que le maximum autorisé pour remonter l'Escaut Occidental est actuellement de 16 m et que le dernier record s'établissait à 15,50 m, il ne devait pas rester beaucoup d'eau sous la quille. Pendant tout le trajet d'environ 6 heures depuis l'embarquement de ses pilotes devant Flessingue jusqu'aux abords d'Anvers, le porte-conteneur géant a été accompagné par deux remorqueurs pour prévenir tout incident. (D'après : Mer et Marine)



Le MSC Diletta remontant l'Escaut accompagné par 2 remorqueurs. (Photo : Mer et Marine)

NOUVEAU PRÉSIDENT POUR L'ASSOCIATION HERMIONE – LA FAYETTE

Le Conseil d'administration de l'Association Hermione-La Fayette a procédé le 9 juillet 2022 à Rochefort au renouvellement des membres de son Bureau directeur. L'Amiral Marc de Briançon est devenu Président de l'Association pour 3 ans, après 3 ans de vice-présidence. Il succède à Olivier Pagezy, qui était à la tête de l'Association depuis 2016 et n'était pas candidat à un nouveau mandat.

Fin connaisseur des questions maritimes, Marc de Briançon est Vice-amiral d'escadre (2S). Il a exercé de nombreuses responsabilités, notamment celles de Chef de cabinet du chef d'état-major de la Marine nationale et de commandement du porte-hélicoptères Jeanne d'Arc et de l'École navale. Sa grande expertise des milieux complexes est une force pour l'Association, qui lui témoigne une grande confiance pour faire perdurer le projet associatif. Investi depuis 3 ans dans l'Association, Marc de Briançon était en charge des navigations et a œuvré à la mise en place du grand carénage. Un début de mandat avec pour objectif de faire naviguer la Frégate dès 2024 si les travaux de remise en état de la coque de l'Hermione sont terminés. (Source : Communiqué de l'Association Hermione-La Fayette)

Nous reviendrons dans notre prochaine édition sur les déboires mycologiques de la coque de l'Hermione et sur les informations - révélations - parues dans le quotidien Sud-Ouest du 29 octobre. Il semble que la frégate ne soit pas prête à revoir la haute mer avant longtemps !

PÉTROLIER BANNI D'AUSTRALIE POUR DE MULTIPLES INFRACTIONS À LA CONVENTION MLC

L'Autorité australienne de sécurité maritime (AMSA) a interdit au pétrolier **AG Neptune**, battant pavillon libérien, l'accès aux ports australiens pendant six mois pour violation de la Convention du travail maritime (MLC). Selon la base de données Equasis, ce navire de 105 405 tpl, construit en 2013, est géré par AG Shipping & Energy Pte Ltd, dont le siège est à Singapour.

L'AMSA a inspecté le navire dans le port de Gladstone, dans le centre du Queensland, le 17 juin 2022, après avoir reçu une plainte concernant le sous-paiement des marins et des problèmes de bien-être. Au cours de l'inspection elle a trouvé des preuves que le contrat de travail avec 21 marins à bord du navire n'avait pas été respecté et que l'on devait collectivement aux membres d'équipage environ 123 000 dollars australiens (environ 85 600 dollars américains).

L'AMSA a aussi trouvé des preuves que la nourriture et l'eau potable n'étaient pas de qualité, en quantité et de valeur nutritionnelle appropriées pour les marins. Il semble également qu'un marin n'ait pas reçu de soins médicaux adéquats après avoir été blessé à bord. Par ailleurs, deux membres d'équipage avaient des contrats d'emploi de marins expirés. En conséquence, l'AMSA a immobilisé le navire pour de multiples infractions à la MLC et l'exploitant a été sommé de payer les salaires impayés et de remédier aux déficiences.



L'AG Neptune. (Photo : FleetMon)

«L'Australie a une tolérance zéro pour le sous-paiement des équipages. Ce type de comportement est contraire à l'éthique et à la MLC. Les conventions internationales qui protègent les droits des gens de mer sont très claires», a déclaré le directeur exécutif des opérations de l'AMSA. «Les navires qui visitent les ports australiens sont avertis que si nous découvrons un sous-paiement délibéré de l'équipage, ils peuvent s'attendre à des sanctions. L'AMSA prend la MLC au sérieux et veille activement à ce que la santé et le bien-être des gens de mer soient respectés sur tous les navires en Australie». (Source : Marine Log)

PIRATERIE DANS LE GOLFE DE GUINÉE

Le Nigeria, le Japon et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) ont lancé un projet de lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée. Cette région reste un épiceutre de la criminalité maritime qui a une incidence sur la croissance économique des pays d'Afrique occidentale, en particulier le Nigeria. Cette instabilité affaiblit en effet le contrôle de l'État sur les zones côtières et encourage le commerce illicite et la pêche illégale. Le Japon a décidé de parrainer ce projet pour garantir la paix et la stabilité dans la région afin de stimuler le commerce. Il a versé environ 910 millions d'euros au Nigeria pour l'achat de navires rapides destinés à protéger la zone de la piraterie.

NOUVELLES INSTRUCTIONS DE MATIGNON POUR ASSURER LA SÛRETÉ MARITIME ET PORTUAIRE

Une circulaire de la Première ministre a été mise en ligne, le 18 juillet, pour rappeler les principes et la gouvernance du dispositif national de sûreté maritime et portuaire. L'objectif est de favoriser les «*bonnes pratiques*» au sein des administrations concernées et la coordination des acteurs publics et privés soumis aux réglementations afin qu'ils «*puissent remplir efficacement la part des missions qui leur incombe*». Voir :

<https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/45351?origin=list>
Lien pour la circulaire :
<https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/circ?id=45351>

L'ÉOLIEN EN MER CONTRIBUERA AUX RECETTES DE L'ÉTAT DÈS 2022

Dans un contexte de flambée des prix de l'énergie, les renouvelables s'avèrent bénéfiques pour l'État. Selon le rapport de la Commission de régulation de l'énergie (Cre) du 18 juillet, ce sont 8,6 milliards d'euros en cumulé sur les deux années 2022-2023 que ces énergies feront entrer dans ses caisses. Dans un nouveau rapport de début novembre, il est question de 761,3 millions d'euros pour l'éolien en mer qui débute son activité. Ces contributions s'inscrivent dans une hausse sans précédent des recettes issues des filières des énergies renouvelables dont le montant devrait atteindre près de 31 milliards d'euros pour les deux années. L'éolien terrestre en sera le premier contributeur à hauteur de 21,7 milliards d'euros. De quoi largement rembourser les 11,5 milliards d'euros versés depuis 2003 au secteur. Voir :

<https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/energies-marines/44284-leolien-en-mer-contribuera-aux-recettes-de-letat-sur-2022>,
<https://www.cre.fr/Documents/Deliberations/Decision/evaluation-des-charges-de-service-public-de-l-energie-pour-2023> et
<https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/energies-marines/leolien-en-mer-va-contribuer-pour-pres-de-800-millions-au-budget-de-letat-45281#>

PÉTITION DE LA MAIRIE DE MARSEILLE CONTRE LES PAQUEBOTS LES PLUS POLLUANTS

Stop à la pollution maritime en Méditerranée, nous suffoquons : la mairie de Marseille a lancé une pétition en ligne mardi 20 juillet pour que les navires les plus polluants ne puissent plus faire escale dans la deuxième ville de France lors des pics de pollution. La municipalité de la deuxième ville de France souhaite en particulier que le préfet de région se prépare «*à la mise en œuvre d'une interdiction des escales pour les navires les plus polluants durant les pics de pollution*». À Marseille, les émissions d'oxydes d'azote d'origine maritime – dont 20 % sont dues aux paquebots – auraient dépassé pour la première fois en 2018 les émissions routières, selon l'organisme AtmoSud. (Source : L'Antenne)

LES TRANSPORTEURS GRECS ET LE PÉTROLE BRUT RUSSE.

À l'heure où la majorité des compagnies maritimes et pétrolières européennes et américaines ont suspendu le commerce avec la Russie, les transporteurs grecs continuent de transporter du pétrole brut russe. Pour l'Union des armateurs grecs, la poursuite de ces échanges n'est pas illégale mais l'Ukraine dénonce cette activité. Très lucratif depuis la guerre en Ukraine, le transport maritime

du pétrole russe est actuellement effectué principalement par des entreprises chinoises, turques et grecques.

LA COALITION DES CHARGEURS CHOISIT ZÉPHYR & BORÉE POUR SES NAVIRES À VOILES

La coalition des chargeurs, qui s'est constituée pour aider à lancer en 2025 deux lignes conteneurisées majoritairement à propulsion vélique, a fait son choix parmi les trois finalistes : ce sera la start-up lorientaise **Zéphyr & Borée**. «*Il y a désormais, outre des détails techniques à régler, deux objectifs majeurs à mener : convaincre les chargeurs de s'engager à remplir ces lignes pour dix ans, une période longue pour nos métiers, et finir de trouver les frets pour remplir à 100 % les futurs navires*». Le lauréat Zéphyr & Borée avait obtenu en décembre dernier une approbation de principe de Bureau Veritas pour son concept de porte-conteneurs à voile "Meltem". (Source : Le Marin)

LE LADY HANNEKE À SÈTE

Le petit vraquier de l'armement créé par Floris Schorsch est arrivé à Sète à la mi-journée le 21 juillet. Il a commencé le lendemain à décharger un peu plus de 170 tonnes de colis éoliens, notamment des pales, pour le compte d'Enercon. Le navire avait chargé mi-juillet au port d'Aliaga Nemrut, en Turquie, où il est à nouveau attendu après son escale sétoise. Il s'agit de la seconde escale française pour le **Lady Hanneke** depuis la création d'Armara shipping (Voir supplément "Mer et Médias" du dernier MMI N° 239, page 60). Le navire avait chargé fin juin des céréales à Rouen à destination de la Turquie. Le navire n'est pas exploité sur une ligne régulière mais au spot. (Source : La Marin)



Le Lady Hanneke lors de son escale à Sète. (Photo : Le Marin)

UNSEENLABS DÉTECTE DES NAVIRES SUSPECTS PRATIQUANT LA PÊCHE ILLÉGALE EN MER D'ARABIE

Unseenlabs, société française spécialisée dans la détection de signaux radiofréquence depuis l'espace, a mené une campagne d'acquisition de plusieurs jours en mer d'Arabie afin de détecter la présence de navires non coopératifs (sans balises AIS actives), et d'identifier plusieurs navires susceptibles de pratiquer une pêche illégale ou non déclarée.

Unseenlabs a mené 13 jours d'acquisition de signaux de radiofréquence provenant de navires opérant dans cette zone. Cette campagne a permis d'identifier 2 cas d'entrées manifestement non déclarées dans la ZEE :

- Cas numéro 1 : Zone économique exclusive indienne
- Cas numéro 2 : Zone économique exclusive omanaise.

Pendant cette période, les satellites d'Unseenlabs ont repéré des navires de pêche qui ont coupé leur signal AIS pendant plusieurs heures (ou jours) pour devenir invisibles. Ils entraient dans les zones économiques exclusives (ZEE) pour pêcher et repartaient souvent pour décharger leur cargaison dans d'autres navires à grande capacité de stockage, situés en dehors de ces ZEE. (Source : PortNews)

LE PREMIER "LAKER" MODERNE DES ÉTATS-UNIS ENTAME SON VOYAGE INAUGURAL

Le récemment construit **Mark W. Barker**, premier nouveau vraquier américain sur les Grands Lacs depuis près de 40 ans, a entamé son voyage inaugural depuis le chantier naval Fincantieri Bay de Sturgeon Bay, dans le Wisconsin.

«C'est une journée monumentale pour notre compagnie et pour la flotte du pavillon américain, alors que notre cargo très attendu part pour son premier voyage dans ce qui sera une longue vie de service sur les Grands Lacs», a déclaré le président de The Interlake Steamship Company dont le navire porte le nom - la première nouvelle construction de la compagnie depuis 1981. «La construction de ce navire, dont l'acier a été fabriqué dans l'Indiana, à partir de minerai de fer livré par navire depuis le Minnesota, renforce notre engagement à long terme en matière d'expédition et de livraison de cargaisons essentielles pour nos clients dans toute la région».

Le vraquier auto-déchargeur de classe River serait le premier navire destiné au service des Grands Lacs américains construit sur les Grands Lacs depuis 1983. Mesurant 194,77 m de long et 23,77 m de large pour 13,72 m de creux, il a un port en lourd de 28 000 t. Il transportera des matières premières telles que du sel, du minerai de fer et de la pierre pour soutenir l'industrie manufacturière dans toute la région des Grands Lacs.



Le Mark W. Barker à sa mise en service. (Photo : The Interlake Steamship Company)

Fin juillet, le nouveau navire a quitté le chantier naval de Sturgeon Bay, dans le Wisconsin, en milieu de matinée, pour un voyage d'une centaine de milles jusqu'à Port Inland, dans le Michigan, où son équipage de 21 marins chargera de la pierre à livrer à Muskegon, dans le Michigan. Une fois livrée, cette cargaison de pierre sera destinée à la production de béton prêt à l'emploi.

Vidéo de la construction : https://youtu.be/dRoc_rdnCtg
(Source : MarineLink)

AUGMENTATION DU TRAFIC PAR LA RMN

Au cours du premier semestre 2022, le trafic de marchan-

dises sur la route maritime du Nord a dépassé de 5 % les prévisions, selon le centre de presse du gouvernement de la Fédération de Russie. En 2021, le trafic de marchandises sur la route maritime du Nord avait atteint 35 millions de tonnes, soit 2 millions de tonnes de plus que prévu (6 %).

La route maritime du Nord est un système de transport unique dans le secteur arctique russe. Elle s'étend le long des côtes nord de la Russie, à travers les mers de l'océan Arctique (mers de Kara, de Laptev, de Sibérie orientale et des Tchoukches). La route relie les ports européens de la Russie aux embouchures des rivières navigables en Sibérie et en Extrême-Orient.

Selon le vice-premier ministre russe, le transport de transit sur la route maritime du Nord a triplé en deux ans, le nombre de voyages a doublé - pour atteindre 1 627. L'objectif du trafic de marchandises sur la route maritime du Nord est de 80 millions de tonnes d'ici 2024. La croissance totale du PIB induite par la mise en œuvre du projet représentera environ mille milliards de roubles d'ici 2030. Elle est principalement due à la mise en œuvre de projets de construction d'usines de GNL par Novatek, de projets de production pétrolière de Rosneft et Gazprom Neft, ainsi qu'à la mise en œuvre du projet MPC Baimsky en Tchoukotka.

«Comme trois de nos brise-glaces seront bientôt mis hors service, il est prévu de construire six autres brise-glaces d'ici à 2030. Quatre seront financés par des fonds extra-budgétaires, et deux brise-glaces et un navire de recharge seront financés par le budget» a aussi précisé le vice-premier ministre. (Source : Port News). Pas sûr que ces prévisions tiennent avec les conséquences de la guerre russe en Ukraine.

STÉPHANE DAGUIN, DIRECTEUR DU CABINET D'HERVÉ BERVILLE

Stéphane Daguin a été nommé, par un arrêté paru au Journal officiel du 13 juillet, directeur de cabinet d'Hervé Berville, le Secrétaire d'État chargé de la mer.

Âgé de 47 ans et diplômé de l'Institut des études territoriales (INET) en 2001, il a occupé plusieurs postes en régions, dont, de 2010 à 2014, celui de sous-préfet, secrétaire général de la préfecture du Morbihan. En 2019, Élisabeth Borne, qui l'avait croisé en 2014, quand elle était préfète de la région Poitou-Charentes, l'a recruté comme directeur adjoint de cabinet au ministère des Transports, puis au ministère de la Transition écologique et solidaire. En 2019-2020, il a aussi dirigé le cabinet de Jean-Baptiste Djebbari, Secrétaire d'État puis ministre délégué aux transports. Il est présenté comme un fin connaisseur du transport maritime et des sujets littoraux. Le cabinet comprend aussi Nathalie Picot, conseillère parlementaire, Pierre-Emmanuel Cangah, chef de cabinet nommé par un arrêté paru au Journal officiel du 26 juillet et Olivier Dulucq, conseiller élu et territoires nommé par un arrêté paru au JO du 27 juillet. (Source : Le Marin)

LES ÉTATS-UNIS VONT DÉPASSER LE QATAR COMME PREMIER FOURNISSEUR DE GNL

Les États-Unis sont devenus un exportateur majeur de GNL et ont été soutenus par les mesures prises par l'Europe pour réduire sa dépendance au gaz russe. Ils semblent être la principale source de croissance de l'offre au cours de la prochaine décennie et devraient dépasser le Qatar d'ici 2032.

Dans un rapport semestriel de l'Agence d'information sur l'énergie (EIA) du ministère américain de l'énergie (DOE), les exportations de GNL ont augmenté de 12 % au cours du premier semestre 2022, pour atteindre en moyenne 11,2 milliards de pieds cubes par jour (Bcf/d), par rapport au second semestre 2021. (1 Milliards de pieds cubes est équivalent à 28 316 846,59 mètres cube - 1 Bcf (billion cubic feet) = 28 316 846,59 m³).

Elle a également ventilé les exportations totales de GNL des États-Unis au cours des cinq premiers mois de 2022, avant l'incendie survenu début juin dans une installation de Freeport LNG, qui réduira les volumes d'exportation pendant plusieurs mois à venir. Selon l'EIA, les livraisons au Royaume-Uni et à l'Union européenne ont représenté 8,2 Bcf/d, soit 71 % des exportations totales. (Source : Seatrade Maritime News).

Voir l'article complet sur : <https://www.seatrade-maritime.com/lng/us-overtake-qatar-top-lng-supplier>
Rapport complet sur le sujet : <https://dohanews.co/us-to-overtake-qatar-as-top-lng-supplier-by-2032-report/>

CMA-CGM REPREND LE TRANSPORT DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Après plusieurs incendies qui ont causé la perte de navires entiers, CMA-CGM avait décidé de suspendre le transport de voitures électriques sur ses bateaux. Néanmoins, après un mois de suspension, l'armateur a repris le transport de ces voitures depuis le 1^{er} août. «On reprendra ces chargements avec un pourcentage de 40% de batteries à bord, les voitures seront chargées dans des conteneurs de 40 pieds réfrigérés où la température sera maintenue à 20° pour éviter toute surchauffe de la batterie», avait précisé le directeur de la ligne Antilles. (Source : Radio Caraïbes International)

TOTALENERGIES RETENU POUR LE TERMINAL MÉTHANIER FLOTTANT DU HAVRE

Les pouvoirs publics ont retenu le projet de terminal méthanier flottant de TotalEnergies comme nouveau point d'importation de gaz naturel liquéfié (GNL) au Havre, a appris l'AFP de la préfecture de la Seine-Maritime le 29 juillet. Il s'agit de l'un des deux navires FSRU (unité flottante de regazéification) du groupe «qui permettra d'injecter jusqu'à 5 milliards de m³ de gaz naturel (environ 60 % du gaz russe importé par la France en 2021) par an dans le réseau national» et devrait démarrer son activité en septembre 2023, pouvait-on lire dans le communiqué.



Le Cape Ann vu en juillet 2021. (Photo : Marine Traffic)

Amarré au port du Havre, le navire FSRU «Cape Ann» pourra injecter «environ 10 % de la consommation annuelle française» selon la préfecture, à partir de navires méthaniers qui viendront l'alimenter avec du gaz provenant «possiblement de Norvège, d'Algérie, du Qatar, des États-Unis, du Nigéria, d'Angola, ou encore d'Égypte». Les travaux d'aménagement du quai et de raccordement conduits par TotalEnergies et GRTgaz sont censés débiter à l'automne 2022 pour ce «projet de nature provisoire» qui aura «vocation à être démonté lorsque les tensions en matière d'approvisionnement auront été sur-

montées». Les études d'évaluation des risques en matière de sécurité et de sûreté sont «en voie d'achèvement» selon le préfet qui instruit un dossier dit de "cas par cas". (Sources : AFP, Le Figaro)

L'ASTROLABE EN ESCALE À LA POINTE DES GALETS

L'astrolabe assure, à la fois, un rôle de soutien logistique dans les Terres Australes et Antarctiques Françaises et défend la souveraineté de l'État Français avec les Forces Armées de la Zone Sud de l'Océan Indien (FAZSOI). Fin juillet, il était à quai à La Réunion. Mis à disposition des FAZSOI, l'Astrolabe intervient, par exemple, dans les missions de lutte contre la pêche illégale. En plus de participer à des missions de surveillance et de protection, l'Astrolabe est aussi mis à contribution dans des missions de soutien logistique au profit des TAAF et de l'institut polaire français. En effet, le patrouilleur, capable de naviguer dans des couches de glace épaisses de près de 80 cm, effectue des missions de transport de Fret entre l'île australienne de Tasmanie et la base scientifique française Dumont-d'Urville en Terre Adélie. Entre novembre et février, l'Astrolabe effectue environ 4 à 5 rotations sur les 2 700 kilomètres qui séparent les deux destinations.



L'Astrolabe en escale technique au port de la Pointe-des-Galets. La livraison d'huile vient d'avoir lieu !

Le 28 juillet, Sophie Brocas, directrice générale des Outre-mer et Olivier Poivre d'Arvor, ambassadeur pour les pôles et les enjeux maritimes en ont profité pour rendre visite au navire. L'occasion pour Olivier Poivre d'Arvor de rappeler l'importance des Outre-mer dans la politique maritime nationale, ainsi que dans la lutte contre le changement climatique.



Sophie Brocas, directrice générale des outre-mer (à gauche) et Olivier Poivre d'Arvor, ambassadeur pour les pôles et les enjeux maritimes (à sa gauche avec une cravate) visitent l'Astrolabe. (Photos : Réunion 1^{ère})

Car, l'Antarctique est un enjeu essentiel pour la France. Il s'agit d'une zone scientifique et démilitarisée. L'Astrolabe a repris la mer le 1^{er} août en direction de l'Australie. (Source : Réunion 1^{ère})

LES MEMBRANES DE GTT CERTIFIÉES PAR DNV

GTT (Gaztransport et Technigaz) a obtenu deux approbations de principe de la société de classification DNV pour la conception d'un système de confinement à membrane pour l'hydrogène liquéfié (LH2) et pour la conception préliminaire d'un transporteur de LH2. Ces approbations font partie de l'accord avec Shell, annoncé en février 2022, et ouvrent la voie aux prochaines étapes du projet, selon le communiqué de GTT.

Dans le cadre de la transition énergétique vers un avenir sans carbone, la capacité de transporter de très grands volumes d'hydrogène sous forme liquéfiée à -253°C est l'un des défis technologiques à relever pour établir une chaîne d'approvisionnement en hydrogène fiable, efficace et compétitive.

Les approbations de principe délivrées par DNV valident les avancées technologiques de GTT en matière de confinement du LH2 et la conception préliminaire d'un transporteur de LH2.

Le groupe GTT a conçu un système de confinement du LH2 qui répond aux exigences réglementaires actuelles et anticipe les développements futurs, car les exigences relatives au transport et à la cargaison d'hydrogène sont en cours d'élaboration par l'Organisation maritime internationale. (Source : PortNews)

UN FERRY ENDOMMAGÉ APRÈS AVOIR HEURTÉ UN DUC-D'ALBE À SEATTLE

Un ferry de l'État de Washington a subi des dommages importants le 28 juillet après avoir heurté un duc d'albe lors de son arrivée au terminal Fauntleroy, dans le sud-ouest de Seattle. Le service a été suspendu. Heureusement, aucune blessure ou pollution n'a été signalée.



Vue générale du Cathlamet après l'incident.
(Photo : Bill Wellington)



Gros plan sur la partie avariée à l'avant bâbord.
(Photo : Timothy Couch/Twitter)

Les photos du navire montrent des dommages importants à l'avant bâbord du **Cathlamet**, au-dessus de la ligne de flottaison.



Le duc d'albe endommagé. (Photo : U.S. Coast Guard)



Détails des dégâts.
(Photos : Fauntleroy terminal)

Une fois accosté, il semble que les voitures aient pu se faufiler sous les dégâts et sortir du ferry, à l'exception de deux véhicules qui sont restés coincés à l'intérieur. (Source : gCaptain)

UN FERRY, PRESQUE CENTENAIRE, COULE DANS LA RIVIÈRE COLUMBIA

Le ferry **Tourist No. 2**, vieux de 98 ans et hors service, a chaviré dans le fleuve Columbia alors qu'il était amaré près d'Astoria (Oregon) le 28 juillet. Il n'y avait personne à bord.

Un bon Samaritain a déployé un barrage flottant pour contenir un premier déversement de pétrole et minimiser l'impact potentiel sur l'environnement, a déclaré le quartier-maître des affaires extérieures du 13^e district des garde-côtes, qui a ajouté «qu'aucun hydrocarbure n'est déversé actuellement».

Les photos montrent que le navire gîte fortement sur tribord. Construit en 1924, le ferry Tourist No. 2 à coque en bois a transporté des passagers dans tout le nord-ouest du Pacifique, et a même été utilisé par l'armée américaine pendant la Seconde Guerre mondiale.



(Photo: U.S. Coast Guard)

Le navire historique, qui figure sur le Washington Historic Register et le National Register of Historic Places, a subi plusieurs rénovations et un certain nombre de changements de nom et de propriétaire au fil des ans. Il appartient actuellement à Christian Lint et était amarré près du quai de ravitaillement Wilcox à Astoria depuis environ un an. (Source : Marine Link)

ET C'EST AU TOUR DE L'AMMONIAC D'ÊTRE DÉMOLI APRÈS LE GNL

L'ammoniac figure en tête de liste des carburants de transport maritime potentiels de l'avenir, car il s'agit d'une solution sans émission de carbone qui peut devenir économiquement viable.

L'industrie du transport maritime a déjà acquis une grande expérience dans le transport et la manipulation de l'ammoniac à bord des navires, et nous constatons que des progrès importants sont réalisés dans la conception de moteurs adaptés à l'ammoniac. Cependant, le problème majeur de la combustion de l'ammoniac est sa toxicité élevée, qui n'est pas de bon augure pour le concept de "sécurité avant tout" dans le secteur.

«En ce qui concerne l'ammoniac, nous courons le risque de simplifier à l'excès certains aspects de la question. Je n'ai certainement pas l'intention de discréditer les carburants dont nous parlons, simplement parce que nous ne pouvons pas nous permettre de le faire. Mais, soyons honnêtes à propos de l'ammoniac : Nous ne pouvons pas en éliminer la toxicité», a déclaré Mark Cameron, directeur de l'exploitation d'Ardmore Shipping, lors d'une table ronde sur les carburants alternatifs organisée dans le cadre du 2^{ème} Forum sur la décarbonation du transport maritime de CapitalLink. Comme il l'a expliqué, le secteur du transport maritime peut faire beaucoup d'autres choses autour des carburants en ce qui concerne la capacité à les transporter et à les brûler, mais l'élimination de la toxicité n'en fait pas partie. M. Cameron insiste sur le fait que l'aspect toxicité représente un défi majeur lorsqu'on opte pour l'ammoniac, qui ne doit pas être pris trop à la légère. Les autres considérations à prendre en compte sont les carburants pilotes utilisés lorsqu'on parle d'ammoniac et de méthanol et aussi le fait que le processus d'essai de nouveaux carburants est une trajectoire.

«Parfois, le simple fait de commencer par remplacer un

générateur diesel par un autre type de carburant peut constituer un pas dans la bonne direction», a-t-il souligné. S'exprimant sur la décarbonation du transport maritime, M. Cameron a déclaré qu'il fallait adopter une approche globale, car toutes les autres industries et tous les autres pays en tiendront compte pour relever le défi. «C'est une question bien plus importante que celle à laquelle le transport maritime est confronté seul. Nous devons examiner les sources alternatives compétitives que les industries terrestres examineront. Si nous ne sommes pas tous mesurés par les mêmes normes en termes de production, nous ne faisons qu'isoler le transport maritime dans un faux environnement qui peut nous apporter un certain confort immédiat, mais qui ne sert pas l'objectif général», a-t-il ajouté.

À propos de l'avenir des carburants, Bud Darr, vice-président exécutif de la politique maritime et des affaires gouvernementales chez MSC Group, a déclaré que le secteur doit garder à l'esprit qu'en raison de sa part relativement faible dans les émissions mondiales de CO₂ (2 à 3 %), il ne sera pas le principal moteur de la fourniture à grande échelle de carburants alternatifs. Par conséquent, le secteur doit se demander où il peut "prendre le relais" de certains des autres utilisateurs d'énergie. De son côté, la coentreprise Ardmore Shipping Corporation associée à Element 1 Corp. et Maritime Partners estime que l'hydrogène est l'un des principaux carburants sans carbone de l'avenir. (Source : Offshore Energy)

LDA SE SÉPARE DE TOUTE SA FLOTTE DE VRAQUIERS

C'est une étape importante et symbolique dans l'histoire de l'armateur français qui reste néanmoins dans le vrac à travers son activité portuaire et logistique.

Dans un communiqué du 29 juillet, LDA a indiqué : «Le Groupe Louis Dreyfus Armateurs (LDA) et ses partenaires, le Groupe Roullier et Peugeot Invest, ont conclu un accord avec des investisseurs institutionnels conseillés par J.P. Morgan Global Alternatives' Global Transportation Group et l'armateur MUR Shipping BV pour la cession d'une flotte de 13 navires vraquiers handysize et supramax. Les navires seront progressivement livrés à leur futur propriétaire dans les semaines à venir».



Le vraquier Handysize gréé La Solognais, de type B.Delta, vu ici sur la Seine. (Photo : Le Marin)

Le communiqué précise : «MUR est l'un des principaux fournisseurs de logistique dans l'industrie du transport de vrac sec avec une importante flotte détenue et contrôlée de navires modernes et économes en carburant lui permettant de répondre aux besoins variés de plus de 300 clients. Les clients de MUR bénéficient de l'expertise collective d'une équipe qualifiée et expérimentée, des solutions d'expédition et de logistique innovantes et

d'un haut niveau d'intégrité. MUR s'engage également à mener ses activités dans le plus grand respect des pratiques éthiques et de la durabilité environnementale».

Voir aussi l'article du JMM :

<https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/shipping/en-sortant-du-frac-sec-louis-dreyfus-armateurs-met-un-point-final-a-une-longue#>

UN PETIT PORTE-CONTENEURS CHAVIRE DANS UN PORT JAPONAIS

Le porte-conteneurs **Maya** a chaviré et s'est couché sur bâbord sur le fond en face du quai du port de Shunan, Honshu, mer intérieure de Seto, vers 12h00 LT (UTC+9) le 31 juillet, pendant les opérations de chargement. Tous les membres d'équipage ont réussi à s'échapper sans blessure grave. Il semble que le navire ait perdu sa stabilité. Trois membres d'équipage sont tombés à l'eau. La cargaison en pontée est passée par-dessus bord, et si la majorité est restée près de la jetée, quelques conteneurs sont partis à la dérive dans le port.

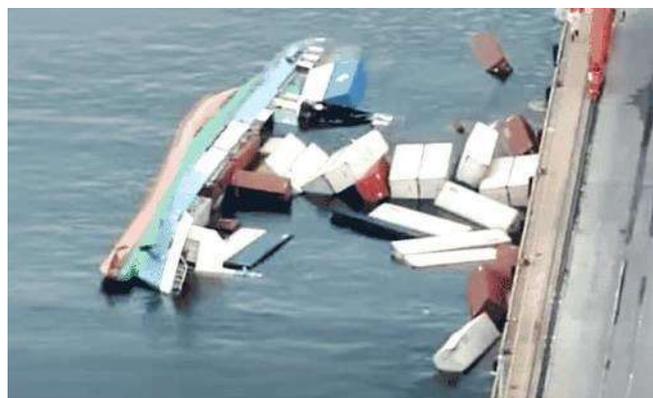


Le Maya, à flot et bien chargé. (Photo : Imoto Lines)



Le Maya, sans pontée. (Photo : Marine Traffic)

Construit en 2008, sa capacité est de 228 EVP. D'une longueur de 91,35 m pour une largeur de 14 m, il navigue sous pavillon japonais.



Le Maya couché sur son flanc bâbord. (Photo : Marine Insight)



(Photo tirée d'une vidéo : Safety4Sea)



(Photos : FleetMon)

Une petite quantité de fioul lourd s'est échappée du navire et une légère irisation était visible, mais aucun déversement majeur n'a été signalé. Une enquête sur la cause de l'accident a été lancée.

Maya opère sous la direction d'Imoto Lines, le principal transporteur japonais de conteneurs par voie maritime. Ce type d'accident sur des feeders n'est malheureusement pas exceptionnel. (Sources : FleetMon, The Maritime Executive)

MSC MET LA BARRE PLUS HAUT AVEC LA MISE À L'EAU D'UN MÉGA-PORTE-CONTENEURS DE 24 116 EVP

Un porte-conteneurs géant d'une capacité de 24 116 EVP construit pour la Mediterranean Shipping Company (MSC), le plus grand transporteur maritime au monde par la capacité des porte-conteneurs exploités, a été mis à l'eau au chantier naval de Hudong-Zhonghua en Chine. Le navire, considéré comme le plus grand porte-conteneurs du monde à ce jour, a été mis à l'eau le 1er août à la base de construction navale de Changxing du constructeur. Considéré comme un nouveau record pour Hudong-Zhonghua, le porte-conteneurs baptisé **MSC Tessa** dépasse de 112 EVP le Ever Alot d'Evergreen, de la classe 24 000 EVP, récemment livré.



Le MSC Tessa à flot dans sa cale. (Photo : Hudong-Zhonghua)

Ensemble, ces deux navires témoignent de l'augmentation de la construction de porte-conteneurs ultra-larges dans le monde, menée par les constructeurs chinois.

Le nouveau navire est conçu indépendamment par Hudong-Zhonghua et présente une longueur totale de 399,99 m et une largeur de 61,5 m. Il sera équipé d'une unité de désulfuration par épuration hybride, d'une petite proue à bulbe, d'hélices de grand diamètre et de circuits économes en énergie.

Parallèlement, le navire utilise le système de réduction de la traînée par bulles d'air qui permet de réduire la con-

somation totale d'énergie et les émissions totales de carbone correspondantes de 3 à 4 %. Le générateur d'arbre est également utilisé pour la première fois, ce qui permet de réduire efficacement la consommation de carburant, d'optimiser les indicateurs d'efficacité énergétique EEDI et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, explique le constructeur naval.

Le navire est le premier d'une série de 4 porte-conteneurs de 24 116 EVP commandés par MSC et devrait être achevé et livré avant la fin de cette année. (Source : Offshore-Energy)

LES PREMIÈRES FONDATIONS ONT ÉTÉ INSTALLÉES SUR LE PARC ÉOLIEN AU LARGE DE FÉCAMP

Les premières fondations gravitaires à destination du parc éolien de Fécamp ont été installées le 2 août 2022. L'installation a été réalisée par l'un des plus gros navires-grues au monde : le **Sleipnir** opérant pour Saipem, note le parc éolien. Chaque fondation pèse près de 5 000 tonnes, mesure 31 m de diamètre à sa base et a une hauteur allant de 48 à 54 m selon la profondeur d'eau. Les fondations sont transportées par barge, 3 par 3, sur une zone située entre 13 et 22 kilomètres des côtes fécampoises. Chacune est déposée sur le sol marin au moyen de deux grues avant d'être lestée d'eau et de graviers. Au préalable, le fond marin a été "gratté" et préparé tel un remblai.

Il est prévu de compléter l'installation des fondations au cours de l'été. (Source : Ouest-France)



Les fondations gravitaires, lors de leur construction sur le port du Havre. (Photo : Archives Ouest-France)



Le « Sleipnir », cheval mythique du dieu nordique Odin, est un navire aux capacités de levage hors normes (2 fois 10 000 tonnes de charge) et le premier au monde à être équipé de moteurs dual-fuel alimentés au gaz naturel liquéfié. (Photo : Heerema)

RETOUR DU NAVIGATEUR YANN QUÉNET APRÈS UN TOUR DU MONDE SUR UN VOILIER DE 4M

Le navigateur breton Yann Quénet est arrivé le 2 août au soir à Trébeurden, bouclant ainsi un tour du monde de trois ans à bord de son voilier d'à peine 4 mètres, "Baluchon", conçu et construit par ses soins pour 4 000 euros. Il avait quitté les Açores le 12 juillet. Il devait rejoindre son port d'attache, Saint-Brieuc, véritable terme de son tour du monde, le 6 août en début d'après-midi.



Yann Quénet à son arrivée. (Photo : AFP)

«Un peu triste» de voir ce tour du monde s'achever mais «heureux en même temps» de ce retour parmi les siens, a-t-il concédé à l'AFP. «On va maintenant repartir sur de nouveaux projets», a-t-il promis.

Parti au printemps 2019, le jeune quinquagénaire a traversé l'Atlantique, puis le Pacifique jusqu'aux îles Marquises. Après Tahiti et la Nouvelle-Calédonie, le marin avait prévu de faire escale en Nouvelle-Zélande et en Australie mais la pandémie en a décidé autrement : en raison de la fermeture des frontières, "Baluchon" a dû faire route directement de Nouméa jusqu'à la Réunion, soit 77 jours de mer, en longeant l'Australie par le nord. (Source : TV5 Monde)



Yann Quénet sur sa coquille de noix. (Photo : AFP)

UN NAVIRE DE PÊCHE DÉTRUIT PAR LA MARINE NATIONALE EN GUYANE

Le 28 juillet, le navire de pêche brésilien Guerreiro Defe a été dérouté en direction du port du Larivot par les marins du patrouilleur La Résolue.

Surpris en action de pêche illégale, et ayant déjà fait l'objet de plusieurs contrôles par le passé, ce navire récidiviste a fait l'objet d'une saisie par les services de l'État. Le juge des libertés et de la détention de Cayenne a ensuite ordonné sa destruction. Le capitaine du navire, placé en garde à vue dès son arrivée à quai, a été auditionné pendant 24 heures. Il devait passer très prochainement devant le tribunal correctionnel.



Destruction du *Guerreiro Defe*. (Photo : Marine nationale)

Dans l'Ouest, les forces armées en Guyane (FAG), les affaires maritimes et l'Office français de la biodiversité (OFB) ont arraisonné huit embarcations étrangères ayant permis la saisie de 16,5 tonnes de produits de la pêche capturés sans autorisation. Ces opérations répondent aux inquiétudes des pêcheurs professionnels et amateurs qui constatent une présence accrue de pêcheurs illégaux. (Source : France Guyane)

ÉOLIENNES EN MER - CLASSEMENT

Le classement par pays de l'éolien en mer (ne cherchez ni la France, ni la Suisse, car elles n'ont sans doute pas de ZEE !) : <https://www.marinelink.com/news/next-us-energy-boom-wind-power-gulf-498845>

BATAILLE POUR LA CHATIÈRE DU PORT DU HAVRE

La chatière, le projet d'accès direct à Port 2000 pour les bateaux fluviaux, devrait entrer bientôt en phase d'enquête publique, initialement annoncée pour juillet. Un collectif écologiste a écrit au préfet pour la reporter à septembre. Ont-ils été entendus ?

Depuis 2015, Haropa Port Le Havre étudie l'option d'un chenal maritime large de 100 m et protégé de la houle par une digue de 2 km de long, entre l'avant-port du port historique et l'avant-port de Port 2000. Le fluvial aurait alors un accès direct et permanent aux Terminaux de Port 2000, où il plafonne aujourd'hui à 10 %. À cela s'ajoute la météo qui lui interdit l'accès 20 % de l'année. La mise en service est attendue le 1er janvier 2024.



Projet de la chatière à Port 2000, permettant un accès en tous temps aux équipements fluviaux. (Photo montage: Paris Normandie)

Depuis avril 2022, un collectif "Préserveons l'Estuaire de la Seine" réunissant sept associations de protection de l'environnement milite pour faire entendre son opposition au choix d'Haropa Port Le Havre de construction de la chatière. Selon ces associations, d'autres solutions ont été écartées : une écluse fluviale, le passage à travers l'ancien réservoir de la Compagnie industrielle et (CIM),

de nouvelles unités fluvio-maritimes capables de faire la liaison sous toutes conditions météo, un transport aérien de marchandises (*Pas sûr que ce soit très écolo !*)... Autant d'options aux dommages écologiques moins invasifs qui auraient été écartées au profit de la solution de la chatière, moins coûteuse pour le port.

L'ensemble des associations a cosigné un courrier adressé au préfet de Seine-Maritime pour demander le report de l'enquête publique.

La préfecture de la Seine-Maritime a, elle, une explication sensiblement différente sur le report à septembre de l'enquête. *«Il a toujours été convenu que l'enquête publique démarrerait dès lors que l'ensemble des pièces et avis nécessaires à la complétude de ce dossier serait rassemblé. Il ne s'agit donc pas d'un report, mais bel et bien du démarrage ordinaire d'une procédure ayant recueilli l'ensemble des conditions nécessaires à sa bonne exécution»*. (Source : Paris Normandie)

DES MARINS AFFIRMENT AVOIR VU L'OcéAN BRILLER AUTOUR DE LEUR NAVIRE

Ce phénomène est un événement bioluminescent qui se produit en eau profonde qu'une ou deux fois par an sur Terre. S'appelant "mer laiteuse", il a été observé par un équipage de marins, comme l'a expliqué The New York Times. Par ailleurs, dans la revue PNAS, le chercheur et professeur à l'université d'État du Colorado, Steven Miller, a publié une étude comparative de l'imagerie satellite d'une "mer laiteuse" au large de la côte sud de Java, île indonésienne, aux propos des marins en question. À cela, Naomi McKinnon, l'une d'entre eux, a expliqué que ce phénomène s'est produit la nuit, sans lune. *«La mer sous le navire brillait si fort qu'ils ont pu capturer quelques images floues avec leurs téléphones intelligents»*.



Image d'illustration.

Johan Lemmens, médecin retraité, était également présent : *«La bioluminescence normale, c'est quand les vagues s'allument ou qu'il y a une traînée de lumière derrière vous. Vous voyez cela deux ou trois fois par an. C'était différent. La mer était éclairée, mais les vagues étaient noires. Cela rendait la situation vraiment étrange. Cela donnait l'idée que la lumière venait d'un niveau plus profond»*.

Ce phénomène est également similaire à celui de la "lueur bleu-vert". D'après les spécialistes, celui-ci est plus profond. Il serait causé par des bactéries lumineuses ou bien par une stimulation mécanique. Pour l'heure, ils espèrent en apprendre davantage sur le sujet. (Source : Daily geek show)

➔ **Marins, si vous observez ce phénomène, ramenez-nous des photos !**

LA RUSSIE VA DÉPENSER 30 MILLIARDS DE DOLLARS POUR LA RMN D'ICI 2035

La Russie va consacrer près de 1 800 milliards de roubles (30 milliards de dollars) au projet de développement de la route maritime du Nord jusqu'en 2035, selon un document mis en ligne sur le site Web du gouvernement cet été.

Le document indique que la route maritime, qui est facilitée par la réduction de la glace de mer en raison du changement climatique, est "un corridor de transport très important, d'une importance nationale et mondiale". (Source : Marine Link)

Il n'est pas sûr que ces perspectives se réalisent compte tenu de la situation actuelle avec la guerre russe en Ukraine et ses nombreuses conséquences !

LE SECOND CÂBLE D'EXPORTATION DU PARC ÉOLIEN DU CALVADOS EST EN PLACE

Eiffage Génie Civil, en collaboration avec ETMF (tous les deux du groupe Eiffage), a installé le deuxième câble d'exportation du parc éolien offshore de 448 MW du Calvados, avec une section longue de 3 km.

Le gestionnaire du réseau de transport d'électricité français (RTE), qui est responsable du raccordement des éoliennes au réseau électrique national, a commandé les câbles de puissance au fournisseur italien de câbles électriques sous-marins Prysmian. Pour raccorder le futur parc éolien en mer du Calvados au large de Courseulles-sur-Mer, RTE installera, d'ici fin 2022, 15 km de liaisons électriques sous-marines. Une liaison double à 225 000 volts, sous-marine puis souterraine, permettra d'acheminer l'électricité produite par les éoliennes, depuis le poste électrique en mer, vers les zones de consommation à terre. Le raccordement des 2 câbles sous-marins aux câbles souterrains de terre se fait au niveau de la commune de Bernières-sur-mer.



Installation d'un des câbles de puissance qui exporteront l'électricité produite par le parc du Calvados, vers la terre ferme. (Photo : Eiffage Génie Civil)

Le parc éolien offshore du Calvados est développé par Éolien Maritime France (EMF) et WPD (énergéticien européen qui développe, construit et exploite des parcs éoliens terrestres et maritimes dans une vingtaine de pays à travers le monde). EMF est une coentreprise entre EDF Renouvelables, Enbridge et l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada. Les promoteurs ont bouclé le financement et commencé la construction du projet de 2 milliards d'euros en février 2021. Le parc éolien comptera 64 éoliennes Siemens Gamesa de 7 MW situées à plus de 10 kilomètres du littoral du Bessin et couvrira une surface totale d'environ 45 kilomè-

tres carrés.



Plan de l'installation avec le tracé des câbles entre le parc et la terre au niveau de Bernières-sur-mer.

Une fois entièrement mis en service en 2024, il produira l'équivalent de la consommation électrique annuelle de 630 000 personnes, soit plus de 90 % de la population du département du Calvados. (Source : offshorewind.biz)

LES AUTORITÉS AUSTRALIENNES ONT SAISI 700 KILOS DE COCAÏNE SUR UN PORTE-CONTENEURS MAERSK

Le 22 juillet 2022, les autorités australiennes ont saisi 700 kilos de cocaïne dans un conteneur à bord du **Maersk Inverness** qui avait accosté un jour plus tôt à Sydney, ajoutant à la pénurie croissante de cocaïne dans l'est de l'Australie.



La saisie effectuée sur le Maersk Inverness. (Photo : Australian Federal Police)

Les agents de l'Australian Border Force (ABF) ont découvert la drogue lors d'une inspection des conteneurs à bord. La cargaison était emballée dans 28 sacs en jean à l'intérieur d'un conteneur portant la mention "produits du bois" sur le manifeste. Chaque sac contenait 25 kilos de cocaïne, et chaque brique portait un nom de marque, notamment "5", "365" et "Netflix". L'ABF estime la valeur de la cargaison à environ 195 millions de dollars (USD). Après une inspection, l'*Inverness* a été autorisé à poursuivre son voyage commercial. L'inspecteur-détective Luke Wilson de l'AFP (Australian Federal Police) a déclaré que le porte-conteneurs avait fait escale dans des ports d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud avant de se rendre en Australie.

L'Australie compte plus de consommateurs de cocaïne par habitant que n'importe quel autre pays du monde, la plus grande concentration se trouvant à Sydney, et on estime qu'ils consomment chaque année 5,5 tonnes de cette drogue. (Source : The Maritime Executive)

PLUS DE 76 MILLIONS D'EVP AUX MAINS DES TROIS PREMIERS ARMATEURS MONDIAUX

Parmi les douze premiers opérateurs mondiaux de ligne régulière conteneurisée, le trio de tête a enregistré un volume annuel transporté de plus de 23 millions d'EVP. Cosco, Maersk et MSC sont ceux qui ont engrangé les plus fortes récoltes.

Tandis que pour 2021, en termes de capacité, le transporteur maritime italo-suisse MSC prenait la première place devant le danois Maersk et que le français CMA CGM conservait le troisième rang devant le chinois Cosco et l'allemand Hapag-Lloyd, le classement n'est pas tout à fait identique concernant le nombre d'EVP transportés.

Selon le néerlandais Dynaliners, Cosco, avec une capacité de 2,9 M EVP sur le marché (11,6 % des parts mondiales), est parvenu à transporter l'an dernier 26,9 millions d'EVP. Un volume supérieur de 2,2 % à celui de 2020. Maersk, au second rang, a comptabilisé 26,17 M EVP (+ 3,6 % par rapport à l'année précédente), en déployant une offre de 4,285 M EVP. La filiale d'AP Møller-Maersk contrôlait ainsi 17 % du marché global.

Au 3e rang, MSC a acheminé au total 23,30 M EVP (+ 3,5 %) avec une capacité de 4,284 M EVP. Une offre lui permettant de disposer d'une portion de 17 % également. Au 4e échelon, le marseillais CMA CGM (+ 5,1 %) a enregistré pour 2021 un volume de 22,04 M EVP, en exploitant une flotte d'une capacité de 3,16 M EVP.

La compagnie française est placée devant l'allemande Hapag-Lloyd, dont les navires ont transporté 11,87 M EVP (+ 0,3 %). Jusqu'à la 12e place du classement de Dynaliners, le nombre de compagnies asiatiques devient plus élevé. On y trouve ainsi en 6e position le japonais Ocean Network Express (ONE), avec 11,16 M EVP, en hausse de 3,4 % par rapport à 2020 où le consortium nippon avait engrangé 10,79 M EVP.



Porto-conteneurs COSCO en manœuvre au Pirée. (Photo : Port of Piraeus)

Dès le 7e rang, trois compagnies taïwanaises se suivent. Evergreen a enregistré une progression de 6,6 % de son nombre d'EVP transportés. Une hausse qui lui a permis en un an d'atteindre 8,5 M EVP. Huitième, Wan Hai, a comptabilisé l'an dernier un volume de 4,43 M d'EVP. Un trophée supérieur de 6,7 % comparé à 2020. Pour Yang Ming, au 9e échelon, 2021 n'a pas été très favorable puisque ses navires ont acheminé 4,41 M d'EVP, en recul de 13 %. Pour mémoire, les trois compagnies taïwanaises affichaient pour l'année précédente des capacités respectives de 1,47 M EVP, 419.560 EVP et 662.000 EVP, occupant les 7e, 10e et 9e rangs du classement d'Alphaliner.

À la 10e place, le singapourien Pacific International Lines

(PIL) a pu embarquer l'an dernier sur ses porte-conteneurs 4,13 M d'EVP (en croissance de 6,5 %), devant HMM, avec un volume en baisse de 1,9 %. Alors que PIL affichait au 31 décembre 2021 une capacité de 266 600 EVP, l'armateur coréen déployait à ce moment-là 819 800 EVP.

Enfin, Zim occupe la douzième position du classement, avec 3,48 M d'EVP au compteur. La compagnie israélienne, avec une capacité en 413.860 EVP, est celle du palmarès qui a connu la plus forte hausse (+ 22,5 %) du nombre d'EVP transportés.

Le palmarès de Dynamar montre encore qu'à l'exception d'Israël, l'Asie et l'Europe se partagent royalement le marché mondial du conteneur. (Source : L'Antenne)

UNE SOCIÉTÉ NÉERLANDAISE DÉVELOPPE UNE PLATEFORME OFFSHORE DE PRODUCTION D'HYDROGÈNE ALIMENTÉE PAR L'ÉNERGIE ÉOLIENNE

La société d'ingénierie Iv-Offshore & Energy, basée aux Pays-Bas, a développé une plateforme qui utilise l'énergie éolienne offshore pour produire 85 kilotonnes d'hydrogène par an.

Avec une capacité de 500 MW, la plateforme peut produire suffisamment d'hydrogène vert en une seule journée pour alimenter plus de 300 000 voitures à hydrogène afin qu'elles puissent parcourir au moins 100 kilomètres, affirme l'entreprise. Selon les informations disponibles sur le site Internet de la société, la plateforme a une capacité de production de 10 000 kilogrammes d'hydrogène vert par heure.

Les dimensions de la plate-forme de production d'hydrogène en mer sont comparables à celles de la sous-station CCHT (courant continu haute tension) de 1,3 GW que la société a conçue pour le parc éolien offshore Sofia de RWE au Royaume-Uni. La plate-forme pèse 21 000 tonnes (y compris le topside, le jacket et les pieux du jacket) et peut être installée à des profondeurs d'eau allant jusqu'à 45 mètres.



Plate-forme de production d'hydrogène. (Photo: Iv-Offshore & Energy)

«Maintenant que les parcs éoliens offshore sont de plus en plus éloignés de la côte, la nécessité d'intégrer des systèmes énergétiques durables est impérative. Les grands volumes d'électricité produits par les parcs éoliens offshore ne peuvent pas simplement être injectés dans le réseau haute tension terrestre aux heures de pointe», déclare Iv-Offshore & Energy. «Toutefois, sa conversion en hydrogène offre la possibilité d'amener cette énergie renouvelable à terre pour l'utiliser. Le gaz hydrogène est simple et moins coûteux à transporter et à stocker que l'électricité, et les pipelines existants ou nouveaux peuvent être utilisés». (Source : Offshore Wind)

LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE MARSEILLAISE CONTRE-ATTAQUE LA PÉTITION DU MAIRE SUR LES NAVIRES DE CROISIÈRE

À Marseille, la pétition lancée par la mairie de Marseille a provoqué une vague de réactions. Une houle qui a été l'occasion pour des représentants de la place de venir recadrer le débat en rappelant que la décarbonation n'a jamais été oubliée pour cette filière.

Alors que la croisière traverse sa haute-saison cinq mois seulement après son véritable redémarrage, la pétition, portée par Benoît Payan, le maire de Marseille, sur la pollution provoquée par les paquebots irrite les professionnels de la place portuaire. Ils déplorent que tous les efforts menés depuis quelques années déjà par le Grand Port maritime de Marseille et par les armateurs eux-mêmes restent méconnus.

Alain Mistre, le président de l'Union maritime et fluviale de Marseille-Fos (UMF), énumère les dernières échéances qui ont marqué le secteur en matière de transition énergétique. Il rappelle ainsi janvier 2020, étape au cours de laquelle les navires ont dû se conformer à un combustible contenant 0,5 % de soufre (3,5 % auparavant).

Autre échéance majeure selon lui dans la politique menée en faveur de la diminution des émissions polluantes des navires, l'approbation en juin dernier par le 78e Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) de la création d'une zone de contrôle des émissions de soufre (Seca) couvrant l'ensemble de la mer Méditerranée. Alain Mistre précise que *"le passage de la Méditerranée en Seca est prévu en 2025"*. Il affirme que *«les associations professionnelles avaient commencé à travailler durement sur le sujet dès 2017 pour qu'il soit accepté par l'OMI»*.

À ces deux étapes majeures, le président de l'UMF ajoute la connexion électrique des navires à quai à Marseille. La généralisation à l'ensemble des quais passagers du dispositif Cenaq (utilisé aujourd'hui par les navires assurant la desserte de la Corse) est prévue à 2025. Il mentionne aussi la propulsion au GNL pour les navires mais aussi la recherche dans les biofuel et e-fuel. Alain Mistre estime que *«ces grandes étapes montrent la volonté du monde maritime d'être plus vertueux au niveau environnemental»*. Voir l'article complet sur :

https://www.lantenne.com/Croisiere-la-communaute-portuaire-marseillaise-contre-attaque-la-petition-du-maire_a59863.html

UN CARGO SOMBRE APRÈS UNE COLLISION AU LARGE DE NINGBO

Le porte-conteneurs **BF Tiger**, affrété par Maersk, est entré en collision avec le caboteur **Xinghang (XH489)**, au sud-est de Ningbo, province de Zhejiang, mer de Chine orientale, tôt le matin du 7 août, alors qu'il naviguait en direction du sud en route de Qingdao vers Hong Kong.



Le BF Tiger, construit en 2006, d'une capacité de 2 824 EVP, long de 222,17 m et large de 30 m, arbore le pavillon Antigua &

Barbuda. (Photo : Marine Traffic)

Le XH489, long de 118 m, a coulé. Sur les 4 personnes à bord, 3 ont été sauvées, 1 est morte dans la collision. Le BF Tiger, lui, a interrompu son voyage et a été amené au mouillage au large de Ningbo où il se trouvait toujours le 9 août.

Finalement, le BF Tiger qui est affecté à un service intra-asiatique reliant la Chine au Vietnam et à la Thaïlande, après des inspections au port de Ningbo le 9 août, a été autorisé à repartir pour Hong Kong. (Source : FleetMon)

Un équipage de quatre pour un cargo de 118 m, semble quelque peu léger...

INNO'VENT, LE PREMIER CREW TRANSFER VESSEL CONÇU ET FABRIQUÉ EN FRANCE

A l'heure où l'installation des éoliennes sur le parc éolien offshore de Saint-Nazaire est en cours, Louis Dreyfus Armateurs et Tidal Transit Limited ont le plaisir d'annoncer la livraison à GE Renewable Energy d'**Inno'vent**, le premier Crew Transfer Vessel (CTV) dédié au transfert des techniciens et de leurs équipements entre la côte et le parc pour l'entretien des éoliennes.

Le design innovant de cette nouvelle unité a été réalisé par MAURIC, cabinet d'architecture navale basé à Nantes et membre de Neopolia, tandis que la construction est assurée par le chantier naval français OCEA, leader dans la conception, la construction et la maintenance de navires en aluminium, dont les sites de production sont basés à La Rochelle, aux Sables d'Olonne, à Fontenay-le-Comte et Saint-Nazaire.



Il aura pour mission d'assurer le transfert des techniciens et techniciennes entre la base de maintenance de LD Tide située à la Turballe et le parc pour la maintenance des éoliennes et de la sous-station électrique.

Le CTV Inno'vent au travail. (Photo : LDA)

Inno'vent est le premier des 2 CTV commandés par GE Renewable Energy qui ont été entièrement conçus et construits en France. Ils navigueront sous pavillon français 1^{er} registre. Ces navires sont équipés d'un système de propulsion hybride avec des batteries et un foil afin de réduire leur consommation de carburant et d'améliorer les performances. Ces deux dispositifs permettront de diminuer les émissions de CO₂ d'environ 15 %.

«Fortement impliqués pour le développement des énergies marines renouvelables, nous sommes le partenaire de GE Renewable Energy, leader industriel mondial de l'éolien à terre et en mer. Cet engagement se traduit par la conception, la construction et la conduite de navires hybrides, multifonctions et innovants, offrant le meilleur du confort et de la sécurité aux équipes lors des opérations d'installation et de maintenance des parcs éoliens en mer» a indiqué Gaël Cailleaux, Managing Director, énergies marines renouvelables du Groupe LDA.

On rappelle qu'en décembre 2020, GE Renewable Ener-

gy (GE) a sélectionné Louis Dreyfus Armateurs et Tidal Transit pour deux CTVs destinés au parc éolien en mer de Saint-Nazaire. La mise à l'eau de ce 1^{er} CTV a eu lieu le 28 avril 2022, et a réuni aux Sables d'Olonne des représentants du chantier naval français OCEA, de GE Renewable Energy, d'EDF Renouvelables et de LDA. La livraison d'Inno'vent a eu lieu le 9 août. EDF Renouvelables, exploitant du parc éolien, a également passé la commande d'un troisième CTV sistership, qui est attendu dans le courant de l'automne à La Turballe. (D'après Communiqué LDA)

LE CAPITAINE DU CHALUTIER BRITANNIQUE IMMOBILISÉ AU HAVRE LORS DES TENSIONS POST-BREXIT A TROUVÉ UN ACCORD AVEC LA JUSTICE

Le capitaine du chalutier britannique Le Cornelis, immobilisé au Havre en octobre 2021 lors de tensions post-Brexit sur la pêche entre la France et la Grande-Bretagne, a trouvé un accord sur une peine d'amende avec sursis avec la justice, a-t-on appris du parquet le 9 août. Appelé à comparaître pour "pêche maritime non autorisée dans les eaux maritimes ou salées françaises par un navire tiers à l'Union européenne", le capitaine du navire, avait demandé à comparaître le 12 juillet «dans le cadre d'une procédure sur reconnaissance préalable de culpabilité», a précisé le procureur-adjoint du tribunal judiciaire du Havre. «Le président du Tribunal a homologué la peine de 2 000 euros d'amende intégralement assortie du sursis sur laquelle le prévenu et le parquet avaient trouvé un accord», a-t-il ajouté.

Le Cornelis Gert Jan, un chalutier de près de 36 mètres de long pour huit mètres de large, avait été dérouté en octobre 2021, soupçonné d'avoir pêché plus de deux tonnes de coquilles Saint-Jacques sans licence valide. Immobilisé dans le port du Havre pendant plusieurs jours dans le cadre d'un durcissement des contrôles par les autorités françaises dans la Manche, alors que la France était en conflit avec le Royaume-Uni sur les licences de pêche post-Brexit, il avait finalement pu larguer les amarres après une semaine sans avoir à payer de caution. (Sources : AFP, Marine & Océans)

UN NAVIRE AVEC 260 PASSAGERS À BORD S'ÉCHOUE AUX PHILIPPINES

Selon les garde-côtes philippins (PCG), un navire à passagers roulier avec plus de 260 personnes à bord s'est échoué le 9 août à proximité des îles Igbon et Agho d'Iloilo. Selon le rapport d'incident publié sur Facebook par les PCG, le capitaine du **Filipinas Cebu**, a indiqué que 223 passagers et 38 membres d'équipage étaient sains et saufs.



Le ferry échoué. (Photo : PCG)

Les PCG ont indiqué que l'armateur du navire, Cokaliong Shipping Lines, a envoyé un signal de détresse au navi-

re Nasipit pour aider les passagers bloqués à atteindre leur destination initiale à Cebu. Le Nasipit, cependant, doit encore arriver, même si l'appel de détresse a été lancé après minuit.

La cause de l'incident doit encore être déterminée et fait l'objet d'un examen par les garde-côtes, alors qu'aucun déversement de pétrole n'a été signalé en raison de l'échouement. (Source : Marine Insite)

MIGRANTS : LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE CONSACRE LA PRIMAUTÉ DU SAUVETAGE EN MER

Chaque année et plus particulièrement l'été, la mer Méditerranée est prise d'assaut par des milliers de migrants qui tentent, par tous les moyens, de rejoindre les côtes italiennes. Alors que l'afflux de ces migrants illégaux ne cesse d'augmenter d'année en année - 34 000 depuis le 1er janvier 2022, contre 25 500 sur la même période l'an dernier et 10 900 en 2020, selon le ministère de l'Intérieur italien -, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) est venue faciliter le travail des ONG spécialisées dans le sauvetage de migrants par un arrêt rendu public le 1er août dernier.

Les faits remontent à l'été 2020. À cette époque, 2 navires allemands de l'organisation humanitaire Sea-Watch sont immobilisés au large des côtes italiennes. Comme le rappelle la Cour, les autorités italiennes reprochent à l'ONG d'avoir mené des opérations de sauvetage en mer «alors qu'ils n'étaient pas certifiés pour cette activité» ainsi que d'avoir «accueilli à un bord un nombre de personnes supérieur à celui qui était autorisé». Malgré ces deux motifs avérés, l'organisation Sea-Watch s'oppose à l'immobilisation de ses bateaux et engage une action en justice.

Près de deux ans plus tard, l'affaire remonte à la CJUE qui, fidèle à elle-même, prononce un arrêt favorable aux ONG pro-migrants. En effet, la cour consacre la primauté du sauvetage des migrants en mer. Elle dispose que «dans le cas où le capitaine d'un navire [...] a mis en œuvre l'obligation d'assistance maritime consacrée par la convention sur le droit de la mer, ni l'État côtier, ni l'État du pavillon ne sauraient faire usage de leurs pouvoirs de contrôle du respect des règles de sécurité en mer». Et d'ajouter que «l'État du port ne peut immobiliser un navire que lorsque les anomalies confirmées ou révélées par une inspection détaillée présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement». Autrement dit, le sauvetage en mer devient prioritaire sur les règles de sécurité. D'autre part, l'État ne peut contrôler un navire qui transporte des migrants qu'après avoir dûment prouvé et justifié l'existence d'un risque évident. (Source : Boulevard Voltaire.fr)

On ne peut que se féliciter de cet arrêt de la CJUE qui rappelle le droit international et les obligations de sauvetage en mer. Souhaitons à tous les radeurs et opposants qu'ils ne se retrouvent pas en détresse en mer un jour où les navires de sauvetage seront bloqués par les autorités d'un pays pour de fausses raisons.

ABORDAGE ENTRE UN PÉTROLIER ET UN VRAQUIER AU MOUILLAGE EN CORÉE DU SUD

Le souteur coréen **103 Dong Sung** est entré en collision avec le vraquier chinois **Kuai Bang Hai 18** vers 09h30, heure de Séoul, le 11 août au mouillage extérieur de Busan, probablement lors de l'approche du navire citerne. En effet il semblerait que le souteur devait faire le

plein du vraquier, mais le navire aurait perdu le contrôle de sa manœuvre et heurté le Kuai Bang Hai 18 qui était en attente à l'ancre.



La petite brèche sur le flanc du vraquier.

Le vraquier a subi une brèche dans la coque dans la zone des citernes de ballast à 2 mètres au-dessus de la ligne de flottaison, ce qui a entraîné une fuite d'eau de ballast. Le Kuai Bang Hai 18 s'est finalement déplacé vers le mouillage intérieur de Busan dans l'après-midi alors que le soudeur a continué sa route vers Ulsan, port situé plus au nord sur la côte sud-coréenne. (Source : FleetMon)



Le 103 Dong Sung à Busan le 25/10/2020. (Photo : Marine Traffic)

Le 103 Dong Sung est un petit navire citerne transport de produits pétroliers construit en 2018 qui navigue sous le pavillon de la Corée. Il mesure 63,35 m de long et 9 m de large pour un port en lourd de 1 108 tonnes.

UN NAVIRE PERD SA PONTÉE DE BOIS QUI SE RETROUVE SUR LA CÔTE

Le cargo **Maria** a perdu une partie de sa cargaison en pontée, du bois scié, le 7 ou 8 août, près de Preobrazhenya, Primorye sud, côte russe de la mer du Japon. Le navire avait chargé du bois au port d'Olga, Primorye, dans le sud-est de la Russie, le long de la mer orientale du Japon. Il naviguait en direction du sud, destination inconnue. Selon des sources locales, le navire après l'accident s'est déplacé vers la baie de Plastun, au nord de Preobrazheniya, après en avoir reçu l'ordre, et s'y est mis au mouillage. Le navire est en sécurité, il ne lui reste plus qu'à déplacer et fixer les paquets de marchandises restants sur son pont.

Le bord de mer à Preobrazheniya est jonché de tonnes de planches, rejetées sur le rivage et bloquant l'entrée du port de pêche. Les images montrent des équipements lourds amenés sur la plage pour commencer le processus de récupération et de déblaiement de la cargaison.



Récupération du bois sur la côte.

Les images du navire montrent des piles de bois intactes, même si par endroits le bois est détaché et a commencé à pendre sur le côté du navire. On ne sait pas encore si le navire a été confronté au mauvais temps ou si c'est autre chose qui a provoqué la chute de la cargaison par-dessus bord.



Ce qu'il reste de la pontée du Maria. (Photo : Maritime Executive)

Les membres de l'équipage n'ont pas été blessés. Le navire concerné, sous pavillon togolais, appartient à la société russe de bois d'œuvre Terneyles. Vidéo du navire et de la côte : <https://youtu.be/CLQJInIK0ZE>.

(Sources : FleetMon, Marine Insight)
Quand on observe la quantité impressionnante de bois parvenu sur la plage, et ce qu'il reste à bord du Maria, on peut raisonnablement se demander quelle hauteur avait la pontée avant l'incident !

CMA CGM MONTE À PLUS DE 5% DU CAPITAL D'EUTELSAT

CMA-CGM a vu ses bénéfices s'envoler en 2021 en raison de la hausse des prix du transport maritime et cherche par tous les moyens à utiliser cet argent.

L'armateur était entré au capital d'Eutelsat dès l'automne 2021, tout en restant sous le seuil des 5%. CMA CGM a déclaré avoir franchi le 5 août le seuil de 5% du capital et des droits de vote d'Eutelsat. Dans le détail, la compagnie annonce détenir 5,03 % de l'opérateur français de satellites, a précisé le 9 août l'Autorité des marchés financiers (AMF). Le titre de l'opérateur français de satellites, chahuté depuis l'annonce de sa fusion avec le britannique OneWeb fin juillet, était remonté début août, soutenu par les acquisitions d'actions de la banque publi-

que d'investissement Bpifrance qui a augmenté sa part dans l'entreprise à 21,28 % du capital.

Par ailleurs, CMA CGM est entré à la mi-juin au capital d'Air France-KLM à hauteur de 9 %, devenant le troisième actionnaire du groupe aérien. (Sources : AFP, Le Figaro)

DES PLONGEURS DE LA POLICE ESPAGNOLE TROUVENT DE LA COCAÏNE DANS LA PRISE D'EAU D'UN NAVIRE

Le vraquier **Nord Mamore** a fait escale à Ténériffe début août et a jeté l'ancre dans le port pour se ravitailler en carburant. Il transportait une cargaison de maïs et se dirigeait vers Lisbonne. Aux premières heures du 5 août, une unité de garde-frontières de la Guardia Civil, en collaboration avec une unité de surveillance douanière, est montée à bord du navire pour procéder à une inspection - la dernière d'une série d'actions de lutte contre la drogue au mouillage. Ils ont été rejoints par une équipe d'inspection en plongée spécialisée, qui a examiné en détail la coque du navire.

Au cours de l'inspection de la coque, les plongeurs de l'équipe des activités subaquatiques de la Garde civile (GEAS) ont localisé un total de huit ballots de cocaïne sous la coque. La découverte a été faite lors de l'inspection d'une prise d'eau de refroidissement pour les machines du navire. Les ballots étaient attachés ensemble à l'intérieur de la prise d'eau, derrière la grille extérieure. Lorsqu'ils ont été retirés et testés, la substance s'est révélée positive à la cocaïne. La valeur totale de la cargaison s'élèverait à environ 8 millions de dollars (livrée au Portugal).



Ouverture de la prise d'eau après découverte de la drogue.



Les huit ballots de cocaïne récupérés. (Photos : Guardia Civil)

Au cours des trois mois précédant son arrivée à Tenerife, le Nord Mamore a fait escale dans les ports d'Imbituba, Rio Grande et Curitiba, au Brésil. Les groupes criminels organisés brésiliens exportent de la cocaïne en provenance de Bolivie et en vendent des quantités importantes en Europe occidentale ; les agents des douanes

interceptent environ 20 à 30 tonnes de cocaïne d'origine brésilienne en Europe chaque année. Selon l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime, Curitiba est l'un des ports de contrebande identifiés pour cette filière de la drogue. (Source : The Maritime Executive)

UN VLCC PRÊT POUR L'AMMONIAC ET LE GNL REJOINT LA FLOTTE DE CAPITAL

La société Capital Ship Management Corp. d'Athènes (Capital) a pris livraison du premier de deux très gros transporteurs de brut prêts à fonctionner à l'ammoniac et au GNL.

Le navire neuf **Amore Mio**, d'une capacité de 300 000 t de port en lourd, est un transporteur de pétrole brut de type écologique équipé d'un épurateur, conformément au plafond de soufre fixé par l'OMI pour 2020.

Le navire a été construit par Hyundai Samho Heavy Industries, en Corée du Sud. Sa valeur marchande s'élève à 110 millions de dollars, selon VesselsValue.



L'Amore Mio sur la peau de l'eau.

Le deuxième des deux navires de 300 000 TPL, baptisé **Alter Ego**, doit être livré en septembre de cette année.

Les navires sont conformes à la norme Tier III pour une réduction des émissions de NOx, et sont dotés de la notation ABS ENVIRO ainsi que des notations ABS Ammonia Fuel Ready et LNG Fuel Ready. Ils sont également dotés de la notation IHM pour un recyclage sûr.

Dans le cadre de sa stratégie de diversification des carburants visant à décarboner ses opérations, Capital a lancé en juin des essais de biocarburant en coopération avec Lloyd's Register (LR) à bord de son pétrolier de transport de brut Apollonas de 300 000 TPL.

Dans le cadre du projet, l'équipe de LR Maritime Performance Services (MPS) est chargée d'évaluer les risques liés à l'impact opérationnel du biocarburant, d'orchestrer le développement, la mise en œuvre et le calcul du programme de surveillance des émissions, ainsi que d'assurer la vérification globale de l'essai par un tiers.

(Source : Offshore Energy)

UN P&I COMMUNIQUE SUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES À BORD DES TRANSBORDEURS ROULIERS DE PASSAGERS

Le Club souhaite encourager les membres exploitant des transbordeurs rouliers ou d'autres navires susceptibles de transporter des véhicules électriques à partager avec leur flotte la note d'orientation maritime MGN 653 (M) récemment publiée par la Maritime & Coastguard Agency (MCA) du Royaume-Uni, intitulée Electric vehicles on-board passenger roll-on/roll-off (ro-ro) ferries. Cette note d'orientation vise à sensibiliser aux risques et aux mesures d'atténuation pour le transport de véhicules électriques à bord de transbordeurs rouliers de passagers. Des conseils sont fournis sur la détection des incendies et les mesures de lutte contre l'incendie pour les véhicules électriques à bord, le transport de véhicules électriques autres que des voitures, le transport de véhicules électriques endommagés et des conseils sur la recharge des

véhicules électriques à bord. Il convient de noter qu'il n'existe actuellement aucune exigence de l'Organisation maritime internationale (OMI) spécifique au transport de véhicules électriques sur les navires rouliers à passagers ou à marchandises. Ces conseils sont fournis en prévision de toute réglementation future qui pourrait être élaborée par l'OMI et à laquelle le Royaume-Uni participerait. (Source : P&I Steamship Insurance Management Services, Ltd.). Accès à la MGN 653 (M) : <https://www.gov.uk/government/publications/mgn-653-m-electric-vehicles-onboard-passenger-roll-on-roll-off-ro-ferries>

LE CANADA INVESTIT DANS DE NOUVELLES TECHNOLOGIES POUR RÉDUIRE LE BRUIT DES NAVIRES DANS L'EAU

Le 11 août, le ministre des transports, Omar Alghabra, a annoncé l'octroi de plus de 3,1 millions de dollars à 22 projets visant à réduire l'impact du bruit sous-marin des navires. Le bruit sous-marin des bateaux peut avoir un impact négatif sur l'environnement marin et les mammifères marins vulnérables - y compris des espèces comme l'Orque Résidente du Sud, une espèce menacée. Les projets qui ont obtenu ce financement consistent en ou à :

- Ateliers pour identifier des approches sûres et pratiques pour réduire le bruit sous-marin ;
- Développer un outil disponible à tous les membres de l'industrie maritime pour prévoir et mettre en œuvre des conceptions silencieuses efficaces dans les nouveaux navires en construction ;
- Développer de nouveaux outils en temps réel pour suivre le bruit sous-marin émis par les navires ; et
- Développer un outil pour détecter les mammifères marins et alerter les navires à proximité.

«Notre gouvernement s'est engagé à assurer la sécurité de nos écosystèmes marins, et cet investissement y contribuera. L'Initiative des navires silencieux fera progresser les nouvelles technologies pour aider à réduire les impacts du bruit causé par les humains sur les mammifères marins, comme le vulnérable Épaulard Résident du Sud. En collaboration avec l'industrie et le milieu universitaire, nous continuerons à prendre des mesures concrètes pour protéger nos mammifères marins menacés et assurer la sécurité de nos eaux», a déclaré le ministre Omar Alghabra.

L'Initiative des navires silencieux a été annoncée le 30 juin 2021. Les projets financés dans le cadre de l'Initiative des navires silencieux aideront à produire les preuves techniques nécessaires pour appuyer les mesures de gestion du bruit du Canada dans la mer des Salish (autour de Vancouver) et ailleurs au Canada. Ils fourniront également des conseils à l'industrie, au milieu universitaire et à l'Organisation maritime internationale (OMI) afin d'influencer les futures normes de conception des navires silencieux et leur adoption.

(Source : offshore-energy.biz)

INTERVENTION DU CEMM DEVANT LA REPRÉSENTATION NATIONALE

Le chef d'état-major de la Marine nationale s'est exprimé début août devant la commission de la Défense de l'Assemblée nationale, notamment au sujet d'une possible confrontation avec la Chine.

Quelques jours avant, le chef d'état-major de la Marine nationale évoquait la possibilité d'une confrontation avec

la Chine sur les mers. «*Contre la marine chinoise, nous gagnerons si nous nous battons ensemble, en coalition*», a déclaré l'Amiral Vandier lors d'une audition le 27 juillet, dont la transcription a été publiée le 11 août par le site du Palais Bourbon.

Retrouvez avec les 2 liens ci-dessous les articles publiés sur le sujet par Zone militaire-Opex360 et Le Figaro :

<http://www.opex360.com/2022/08/11/les-temps-qui-sont-devant-nous-vont-etre-durs-previent-le-chef-detat-major-de-la-marine-nationale/#>

<https://www.lefigaro.fr/international/taiwan-contre-la-marine-chinoise-nous-gagnerons-si-nous-nous-battons-ensemble-affirme-l-amiral-vandier-20220811>

LE BEAUTEMPS-BEAUPRÉ POURSUIT SA MISSION SCIENTIFIQUE DANS LE GRAND NORD

Au cours de sa mission en Atlantique nord, le bâtiment hydrographique et océanographique (BHO) Beautemps-Beaupré a procédé au mouillage d'équipements scientifiques afin de recueillir des données d'environnement qui seront exploitées par le SHOM et par nos forces armées. Les capacités manœuvrières du bâtiment, et notamment son système de positionnement dynamique, ont permis d'assurer ce mouillage en sécurité malgré des conditions météorologiques dégradées.



Le Beautemps-Beaupré poursuit sa mission scientifique après une relâche aux îles Féroé. (Photo : Marine nationale)

Le Beautemps-Beaupré s'est ensuite rendu à Tórshavn, principale ville des îles Féroé, pour une relâche opérationnelle de quelques jours. Le commandant a été reçu par le maire de la ville puis par le représentant du Joint Arctic Command. Cette dernière visite a été l'occasion de mieux comprendre le rôle de cette composante des forces armées danoises chargée d'assurer la souveraineté et la défense du Danemark dans les territoires et les ZEE des îles Féroé et du Groenland.

Plusieurs membres de l'Institut de recherche maritime des Féroé ont été accueillis à bord pour une visite du bâtiment en présence de la consule honoraire de France. Une belle opportunité pour le bord et les hydrographes du Shom d'échanger sur les moyens et méthodes d'acquisition de données hydrographiques. Les îles Féroé ont fait l'acquisition en 2021 d'un navire de recherche doté de nombreux équipements scientifiques : le **Jakup Sverri**.

Le Beautemps-Beaupré a quitté Tórshavn le 14 août puis a débuté son transit vers sa prochaine zone de travail en empruntant le fjord de Djupini. (Source : Marine nationale) (Voir suite page 54)

LES ARMATEURS GRECS TOUJOURS AU TOP DES

OPÉRATIONS DE VENTE ET D'ACHAT. SITUATION À LA MI-AOÛT

Les armateurs grecs ont conservé leur première place dans les opérations de vente et d'achat depuis le début de l'année, avec plus de 30 % des transactions déclarées en termes de tonnage.

Les armateurs chinois ont été les deuxièmes plus gros acheteurs, et ont devancé les Japonais pour devenir les deuxièmes plus gros vendeurs.

Selon la dernière analyse de Clarkson Research, le total des ventes et des achats du premier semestre, qui s'élève à 72 millions de tpl (tonnes de port en lourd), est le deuxième plus élevé jamais enregistré, et fait suite à une année 2021 record au cours de laquelle plus de 140 millions de tpl de navires ont changé de mains dans des transactions d'une valeur de plus de 48 milliards de dollars. Dans le même temps, malgré un léger fléchissement de la valeur des porte-conteneurs, et des vraquiers récemment, les prix restent supérieurs à ceux du début de l'année.

Depuis janvier, les indices Clarkson sont en hausse de 11 % pour les vraquiers, de 13 % pour les porte-conteneurs et de 32 % pour les pétroliers. La valeur des ventes a donc fortement augmenté, a déclaré Clarkson, le total en glissement annuel ayant augmenté de 30 % pour atteindre plus de 33 milliards de dollars à ce jour.

Dans le secteur des conteneurs, les ventes record de 1,6 million d'EVP l'an dernier, soit 6,7 % de la flotte en début d'année, se sont tassées jusqu'à présent en 2022. «*Dans un contexte de conditions de marché extrêmement fortes et de demande robuste de tonnage, le rythme de l'activité s'est ralenti en 2022*», a déclaré Clarkson, «*avec un tonnage très limité (en particulier dans les plus grandes tailles) et une incertitude croissante sur les perspectives de la demande. Au cours de l'année qui s'est achevée début août, quelque 159 porte-conteneurs de 0,5 million d'EVP ont été vendus, soit une baisse d'environ 50 % en glissement annuel*».

Les achats et les ventes de pétroliers sont restés très soutenus, la fermeté des marchés stimulant le sentiment et certains propriétaires cherchant à capitaliser sur les gains de valeur des actifs. Les 390 pétroliers de 38 millions de tpl vendus jusqu'à présent cette année ont atteint un rythme similaire à celui du record de 2021, ont révélé les analystes. Ce chiffre équivaut à 9,4 % de la flotte sur une base annuelle, et dépasse largement la moyenne de 5,4 % pour la période 2011-20.

Les transactions dans le secteur du vrac sec ont été fortes au cours du premier semestre, bien que légèrement inférieures aux niveaux de 2021. Environ 30 millions de tpl de capacité de vrac ont été vendues au cours des six premiers mois, mais Clarkson a noté un relâchement du sentiment du marché au cours des dernières semaines. Les 33 millions de tpl vendues depuis le début de l'année sont en baisse de 17% par rapport à 2021.

(Source : Seatrade Maritime News)

L'ONU REPREND SES TRAVAUX SUR LE TRAITÉ DE PROTECTION DE LA HAUTE MER

Les Nations unies reprennent en cette 3^{ème} semaine d'août, les négociations sur le traité sur la haute mer, qui traînent en longueur depuis une décennie. La discussion s'inscrit dans la continuité des progrès réalisés en mars, lorsque les délégués se sont réunis pour la quatrième fois au siège des Nations-Unies à New York afin de finaliser le traité juridiquement contraignant.

La réunion de mars a donné lieu à des propositions conjointes élaborées et à des négociations sérieuses, deux éléments qui ont toujours fait défaut lors des cycles précédents, ce qui montre que les Nations-Unies se sont engagées à mettre en place un traité sur la haute mer opérationnel dans un avenir proche.

La haute mer, également appelée communément "eaux internationales", constitue la partie la plus importante de l'océan. En fait, les deux tiers des océans du monde sont actuellement considérés comme des eaux internationales, ce qui signifie que tous les pays ont le droit d'y pêcher, d'y naviguer et d'y faire des recherches.

Les négociations reconnaissent les eaux internationales comme étant situées à plus de 320 kilomètres (200 milles) de toute côte. Pourtant, bien qu'elles regorgent de vie et abritent divers écosystèmes essentiels à la vie sur terre, seulement 1,2 % de ces hautes mers sont actuellement protégées.



La haute mer.

En outre, les écosystèmes de la haute mer sont peu documentés, ce qui fait craindre aux défenseurs de la nature que certaines créatures ne disparaissent avant d'avoir été découvertes. La vie marine en haute mer est également de plus en plus exposée aux menaces du changement climatique, de la surpêche et du trafic maritime.

"*Ce traité est d'une importance majeure car il va fournir un cadre - une boussole - pour les principes et les règles qui guideront l'ensemble de la communauté internationale dans la gestion de cet espace commun*", a déclaré Julien Rochette, chercheur à l'Institut du développement durable et des relations internationales (IDDRI).

Au cours de ce cycle de négociations, qui se déroule jusqu'au 26 août, les délégués devront faire preuve d'un équilibre délicat. D'une part, un compromis doit être trouvé pour protéger l'océan et réglementer les activités humaines, tout en préservant les libertés en haute mer garanties par le droit de la mer.

Parmi les textes notables de la proposition de traité sur la haute mer qui seront présentés en vue de l'accord final figurent la création d'outils de gestion par zone et de zones marines protégées. Toutefois, les délégués devront se mettre d'accord sur la manière dont le traité de la haute mer interagira avec d'autres organisations régionales qui gèrent déjà certaines activités spécifiques en haute mer afin d'offrir une protection holistique des océans.

En outre, l'objectif des délégués est de finaliser la stratégie de partage des avantages tirés de l'exploitation des ressources génétiques marines - à savoir les matériaux provenant de plantes, d'animaux et d'autres organismes océaniques qui peuvent avoir une valeur commerciale ou scientifique. Le droit de la mer prévoit que toutes les na-

tions doivent bénéficier équitablement des ressources génétiques marines. (Source : The Maritime Executive) Voir les résultats plus loin en page 42.

IL VA BIENTÔT FALLOIR FAIRE AVEC LES MASS

Avec un objectif de publication du MASS Code en 2025, l'OMI souhaite accélérer la définition de règles concernant les navires autonomes, les Maritime Autonomous Surface Ships. Ce code deviendrait obligatoire d'ici 2028. Aujourd'hui, alors que bon nombre de marins sont sceptiques sur l'utilisation de navires 100% autonomes, les groupes de travail buttent sur les définitions, dont découlent les périmètres d'application. Un exemple : le contrôle à distance d'une installation ne doit pas être confondu avec l'automatisation, puisque des opérations à distance peuvent être exécutées sur des navires avec différents niveaux d'automatisation. On peut noter (avec soulagement) que les experts demandent largement que les marins soient intégrés dans ces évolutions, avec des formations particulières sur ces systèmes inscrites dans la convention STCW. Ils resteront sans doute la dernière barrière pour protéger la vie humaine et l'environnement. Et ils ne doivent pas être laissés en marge de la transformation du monde maritime, navires 100% autonomes ou pas.



Flotte de Mass.

Le livre blanc de One Sea Ecosystem sur le sujet "Navires autonomes - Termes de référence pour l'élaboration des règles" est disponible avec le lien suivant : <https://www.oneseaecosystem.net/wp-content/uploads/sites/2/2022/04/one-sea-white-paper-autonomous-terminology-final.pdf>

(Source : Post de Colombar Monnier sur LinkedIn)

Voir aussi : <https://www.oneseaecosystem.net/mass-regulatory-process-what-has-happened-so-far/>

Enfin, voici la réaction d'Aymeric Avisse, le Président de Jeune Marine : Au-delà de la faisabilité théorique il faut distinguer plusieurs obstacles au déploiement généralisé des navires autonomes. Si la navigation peut effectivement se voir automatisée ou supervisée depuis la terre ce n'est pas pour autant qu'il n'y aura plus de marins à bord voir même il devra y en avoir plus et certainement bien plus qualifiés d'où la pertinence de la "montée" en compétences des formations d'Officiers dans les ENSM, au niveau ingénieur. Il ne faut pas non plus s'exonérer de la partie responsabilité : l'illustration est magnifique mais quel armateur prendra le risque de laisser jusqu'à 2 Milliards de Dollar de marchandises sur un navire sans responsable ? Sans équipes de lutte incendie ? Quel assureur sera assez courageux pour s'engager, et à quel prix ? Merci Colombar Monnier pour cette diffusion, effectivement une évolution est totalement nécessaire mais doit se faire en intégrant très largement les marins "dernière barrière pour protéger la vie humaine et l'environnement". Et merci à Aymeric pour sa réaction.

LE COMMANDANT CHARCOT COLLECTE DES DONNÉES SUR L'OcéAN ARCTIQUE AVEC FERRYBOX

Le **Commandant Charcot** de Ponant collectait à la mi-août des données dans l'océan Arctique pour évaluer le rôle du réchauffement climatique et des eaux de fonte glaciaire dans l'augmentation du niveau d'oxygène dans les océans du monde, en utilisant le système de mesure de l'eau multi-paramètres FerryBox de 4H-Jena Engineering. Les ingénieurs du fabricant de capteurs et de systèmes de mesure de l'eau de mer ont installé le système au printemps 2022, alors que le navire était à quai à Cherbourg. FerryBox mesure des paramètres tels que la température, la salinité et la vitesse du son, en plus des mesures qui déterminent la concentration d'oxygène dissous et de dioxyde de carbone. Ces mesures donnent un aperçu de la bio productivité et de la distribution de la concentration de dioxyde de carbone, ce qui est important pour l'étude du réchauffement climatique, de l'acidification des océans et de la fonction d'absorption du dioxyde de carbone par les océans.



Le Commandant Charcot en arctique. (Photo : Ponant)

Les invités à bord du Commandant Charcot pourront participer à des projets utilisant les données de FerryBox, ainsi qu'à des études sur la pollution plastique des océans et à l'analyse du comportement des baleines à bosse.

«Il y a relativement peu de données océaniques de l'Arctique et de l'Antarctique disponibles, mais avec FerryBox aux côtés des installations de laboratoire et d'autres capteurs et équipements scientifiques à bord du Commandant Charcot, nous prévoyons de changer cela», a déclaré Vladislav Sidorenkov-Duprez, coordinateur du programme scientifique pour Ponant. «L'itinéraire du Commandant Charcot emmène FerryBox plus au nord que la plus haute installation actuelle de FerryBox au Svalbard, ce qui nous permet d'étendre le champ géographique des mesures autonomes de l'eau encore plus loin en utilisant une solution sur laquelle nous pouvons compter pour fournir des lectures précises dans toutes les conditions». (Source : Cruise and Ferry)

C'EST L'ENTREPRISE BRESTOISE NAVALEO QUI DÉMOLIRA L'ABEILLE LANGUEDOC

Remplacé en juin dernier par l'Abeille Normandie, le remorqueur **Abeille Languedoc** sera démolé en Bretagne. Un contrat a été signé entre la société Abeilles International et l'entreprise brestoise Navaleo.

Mis à l'eau en 1978, le Neptun Gothia avait été racheté par Les Abeilles en 1979 pour assurer la station d'assistance du port de Cherbourg sous le nom d'Abeille Languedoc, où il a effectué notamment le remorquage de la partie arrière du pétrolier Tanio en 1980 et de très nombreuses opérations aux abords du Raz Blanchard. Rem-

placé en 2005 par l'Abeille Liberté, le remorqueur a été basé successivement à la Rochelle puis finalement à Boulogne-sur-Mer. Depuis 2011, il portait assistance aux naufragés qui tentent la traversée de la Manche. Selon le bilan de la compagnie contrôlée par le groupe Econocom, pendant les trois dernières années, l'Abeille Languedoc aura secouru plus de 2 000 naufragés.

On rappelle que Samira Draoua, la Présidente des Abeilles International, était le grand témoin pour la rentrée solennelle sur le site havrais de l'ENSM. (Source : L'Antenne)

UN PÊCHEUR COULE EN MER JAUNE APRÈS COLLISION AVEC UN CARGO DE DIVERS

Un bateau de pêche coréen de 24 tonnes est entré en collision avec un cargo à l'ouest de la côte du comté de Taean, en Corée occidentale, en mer Jaune, vers 05h00, heure de Séoul, le 17 août. Le bateau de pêche a coulé, 11 membres d'équipage ont été secourus par le cargo, tous sont sains et saufs. Le cargo a été identifié comme le **DK Itonia**, qui faisait route de Pyeongtaek à Mizushima au Japon. Après la collision, le navire s'est déplacé vers le mouillage de Jangansa, au nord de Taean, où il a jeté l'ancre, pour enquête. Construit en 2012, long de 121 m et large de 17 m, il a un port en lourd de 12 574 tonnes et bat pavillon du Panama. (Source : FleetMon)



Le DK Itonia. (Photo : Marine Traffic)



Le navire de pêche en train de sombrer. (Photo : FleetMon)

LE DOE ET ABS LANCENT DE NOUVELLES ÉTUDES SUR L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE POUR LES NAVIRES DE COMMERCE

Le ministère américain de l'énergie a attribué à ABS un contrat pour la recherche des obstacles à l'adoption de la propulsion nucléaire avancée sur les navires de commerce. Le projet de recherche de 800 000 dollars, qui a été attribué par le Bureau de l'énergie nucléaire du DOE (US Department of Energy) l'année dernière, fait maintenant l'objet d'un contrat officiel.

Selon l'ABS, le projet de recherche portera sur les défis liés à l'adoption d'une nouvelle technologie de réacteur dans les applications maritimes commerciales. L'ABS développera des modèles de différentes technologies de réacteurs avancés pour les applications maritimes et élaborera un avis industriel sur l'utilisation commerciale de l'énergie nucléaire moderne.

Alors que l'énergie nucléaire était considérée comme ayant un grand potentiel pour l'industrie maritime dans les années 1950, elle n'a pas réussi à se développer en raison de problèmes de sécurité à l'échelle mondiale et des difficultés d'exploitation des systèmes à bord des navires. Les marines militaires du monde entier ont adopté avec succès la propulsion nucléaire, mais malgré de nombreuses études et un projet soutenu par le Président américain Dwight Eisenhower, les États-Unis n'ont construit qu'un seul navire de commerce de démonstration, le NS **Savannah**. L'URSS puis la Russie serait le seul pays à avoir continué à exploiter un navire marchand à propulsion nucléaire. Plusieurs brise-glaces russes sont d'ailleurs actuellement à propulsion nucléaire.

Le soutien au nouveau projet sera assuré par le National Reactor Innovation Center (NRIC) du ministère de l'énergie, basé au Idaho National Laboratory. Le NRIC fournira le cadre du réacteur avancé pour aider à proposer comment une démonstration nucléaire maritime pourrait avoir lieu.

L'une des technologies qui a attiré beaucoup d'attention est le concept des réacteurs à sels fondus. Dans le cadre d'un contrat distinct et plus modeste, le DOE a également demandé à l'ABS de soutenir les recherches sur les réacteurs à sels fondus menées par l'Université du Texas.

«Les technologies nucléaires modernes sont de plus en plus suggérées comme une solution potentielle au défi de la décarbonation du transport maritime», a déclaré Patrick Ryan, vice-président principal d'ABS Global Engineering and Technology. «Cette technologie a certainement du potentiel, tant en termes de contribution à la réduction des émissions que pour les chantiers navals américains et leurs chaînes d'approvisionnement, afin de tirer parti des investissements nationaux dans le développement de l'énergie nucléaire terrestre. Néanmoins, de nombreuses questions doivent être résolues et il est essentiel que l'industrie soit en mesure d'évaluer ces technologies en se concentrant sur la sécurité».

L'ABS n'a pas annoncé la durée du projet. Il a toutefois souligné que son travail avec les sources d'énergie nucléaire maritime remonte à 1959 avec le NS Savannah, qui a été le premier navire marchand alimenté par un réacteur nucléaire et approuvé selon les règles ABS.

(American Bureau of Shipping, société de classification US). (Source : The Maritime Executive)

MAERSK INVESTIT DANS UNE TECHNOLOGIE DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES À L'ÉCHELLE DE SA FLOTTE

Consterné par les statistiques des assureurs qui suggèrent qu'un incendie majeur a lieu sur un porte-conteneurs tous les 60 jours, le transporteur danois Maersk a pris de nombreuses mesures à ce sujet ces dernières années. Maersk, qui a subi un certain nombre d'incendies au sein de sa flotte les années passées, notamment l'incendie mortel sur le Maersk Honam en 2018, a décidé d'installer le système de lutte contre l'incendie Hydro-Pen de VIKING sur l'ensemble de sa flotte.



Incendie mortel sur le Maersk Honam en 2018.

Le système HydroPen est conçu pour la lutte directe contre l'incendie dans les conteneurs empilés. Il est actionné uniquement par la pression de l'eau à travers un tuyau d'incendie de pont. Lorsque la pression de l'eau est établie, une turbine entraîne l'unité de forage HydroPen jusqu'à ce qu'elle pénètre dans la porte du conteneur, après quoi le système pulvérise de l'eau dans le conteneur pour éteindre le feu directement à la source. Dans le cas d'un incendie en hauteur dans la pile de conteneurs, le système HydroPen peut être déployé à l'aide d'un dispositif télescopique. Outre l'eau, le système est compatible avec la mousse ou le CO₂.



Le système HydroPen. (Photo : Life Saving)

L'armateur a consacré beaucoup de temps à étudier et à modifier les directives relatives au transport de cargaisons dangereuses à bord. Il a également mis en place des contrôles aléatoires des conteneurs afin d'éradiquer les cargaisons mal déclarées.

ICHCA International, l'association des opérateurs de manutention du fret, a calculé en 2019 que sur les 60 millions de conteneurs transportés chaque année, 10 %, soit 6 millions, sont déclarés comme marchandises dangereuses. Les informations provenant des inspections gouvernementales publiées - qui sont invariablement orientées vers les chargements de marchandises dangereuses déclarés - suggèrent que 20 % d'entre eux sont mal emballés ou mal identifiés. Cela signifie que 1,3 million de conteneurs de marchandises dangereuses potentiellement instables voyagent dans le monde chaque année. (Source : Splash247)

Note de la rédaction : CMA CGM a déjà mis en place ce système il y a plus d'un an sur au moins 85 navires, comme le relate l'article du supplément Été du MMI N° 235 à la page 20.

LA TIMONERIE D'UN CABOTEUR DÉTRUITE PAR UN PONT AUX PAYS-BAS

La timonerie du caboteur **Southford** a été détruite après

avoir heurté le tablier d'un pont dans le canal Escaut-Rhin près de Rilland, Zeeland, Pays-Bas, dans la soirée du 17 août. La raison pour laquelle le capitaine s'est trompé sur la hauteur de son navire et sur l'élévation de sa timonerie n'est pas encore connue. Personne n'a été blessé, le pont a subi lui des dommages mineurs. (Source : FleetMon). Voir la vidéo de l'accident : <https://twitter.com/i/status/1559980311521509379> Long de 135 m et large de 17,10 m, ce caboteur à timonerie télescopique navigue sous pavillon des Pays-Bas.



Image de l'accident tirée de la vidéo



Le caboteur décapité après son passage sous le pont. (Photo : FleetMon)



Gros plan sur la timonerie découpée et écrasée. (Photo : Marine Industry News)



Pour comparaison, le Southford avant l'accident. (Photo : Marine Traffic)



Le Southford avec sa timonerie télescopique quand il s'appelait Kiliya. (Photo : Marine Traffic)

TECHNIP ENERGIES SÉLECTIONNÉ POUR UN PROJET D'ÉOLIEN OFFSHORE FLOTTANT EN CORÉE DU SUD

Le groupe d'ingénierie et de technologies pour l'industrie énergétique Technip Energies a annoncé mercredi avoir été sélectionné, au sein d'un consortium, pour la réalisation d'une étude d'ingénierie d'avant-projet détaillée pour un projet de parc éolien offshore flottant en Corée du Sud. Le contrat attribué au consortium, qui comprend également le groupe norvégien Subsea 7 et la société coréenne Samkang M&T, couvre l'ingénierie du flotteur, de l'amarrage et du câblage en collaboration avec un turbiniériste, a indiqué Technip Energies dans un communiqué.

«La technologie de flotteur INO15 de Technip Energies sera intégrée dans la conception de la fondation flottante», a précisé le groupe.

Le contrat a été attribué par le producteur d'énergie TotalEnergies et la société d'investissement Corio Generation pour le projet Ulsan Gray Whale 3, qui vise à développer un parc éolien offshore flottant de 504 mégawatts situé à environ 60 à 70 kilomètres de la métropole d'Ulsan, dans le sud-est de la Corée du Sud. (Source : Les Échos Investir)

UN NAVIRE CHARGÉ DE CARBURANT EST LA PROIE DES FLAMMES AU VANUATU

Un incendie s'est déclaré à bord de la péniche de débarquement **Western Star** et a rapidement embrasé le navire, le 17 août à South West Bay sur l'île de Malekula, au Vanuatu. Pacific Energy avait affrété le Western Star pour transporter du carburant à ses clients dans les îles.



Le feu vient de se déclarer sur le Western Star.

Le navire était chargé de carburant stocké dans des barils sur le pont. L'incendie est considéré comme majeur, des remorqueurs et des équipes d'intervention d'urgence ont été déployés. Selon les rapports préliminaires, il n'y a pas eu encore de signe de déversement de pétrole et la coque du navire semblait rester intacte. Trois personnes ont été blessées, l'une d'entre elles a été hospitalisée. Vidéo: <https://youtu.be/eCl1Wa6brts>. (Source : FleetMon)



Le feu couvre maintenant tout l'extérieur du Western Star.

Le navire venait de décharger de l'essence et était en train de décharger du mazout lorsque le malheureux incident s'est produit.

LE POINT À LA MI-AOÛT SUR LE PARC ÉOLIEN DE ST-NAZAIRE

Louis Dreyfus TravOcean (LDTVO), filiale de LDA, a installé les 80 câbles reliant les éoliennes à la sous-station du parc offshore de 480 MW de Saint-Nazaire, qui sera le premier parc éolien offshore à être mis en service en France. Un consortium composé de LDTVO et de Prysmian avait obtenu le contrat pour la fourniture et l'installation de câbles inter-réseaux sur les 80 éoliennes de Saint-Nazaire en 2018. Prysmian était responsable de la fabrication des câbles, tandis que LDTVO était chargé de transporter les câbles vers la base logistique de Montoir-de-Bretagne, de les stocker et de les installer entre les éoliennes et avec la sous-station. L'installation des câbles a débuté fin août 2021 et s'est déroulée en deux campagnes. La seconde a été menée par le navire câblé Olympic Triton, accompagné du navire de soutien Wind of Pride (de LDA) et du navire de transfert de personnel HST Sofia.

À la fin du mois de juillet et lors de la dernière mise à jour de la construction complète du projet, 56 des 80 éoliennes GE Haliade 6 MW étaient installées sur le site, et 20 des éoliennes avaient déjà été mises en service. La première éolienne a été installée par le Vole au vent de Jan De Nul sur le parc situé entre 12 et 20 kilomètres de la côte de la presqu'île de Guérande dans la première quinzaine d'avril. (Voir le supplément Été du MMI N° 239 page 56).

Le parc éolien devrait être complètement en service en décembre 2022.

Éolien Maritime France, le développeur du projet, a annoncé l'arrivée de l'**Inno'vent**, le premier des deux navires de transfert d'équipage (CTV) commandés par GE et dédiés à l'exploitation et à la maintenance du parc éolien. L'**Inno'vent** hybride est le premier CTV entièrement conçu et construit en France (Voir plus haut page 22). (Source : Offshore Wind)

CMA CGM INSTALLE DES BOUÉES DE SURVEILLANCE DES BALEINES AU LARGE DE LA CÔTE EST AMÉRICAINE

A la mi-août, CMA CGM et la Woods Hole Oceanographic Institution (WHOI) ont déployé une bouée de surveillance acoustique à environ 39 milles au large de Savannah, en Géorgie.

Cette bouée, baptisée "CMA CGM Sea Guardian-Savannah", a pour but d'accroître les efforts de détection des

baleines franches de l'Atlantique Nord le long de la côte Est, très fréquentée, et de contribuer ainsi à la protection de cette espèce en danger critique d'extinction. Une autre bouée sponsorisée par CMA CGM a été lancée le mois précédent au large de Norfolk, en Virginie.

Bien que les baleines franches de l'Atlantique Nord soient protégées par la loi américaine sur les espèces menacées d'extinction et la loi sur la protection des mammifères marins, elles sont confrontées à de graves menaces pour leur survie. Les risques tels que les filets de pêche, les collisions avec les navires et la pollution sonore, qui perturbe la communication des baleines, sont tous abondants au large de la côte Est.

Selon des estimations récentes, il ne reste plus que 336 baleines franches sur la planète. L'installation des bouées a pour but de contribuer à la survie de la baleine et de combler une lacune importante dans la surveillance.

Les sites de Norfolk et de Savannah ont été choisis parce que les ports de ces villes comptent parmi les plus fréquentés des États-Unis, plaçant souvent les navires sur le chemin des baleines en migration.

«*Outre l'assemblage et le déploiement des nouvelles bouées destinées à alerter les navigateurs de la présence de baleines à proximité des ports américains les plus importants, CMA CGM et l'OMSI dirigeront le développement d'un consortium industriel visant à réduire les risques que les navires font courir aux baleines franches. CMA CGM soutiendra également la poursuite de l'exploitation des bouées de surveillance acoustique numérique développées par l'OMSI*», a déclaré CMA CGM dans un communiqué.



Une bouée CMA CGM. (Photo : CMA CGM)

Selon Heather Wood, responsable du développement durable de CMA CGM pour l'Amérique du Nord, la bouée de surveillance acoustique est censée enregistrer les sons sous-marins et les transmettre numériquement à un satellite, qui envoie à son tour les données à l'OMSI. Là, les scientifiques sont en mesure de déterminer le type d'animaux marins présents le long d'une route maritime ainsi que leur espèce, et de transmettre ces informations aux navigateurs.

L'initiative de CMA CGM fait suite à une nouvelle proposition de réglementation de la NOAA, qui prévoit que les navires doivent ralentir à 10 nœuds ou moins dans des zones désignées de la côte Est afin de limiter les incidents de collision avec des baleines franches. (Source : The Maritime Executive)

EN SAVOIR PLUS SUR LA LOGISTIQUE DES CONTENEURS DE 53 PIEDS

CARRIER53' a lancé un service de chaîne d'approvision-

nement dédié à l'importation de nouveaux conteneurs de 53 pieds aux États-Unis. Juste avant la mi-août, World-Cargo News a fait état d'une nouvelle ligne maritime de niche appelée CARRIER53' Shipping GmbH créée par Lotus Containers pour offrir un service de transport unidirectionnel de conteneurs domestiques américains de 53 pieds de la Chine à Portland et Los Angeles.

CARRIER53' est un VOCC (Vessel Operating Common Carrier - transporteur maritime public disposant de sa propre flotte) qui exploite une flotte de six navires polyvalents, grées, allant de 32 500 TPL à 38 000 TPL. La prise en charge des conteneurs de 53 pieds varie de 199 unités à 309 unités. La société fournit également des services de transport terrestre et d'autres services nécessaires à la logistique des conteneurs de 53 pieds.

À ce jour, le transporteur a effectué 39 voyages avec succès, avec des départs hebdomadaires. Une partie importante de son offre est constituée de services directs de port à port reliant Qingdao, Taicang et Humen en Chine à Portland et Los Angeles aux États-Unis.

Les propriétaires de conteneurs de 53 pieds ont longtemps eu du mal à faire entrer leurs conteneurs aux États-Unis, et ils ont fait des allers-retours entre les services de conteneurs réguliers et le transport de marchandises diverses au fil des ans. En période de surcapacité, certains transporteurs de conteneurs ont utilisé des adaptateurs de rack et d'autres équipements pour charger des boîtes américaines de 53 pieds sur des services cellulaires réguliers, mais au cours des deux dernières années, ces offres se sont complètement tarées. Certains propriétaires de conteneurs ont affrété leurs propres navires et utilisé des ports qui n'assurent pas de services réguliers de transport de conteneurs, mais certains dirigeants se sont inquiétés du temps nécessaire au déchargement des conteneurs et des surestaries qui peuvent être encourues. Les conteneurs de 53 pieds avec un large modèle de twistlock nécessitent un équipement spécialisé et, si le terminal et/ou le navire ne sont pas correctement préparés, le déchargement de quelques centaines de conteneurs avec des élingues et des crocs peut prendre des jours.

CARRIER53' cherche à offrir un service plus professionnel. L'expédition de conteneurs de 53 pieds était devenue de plus en plus difficile, voire impossible, pendant le COVID-19, en raison de l'effondrement des chaînes d'approvisionnement internationales et de la pénurie dramatique d'espace sur les navires. «*Cela nous a incités à créer un service de ligne spécialisé avec le savoir-faire et le réseau de notre équipe d'experts actuelle. La réponse du secteur a été énorme, ce qui nous a encouragés à élargir le modèle commercial et à le manifester par la création d'une nouvelle société de transport maritime de ligne*», a précisé la compagnie. (Source : World cargo News)

Note de la rédaction : Le conteneur de 53 pieds est un grand conteneur d'une hauteur de 9 pieds et 6 pouces. Il est d'une largeur de 8 pieds et 6 pouces, le rendant ainsi 6 pouces plus larges que les conteneurs ISO standards. Le format a été introduit en Amérique du Nord en 1989 et est utilisé principalement pour le transport national sur les routes et les chemins de fer. Le conteneur de 53 pieds offre près de 60 % de volume de plus que le conteneur standard de 40 pieds.

UN SUPERYACHT DE 40 M SOMBRE EN ITALIE

Un milliardaire a juste eu une très mauvaise journée. Ou

comme le dit la vieille blague, peut-être était-ce l'une des meilleures - qui sait ?

Un superyacht de 40 mètres a coulé au large des côtes italiennes le 21 août et tout a été filmé. Les garde-côtes italiens ont déclaré que le yacht avait coulé à environ 9 milles au large de la côte italienne de Catanzaro, dans la mer Ionienne, et que les neuf personnes à bord avaient été secourues.

Les médias italiens ont identifié le yacht comme étant le MY **Saga** (ex. YuKo). Apparemment, le navire a coulé après avoir embarqué de l'eau à partir du 20 août. Quatre passagers et un membre d'équipage ont été transférés le 20 sur un patrouilleur roumain opérant avec l'agence européenne de contrôle des frontières Frontex. Les quatre membres d'équipage restants ont abandonné le yacht le 21. Une tentative de remorquage du navire a été effectuée, mais elle a finalement échoué en raison de la détérioration des conditions météorologiques.



Le Saga, remorqué, en train de sombrer. (Photo : garde-côtes italiens)

Vous trouverez avec ce lien la vidéo du naufrage publiée par les garde-côtes italiens :

www.facebook.com/watch/?v=484422856848168

La cause du naufrage est en cours d'investigation. (Source : gCaptain). Superyachttimes.com rapporte que le Saga a été construit en 2007 chez Monaco Yachting & Technologies en Italie. Selon la publication, le yacht a été vendu pour la dernière fois en 2022, mais son prix de vente n'a pas été divulgué.

LA CONCEPTION DE LA PROPULSION ET DE LA COQUE PEUT RÉDUIRE CONSIDÉRABLEMENT LES ÉMISSIONS DES NAVIRES ET DIMINUER LE BRUIT SOUS-MARIN.

L'Organisation maritime internationale (OMI) a fixé des objectifs ambitieux pour réduire de 50 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport maritime d'ici à 2050. Les discussions sur la réduction des émissions se sont largement concentrées sur l'utilisation de nouveaux carburants verts, tels que l'hydrogène, l'ammoniac et le méthanol. Cependant, il ne faut pas oublier les innovations et les améliorations apportées à la technologie de la propulsion et à la forme de la coque. En développant des concepts de propulsion efficaces, la consommation de carburant peut être réduite quel que soit le type de carburant utilisé.

Actuellement, l'efficacité de propulsion des navires, c'est-à-dire la proportion de la puissance fournie à l'hélice qui peut être utilisée pour propulser le navire, est d'environ 70 %. Ce chiffre peut être considérablement amélioré en développant de nouvelles innovations en matière de propulseurs et de formes de coques. Ce type d'amélioration ne dépend pas non plus du type de carburant utilisé et conduit toujours à une réduction de la consommation de

carburant.

Outre les émissions de gaz à effet de serre, le bruit sous-marin a été reconnu comme un problème environnemental majeur dans l'industrie du transport maritime. Le VTT (Centre de Recherche Technique de Finlande) s'attaque à ce défi avec ses partenaires industriels et développe de nouvelles méthodes pour modéliser le bruit sous-marin et les phénomènes de cavitation des hélices. En comprenant mieux les sources du bruit sous-marin, il est possible de l'atténuer plus efficacement.

Le VTT a reçu un financement de 1,2 M€ de Business Finland pour le projet UltraPropulsor Co-Innovation. Le projet développe des solutions futures pour une navigation à zéro émission. Le budget total du projet de co-innovation est de 4,5 millions d'euros, y compris les budgets des partenaires industriels. VTT contribue au projet avec une forte expertise en hydrodynamique et en science des matériaux pour minimiser la consommation d'énergie des navires et permettre le développement de nouvelles solutions et concepts à faible émission. Les principaux thèmes du projet de recherche comprennent la recherche hydrodynamique, afin de démontrer la faisabilité de nouvelles solutions par la modélisation numérique et les expériences, et la recherche sur les matériaux, afin de développer des méthodes d'évaluation de la résistance des pales d'hélice. La recherche sur les matériaux vise à l'optimisation technico-économique des matériaux des futures hélices. L'évaluation du coût du cycle de vie, la faisabilité de la fabrication et les propriétés des matériaux, en particulier la résistance à la fatigue et à la corrosion dans des conditions opérationnelles, constituent des critères clés. En outre, une nouvelle méthodologie pour la conception tolérante aux défauts du matériau de l'hélice sera développée. (Source : VTT Technical Research Centre of Finland Ltd)

TRANSPORT DE GPL VICTIME D'UN BLACK-OUT DANS UNE ÉCLUSE DU CANAL DE KIEL

Plus de peur que de mal. Le gazier **Coral Ivory** transport de GPL et arrivant de Terneuzen a été victime d'une panne de courant le 20 août alors qu'il entrait dans l'écluse de Brunsbittel, à l'entrée Sud-Ouest du canal de Kiel, et a dû jeter l'ancre pour éviter une collision avec les parois et les constructions de l'écluse. Le navire-citerne n'a pas subi de dommages et a été autorisé à reprendre la traversée du canal le 21 août, après qu'il ait été amarré et contrôlé à Brunsbittel. L'écluse a été inspectée par des plongeurs et jugée sûre pour le passage des navires, le trafic a été suspendu pendant un certain temps, provoquant une file d'attente.



Le gazier Coral Ivory. Construit en 2000, long de 115,98 m et large de 15,96, sa capacité est de 6 080 m³. Il navigue sous pavillon néerlandais. (Photo : FleetMon)

Le Coral Ivory a terminé son transit en direction du nord le 21 août, puis a fait route vers Koping en Suède. (Source : FleetMon)

L'ANCIEN MAASDAM VENDU À UNE NOUVELLE COMPAGNIE DE CROISIÈRE FRANÇAISE

L'ancien **Maasdam** de Holland America Line a été vendu, selon Masters Shipping, qui a confirmé avoir agi en tant que courtier pour la vente du navire à une société connue sous le nom de CFC. Le navire, connu récemment sous le nom d'**Aegean Myth**, aurait été vendu à une nouvelle compagnie de croisière française pour 30 millions de dollars. Se dirigeant à la mi-août vers le Pirée, le navire a été rebaptisé **Renaissance**.



Le *Maasdam* lors de son dernier voyage sous pavillon HAL transitant dans le détroit de Singapour en juillet 2020 en direction de l'Europe sans aucun passager. (Photo : maasmond-maritime.com)

Lancé à l'origine sous le nom de *Maasdam*, ce navire construit par Fincantieri a fait ses débuts en 1993 et a navigué jusqu'à la pandémie. Carnival Corporation a alors vendu le navire à Seajets, qui est sous le contrôle de l'homme d'affaires grec Marios Iliopoulos, qui a assemblé une flotte de navires de croisière désarmés. CFC, selon Crew Center, est une nouvelle start-up française, la **Compagnie Française de Croisières**.

(Source : Cruise Industry News)

LE TRIBUNAL DE DUBAÏ INFLIGE UNE AMENDE À L'ÉQUIPAGE D'UN PC POUR L'EXPLOSION D'UN CONTENEUR DANGEREUX

INVRAISEMBLABLE ! Dans un nouvel exemple de pénalisation de la responsabilité des marins, un tribunal de Dubaï a prononcé une peine de prison avec sursis et une amende de 28 000 dollars à l'encontre de cinq membres de l'équipage du porte-conteneurs **Ocean Trader**, qui a subi une explosion de conteneur à Jebel Ali l'année dernière.

Le 27 juin 2021, trois conteneurs de peroxydes organiques sont arrivés à Jebel Ali en provenance de Chine et ont été entreposés dans une cour du terminal. Les peroxydes organiques sont une cargaison dangereuse connue avec un risque d'emballement thermique, et les températures estivales à Dubaï sont élevées. Plus d'une semaine plus tard, dans la nuit du 7 juillet, les conteneurs ont été chargés à bord de l'*Ocean Trader*. L'un des conteneurs s'est mis à fumer et a explosé à bord du navire peu après avoir été hissé sur le pont. La déflagration a été entendue dans tout l'émirat et cinq personnes ont été légèrement blessées, selon les procureurs.

Bien que la cargaison vienne juste d'être chargée et que les événements initiaux se soient produits sur le quai, les procureurs locaux ont engagé des poursuites contre le capitaine du navire et quatre membres d'équipage à la suite de l'explosion. Les procureurs ont soutenu que la

responsabilité du capitaine dans l'arrimage des conteneurs le rendait responsable, même s'il n'a joué aucun rôle dans le stockage ouvert de la cargaison sur le quai. Le tribunal correctionnel de Dubaï a estimé que le conteneur impliqué dans l'explosion avait été laissé au soleil sur le quai pendant 12 jours, entraînant la décomposition et le réchauffement de la cargaison à l'intérieur, et a déclaré les cinq membres de l'équipage coupables.



L'*Ocean Trader* après l'explosion.

Le capitaine a indiqué qu'il n'aurait pas accepté la cargaison s'il avait su comment elle avait été entreposée, et a souligné qu'il avait évacué le navire en toute sécurité et informé les autorités lorsque les conteneurs dangereux ont commencé à émettre des fumées. Cinq entreprises liées au navire et à la cargaison ont également été condamnées à une amende de 28 000 dollars chacune. (Source : The Maritime Executive)

UN CARGO NÉERLANDAIS EN ARRÊT TECHNIQUE EN FEU À ROTTERDAM

Un incendie s'est déclaré dans la partie avant du transport de colis lourds **Happy Rover** tôt le matin du 21 août vers 03h00. Le navire était en cale sèche à Schiedam, Rotterdam, où il faisait des réparations chez Damen Shiprepair, notamment des travaux à chaud. Le navire était arrivé à Rotterdam le 8 août, en provenance du Canada.



Les pompiers luttent contre l'incendie sur la partie avant du *Happy Rover* situé en cale sèche.

Les moyens de lutte contre l'incendie sont intervenus et à un moment donné la sirène du navire s'est déclenchée et a réveillé les résidents locaux, jusqu'à ce qu'elle soit stoppée. À 6 h UTC le 21 août, le feu faisait toujours rage, et les responsables ont déclaré que la lutte contre l'incendie pourrait se prolonger toute la journée. L'incendie a finalement été maîtrisé le 22 août matin. Le capitaine et l'équipage sont sains et saufs.

(Source : FleetMon)

Vidéo montrant le navire en feu et l'intervention des pompiers : <https://youtu.be/OftYN1QI8I4>

COLLISION ENTRE 2 NAVIRES DANS LA SABINE PASS

Un navire de marchandises diverses à destination de Port Arthur, au Texas, et un vraquier en partance sont entrés en collision le dimanche 21 août, causant des dommages importants aux deux navires. Selon les garde-côtes américains, l'accident s'est produit dans la Sabine Pass, une étroite voie de navigation le long de la frontière entre le Texas et la Louisiane, entre Port Arthur et le golfe du Mexique.

Le vraquier **AP Revelin** de 38 700 tpl était en sortie de Port Arthur. Sous pavillon Croate, il avait chargé une cargaison de copeaux de bois et partait pour le port d'Immingham en Grande-Bretagne.

Pris dans les limites du chenal de navigation, les deux navires sont entrés en collision. Selon les garde-côtes, la proue du Damgracht est entrée en contact avec la hanche bâbord du AP Revelin. La proue du cargo a subi des dommages importants et le navire a pris l'eau, bien que la Garde côtière rapporte que ses pompes ont réussi à contenir l'entrée d'eau. L'AP Revelin a subi des dommages structurels importants lors de la collision, qui ont endommagé son embarcation de sauvetage.



Dommages observés sur la hanche bâbord de l'AP Revelin. (Photos : U.S. Coast Guard)



L'AP Revelin. (Photo : Atlantska Plovidba)

Le **Damgracht**, cargo polyvalent de 18 000 tpl, arrivait d'Italie avec une cargaison de ciment. Le navire, âgé de 13 ans et battant pavillon des Pays-Bas, avait été autorisé à quitter le mouillage où il se trouvait depuis plusieurs jours pour entrer dans le port. Pendant la manœuvre d'entrée, un porte-parole des garde-côtes américains rapporte qu'une alarme moteur s'est déclenchée sur le navire et que l'équipage a stoppé le moteur par mesure de précaution, ce qui a entraîné une perte de puissance, entraînant un problème de gouverne.



Dégâts, semble-t-il moins importants, sur l'avant du Damgracht. (Photos : U.S. Coast Guard)

Le Damgracht. (Photo : Marine Traffic)



Après la collision, les deux navires ont jeté l'ancre en toute sécurité dans le mouillage de Sabine et ont procédé à l'évaluation des dommages et à la planification des réparations. Aucune blessure ou pollution n'a été signalée. (Sources : gCaptain, The Maritime Executive)

LES AFFAIRES D'ABANDON D'ÉQUIPAGE SE RAPPROCHENT D'UN NOUVEAU RECORD DÉSASTREUX

Les cas d'abandon d'équipage sont en hausse, alors que la plupart des marchés du transport maritime sont à des niveaux très sains. L'année 2022 est en passe d'enregistrer le plus grand nombre de marins abandonnés par les armateurs, d'après les données des sept premiers mois de l'année.

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) constate une augmentation du nombre de marins signalant le non-paiement des salaires pendant des périodes de deux mois ou plus, ce qui correspond à la définition de l'abandon selon l'Organisation internationale du travail.

«Les marins peuvent penser qu'il est normal de ne pas être payé pendant quelques mois, en attendant que l'armateur règle le problème du financement, mais ils doivent savoir que le non-paiement peut aussi être le signe qu'un armateur est sur le point de les lâcher et de les laisser à l'abandon», a averti Steve Trowsdale, coordinateur de l'inspection de l'ITF.

L'ITF a signalé 85 cas d'abandon à l'OIT l'année dernière, un record historique qui risque fort d'être dépassé en 2022. Dans bon nombre de ces cas de 2021, les équipages abandonnés attendaient déjà plusieurs semaines ou mois de salaires impayés.

L'année dernière, les inspecteurs syndicaux des navires ont récupéré 37,6 millions de dollars de salaires impayés dus aux marins, a révélé l'ITF dans des chiffres publiés vendredi. (Source : Splash247)

UN VRAQUIER A HEURTÉ UNE PLATE-FORME OFFSHORE ABSENTE DES CARTES DE NAVIGATION

C'est une différence entre la version papier et la version électronique d'une carte marine qui avait provoqué la collision entre un vraquier et une plate-forme de forage dans le golfe du Mexique.

La collision d'un vraquier avec une plate-forme pétrolière et gazière dans le golfe du Mexique, au large de la Louisiane, l'année dernière, peut être attribuée à une mauvaise gestion des ressources de la passerelle, a déclaré le 23 août le National Transportation Safety Board (NTSB). Il semble que la plate-forme figurait sur la carte papier de l'Amirauté britannique utilisée par le lieutenant de quart, mais qu'elle ne figurait pas sur la carte de navigation électronique fournie par la NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration) qui était affichée sur l'ECDIS du navire. Le 7 janvier 2021, le vraquier **Ocean Princess** avait heurté la plate-forme SP-83A, non équipée et hors service, alors qu'il naviguait à 24 miles au sud de Pilottown, en Louisiane. Le NTSB a publié son rapport sur l'incident le 23 août 2022.

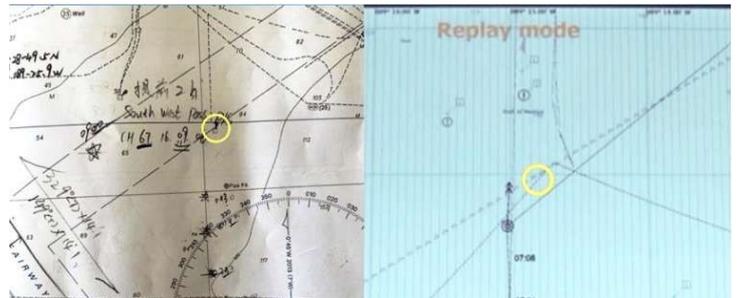
Aucune pollution ni aucun blessé n'ont été signalés, mais les dommages au navire et à la plate-forme sont estimés à 1,5 million de dollars.

Le NTSB a constaté que l'*Ocean Princess*, avec un équipage de 24 personnes, était à la dérive pendant la nuit dans le Golfe du Mexique avant de se rendre à la Nouvelle-Orléans pour charger une cargaison de céréales. Le capitaine avait prévu de dériver toute la nuit avec le moteur en veille disponible sous 15 minutes, en restant à l'écart du trafic et des plateformes. Pour permettre aux membres de l'équipage de se reposer après avoir passé la journée à nettoyer les cales, le capitaine avait prévu d'être sur la passerelle avec le lieutenant de quart. Après avoir mis le moteur en marche pour manœuvrer le navi-

re, le capitaine a déclaré avoir vu une faible lumière jaune et avoir vérifié le radar. Examinant le feu, le capitaine et l'officier de quart pensent qu'il provient d'une plateforme pétrolière située à 5-6 milles. Environ 10 minutes plus tard, l'*Ocean Princess* avait heurté la plate-forme SP-83A.

Le capitaine et le lieutenant ont déclaré aux enquêteurs du NTSB qu'ils n'avaient jamais vu la SP-83A sur le radar. Après la collision, tous deux ont noté que la plateforme figurait sur la carte papier utilisée sur la passerelle par le lieutenant de quart, mais que la SP-83A n'apparaissait pas sur la carte électronique de l'ECDIS.

De son côté, le NTSB a constaté que la plate-forme SP-83A ne figurait pas sur les cartes électroniques ou papier officielles de la NOAA des États-Unis qui fournissaient les données cartographiques à l'ECDIS à bord de l'*Ocean Princess*. La plate-forme figurait toutefois sur la carte papier de l'Amirauté britannique que le lieutenant de quart utilisait au moment de l'accident. L'enquête du NTSB a révélé que la plate-forme figurait sur les cartes de la NOAA depuis 1990, mais que, pour une raison inconnue, elle avait été omise à partir de 2010 sur deux cartes papier américaines à plus grande échelle. Elle est ensuite restée absente des deux cartes papier et des cartes électroniques de navigation (ENCs) pendant plus de 11 ans, jusqu'après l'accident.



Aides à la navigation utilisées par l'équipe de passerelle de l'*Ocean Princess*, avec l'emplacement de la plate-forme SP-83A indiqué par le NTSB annoté d'un cercle jaune (les images sont à des échelles différentes). Une photo de la carte 3857 de l'Amirauté britannique (à gauche) et une capture d'écran ECDIS de l'*Ocean Princess* alimentée par les ENCs de la NOAA (à droite), qui étaient à jour au moment de l'accident. La carte de l'Amirauté britannique montre la SP-83A alors que l'image ECDIS ne la montre pas.

Le NTSB a déterminé que la cause probable de la collision de l'*Ocean Princess* avec la plate-forme SP-83A était une mauvaise gestion des ressources de la passerelle. En effet, l'équipe de passerelle n'a pas identifié la plate-forme et n'a pas reconnu le risque qu'elle représentait pour la sécurité de la navigation, même si elle a vu ses feux environ 10 minutes avant l'accident. Le fait que la plate-forme SP-83A n'apparaissait pas sur l'ECDIS du navire en raison d'une erreur de cartographie a également contribué à l'accident. À la suite de l'incident, la NOAA a mis à jour et corrigé les cartes électroniques et papier sur lesquelles la plate-forme SP-83A avait été absente par erreur.

«L'utilisation efficace de toutes les ressources disponibles par une équipe de passerelle, y compris les cartes papier, les cartes électroniques et les radars, augmente la conscience collective de la situation et contribue à une veille de navigation sûre», indique le rapport. «Lorsqu'elles identifient les dangers, les équipes de passerelle doivent éviter de se fier à une seule source de données en recoupant les informations avec les ressources

disponibles sur la passerelle et en communiquant les risques identifiés aux autres membres du quart. La technologie, telle que l'ECDIS, peut entraîner un excès de confiance de la part de l'opérateur, ce qui dégrade les bonnes pratiques de navigation et affecte négativement la conscience de la situation». (Source : gCaptain)

Retrouvez le rapport avec le lien :

www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/MIR2218.pdf

SITUATION DES TRAVAUX SUR LES PARCS ÉOLIENS EN MER AU 23 AOÛT 2022

L'été a permis aux chantiers de construction des différents parcs éoliens en mer français de faire un bond en avant. Alors que la mise en service du champ de Saint-Nazaire est maintenant imminente, ceux de Fécamp et de Saint-Brieuc ont également franchi des étapes importantes avec la pose des premières fondations et l'installation des sous-stations. Quant au parc du Calvados, au large de Courseulles-sur-Mer, les travaux débutent tout juste.

À Fécamp, on en est à la mise en place des fondations gravitaires. Pour cela, Saipem a affrété le **Sleipnir** et ainsi remplacé le **Saipem 7000** qui n'avait pas retrouvé toutes ses capacités à la suite de l'incident d'avril dernier relaté dans MMI. Navire semi-submersible, le Sleipnir mesure 220 m de long et 102 m de large. Il a des capacités supérieures au Saipem 7000 puisque chacune de ses deux grues Huisman peut soulever 10 000 t. C'était le plus grand navire-grue au monde lors de son lancement en 2019.



Le Sleipnir installe les fondations gravitaires de champ de Fécamp. (Photo : DR/Mer et Marine)

Les fondations fabriquées par Bouygues Travaux Publics au Havre sont chargées par Sarens sur trois barges (Castoro XI, Saipem 44 et 45) qui se relaient. Elles prennent ensuite la mer pour 12 à 15 heures afin de rallier le site du parc, situé entre 13 et 22 km au large de Fécamp. Sur place, les fondations gravitaires sont soulevées par l'énorme navire grue pour être posées sur le fond. Ce dernier a été préparé au préalable par le Rockpiper de Boskalis. Il dépose un lit de gravier sur le fond marin pour garantir sa planéité et soutenir les 5 000 t de chacune de ces 71 structures géantes en béton de 48 à 54 m de haut pour 31 m de diamètre. Une fois posées, elles sont ballastées avec du gravier par Boskalis et une couche anti-affouillement est déposée pour protéger les fondations de l'érosion causée par les courants marins. La première fondation a été posée le 1er août. Le 19 août, 36 fondations avaient déjà été installées. Le 7 août, le jacket de 1 700 t de la sous-station électrique construit chez Rosetti Marino, à Ravenne et qui était arrivée à Cherbourg fin mai, a été installé sur ses quatre pieux,

par l'Orion de Deme. Ensuite, le 11 août, il a soulevé et posé dessus le "topside" de la sous-station électrique sorti lui des Chantiers de l'Atlantique. Cette partie contenant les équipements électriques pèse 2 200 t, pour 41 m de long par 27 de large et 17 de haut. Elle devrait être raccordée aux câbles d'export installés par RTE dans les semaines qui suivent. Après le déploiement des câbles inter-éoliennes qui commencera au dernier trimestre 2022, il restera ensuite à installer les éoliennes courant 2023.



Installation de la sous-station au moyen de l'Orion de Deme. (Photo : DR/Mer et Marine)

En baie de Saint-Brieuc : La première fondation du futur parc éolien de Saint-Brieuc a été installée le 1er juillet 2022. Les 62 fondations métalliques du parc, à base triangulaire, seront fixées sur le fond marin par trois pieux de 18 à 47 mètres de hauteur, installés par l'Aeolus. Chaque jacket pèse 1 150 tonnes, pour une hauteur de 75 mètres, et un écartement de 25 mètres entre les pieds. Cette phase mobilise plusieurs navires sur zone : deux navires pour l'installation, le Seven Borealis pour le levage et l'installation des fondations et le North Sea Giant pour le scellement. Il y a en plus des remorqueurs et des barges. (Voir le supplément "Été" du MMI N° 239 pages 72 et 73).

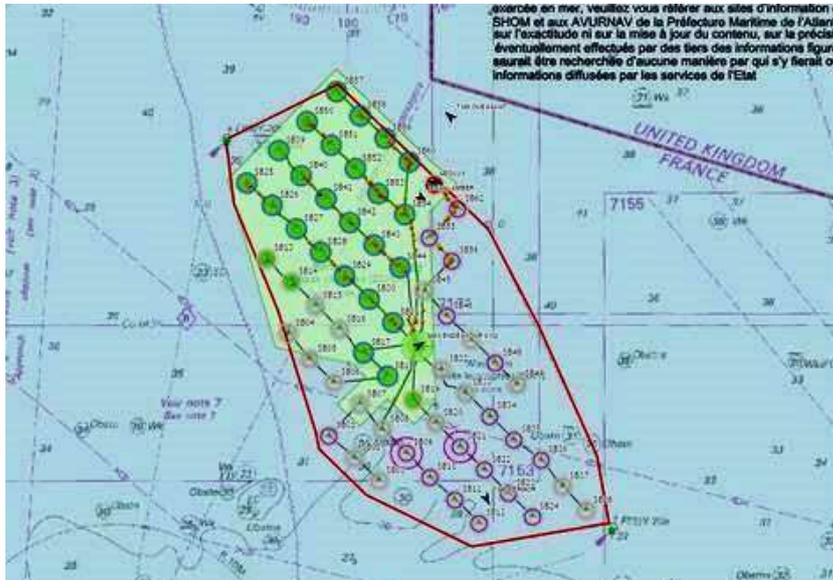


Le Seven Borealis. (Photo : Van Oord)



Installation des Jackets par le Seven Borealis. (Photo : Mer et Marine)

Au début de l'été la sous-station a été rapidement installée par le Saipem 7000. Le jacket de 1 630 tonnes a d'abord été installé, puis le topside de 3 400 tonnes a été placé par-dessus. La sous-station recueillera l'électricité produite par les 62 éoliennes du parc à 66 kV et la convertira à 225 kV avant de l'exporter vers le réseau français via deux câbles d'exportation. Nexans, chargé par RTE de la fourniture et de la pose des deux câbles de 225 kV qui parcourront 33,5 km pour relier la sous-station à la plage de Caroual (Erquy), s'est mis ensuite au travail pour les poser et les enfouir. Par ailleurs, l'installation des fondations jacket s'est poursuivie durant l'été, facilitée par de très bonnes conditions météorologiques. En tout, 25 jackets ont été installés. Ces travaux ont été réalisés par le Seven Borealis (qui soulève et pose les jackets) de Subsea 7 et le North Sea Giant (qui scelle les pieux) de Technip. Une nouvelle campagne reprendra l'année prochaine. Ce parc éolien sera le premier en France à être équipé de fondations de type "jackets". «Leurs structures en treillis ont un impact limité sur l'environnement. Elles facilitent la circulation des masses d'eau et de la biodiversité tout en favorisant l'effet récif artificiel», assure la société Ailes Marines, pour répondre aux inquiétudes des pêcheurs. L'Æolus de Van Oord continue, lui, ses travaux de forage et d'installation des pieux pendant l'hiver. Il termine de les installer dans la partie nord du parc et va bientôt commencer dans la partie sud. Le 18 août, quelques 79 pieux avaient été installés sur 190 (soit environ 40%). Au début de l'hiver commencera la pose des 90 km de câbles inter-éoliens fournis et installés par Prysmian. L'année prochaine, le reste des fondations et les 62 éoliennes seront installés.



État d'avancement du parc éolien de St-Brieuc fin août 2022. Voir la situation en temps réel avec le lien : <https://ailes-marines.bzh/iberdrola-maps/>

La mise en service du parc de Saint-Brieuc est prévue avant la fin de 2023. Voir plus de photos :

<https://www.meretmarine.com/fr/energies-marines/au-large-de-saint-brieuc-le-futur-parc-eolien-prend-forme>

Parc de St-Nazaire : Le 15 août, les 80 câbles inter-éoliens, raccordant autant d'éoliennes à la sous-station, avaient été installés. Le 18 août, 66 des 80 éoliennes étaient déjà installées. Mi-juillet, 25% du parc était déjà mis en service. Le 5 septembre, toutes les éoliennes étaient en place. Le parc a été inauguré par le Président de la République le 22 septembre et sera mis en service en totalité avant la fin de l'année.



Mise en place du topside de la sous-station du parc de Saint-Brieuc. (Photo : Iberdrola / Ailes Marines)



Le parc de St-Nazaire. (Photo : Parc éolien en mer de Saint-Nazaire)



Vue du parc de St-Brieuc avec les fondations jacket déjà installées. (Photo : Ailes Marines)

Parc du Calvados : Les premiers travaux en mer ont commencé au printemps 2022. La pose des 2 câbles qui relieront la sous-station à la terre a commencé (Voir page 20). L'installation des 64 fondations monopieux commencera à partir de mi-2023 et celle des éoliennes en 2024. Le parc éolien en mer du Calvados, porté par le consortium formé par EDF Renouvelables et Maple power avec WPD, sera équipé de pales recyclables. (Sources : Mer et Marine, Le Marin, 20 minutes, Ouest-France, OffshoreWind.biz)

APPROBATION DE LA PILE À HYDROGÈNE DE LA FUTURE DRAGUE DE SÈTE

Helion, filiale du groupe Alstom, vient d'obtenir l'approba-

tion de principe du Bureau Veritas pour l'installation de sa pile à hydrogène à bord de la future drague commandée par la région Occitanie au groupe Piriou.

Ce modèle de pile est la sixième génération développée par Helion. Il a été marinisé grâce à un système de double enveloppe qui le rend étanche et lui permet de résister au milieu salin. La première pile devrait être opérationnelle fin 2023 et fournira 200 kW à titre de source d'énergie primaire de la drague à quai et source auxiliaire pour les opérations de dragage. Ce groupe électrogène à hydrogène tient dans un conteneur de 15 pieds. Il se trouvera sur le pont de la drague, à l'avant, à côté des conteneurs dans lesquels sera stocké le gaz nécessaire au fonctionnement de la pile. Le cœur des piles va être fabriqué à Aix-en-Provence.



La future drague. (Image de synthèse : Piriou)

La future drague, de 70 m de long pour 13,6 m de large, sera le premier bateau de travail équipé d'une pile à hydrogène construit en France. Elle accueillera une propulsion hybride de 2500 kW avec quatre groupes et la pile à hydrogène et ses conteneurs d'hydrogène. Le navire sera équipé de deux propulseurs orientables de 700 kW à l'arrière et d'un propulseur d'étrave de 480 kW. Il pourra naviguer à 11 nœuds. (Source : Mer et Marine)

INCENDIE DE CONTENEURS À BORD DU ZIM CHARLESTON

Le **Zim Charleston**, de 8 586 EVP, enregistré à Hong Kong, appartenant à Seaspan et affrété par ZIM, avait quitté la Chine et fait escale à Hong Kong et Singapour avant le Sri Lanka.

Des rapports indiquent que le porte-conteneurs a subi un incendie de sa cale 4 peu après son départ de Colombo, le 8 août 2022. L'incendie semble avoir été découvert alors que le navire faisait route dans l'océan Indien à l'ouest du Sri Lanka et le navire a fait demi-tour pour revenir à Colombo. Après l'extinction du feu, le navire aurait accosté le 12 août au terminal de conteneurs de l'Est à Colombo, où les conteneurs touchés par le feu devaient être inspectés et déchargés en commençant par la pontée avant de passer à la cale, s'il est possible de décharger les conteneurs de la cale touchée en toute sécurité. L'étendue des dégâts reste à confirmer. Le 18 août, le navire était toujours à Colombo.

Selon le consultant en réclamations de fret, WK Webster, environ 300 conteneurs pourraient avoir été touchés par le feu, la chaleur, la fumée et les dégâts des eaux résultant des opérations de lutte contre l'incendie qui ont suivi. Le 19 août, les responsables du transporteur israélien ZIM ont confirmé qu'un incendie avait ravagé le Zim Charleston. Finalement, le 23 août, les affréteurs, la société israélienne ZIM, ont déclaré l'avarie commune pour ce sinistre. Mais ZIM n'a pas encore divulgué publiquement les détails de l'incident.

(Sources : FleetMon, gCaptain, Splash247, The Maritime Executive)



Le Zim Charleston. (Photo : Vessel Finder)

Note de la rédaction : On rappelle que l'avarie commune est un principe de droit maritime selon lequel le propriétaire du navire et les intérêts de la cargaison doivent partager proportionnellement les coûts associés au sauvetage d'un navire après un accident majeur. Lorsque l'avarie commune est déclarée, les propriétaires de la cargaison doivent contribuer à un fonds d'avarie commune avant que leur cargaison puisse être libérée.

LE CÂBLIER CABLE VIGILANCE A REJOINT LA FLOTTE D'OPTIC MARINE SERVICE

Le câblage **Cable Vigilance**, ex-Caledonian Vigilance, a rejoint la flotte du groupe malaisien Optic Marine Services (OMS). Après un chantier de conversion pour le transformer en navire de maintenance de câbles sous-marins, le nouveau câblage opéré par Louis Dreyfus Armateurs (LDA) a été baptisé le 25 juillet à Dunkerque. Il s'agit d'un sistership de l'**Île de Molène** qui a rejoint peu de temps avant la flotte d'Alcatel Submarine Networks (ASN), également opérée par LDA.



Le câblage Cable Vigilance. (Photo : LDA)



Le câblage Cable Vigilance à côté du ROV posé sur le quai. (Photo : OMS)

LDA assure déjà le management des quatre autres câblages d'OMS : l'Île de Ré, le Lodbrog, le Teneo et le Peter Faber. Le nouveau navire est armé par des officiers français et un équipage international. Alors que le

marché des télécommunications sous-marines est en pleine croissance, le navire câblé Cable Vigilance sera affecté à l'installation et la maintenance des câbles sous-marins de télécommunication en Europe et exploité par Louis Dreyfus Armateurs sous pavillon français a indiqué LDA dans un communiqué du 23 août. (Sources : LDA, Mer et Marine)

LA ZONE À HAUT RISQUE DE PIRATERIE DANS L'OcéAN INDIEN VA ÊTRE LEVÉE

Le 1^{er} janvier 2023, la zone à haut risque de l'océan Indien (high risk area, HRA) sera supprimée à la demande de l'industrie maritime, a annoncé l'International chamber of shipping (ICS), le 22 août. Une évolution qui fait suite à la baisse significative du risque de piraterie dans la zone.

L'industrie maritime, représentée par l'ICS, mais aussi le Bimco, l'International Marine Contractors Association (IMCA), Intercargo, Intertanko et Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), a notifié le retrait de la HRA dans une soumission adressée le 22 août à l'OMI pour le prochain comité de sécurité maritime programmé le 31 octobre.

La HRA avait été créée au plus fort de la crise de la piraterie en Somalie, en 2010. Aucune attaque contre des navires marchands n'a été enregistrée au large de la Somalie depuis 2018.

(Source : <https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/la-zone-a-haut-risque-de-piraterie-dans-l-ocean-indien-va-etre-levee>)

LE DEUXIÈME TERMINAL D'ABIDJAN EN VOIE D'ACHÈVEMENT

Le terminal Côte d'Ivoire du port d'Abidjan a récemment reçu une série de nouveaux équipements. Pas moins de six portiques STS (ship-to-shore) et sept cavaliers RTG (Rubber tyre gantry) ont été installés. Ces équipements de manutention ont été fabriqués par ZPMC en Chine et permettront d'entamer la phase de tests opérationnels avant la mise en service prévue le 1^{er} novembre 2022. «Plus de 95 % de tous les travaux de construction sont terminés», a déclaré Koen de Backker, directeur général du terminal ivoirien. «Après un investissement global de 262 milliards de francs CFA (40 millions USD), le deuxième terminal à conteneurs du port d'Abidjan sera doté d'équipements entièrement électriques, dont six portiques, 13 cavaliers et 36 tracteurs Gaussin. Il sera également l'un des prochains à obtenir le label Bolloré Ports Green Terminal du Bureau Veritas».

(Source : International Transport Journal)



Le nouveau terminal. (Photo : Bolloré Ports)

MSC COMMANDE 2 NAVIRES DE CROISIÈRE ÉQUIPÉS D'UNE PILE À COMBUSTIBLE À HYDROGÈNE

Les divisions croisières de MSC Group ont passé deux commandes différentes pour des piles à hydrogène, permettant aux navires de la ligne de luxe Explora Journeys de fonctionner dans les ports sans émission de carbone. À savoir, MSC a commandé 2 paquebots de croisière de luxe équipés d'une pile à combustible à hydrogène, tandis que la compagnie a déjà prévu d'utiliser une pile à combustible à oxyde solide qui ne fonctionnera pas à l'hydrogène mais au GNL.

L'objectif est de tirer parti de l'efficacité de l'utilisation de la technologie pour répondre aux besoins en énergie de la charge hôtelière du navire de croisière avec un combustible plus largement disponible.

D'autre part, récemment, Stena Line de son côté a fait savoir qu'elle était parvenue à réduire les émissions de carbone de 11 % par tonne de marchandises transportées sur chaque mille nautique, ainsi qu'à réduire de 4 % les émissions totales du navire par rapport aux opérations antérieures à la période Covid. Ce résultat s'explique principalement par l'utilisation nettement plus importante, et donc l'efficacité, de la flotte de la société pour le transport de marchandises au cours des dernières années. Dans le cadre de sa feuille de route pour un avenir totalement neutre en émissions, Stena Line s'est fixé pour objectif de réduire les émissions totales de CO₂ de ses navires de 30 % d'ici 2030. Pendant les opérations portuaires et les périodes de relâche, Stena Line utilise désormais de l'électricité 100 % renouvelable. (Source : safety4sea)

CROISIÈRE : TROIS NOUVELLES COMPAGNIES FRANÇAISES SUR LA RAMPE DE LANCEMENT



Trois projets différents et complémentaires portés par des professionnels de cette industrie qui souhaitent proposer de nouvelles approches du voyage maritime.

- **La Compagnie Française de Croisières.** Nous vous en avons parlé en page 34 et dans le CdSb N° 263. Elle utilisera le **Renaissance** ex-Maasdam et devait dévoiler son projet lors d'une conférence de presse le 6 septembre à Paris. Voir :

<https://www.meretmarine.com/fr/croisieres/cfc-vous-dit-tout-sur-la-nouvelle-compagnie-francaise-de-croisieres>

- **Exploris** devait se lancer 2 jours plus tard. Créée par des anciens de Ponant, avec à leur tête Philippe Videau, cette nouvelle compagnie française sera dédiée aux croisières d'expédition, en particulier vers les zones polaires. Nous vous avons présenté cette compagnie en page 11 du supplément "Printemps" du MMI N° 238 et en avons parlé dans le CdSb N° 263. Exploris exploitera le **Silver Explorer**.

- Un troisième acteur avec des navires d'expédition très innovants. Mer et Marine a appris l'existence d'un troisième acteur tricolore, resté jusqu'ici sous les radars. Une nouvelle compagnie qui doit sortir du bois dans les semaines qui viennent avec un projet de nouveaux navires d'expédition particulièrement innovants et respectueux de l'environnement dont l'ambition est de marquer un tournant dans l'industrie de la croisière.

Ces nouveaux acteurs vont s'ajouter aux opérateurs déjà existants sur le marché français de la croisière : la compagnie alsacienne **CroisiEurope**, le leader national dont le gros de l'activité s'effectue dans le fluvial mais qui a aussi une offre maritime avec le Belle des Océans et le Belle de l'Adriatique ; l'armateur marseillais **Ponant** qui évolue sur le marché du luxe et aligne désormais une flotte de treize navires, essentiellement d'expédition ; ainsi que **Latitudes Blanches** avec le petit Polarfront, ancien navire météo converti pour la croisière et qui évolue exclusivement en Norvège. S'y ajoute le tour opérateur parisien **Rivages du Monde**, très actif sur le fluvial et qui dans le maritime exploite désormais six mois dans l'année le World Explorer, affrété auprès du groupe portugais Mystic. Ce qui fera donc avec les nouveaux entrants sept opérateurs de croisière français, soit un niveau inédit. (Source : Mer et Marine)

L'ASSOCIATION DES CHARGEURS POUR UN TRANSPORT MARITIME SANS CARBONE A FAIT SON CHOIX

France Supply Chain et l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), cofondateurs de l'Association des chargeurs pour un transport maritime sans carbone, ont révélé le résultat de l'appel d'offre.

10 à 12 porte-conteneurs à voiles sur 2 routes transatlantiques entre l'Europe du Nord et du Sud et les États-Unis, avec un départ hebdomadaire et une capacité de 500 à 600 EVP. C'est le projet, en cours de concrétisation active, mené par une coalition de chargeurs notamment français.

Des appels d'offres, à destination des grands armements, des compagnies de taille moyenne et des startups, est lancé en février. Le deuxième tour, en juin, a permis de retenir le projet de **Zéphyr et Borée** parmi les 3 candidats pré-sélectionnés.

La projection prévoit donc une ligne au départ d'Anvers, avec escale au Havre et New-York pour une arrivée à Charleston, et une deuxième reliant Gênes, Fos, Valence et New-York. La traversée s'effectuera respectivement en 14 et 21 jours, avec un minimum de 50 % de temps à la voile et une vitesse commerciale de 11 nœuds. La décarbonation totale de la propulsion thermique complémentaire est également prévue dans un deuxième temps. Le modèle de navire proposé mesure 139,25 m, de long pour 21,80 m, de large pour une capacité de 604 EVP. La propulsion thermique est limitée à 2 000 kW. (Source :

<https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/le-consortium-des-chargeurs-veut-rassembler-autour-d-un-transport-a-la-voile>)



Le modèle de porte-conteneurs Williwaw à propulsion vélique

que la compagnie maritime **Zéphyr & Borée** va utiliser sur les 2 lignes transatlantiques entre l'Europe et les États-Unis. (Image de synthèse : Zéphyr & Borée/Shutterstock)

Le premier devrait être livré début 2025. Bolloré Logistics est devenu membre de l'association de chargeurs "Coalition des chargeurs pour un transport maritime à faible émission de carbone"

FEU SUR UN FERRY TRANSPORTANT 300 PERSONNES EN MER BALTIQUE.

Le **Stena Scandica** assurait une liaison entre le port letton de Ventspils et celui suédois de Nynäshamn, près de Stockholm en mer Baltique lorsque l'alarme a été donnée pour un incendie à bord, vers 10h30 le 29 août 2022. Selon Stena Line, qui opère le ferry, le feu semble s'être propagé depuis un camion frigorifique sur le pont-garage. Le feu a pu être éteint et n'a pas fait de victime et il n'y a eu aucune évacuation. L'incendie a été décrit par un porte-parole de Stena Line comme «un feu limité, concentré autour d'un camion frigorifique sur le pont-garage avec essentiellement de la fumée». Trois hélicoptères et sept navires ont été dépêchés sur les lieux. Un autre ferry avait été dérouté en cas de besoin d'évacuer. Le ferry devait être remorqué jusqu'au port de Nynäshamn. (Sources : bfmv, AFP, Le Figaro)



Les passagers du ferry se sont rassemblés sur la partie supérieure. (Photo : TT News Agency / Reuters)



Le Stena Scandica de 222 m de long. (Photo : Stena Line)

PROBLÈMES DE PIRATES INSUFFISAMMENT SIGNALÉS DANS LE GOLFE DU MEXIQUE

Dans son dernier avis de menace de sécurité maritime (MSTA, publié le 15 août), Dryad Global a prévenu qu'il y avait désormais un "problème de pirates" dans le golfe du Mexique.

Le 7 août, des pirates à bord de deux hors-bords ont abordé et dévalisé une plate-forme de forage semi-submersible habitée dans la baie de Campeche, bordée par l'est du Mexique, à environ 28 milles au nord de Paraiso. Puis, le 10 août, un navire a été approché par des pirates présumés alors qu'il se dirigeait vers Puerto Dos Bocas. Dryad a déclaré qu'il y avait eu «une augmentation

de la cadence des incidents» dans le Golfe du Mexique, avec six événements maritimes dans la seule baie de Campeche depuis le 22 mai. Trois navires de ravitaillement ont été attaqués, ainsi que trois plateformes pétrolières. Les pirates s'étaient auparavant concentrés sur les installations sans équipage, mais récemment, ils se sont montrés disposés à monter à bord de navires ou de plateformes pétrolières lorsque des personnes s'y trouvaient. Selon un récent MSTA (Maritime Security Threat Advisory - Avis sur les menaces pour la sûreté maritime), des pirates ont attaqué 5 plates-formes satellitaires de Pemex dans le champ de production de Cantarell, dans la baie de Campeche le 16 juillet. La baie de Campeche, située au sud de la côte américaine, est actuellement l'épicentre de la criminalité maritime et de la piraterie dans le Golfe, selon le MSTA. Dryad a également averti qu'il y aurait un degré significatif de sous-déclaration des incidents dans le Golfe du Mexique. (Source : Insurance Marine News). Lien à copier pour avoir le MSTA à jour: <https://f.hubspotusercontent40.net/hubfs/4795492/MSTA/Dryad%20Global%20MSTA-27%20Sep-21.pdf>

À L'ONU, NOUVELLE AVARIE POUR LE TRAITÉ DESTINÉ À PROTÉGER LA HAUTE MER

(Suite de la page 27). Après deux semaines de négociations, les États membres de l'Onu se sont séparés le 26 août sans parvenir à finaliser le traité pour protéger la haute mer. Plusieurs contentieux majeurs restent à dépasser.

«Nous n'avons jamais été aussi proches de la ligne d'arrivée dans ce processus», a relevé la présidente de la conférence, Rena Lee. Mais «même si nous avons fait d'excellents progrès, nous avons encore besoin d'un peu de temps pour parvenir à la ligne d'arrivée», a-t-elle ajouté, recueillant l'approbation de la plénière pour suspendre les travaux sine die.

L'Assemblée générale de l'Onu va désormais être saisie de la demande de reprendre cette cinquième session à une date qui reste à déterminer. (Source :

<https://www.letelegramme.fr/monde/a-l-onu-nouvelle-avarie-pour-le-traite-destine-a-protoger-la-haute-mer-27-08-2022-13163221.php>)

LES AFFAIRES MARITIMES COMMANDENT UN BALISEUR OCÉANIQUE À SOCARENAM

L'annonce a été officialisée le 29 août. La direction générale des Affaires maritimes a notifié au chantier boulois Socarenam la construction d'un nouveau baliseur océanique. Livrable fin novembre 2023, ce navire de 54 mètres de long a été conçu en partenariat avec le bureau d'architecture LMG Marin France. Intégralement réalisé et armé à Boulogne-sur-Mer, il remplacera deux unités hauturières de l'armement des phares et balises. Il devrait être basé entre l'estuaire de la Loire et La Rochelle, de manière à pouvoir assurer des missions de pose et d'entretien de grands balisages flottants sur une large zone allant des Pyrénées Atlantiques au littoral du Morbihan. Il sera doté d'un pont de travail de 310 m² et d'une capacité de levage au bordé de 15 t. Il sera équipé de deux propulseurs azimutaux et deux propulseurs d'étrave, pour garantir de bonnes capacités de manœuvre et lui permettre de réaliser des travaux de balisage dans des conditions exigeantes. La propulsion sera diesel-électrique, avec en plus un parc de batteries et une pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène, afin de réduire les rejets atmosphériques. Le parc de batteries est

également dimensionné pour permettre au baliseur de fonctionner en mode zéro-émission pendant 60 minutes à vitesse réduite. La pile à combustible à hydrogène, associée aux batteries, étendra quant à elle le fonctionnement du navire en mode zéro-émission sur des phases longues de mouillage et manœuvres à faible vitesse, jusqu'à 15 heures de durée, sans émissions ni bruits de moteurs pour l'équipage. (Source : Mer et Marine)



Images de synthèse du nouveau baliseur. (LMG Marin - Socarenam - Nordwest3D)

MARC VÉРАН, NOMMÉ PRÉFET MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

Le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord depuis septembre 2018, Philippe Dutrieux, a quitté ses fonctions le 31 août 2022. Son successeur a été nommé lors du conseil des ministres du 24 août. Il s'agit du vice-Amiral Marc Véran, inspecteur des armements nucléaires depuis le 1er septembre 2020. Il est élevé au rang et appellation de vice-amiral d'escadre, à compter du 1er septembre.



Prise de fonction du VAE Marc Véran le 31 août à Cherbourg. (Photo : Préfecture maritime Manche-mer du Nord)

Âgé de 55 ans, Marc Véran, a commencé sa carrière embarquée pendant la guerre du Golfe sur le patrouilleur La Grandière dans le cadre de l'opération Artimon. Il a ensuite passé une grande partie de son temps sur des sous-marins nucléaires d'attaque, l'Améthyste, le Perle,

avant de prendre le commandement successivement de trois SNA de Toulon : les Casabianca, Émeraude puis Améthyste entre 2004 et 2006. En 2009, il assume les fonctions de commandant en second du sous-marin nucléaire lanceur d'engins Le Vigilant, avant de commander le SNLE Le Téméraire. En 2014, Marc Véran devient directeur de l'information à la division études, stratégie et management général de l'État-major des armées puis intègre la division forces nucléaires. (Source : Le Marin)

UN CHEF MÉCANICIEN CONDAMNÉ À UNE PEINE DE PRISON POUR LE REJET DE DÉCHETS HUILEUX

Le chef mécanicien du vraquier **Gannet Bulker** a été condamné à un an de prison pour avoir ordonné le déversement d'environ 38 m³ d'eau de cale huileuse au large des côtes de la Louisiane.

Le 13 mars, le navire était ancré dans le Southwest Pass, dans les eaux américaines. Le système de traitement des eaux de ballast (BWTS) avait donné du fil à retordre à l'équipage, et les mécaniciens en ont profité pour remplacer certaines vannes défectueuses de l'équipement. L'une des vannes s'est rompue lorsque l'équipage l'a partiellement ouverte pour l'inspecter, déversant de l'eau dans la salle des machines où elle s'est mélangée à des déchets huileux dans les cales.

Le Chef mécanicien n'a pas signalé cet incident à la Garde côtière américaine et, cette nuit-là, lui et un membre d'équipage subalterne ont déchargé environ 38 m³ d'eau de cale non traitée par-dessus bord à l'aide d'une pompe à incendie de secours. Il n'a pas enregistré l'incident dans le registre des hydrocarbures.

Un membre de l'équipage du Gannet Bulker a informé les garde-côtes américains du déversement. Avant que les inspecteurs maritimes ne viennent interroger l'équipage et examiner le navire, le Chef mécanicien a demandé à ses subordonnés de leur fournir une fausse histoire et de nettoyer les cales. Il a également ordonné la destruction de l'impression des alarmes de l'équipement enregistrées automatiquement au moment du déversement, et il a créé une fausse entrée dans le registre des hydrocarbures qui ne révélait pas l'étendue de l'incident de défaillance de la vanne. Il a également affirmé que le déversement illégal avait été effectué à la demande du Capitaine.

En mai, le Chef a plaidé coupable à deux chefs d'accusation de pollution grave et a admis avoir fait un faux compte rendu des événements survenus à bord du navire.

«*La pollution intentionnelle des eaux américaines et l'effort délibéré pour dissimuler le crime sont des infractions pénales extrêmement graves qui ne seront pas tolérées*», a déclaré le procureur général adjoint de la division Environnement et Ressources naturelles du ministère de la Justice. «*Des poursuites comme celle-ci devraient envoyer un message clair à ceux qui voudraient violer la loi et mettre en danger nos précieuses ressources naturelles*».

Le 31 août, la juge a condamné le Chef mécanicien à un an et un jour de prison, à une amende de 5 000 dollars et à six mois de liberté surveillée. L'enquête fédérale sur l'incident est en cours.

(Source : The Maritime Executive)

LES FERRIES VOLANTS FONT UN PAS EN AVANT

Un projet de ferry volant s'est rapproché de la réalité. La société américaine Regent a reçu une approbation de

principe du Bureau Veritas pour son hydravion entièrement électrique à effet de sol (WIG - wing-in-ground effect) de 12 passagers, le Viceroy. Regent affirme avoir un carnet de commandes provisoires de 7 milliards de dollars pour ses hydravions de la part d'opérateurs de ferries et d'aviation. Les hydravions/seaglidors de Regent fonctionneront exclusivement au-dessus de l'eau et desserviront des itinéraires allant jusqu'à 180 milles avec la technologie de batterie existante et jusqu'à 500 milles avec les batteries de nouvelle génération, via les infrastructures portuaires existantes. L'hydravion peut transporter des marchandises ainsi que des passagers.



L'Hydravion Viceroy. (Image : Regent)

Au début du mois d'août, Splash a publié un article sur la société californienne Boundary Layer Technologies, qui a annoncé que des entreprises clés du classement Fortune 500 deviendraient des partenaires de lancement de son service de fret à émission zéro, qui sera mis en place en 2025. L'objectif est d'exploiter des hydroptères à grande vitesse fonctionnant à l'hydrogène, appelés ARGO. Boundary Layer Technologies affirme qu'elle sera en mesure d'offrir des alternatives de transit sans émissions au fret aérien à la moitié du prix, avec seulement un jour de plus de temps de transit porte-à-porte.



Hydroptère ARGO. (Image : Boundary Layer Technologies)

(Source: Splash247)

LE CANAL DE SUEZ BLOQUÉ PAR UN GROS PÉTROLIER

Le pétrolier **Affinity V** a bloqué le canal de Suez une vingtaine de minutes dans la soirée du 31 août, faisant craindre une interruption du trafic maritime. Le pétrolier s'était échoué sans gravité. Il a été remis à flot avec succès, a annoncé la SCA (l'Autorité du canal de Suez), précisant avoir mobilisé les «*services de sauvetage du canal dans une opération qui a mobilisé plus de cinq remorqueurs*». L'incident a été causé par une «*avarie technique au niveau du gouvernail ayant entraîné une perte de contrôle du navire*», selon la SCA.

Le pétrolier battant pavillon singapourien, construit en 2016, long de 252,26 m et large de 45,04 m, d'un port en lourd de 114 070 t, se dirigeait vers le port saoudien

de Yanbu pour charger. (Source : AFP, Le Monde)



Le pétrolier Affinity V en 2018. (Photo : Marine Traffic)

LE ROYAUME-UNI VA COMMENCER À RÉGLEMENTER LA NAVIGATION NUCLÉAIRE POUR RÉDUIRE LE CO₂

Selon le magazine Ship & Bunker de Vancouver, la Grande-Bretagne prévoit de transposer dans son droit interne la réglementation très technique sur la marine marchande (navires nucléaires). Cette réglementation transpose le chapitre VIII de l'annexe de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) dans le droit national.

D'un point de vue pratique, elle rapproche l'industrie des navires marchands à propulsion nucléaire, ce qui constitue une étape importante dans l'évolution de la réglementation relative aux navires et au combustible nucléaires, a déclaré Mikal Boe, PDG de Core Power, une société d'ingénierie maritime basée à Londres. Les navires marchands à propulsion nucléaire ont toujours été considérés comme peu pratiques d'un point de vue politique, mais l'intérêt pour cette technologie ne cesse de croître à mesure que la navigation maritime cherche à éliminer les émissions de gaz à effet de serre. Le gouvernement américain a lancé une nouvelle étude sur la possibilité d'utiliser l'énergie nucléaire dans les navires marchands. Core Power prévoit d'organiser prochainement une réunion pour étudier la viabilité de l'utilisation de l'énergie nucléaire dans la navigation maritime. Cette réunion portera sur l'alimentation directe du navire et la production de carburants marins, notamment l'hydrogène vert, l'ammoniac et le méthanol. (Source : SeaNews)

LES PERFORMANCES STATIQUES DE L'ANTIFOULING AQUATERRAS® SANS BIOCIDÉ DE NIPPON PAINT MARINE ÉTONNENT

Nippon Paint Marine a fait part d'un intérêt substantiel pour son système antifouling AQUATERRAS® suite à des preuves croissantes que les navires de croisière reprennent le service après une longue immobilisation avec des coques complètement exemptes de "biofouling" ou bio-encrassement. Après l'application complète d'Aquaterras sur deux navires de croisière au début de 2019 et de 2020, suivie à la mi-2020 d'un mouillage de 18 mois imposé par la pandémie, des inspections en mer à la fin de 2021 ont révélé que leurs coques étaient dans un état qui dépassait les attentes. Des photographies prises du revêtement sur les coques d'autres navires de croisière, de vraquiers, de pétroliers et de porte-conteneurs immobilisés aux Philippines, aux Bahamas, à La Spezia et dans la mer de Marmara - des zones réputées particulièrement difficiles - ont également montré des zones d'«excellente performance antifouling».

Le revêtement sans biocide a été introduit sur le marché en novembre 2017.

En général, les peintures antisalissures dépendent d'un certain nombre de mouvements du navire pour déclencher leurs mécanismes de contrôle de la salissure. Pendant la pandémie, les navires de croisière ont pris la mer ou quitté leurs amarres uniquement pour aller chercher de l'eau fraîche, ce qui n'a pas fourni une activité opérationnelle suffisante pour activer le processus d'antisalissure. Cela entraîne un risque d'encrassement, en particulier dans les eaux plus chaudes. Les navires revêtus de peintures à base de silicone, de revêtements durs et de SPC (Self-Polishing Coatings) ordinaires, y compris la gamme A-LF-Sea de la société, très performante, n'ont pas pu rivaliser avec les performances des coques revêtues d'Aquaterras. L'accumulation importante d'excroissances était souvent monnaie courante pendant l'interruption du Covid. "Certains navires de croisière présentaient un encrassement si important lorsqu'ils ont recommencé à fonctionner qu'ils ont souffert de vibrations, d'une traînée importante et d'une surconsommation de carburant.



Un patch d'essai Aquaterras sur un bateau de croisière revêtu de SPC (Self-Polishing Coatings) après 20 mois d'inactivité au large de La Spezia, en Italie. L'encrassement quasi nul sur la pièce.

«Cependant, malgré un fonctionnement au ralenti et statique important dans des eaux chaudes et tempérées, ce revêtement a permis de maintenir la coque de ces navires extrêmement propre», a déclaré M. Drew, directeur de Nippon Paint Marine en Europe. À l'heure où certains grands acteurs du secteur des croisières mettent en place des mises à niveau technologiques pour réduire la consommation de carburant et les émissions de carbone, le revêtement est considéré comme faisant partie intégrante de la stratégie de réduction des émissions d'un armateur.

«Une grande compagnie de croisières a suivi des programmes d'essais rigoureux pendant plus de quatre ans avant que la coque de son premier navire ne soit entièrement recouverte du revêtement», a affirmé Niko Yamanoue, General Manager de Nippon Paint Marine (Europe). «Le contrôle des performances en service a donné à l'opérateur la confiance nécessaire pour appliquer Aquaterras sur un autre navire juste avant que la pandémie ne frappe. Il a permis de maintenir la coque propre, même pendant les problèmes de salissures biologiques de la pandémie».

Outre le potentiel de réduction du carburant et des émissions d'un navire sans encrassement, ce qui est particulièrement remarquable dans les performances de la peinture autopolissante est qu'elle ne contient aucun biocide actif. Johan Wilckens, Managing Director de Nippon Paint Marine (Europe), a déclaré : «Il présente une finition extrêmement lisse et brillante. Il est beaucoup plus facile à appliquer qu'un silicone, mais sa douceur, son

auto-polissage et sa résistance à l'encrassement se combinent pour réduire la friction de la coque. La pandémie de Covid a prouvé les performances du revêtement, même dans des conditions statiques. Le produit va au-delà de la conformité, mais ses performances vont également au-delà de nos attentes. Nous prévoyons qu'il deviendra l'antifouling écologique de référence, permettant aux armateurs de réduire le nettoyage sous-marin, d'économiser du carburant, de diminuer les émissions de carbone et d'atténuer les dommages écologiques causés par le bio-encrassement et la migration des espèces. La technologie de ce revêtement est très en avance sur son temps».

Outre un certain nombre de grandes compagnies de croisières qui ont spécifié l'application de l'antifouling sur un certain nombre de navires cette année, le revêtement autopolissant est considéré avec intérêt par certaines des plus grandes compagnies de porte-conteneurs et marines militaires du monde. Selon M. Wilckens, plusieurs marines effectuent actuellement des tests statiques et dynamiques, car les exigences opérationnelles des navires de guerre signifient qu'ils sont souvent à l'arrêt ou à quai pendant de longues périodes.

«Tout comme les navires commerciaux, les navires militaires doivent garder leur coque propre, sinon ils pourraient être empêchés d'entrer dans les eaux territoriales, les ports et les havres pour des raisons environnementales. D'autres types de navires, tels que les porte-conteneurs, suivront. D'ici là, le secteur des croisières devrait continuer à montrer la voie et à investir dans la technologie des antifouling sans biocide. Cela peut donner aux premiers adoptants un avantage dans un secteur extrêmement compétitif», a déclaré Wilckens. *«Cela renforce non seulement leurs références écologiques, mais éclaire la voie à suivre pour les exploitants d'autres navires dans tous les secteurs maritimes».*

(Source : Nippon Paint Marine)

LE TRANSPORT MARITIME MONDIAL DOIT RÉDUIRE SES ÉMISSIONS DE 50 % D'ICI À 2050

L'industrie mondiale du transport maritime a décidé de réduire de 50 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2050, à l'issue d'une réunion du monde du transport maritime à Londres, au siège de l'Organisation maritime internationale (OMI). À l'origine, le transport maritime avait été exclu des accords sur le climat, des pays clés comme les États-Unis et l'Arabie saoudite s'opposant aux plans de réduction des émissions en raison du ralentissement probable du commerce que cela entraînerait. Les États-Unis sont également considérés comme quelque peu sceptiques quant aux effets du changement climatique provoqué par l'homme. Les rapports suggèrent toutefois que le transport maritime mondial est responsable des mêmes émissions de gaz à effet de serre qu'un pays de la taille de l'Allemagne, ce qui fait du secteur du transport maritime mondial le sixième plus grand pollueur en termes de pays. Le secrétaire général de l'OMI, Kim Li-Tack, a déclaré : *«Cette stratégie initiale n'est pas une déclaration finale mais un point de départ essentiel».* Le chef de la délégation américaine à l'OMI, Jeffrey Lantz, a déclaré : *"Nous ne soutenons pas l'établissement d'un objectif de réduction absolue à l'heure actuelle. «En outre, nous notons que la réalisation de réductions significatives des émissions, dans le secteur du transport maritime international, dépendrait de l'innovation technologique et de nouvelles améliorations*

de l'efficacité énergétique». Malgré les désaccords, l'objectif est fermement ancré et verra désormais se développer une dynamique vers des carburants plus propres au sein du transport maritime mondial, rapporte le Transport & Logistics Middle East de Dubaï. (Source : SeaNews Turkey)

FORTE AUGMENTATION DE L'UTILISATION DES DONNÉES MARITIMES SELON UNE ÉTUDE D'INMARSAT

L'utilisation des données sur les navires maritimes commerciaux a plus que triplé depuis 2019, selon une nouvelle analyse des communications qui souligne la dépendance de l'industrie du transport maritime à la connectivité numérique pour améliorer l'efficacité opérationnelle et préserver le bien-être des équipages pendant une période de perturbation sans précédent du commerce maritime.

L'étude interne entreprise par Inmarsat, le leader mondial des services de communications mobiles par satellite, qui connecte plus de navires que tout autre fournisseur, révèle que la demande maritime a continué à augmenter alors que la navigation commerciale se redresse après le pic de la pandémie de COVID-19 - l'utilisation des données parmi les clients maritimes d'Inmarsat ayant augmenté de près de 70 % au cours des 12 mois précédant la mi-2022.

L'analyse de l'utilisation des données par les principaux exploitants de navires montre que, d'une année sur l'autre, la demande de données a été la plus forte parmi les compagnies de transport maritime par conteneurs, faisant plus que doubler (108 %) en juin 2022 par rapport à juin 2021, tandis que l'utilisation de la connectivité a augmenté de 70 % parmi les exploitants de pétroliers et de 47 % sur les vraciers sur la même période.

Ben Palmer, président d'Inmarsat Maritime, a déclaré : *«L'utilisation des données maritimes est un indicateur majeur de l'activité économique et du commerce international dans le secteur du transport maritime, qui transporte 90 % de l'ensemble du commerce mondial. De plus en plus de compagnies maritimes modernisent leurs services de communication par satellite et adoptent de nouvelles technologies pour des applications telles que la planification des itinéraires, les transferts de données haut débit navire-terre et l'optimisation du rendement énergétique. Elles veillent également à ce que leurs équipages restent connectés avec leur famille et leurs amis lorsqu'ils sont en mer, une exigence obligatoire désormais reconnue par la Convention du travail maritime. Notre étude montre que l'utilisation des données est en hausse sur tous les types de navires commerciaux. Le succès que nous constatons dans notre carnet de commandes est dû à notre compréhension du secteur maritime commercial et des besoins des armateurs et des opérateurs. Cette appréciation a conduit directement au développement de notre proposition de service unique pour les compagnies maritimes, qui combine deux réseaux mondiaux détenus et exploités à 100 % dans notre service Fleet Xpress, leader du marché. Notre stratégie consiste à continuer d'innover au même rythme, en soutenant la numérisation rapide que connaît le secteur, qui est à son tour stimulée par les objectifs de décarbonation à l'échelle du secteur et l'impératif de garantir le bien-être des équipages».*

L'étude d'Inmarsat sur l'utilisation des données maritimes intervient dans un contexte de carnet de commandes re-

cord pour les systèmes de communication par satellite Fleet Xpress de la société. La base installée Fleet Xpress a augmenté de 17 % au deuxième trimestre 2022 par rapport au deuxième trimestre 2021, pour atteindre près de 13 000 navires, avec un carnet de commandes de plus de 1 000 navires.

Au début de l'année, Inmarsat a réalisé des tests de preuve de concept technique pour la composante terrestre maillée 5G de son nouveau réseau ORCHESTRA. Ces tests ont eu lieu à Singapour, l'un des ports à conteneurs les plus fréquentés au monde. ORCHESTRA fournit une technologie innovante de gestion du spectre et de connectivité pour offrir une capacité de données supplémentaire aux principaux points névralgiques du transport maritime via un réseau terrestre unique basé à terre. Le réseau maillé 5G peut s'intégrer de manière transparente aux constellations de satellites géostationnaires d'Inmarsat et à une flotte très ciblée en orbite basse pour offrir la latence moyenne la plus faible et les vitesses moyennes les plus rapides, avec une résilience unique, de tous les services mondiaux prévus.

«Alors que la demande de données continue de croître dans le secteur du transport maritime, nos tests ORCHESTRA à Singapour ont montré dans des cas réels comment améliorer la connectivité navire-terre et navire-navire, y compris les distances, la portée, le débit et la disponibilité des liaisons», poursuit Palmer. «Nous innovons avec cette technologie car la demande de connectivité dans les principaux ports et voies de navigation ne peut qu'augmenter encore et conduire à une congestion croissante». (Source : Inmarsat)

UN SUPER-YACHT CHAVIRE ET COULE EN GRÈCE

Le super yacht 007 avec 5 passagers à bord a coulé dans la baie de Kolona, île de Kythnos en Grèce dans la mer Égée, le 2 septembre. Le yacht aurait heurté des rochers. Un dysfonctionnement du GPS aurait incité le skipper à faire naviguer le bateau plus près du rivage que ce qui était conseillé. Les 5 personnes à bord ont été secourues. Le yacht reposait sur son flanc bâbord sur le fond, la moitié de la coque restant au-dessus de l'eau, à une quinzaine de mètres de la plage. Un barrage a été installé tout autour pour prévenir une éventuelle pollution.



Le yacht 007 en position normale. (Photo : FleetMon)



007 chaviré et posé sur le flanc bâbord. (Photo : FleetMon)

Le Super yacht 007, long de 49 m, construit en 2006,

battant pavillon du Royaume-Uni a un équipage de 5 personnes et peut recevoir 10 invités. Il appartient à un homme d'affaires suisse.



Vue montrant la zone pour hélico. (Photo : SWNS)



Un barrage entoure la coque. (Capture vidéo)

Vidéo : <https://youtu.be/4jalcMVYbtY>.

(Source : FleetMon)

LES DÉFIS DE LA SÉCURITÉ DES CARBURANTS À BASE D'AMMONIAC ET HYDROGÈNE MIS EN ÉVIDENCE

Mark Cameron, cadre supérieur d'Ardmore Shipping, affirme que l'utilisation de l'ammoniac et de l'hydrogène comme carburant marin pose de sérieux problèmes de sécurité et de manutention.

L'ammoniac a suscité une attention sérieuse en tant que carburant marin, avec un nombre croissant d'études pilotes et le développement d'infrastructures, tandis que l'hydrogène fait partie des développements à plus long terme pour décarboner de nombreuses industries, y compris le transport maritime.

S'exprimant lors de la conférence du Nautical Institute à Singapour, le 1er septembre, Cameron indiquait : «On ne peut pas faire abstraction de la toxicité de l'ammoniac, soyons clairs à ce sujet. L'ammoniac est toxique. C'est une chose désagréable». Il a cité une étude qui a modélisé le déversement de soute du vraquier Wakashio au large de l'île Maurice en 2020 avec de l'ammoniac à la place du mazout et selon laquelle il aurait entraîné la mort de 1 100 personnes à terre, et ce sans même prendre en compte les marins du navire. «Vous devriez peut-être y réfléchir un instant lorsque nous parlons de l'agenda environnemental».

Un autre cadre supérieur d'un grand armateur a également exprimé sa profonde inquiétude quant aux dangers qui résulteraient d'un déversement d'ammoniac s'il était utilisé comme carburant marin et qu'un accident se produisait. Il a déclaré que vous n'utiliserez pas l'ammoniac comme carburant si vous vous souciez des marins.

En venant à l'hydrogène, Cameron a présenté une diapositive montrant un camion et une remorque de 31 tonnes capables de transporter seulement 700 kilos d'hydrogène comprimé, quantité de carburant qui, selon lui, ne permettrait pas d'aller plus loin que le petit tour du

port. De plus, l'hydrogène comprimé nécessite des réservoirs à haute pression de 350 à 700 bars. Il s'est demandé si c'était une bonne idée d'avoir de l'hydrogène comprimé à 350 – 700 bars qui se déplace sur des camions dans les rues d'une ville pour se rendre dans un port pour un navire qui va naviguer autour du port. «*Ne vous laissez pas bernier lorsque les gens commencent à vous parler d'hydrogène. C'est un élément très important de l'équation du changement énergétique, mais ce n'est pas simple, c'est beaucoup, beaucoup plus difficile que le GNL*». Pour liquéfier l'hydrogène, il faut que la température soit de moins 253 degrés Celsius, contre moins 161,5 degrés Celsius pour le GNL. (Source : Seatrade Maritime News)

INCENDIE SUR UN PORTE-CONTENEURS DANS LE DÉTROIT DE TAIWAN

Un incendie s'est déclaré dans la salle des machines du porte-conteneurs **Zhong Zhou Chang Hong** dans la soirée du 4 septembre au nord du détroit de Taiwan, au nord-est de Xiamen. Le navire faisait route de Qinzhou à Rizhao en mer Jaune. 19 membres d'équipage ont été évacués, tous sont sains et saufs.

Les navires SAR ont commencé à lutter contre l'incendie, le porte-conteneurs doit être pris en remorque. La situation est sous contrôle depuis le matin du 6 septembre. Les sauveteurs ont également dû faire face au typhon Hinnamnor, de loin le typhon le plus puissant de cette année, avec des vagues de deux mètres de haut. (Source : FleetMon)

Le feu a finalement été éteint sur ce porte-conteneur chinois de ZhongZhou Shipping, de 23 760 t de port en lourd, construit en 2020, et dont on ne sait pas grand-chose.



Le porte-conteneurs Zhong Zhou Chang Hong



Évacuation de l'équipage par hélicoptère.

NORVÈGE : LE FUTUR CIMETIÈRE DU CO₂ EUROPÉEN

Longtemps perçue comme une solution techniquement compliquée et coûteuse à l'utilité marginale, la piste de la capture et du stockage de carbone (CCS) est désor-

mais en vogue sur une planète qui peine à réduire ses émissions malgré l'urgence climatique. Dans la localité d'Øygarden, sur une île toute proche de Bergen (à l'ouest de la Norvège), un terminal en cours de construction réceptionnera d'ici quelques années des tonnes de CO₂ liquéfié, acheminé du Vieux Continent par bateaux après avoir été capté à la sortie des cheminées d'usines.

Ce site accueillera une petite partie du CO₂ émis par l'industrie européenne, évitant ainsi qu'il ne finisse dans l'atmosphère. C'est la toute 1^{ère} infrastructure de transport et de stockage en accès libre du monde, permettant à tout émetteur qui a capté ses émissions de CO₂ de les voir prises en charge, transportées et stockées de façon permanente en toute sécurité. Principal producteur d'hydrocarbures d'Europe de l'Ouest, la Norvège posséderait également le plus gros potentiel de stockage de CO₂ du continent, notamment... dans ses gisements pétroliers épuisés.



Le futur site de capture de CO₂ à Øygarden. (Photo : AFP)

Le carbone sera injecté via un pipeline dans des cavités géologiques à 2 600 mètres sous les fonds marins. Avec l'ambition qu'il y reste indéfiniment.

Le terminal d'Øygarden s'inscrit dans le plan "Langskip", le nom norvégien des bateaux vikings. Oslo a financé 80 % des infrastructures en mettant 1,7 milliard d'euros sur la table afin de développer le CCS dans le pays. Pour ce faire, les géants énergétiques Equinor, TotalEnergies et Shell ont mis en place un partenariat, baptisé "Northern Lights", qui sera le premier service transfrontalier de transport et de stockage de CO₂ au monde lorsque ses opérations démarreront en 2024.

Le 29 août, les partenaires de Northern Lights ont annoncé un premier accord commercial transfrontalier qui portera sur le transport par bateaux spéciaux et la séquestration, chaque année, de 800 000 tonnes de CO₂ captées sur une usine néerlandaise du fabricant d'engrais Yara à compter de 2025.

Le lendemain, 30 août, Equinor a dévoilé avec l'allemand Wintershall Dea un projet de construction d'un pipeline de 900 kilomètres visant à transporter du CO₂ d'Allemagne pour le stocker en Norvège. Un projet similaire avec la Belgique est déjà dans les tuyaux.

Le CCS n'est cependant pas une solution miracle contre le réchauffement. Dans sa première phase, Northern Lights pourra traiter 1,5 million de tonnes de CO₂ par an, une capacité qui sera ensuite portée à 5-6 millions de tonnes. À titre de comparaison, l'Union européenne a, selon l'Agence européenne pour l'environnement, émis 3,7 milliards de tonnes de gaz à effet de serre en 2020, une année plombée par la pandémie.

Mais tant le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec) que l'Agence internationale de l'énergie estiment cet outil nécessaire pour enrayer la montée du thermomètre. (Source : Sud-Ouest)

LE FERRY "ZÉRO PARTICULE" DE LA MÉRIDIONALE

L'armateur La Méridionale a dévoilé le 5 septembre son ferry "zéro particule", qui relie Marseille à la Corse, présenté comme une première mondiale par Marc Reverchon, Président de la compagnie.

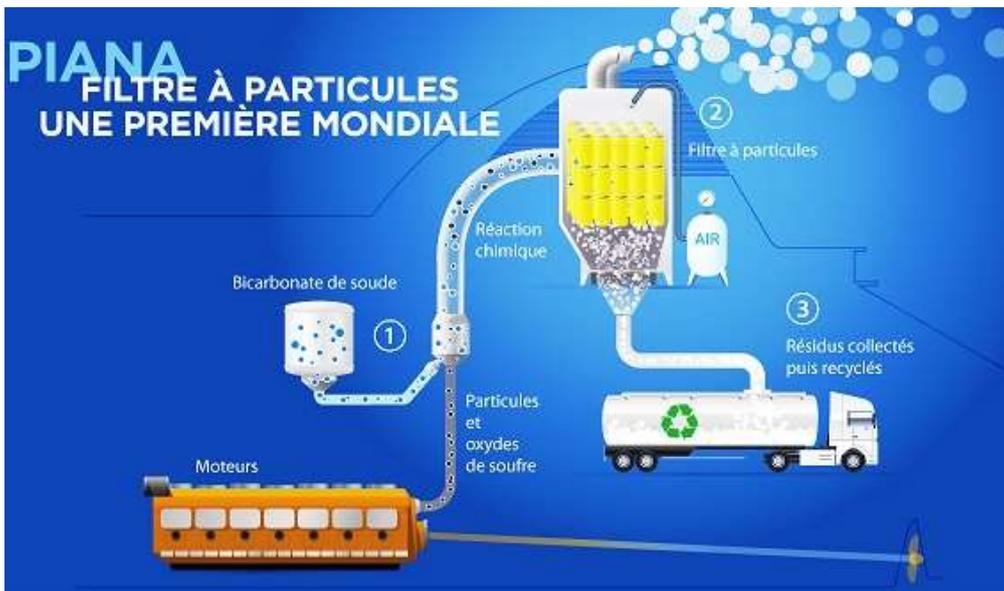


Schéma de principe du fonctionnement du système novateur.

Un filtre novateur, aujourd'hui installé sur les quatre moteurs du **Piana**, permet d'éliminer 99 % des oxydes de soufre (SO₂) mais aussi 99,9 % des particules fines et ultrafines, parmi les principaux polluants de l'air émis par les navires.

Depuis 2020, la teneur en soufre des carburants marins est limitée à 0,5 %, contre 3,5 % auparavant, selon une réglementation de l'Organisation maritime internationale (OMI). Et à partir de 2025, elle sera même limitée à 0,1 % en Méditerranée.

Quand la Méridionale a lancé l'expérience en 2018, elle cherchait un procédé pour respecter cette réglementation «*car on ne voulait pas installer de "scrubbers"*», a détaillé Christophe Séguinot, directeur technique de la compagnie.

Le filtre à particules développé par la Méridionale reprend un principe déjà éprouvé dans les centrales thermiques par exemple: une poudre de bicarbonate de sodium est injectée à la sortie des moteurs, dans le collecteur des gaz d'échappement. Le bicarbonate va réagir chimiquement sur les particules présentes dans ces gaz d'échappement, puis finir sa course dans un filtre composé de sacs, sur lesquels il va se déposer et capter les particules et métaux lourds.



Le ferry Piana de la Méridionale avec son filtre à particules.
 (Photo : Méridionale)

«*Ils vont bien plus loin que ce qu'impose la réglementation*

», a commenté Damien Piga, directeur des relations extérieures et innovation chez AtmoSud, organisme régional de surveillance de la qualité de l'air. (Source : AFP, Mer & Océans)

Voir aussi (lien à copier) :
<https://www.lameridionale.fr/fr/lameridionale/engagements/le-filtre-a-particules-du-piana>

UN PÉTROLIER MIS HORS SERVICE PAR UN INCENDIE AUX PAYS-BAS

Le transport de produits pétroliers et chimiques **Hafnia Tanzanite**, en provenance de Singapour, a été victime d'un incendie dans la salle des machines, alors qu'il se trouvait à environ 35 milles à l'Ouest-nord-ouest de Hoek van Holland aux Pays-Bas, tôt le matin du 5 septembre. Le feu a pu être éteint par le système d'extinction au Halon, mais la machine du pétrolier a été mise

hors service. Le navire a dû être remorqué jusqu'au port de destination de Rotterdam. (Source : FleetMon)



L'*Hafnia Tanzanite*, construit en 2016, long de 182,90 m et large de 32,20m pour un port en lourd de 49 478 t, navigue sous pavillon des Îles Marshall. (Photo : Vessel Finder)

CMA CGM VA INVESTIR DANS NEOLINE

CMA CGM a dévoilé le 4 septembre la création d'un fonds de 1,5 milliard d'euros sur 5 ans destiné à la transition énergétique du transport maritime et de la logistique. Parmi les mesures annoncées, le groupe français officialise son engagement auprès du jeune armateur nantais Neoline. CMA CGM devrait devenir le premier investisseur de la société chargée de financer et exploiter le premier Neoliner, cargo transatlantique de 136 m et 6 300 tonnes de port en lourd essentiellement propulsé à la voile.

L'arrivée de CMA CGM sécurise la construction du bateau, qui après de longues années d'attente va enfin pouvoir être mis en chantier, normalement d'ici la fin de l'année pour une livraison espérée fin 2024.

Le Neoliner conserve le design présenté jusqu'ici et, comme annoncé au printemps, sera finalement équipé du gréement AeolDrive et de voiles Solid Sail qui ont été développés par les Chantiers de l'Atlantique. Les deux mâts, pivotants, culmineront à 76 m de haut et disposeront chacun d'une voile à panneaux rigides d'une surface de 1100 m², ainsi qu'un foc souple de 400 m². La sur-

face totale de la voilure sera donc de 3 000 m². (Voir *MMI* N° 240 page 10).

(Source : <https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/cma-cgm-va-investir-dans-neoline-securisant-la-construction-de-son-premier-cargo-a>)

ENCORE UN PROBLÈME DE FREIN À MAIN !

Le caboteur **Hav Marlin** construit en 1993 et navigant sous le pavillon Antigua Barbuda a heurté le quai alors qu'il accostait dans le port de Vierow, Mecklenburg-Vorpommern, Allemagne, en mer Baltique, dans la matinée du 5 septembre, à son arrivée d'Anvers via le canal de Kiel, avec 2 800 tonnes d'engrais à bord. Le navire et le quai ont été endommagés, le gaillard d'avant et la proue du navire sont fortement cabossés. Aucune brèche dans la coque, aucune fuite n'a été signalée.

(Source : FleetMon)



L'étrave cabossée du Hav Marlin après avoir embrassé le quai. (Photo : Duitse Politie)



Le Hav Marlin en 2021. (Photo : Marine Traffic)

UNE ÉTUDE MONTRE QUE L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE POURRAIT ÊTRE UTILISÉE COMME MOYEN DE PROPULSION MARITIME À L'AVENIR

Les nouvelles recherches de C-Job Naval Architects, partagées en ce début septembre, montrent que l'énergie nucléaire pourrait être appliquée comme propulsion marine à l'avenir. Selon cette société indépendante de conception navale, la technologie nucléaire a connu plusieurs développements intéressants et devrait être envisagée pour les futures applications maritimes. Sur la base de ses recherches, C-Job conclut que le réacteur à sels fondus présente le plus grand potentiel à long terme. La combinaison de la sécurité passive, du taux de combustion élevé et de la possibilité d'utiliser le cycle du thorium en font le meilleur choix pour les applications maritimes. Avec le thorium, la longévité des déchets nucléaires de haute activité peut être réduite de plus de 10 000 ans à environ 300 ans.

La recherche a été menée par Koen Houtkoop, diplômé

d'un Master de science en technologie marine à l'Université de Technologie de Delft, pour le compte de C-Job. Il déclare : «Les développements dans le domaine de l'énergie nucléaire ont été principalement axés sur les applications terrestres. Cependant, un certain nombre d'aspects les rendent intéressants pour les applications maritimes. En particulier, la réduction significative des émissions nocives. Mes recherches ont montré que les émissions de CO₂ peuvent être réduites jusqu'à 98 % par rapport aux systèmes classiques à base de combustible. En outre, les émissions de pollution atmosphérique, telles que les SOx (oxyde de soufre), les PM (particules fines) et les NOx (oxyde d'azote), sont totalement éliminées».

«L'énergie nucléaire suscite des inquiétudes évidentes, comme les déchets nucléaires, ainsi que la perception de la société. En outre, nous devons garder à l'esprit que les réglementations relatives aux applications maritimes sont dépassées et qu'elles nécessitent des efforts considérables pour une application réussie».

La recherche a identifié les grands navires océaniques comme ayant le plus grand potentiel pour la propulsion nucléaire. En créant quatre concepts différents (vrac, conteneur, pétrolier et offshore), des éléments clés ont été analysés, notamment la masse et le volume du système de stockage d'énergie et de production d'électricité. Il en ressort que, même si le bouclier autour du réacteur représente une part importante de la masse et du volume respectifs du système de production d'énergie nucléaire, dans la plupart des cas, l'option nucléaire est plus légère et plus compacte que l'option diesel marine classique. Bien que la propulsion nucléaire marine entraîne des dépenses d'investissement élevées, la recherche montre qu'elle est rentable dans un délai de cinq à quinze ans, en fonction du coût du carburant et du profil opérationnel du navire. En outre, la propulsion nucléaire marine permet d'envisager des vitesses nominales plus élevées, ce qui rend le navire plus rentable. En effet, le coût du combustible (OPEX - dépenses d'exploitation) n'augmente que marginalement avec les vitesses supérieures, alors qu'en fin de compte, le principal facteur limitant serait le CAPEX (dépenses d'investissement) de l'installation avec plus de puissance.



La technologie nucléaire a connu plusieurs développements intéressants et devrait être envisagée pour les futures applications maritimes (Image de synthèse : C-Job).

C-Job a déjà été à l'avant-garde de la recherche et de l'application de carburants maritimes alternatifs. Niels de Vries, architecte naval en chef chez C-Job, déclare : «Nous n'avons pas peur de ce qui n'est pas conventionnel. Si les applications maritimes de l'ammoniac, de l'hydrogène et du méthanol ont progressé, l'énergie nucléaire n'a pas encore été considérée comme une option via-

ble. Comme pour les autres sources d'énergie, des mesures de sécurité appropriées doivent être mises en place et la technologie doit être développée davantage avant d'être suffisamment mature pour être mise en œuvre, mais la technologie nucléaire a un sérieux potentiel. Des recherches supplémentaires sont nécessaires pour comprendre pleinement sa conception, son fonctionnement et son cycle de vie». (Source : C-Job.com)

Le document de recherche complet est disponible ici : <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid%3Afb44c464-6936-4ec6-96b1-52333ff799e3?collection=education>

LE HMS PRINCE OF WALES A SUBI DES "DOMMAGES IMPORTANTS"

La Royal Navy a pris la décision inhabituelle de répondre aux spéculations des médias en publiant une déclaration détaillée sur les dommages subis par le **HMS Prince of Wales**. L'un des deux plus grands navires de la flotte, récemment mis en service, le porte-avions a subi un échec embarrassant alors qu'il partait pour ce qui était appelé une "mission historique" en coopération avec les Américains.

Le HMS Prince of Wales avait quitté Portsmouth le 27 août pour ce qui devait être un programme de près de 4 mois en direction des États-Unis pour des exercices d'entraînement conjoints et une visite dans les Caraïbes. Les observateurs ont noté, au moment du départ, que le porte-avions ne semblait présenter qu'un sillage à bâbord, ce qui a donné lieu à de nombreux commentaires sur un éventuel problème d'hélice à tribord. Peu après son départ, le porte-avions a jeté l'ancre et la Royal Navy a admis qu'il y avait eu un "problème". Il a ensuite été déplacé vers une position plus abritée pendant qu'une enquête était en cours.



Le HMS Prince of Wales à son départ de Portsmouth (Photo : Royal Navy)

«Les plongeurs de la Royal Navy ont inspecté l'arbre tribord et les zones adjacentes», a déclaré la Navy. «Nous pouvons confirmer qu'il y a des dommages importants sur l'arbre et l'hélice et quelques dommages superficiels sur le gouvernail. Il n'y a aucun dommage au reste du navire». L'évaluation initiale du porte-avions révèle également une «défaillance extrêmement inhabituelle» au niveau de l'arbre tribord. L'accouplement qui relie les deux dernières sections de l'arbre s'est rompu. La Navy étudie les possibilités de réparation, mais admet qu'il est probable que le Prince of Wales doive être mis en cale sèche pour être réparé.

Jusqu'à présent, la Royal Navy n'a offert aucune explication sur la façon dont les dommages sont survenus au Prince of Wales. Ce n'est que le dernier d'une série de défaillances très médiatisées du porte-avions de plusieurs milliards de dollars. Mis en service en décembre 2019, il a passé la majeure partie des années 2020 et 2021 sur la touche en raison d'une série de problèmes.

Enfin, en octobre 2021, la Royal Navy a déclaré qu'il était pleinement opérationnel et qu'il serait prêt à être déployé en première ligne en 2023. Heureusement, il reste le HMS Queen Elizabeth !

(Source : The Maritime Executive)

L'INSULA OYA III SE PRÉPARE POUR SES ESSAIS AVANT SA MISE EN SERVICE SUR L'ÎLE D'YEU

L'**Insula Oya III**, le nouveau navire de desserte de l'île d'Yeu commandé par la région des Pays de la Loire au chantier Piriou, avait été mis à l'eau en juillet à Concarneau. Son armement et la mise en route progressive de ses équipements se poursuivent depuis, à flot, dans le port finistérien, en vue des essais en mer, prévus au cours du mois de septembre. Sa livraison est prévue en octobre.



L'Insula Oya III à quai à Concarneau. (Photo : Mer et Marine)

Appelée à succéder à l'Insula Oya II, le navire a été conçu par Piriou et le bureau d'architecture nantais Stirling Design International. Long de 55 m pour 12,6 m de large, l'Insula Oya III pourra accueillir jusqu'à 391 passagers et 150 tonnes de fret, dont des véhicules et conteurs. (Source : Mer et Marine)

LE DERNIER FABRICANT FRANÇAIS DE SEXTANT

Christophe Colomb n'en disposait pas quand il a découvert l'Amérique par hasard. Et pour cause, c'est en 1730 sur la base de l'astrolabe que le mathématicien britannique John Hadley et l'inventeur américain Thomas Godfrey ont amélioré le plus sûr instrument de navigation à réflexion. À partir de cette époque, grâce à des relevés d'angles par rapport aux étoiles, les marins du monde entier ont pu se positionner sur une carte à quelques milles près et garder le cap. C'est dans les années 1990, avec l'apparition du GPS que l'utilisation du sextant a décliné.

Cependant, pour supplanter l'électronique lors de panes ou encore pour le plaisir de naviguer à l'ancienne, le sextant est toujours présent dans les cabines des commandants notamment de la marine nationale, ceux de la marine marchande ainsi qu'à bord des plus grands trimarans du monde. En France, il ne reste qu'un seul fabricant basé à Saint-Vincent-du-Boulay près de Bernay dans l'Eure.

Pierre Lorho est un dessinateur et ajusteur de précision. Pendant 17 ans, il a travaillé pour l'entreprise Poulin-Blanchet, héritière des plus grands fabricants de sextants du XIXe siècle, Lorieux-Lepetit-Poulin-Blanchet : «J'ai tout de suite aimé cette mécanique de précision. Le sextant m'a tout de suite passionné par sa technique de fabrication et d'utilisation. En 1997, je prends la suite. La société s'appelle CPI (Concept Productive Industriel) et je me suis diversifié notamment dans les instruments de mesure pour la marine et l'aéronautique. Cependant, j'ai toujours voulu poursuivre la création de sextants». Ainsi, dans son atelier, il dessine, conçoit, usi-

ne avec l'aide de sous-traitants pour certaines pièces, les sextants Poulin Blanchet/CPI, le 810 MN pour la Marine Nationale et le Greenwich pour la voile de compétition et la plaisance : «*Mon but est d'obtenir une grande précision entre le corps, l'Alidade, le limbe, les optiques et cela grâce à la vis micrométrique. Un tour doit correspondre à un degré. C'est un objet passionnant*».



Pierre Lorho avec le petit yellow conçu pour Loïc Perron.
(Photo : PRESSE30)

Et, les sextants de Pierre Lorho sont connus et reconnus, car «*ils intéressent toujours les militaires et les jeunes marins surtout pour les courses à l'ancienne. C'est comme cela que Loïc Perron m'a fait confiance. Il recherchait un sextant pour la course transatlantique en solitaire, la Route du rhum en 2018, qu'il a effectué à l'ancienne. J'ai développé pour lui le petit Yellow. Aujourd'hui, il porte sa signature et le smiley de la voile de son trimaran Happy. Depuis, il a eu beaucoup de succès*». Seulement, l'Eurois ne veut pas en faire une industrie. Il faut compter 1 700 euros et deux mois de délai pour avoir cet instrument de précision «*sur un marché qui se relance notamment chez les militaires. C'est plus sûr que l'électronique embarquée. Malgré la concurrence allemande, russe et américaine, les miens bénéficient de la reconnaissance de leurs ancêtres, les Poulin-Blanchet*». (Source : Le Parisien)



Sextant fabriqué par CPI. (Photo : Paris-Normandie)

L'EMPREINTE CARBONE D'UN VOYAGE ALLER-RETOUR PAR LA RMN EST INFÉRIEURE À CELLE VIA LE CANAL DE SUEZ

L'empreinte carbone d'un voyage aller-retour via la route maritime du Nord (RMN) est inférieure de 7 000 tonnes à celle d'un voyage via le canal de Suez, a déclaré Yevgeny Ambrosov, vice-président du conseil d'administration de PAO NOVATEK (le plus grand producteur indépendant de gaz naturel en Russie), lors de la première réunion du Conseil des parties prenantes de la navigation de la Route Maritime du Nord (NSR Navigation Sta-

holder Council) dans le cadre du Forum économique oriental, selon le compte rendu de la réunion.

«*Nous avons automatisé le calcul de l'empreinte carbone en nous basant sur le système de surveillance de l'exploitation des navires. Les données quantitatives sur la consommation de carburant et l'empreinte méthane nous permettent d'affirmer que l'empreinte carbone d'un voyage aller-retour via la route maritime du Nord est inférieure de 7 000 tonnes à celle d'un voyage via le canal de Suez*», a déclaré Yevgeny Ambrosov.

(Source : PortNews)

QUALSHIP 21 : LE PAVILLON FRANÇAIS DE NOUVEAU CERTIFIÉ

La France vient d'être à nouveau certifiée QUALSHIP 21 par l'US COAST GUARD (USCG). La reconnaissance QUALSHIP vient saluer le haut niveau de qualité des navires de commerce français et de son pavillon.

Ce label de l'USCG permet de reconnaître l'exemplarité des navires qui respectent les réglementations en matière de sécurité et de prévention de la pollution, et de cibler les inspections. Il récompense les navires de qualité, leurs propriétaires et l'administration du pavillon pour leurs engagements. Le Pavillon français est ainsi certifié sans interruption depuis 2011 ce qui permet de souligner la grande qualité de sa flotte.



(Source : Post et communiqué du Secrétariat d'État chargé de la Mer)

On peut citer la réaction de Mr Laurent Courcol, Administrateur général hors classe des affaires maritimes et ancien inspecteur général des affaires maritimes : «*Bravo à tous les inspecteurs de la navigation, au sérieux de nos sociétés de classification et à la DGAMPA pour ces remarquables performances dans un contexte budgétaire très contraint. Bravo aussi à nos armateurs et à leurs équipages. Bravo enfin à l'ENSM pour ses formations de qualité de nos officiers*».

UN NOUVEAU SYSTÈME D'ÉVACUATION MARITIME POUR LES PETITS NAVIRES

Survitec, une société spécialisée dans les technologies de survie, a lancé un nouveau système d'évacuation maritime (MES - marine evacuation system) pour aider les passagers lors des évacuations d'urgence sur les navires de taille petite à moyenne pouvant accueillir de 300 à 1 500 personnes.

Le MES comprend un toboggan à sec afin de garantir que les passagers de tous âges et de toutes capacités

puissent évacuer le navire rapidement et en toute sécurité. Les clients peuvent choisir un toboggan hélicoïdal simple ou double. En outre, le MES est équipé de radeaux de sauvetage à redressement automatique pour 50, 100 et 150 personnes avec des packs d'urgence pour la sécurité de la vie en mer et pour les canots rapides.



La nouvelle solution MES comprend un toboggan à sec, un radeau de sauvetage et des packs de secours pour les passagers. (Photo : Survitec)

«La technologie révolutionnaire du toboggan hélicoïdal de notre MES Marin Ark 2, à laquelle font confiance les principaux opérateurs de croisière pour une expérience sans restriction et améliorée des passagers et une sécurité accrue, est désormais disponible pour les ferries et les petits navires à passagers de type expédition», a déclaré Richard McCormick, chef de produit chez Survitec. La nouvelle solution MES est en attente de l'approbation de type par la société de classification Bureau Veritas pour une utilisation à bord de navires ayant jusqu'à 23 mètres de franc-bord. Elle sera disponible à l'achat au début de 2023. Les clients peuvent opter pour le forfait de service standard de 12 mois de Survitec ou pour un forfait étendu allant jusqu'à 30 mois.

Survitec propose également des programmes de formation pour les équipages afin d'améliorer leurs compétences en matière d'évacuation d'urgence et de déploiement efficace du système. (Source : Cruise& Ferry)

PÉTROLIER EN PANNE ENTRE LA RÉUNION ET MAURICE

Le pétrolier Aframax **Ocean Pride 1** en provenance de Caracas Bay à Curaçao, dans les Caraïbes, avec 102 000 tonnes de fuel à bord a rencontré des problèmes de moteur le 2 septembre à son arrivée à l'île Maurice. Alors qu'il approchait de Port-Louis, le navire a été victime d'une panne moteur. Le capitaine du bâtiment a immédiatement contacté la capitainerie pour l'informer de l'incident, afin d'obtenir l'aide nécessaire si besoin, tout en soulignant que les mécaniciens avaient bon espoir de relancer la machine. Il était question d'un problème mineur de pression d'air dans le moteur principal, selon le Chef mécanicien.

Les autorités mauriciennes, marquées par le naufrage du Wakashio et la marée noire qui avait suivi, avaient immédiatement demandé au navire et à ses 102 000 t de gasoil de quitter la Zone Économique Exclusive. Le pétrolier s'est donc mis à la dérive entre La Réunion et Maurice, moteur à l'arrêt, pour entreprendre les réparations indispensables et attendre les pièces de rechange. Il était sous surveillance constante du CROSS RU et des garde-côtes mauriciens.

Le 5 septembre 2022 peu avant 20h, le ravitailleur Stark quittait Port-Louis pour rejoindre le pétrolier, avec les pièces nécessaires à la réparation. Une livraison réalisée, le lendemain en fin de journée avait informé le CROSS

Réunion.

Entre temps, les autorités mauriciennes ont découvert que les certificats du navire expiraient le 8 septembre. En conséquence, le navire n'est plus autorisé à accoster à Port-Louis. Le 8 septembre, la réparation est terminée et l'Ocean Pride 1 est à nouveau opérationnel. Reste à savoir, s'il sera autorisé à effectuer sa livraison très attendue.

Le navire s'est donc mis en attente d'instructions de son armateur, entre Maurice et La Réunion. (Sources : Réunion la 1^{ère}, FleetMon, defimedia.info)

L'Ocean Pride 1 (ex-Erawan 99, ex-Explorer, ex-Millennium Explorer, ex-Berawan) a été construit en 1999 et navigue sous le pavillon du Sierra Leone. Il porte ce nom depuis 2021. Son port en lourd est de 105 715 t. Sa longueur est de 240,99 m et sa largeur de 42 m.



Le pétrolier Ocean Pride 1.

Notre honorable correspondant local et ancien Président, interrogé sur le devenir de ce navire nous a informé qu'il avait essayé de suivre lui aussi ce bateau, mais il y a un black out total d'informations sur place. Il confirme qu'il a bien fait escale à Maurice. On imagine très discrètement ! Mais il indique qu'à ce stade, il n'en sait pas plus.

TOM LAPERCHE, VAINQUEUR DE LA SOLITAIRE DU FIGARO

Après les 2 premières étapes compliquées, en franchissant la ligne d'arrivée de la troisième et ultime étape devant Saint-Nazaire, **Tom Laperche**, âgé de 25 ans, a remporté sa première victoire d'étape de sa carrière mais surtout assuré son triomphe sur la Solitaire du Figaro 2022.

Né dans le centre Bretagne, Tom Laperche découvre l'océan très tôt. Son père a participé par quatre fois à la Solitaire dans les années 80. Après son Bac décroché à 17 ans, il obtient son diplôme d'ingénieur en mécanique à Compiègne. Il s'était déjà fait remarquer dans plusieurs courses. Voir :

<https://www.lefigaro.fr/sports/voile/la-solitaire/solitaire-du-figaro-tom-laperche-un-grand-vainqueur-enfin-au-firmament-20220907>

MSC ADOPTE LE SYSTÈME ANTI-ROULIS DE DNV POUR RÉDUIRE LES PERTES DE CONTENEURS

MSC met en œuvre un nouveau système anti-roulis DNV conçu pour éviter les pertes de conteneurs dues au roulis paramétrique des porte-conteneurs. Le roulis paramétrique ou synchrone des porte-conteneurs est devenu une priorité pour les opérateurs et les assureurs suite à un certain nombre d'incidents par gros temps ayant entraîné des pertes de conteneurs à grande échelle de la part de très grands porte-conteneurs au cours des deux dernières années.

Lors du SMM 2022 (Salon international de la construction

navale, de la machinerie et de la technologie marine, qui s'est tenu du 6 au 9 septembre à Hambourg), MSC a signé un contrat pour mettre en œuvre le nouveau système DNV "Anti-Roll Assist" et la notation de classe ARCS (Anti-Roll for Containerships) sur 100 navires de sa flotte, ce qui en fait la première compagnie mondiale de porte-conteneurs à le faire. L'application anti-roulis sera intégrée dans les systèmes de routage météorologique des nouvelles constructions et des navires actuellement en service chez MSC. La capacité de ces navires varie de 1 800 à 24 000 EVP.

«*En mettant en œuvre la nouvelle application sur nos navires, les capitaines et l'équipage peuvent à la fois planifier et réagir au moment où une situation potentiellement critique est identifiée, ce qui renforce notre culture de la sécurité*», a déclaré Giuseppe Gargiulo, responsable des nouvelles constructions chez MSC. Intégrée dans les systèmes de routage météorologique, l'application anti-roulis peut être utilisée pour contourner les conditions qui pourraient causer des mouvements de roulis extrêmes pendant le voyage.

Un responsable chez DNV, a déclaré : «*La combinaison de facteurs qui conduisent à un roulis pouvant entraîner la perte d'un conteneur peut être très difficile à prévoir. En développant l'Anti-Roll Assist, nous voulions donner aux capitaines et aux équipages une image très claire et simple du risque, basée sur une combinaison de facteurs cruciaux, notamment le cap et la vitesse de leur navire. L'application peut également aider le capitaine et l'équipage à évaluer si un ajustement de la navigation est nécessaire*».

Selon les chiffres du World Shipping Council, 3 133 conteneurs ont été perdus par-dessus bord au cours de la période 2020 - 2021, contre 779 au cours de la période précédente, soit une augmentation de 400 %. Cette période comprend les incidents très médiatisés de l'ONE Apus qui a perdu 1 818 conteneurs dans le transpacifique en novembre 2020, et du Maersk Essen qui a perdu 750 boîtes en janvier 2021. Bien que les pertes par-dessus bord représentent moins de 0,001 % de l'ensemble des 241 millions de conteneurs annuels, les incidents peuvent donner lieu à des réclamations d'assurance très coûteuses. (Source : Seatrade Maritime News)

APRÈS UNE LONGUE REFORTE, PONANT REMET EN SERVICE LE PONANT

Après une éclipse de près de trois ans, le célèbre voilier à trois mâts de la compagnie Ponant, qui fut son premier navire, mis en service en 1991, a repris la mer en août. Le navire, qui a fêté l'an dernier ses 30 ans d'activité, a bénéficié d'une cure de jeunesse à Gênes. Ses espaces publics intérieurs et extérieurs ont été rénovés et réaménagés, avec un design plus moderne imaginé par le studio Jean-Philippe Nuel et le bureau d'architecture nantais Stirling Design International. Dans sa nouvelle configuration, le voilier ne compte plus que 16 suites au lieu des 32 cabines d'origine. Parmi elles, une suite de l'armateur de 60 m² dotée d'un balcon privatif. Le bateau, dont la capacité a été ramenée à 32 passagers seulement, pour 34 membres d'équipage, est également doté d'un restaurant panoramique, de salons, d'un Spa et d'une marina à la poupe. Sa rénovation a également été technique, avec de nouveaux systèmes pour permettre le branchement à quai, le traitement des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines, ou encore des équipements de dernière génération pour le traitement des

eaux usées. (Source : Mer et Marine)



Le Ponant sous voiles. (Photo : Ponant - Tamar Sarkissian)

LA LIMITATION DU SOUFRE A ENTRAÎNÉ UNE BAISSE DE 77 % DES ÉMISSIONS DE SO_x DES NAVIRES

À 115 jours de l'entrée en vigueur de la réglementation environnementale mondiale la plus importante pour le transport maritime depuis le plafonnement mondial du soufre - souvent appelée OMI 2020 - l'organe directeur du secteur a démontré l'efficacité de sa dernière grande décision verte.

Le 7 septembre, à l'occasion de la Journée mondiale de l'air pur, l'Organisation maritime internationale (OMI) a indiqué sur Twitter que, depuis le 1er janvier 2020, date de l'entrée en vigueur du plafond mondial pour le soufre, les émissions d'oxyde de soufre des navires ont diminué de 77 %.

La période précédant la mise en œuvre de la limite de soufre a donné lieu à un débat intense sur son efficacité, le secteur étant profondément divisé sur la question de l'installation d'épurateurs à bord des navires. Réagissant au tweet de l'OMI, Simon Bergulf, directeur chez le géant danois du transport maritime A.P. Moller-Maersk, a répondu : «*Juste un rappel utile, notamment pour tous ceux qui ont suivi les débats au cours des 6 derniers mois de 2019*». M. Bergulf a prévenu que les participants au transport maritime seront confrontés au même "alarmisme" concernant la législation à venir sur les gaz à effet de serre. «*L'OMI2020 est un succès et montre que des changements majeurs et globaux sont possibles*», a déclaré M. Bergulf. Un encouragement pour l'OMI, qui a observé les régulateurs régionaux, notamment l'Union européenne, menacer d'agir de manière plus indépendante ces dernières années, enlevant à l'organisme des Nations unies une partie de sa légitimité en matière de réglementation mondiale.

Les deux réglementations de l'OMI - l'Indicateur d'efficacité énergétique des navires existants (EEXI) et l'Indicateur d'intensité de carbone (CII) - qui doivent entrer en vigueur le 1er janvier prochain, ont les mêmes connotations déroutantes que les grands débats sur les épurateurs de 2019. (Source : Splash247)

INCENDIE DANS LA CALE D'UN VRAQUIER À ROUEN

Un incendie s'est déclaré sur le vraquier grec **Epic**, dans une cale contenant quelques 8 000 tonnes de débris métalliques, vers 18h30 LT le 2 septembre, à Petit-Couronne dans le port de Rouen. 40 engins de lutte et 70 pompiers, plus 3 remorqueurs, ont été déployés. Le système

d'extinction du navire s'est révélé défaillant. L'incendie a été maîtrisé dans la matinée du 3 septembre, mais le feu n'était pas encore éteint, la lutte contre l'incendie se poursuivant pendant les jours suivants.

Vidéo de la lutte contre l'incendie:

<https://www.fleetmon.com/maritime-news/2022/39417/fire-cargo-hold-bulk-carrier-rouen-france-video/>. (Source : FleetMon)



Incendie dans la cale de l'Epic. (Photo : FleetMon)



3 remorqueurs de TSM se relaient depuis le 2 septembre pour asperger la coque du vraquier Epic. (Photo : Sdis76)



Refroidissement du pont et de la coque. (Photo : Th. Rabiller)

La nature spécifique de ce feu couvant de métaux recyclés a nécessité de la part des sapeurs-pompiers du Sdis 76 la mise en place d'actions particulières excluant l'emploi des techniques classiques d'intervention. La priorité des secours a été de refroidir la cargaison et d'étouffer le foyer par injection de gaz inerte (azote et dioxyde de carbone), dans la cale.

Le feu qui mouronnait depuis cinq jours dans la cale n° 3 du navire contenant un lot de 8 000 tonnes de ferraille et déchets métalliques chargés auprès du spécialiste des déchets Derichebourg a été définitivement éteint le 7 septembre. Le panneau de cale qui avait été refermé afin d'étouffer le feu par injection de CO₂ et d'azote a été

rouvert avec des relevés de température et des émanations de gaz potentiellement toxiques qui ont confirmé son extinction. Un contrôle visuel de la situation à l'intérieur de cette cale, à l'aide d'un drone, a immédiatement été réalisé.

Puis le déchargement des débris métalliques incendiés a débuté à l'aide d'une grue de la société Derichebourg, qui doit stocker sur place les résidus. Le délai normal de 48 heures pour une telle opération sera sûrement dépassé, avec toujours une forte présence des pompiers autour du navire.

Avant de pouvoir reprendre la mer, l'Epic devra être inspecté en profondeur pour s'assurer que l'incendie n'a pas endommagé gravement ses structures et remis en cause sa navigabilité. (Sources : Le Marin, Communiqué Préfecture)

LE BHO BEAUTEMPS-BEAUPRÉ POURSUIT SA MISSION AU-DELÀ DU CERCLE POLAIRE

(Voir aussi page 26). Après une relâche opérationnelle de quelques jours dans le port islandais d'Akureyri fin août, le bâtiment hydrographique et océanographique Beautemps-Beaupré a navigué dans les fjords islandais pour rallier sa nouvelle zone de travail début septembre. Déployé au-delà du cercle polaire, le BHO Beautemps-Beaupré récolte de nombreuses données scientifiques avec la présence à bord d'une quinzaine d'hydrographes et de scientifiques du Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM) : mesures bathymétriques (relief des fonds marins) grâce à son sondeur multifaisceaux 3D, récolte de données géophysiques,... Les tâches sont multiples pour participer pleinement à la fonction connaissance/anticipation de cette zone d'intérêt. (Source : Marine nationale)



Le BHO Beautemps-Beaupré poursuit sa mission au-delà du cercle polaire.



Aurore boréale admirée par le Beautemps-Beaupré au cours de sa mission. (Photos : Marine nationale)

SOGESTRAN ET AIR LIQUIDE CRÉENT OCEOS POUR LE TRANSPORT DE CO₂

La coentreprise associant à parité Sogestran et Air liquide dans le transport de CO₂ liquéfié, annoncée en avril, a été officiellement créée, a fait savoir Air liquide le 12 septembre. Oceos, qui vise à fournir des solutions de transport de CO₂ par barges fluviales et navires pour accompagner les projets de captage et stockage de carbone, est en discussion avec plusieurs industriels émetteurs de CO₂ «français et européens», précise Benoist Grosjean, directeur de Sogestran shipping. (Source : Le Marin)

UN CARGO CHINOIS ABANDONNÉ EN MER JAUNE APRÈS AVOIR PRIS DE LA GÎTE

Le petit cargo **Xin Yuan Zhou** a émis un signal de détresse dans la matinée du 14 septembre en mer Jaune, à 75 km au nord-est de Shanghai, signalant une forte gîte. Les 13 membres d'équipage sont montés dans des radeaux de sauvetage puis ont été secourus par le navire SAR Dong Hai Jiu 118.

Il semblerait que le navire, alors qu'il faisait route vers Rizhao, ait été submergé par une mer agitée par le typhon Muifa. Il est probable que le navire était en panne et qu'il ait jeté l'ancre. (Source : FleetMon)

Le petit cargo Xin Yuan Zhou navigue sous pavillon chinois et mesure 96 m de long.

Comme on peut le voir sur la photo prise au moment du sauvetage de l'équipage, la gîte du navire ne semble pas considérable. Tout au plus, la coque apparaît assez enfoncée dans l'eau.



Le Xin Yuan Zhou, évacué par son équipage pour "forte" gîte ! On devine une ligne de mouillage tendue à l'avant. (Photo : FleetMon). Sur l'autre photo, on voit la récupération des marins par le navire SAR.

URSA SPACE ET UNSEENLABS S'ASSOCIENT DANS LA DÉTECTION DES NAVIRES NON-COOPÉRANTS

Pendant la 25^{ème} édition de la World Satellite Business Week, la société bretonne Unseenlabs, spécialisée dans la géolocalisation par nano-satellites, et la société new-yorkaise Ursa Space Systems, spécialisée en analyse d'imagerie satellitaire SAR (Synthetic Aperture Radar - Radar à synthèse d'ouverture), ont annoncé le 15 septembre la signature d'un accord pour fournir des solutions sur la surveillance des espaces maritimes.

Les données RF (radiofréquences) d'Unseenlabs combinées aux données du SAR d'Ursa Space Systems permettraient d'améliorer considérablement la surveillance des trafics maritimes pour les navires dotés ou non du système AIS. Cette alliance de technologies sur la géolocalisation des signaux radiofréquence pourrait être une avancée majeure dans un contexte où la sécurité et la

sûreté maritime sont une priorité. Les 2 entreprises fourniront des solutions de surveillance maritime innovantes aux acteurs gouvernementaux et commerciaux pour lutter contre les activités illégales, mieux comprendre le comportement des navires et assurer la sécurité et la sûreté maritime.

«Nous avons une mission commune avec Ursa Space : faire la lumière sur les endroits sombres de nos océans, et aider nos clients en leur fournissant des informations fiables et exploitables depuis tous les points de la Terre. Nous sommes très enthousiastes à l'idée de ce partenariat qui nous permettra d'élargir notre capacité à servir encore plus de clients. Nous sommes impatients d'unir nos forces à celles d'Ursa Space pour générer de précieuses données de détection de satellites et fournir de nouvelles applications RF aux principaux marchés commerciaux et gouvernementaux», a déclaré Clément Galic, PDG et cofondateur d'Unseenlabs.

(Sources : Amers du CESM, Gican, perelafouine.com)

UNE ÉOLIENNE À AXE VERTICAL POURRAIT CHANGER À JAMAIS LES PARCS D'ÉOLIENNES EN MER

Un groupe de chantiers norvégiens, Westcon, a conclu un accord avec la société SeaTwirl, basée en Suède, pour déployer des éoliennes à axe vertical de 1 MW en mer du Nord d'ici l'année prochaine.

Alors que le monde s'oriente vers les énergies renouvelables, l'exploitation du potentiel des vents marins suscite un grand intérêt. Différentes méthodes ont été tentées pour exploiter cette énergie, mais l'éolienne conventionnelle est celle qui fait le plus parler d'elle. Le projet Hornsea 2, récemment mis en service au large des côtes britanniques, est actuellement le plus grand parc éolien offshore du monde. Toutefois, à mesure que les turbines utilisées dans ce type de projet deviennent plus grandes, la rentabilité de la plate-forme devrait chuter, car les coûts de construction augmentent à mesure que l'on s'enfonce dans les mers.

Les éoliennes à axe vertical (VAWT - vertical-axis wind turbine) offrent une série d'avantages par rapport aux éoliennes à axe horizontal (HAWT - horizontal axis wind turbine) utilisées traditionnellement. Ces dernières s'appuient sur des instruments sophistiqués qui leur indiquent dans quelle direction souffle la brise et quelle orientation elles doivent prendre pour produire un maximum d'énergie. Les turbines d'une VAWT peuvent capter de l'énergie dans toutes les directions, ce qui leur permet de fonctionner sans cet équipement.



Les éoliennes de SeaTwirl. (Image : SeaTwirl)

SeaTwirl s'est engagée dans la fabrication de VAWT depuis 2012, et son prototype de turbine de 13 m de haut produit de l'énergie depuis sept ans. La conception simple consiste en trois turbines montées sur un mât flottant dont le fond lourd sert de quille. Lorsque la turbine attra-

pe le vent, le mât entier tourne et le générateur logé en dessous produit de l'énergie. À la mi-septembre, la société a dévoilé sa turbine de nouvelle génération, qu'elle décrit comme étant 30 fois plus grande que son prototype. Baptisé S2x, le mât de l'éolienne s'élève à 55 m au-dessus de la surface de l'eau et plongera jusqu'à 80 m de profondeur. Les turbines sont conçues pour couper automatiquement la production d'électricité lorsque la vitesse du vent dépasse 25 m/s, mais elles peuvent résister à des vitesses allant jusqu'à 50 m/s, soit un ouragan de catégorie 2. Chaque turbine a une capacité de production d'énergie de 1 MW, et la société affirme que son coût énergétique actualisé sera inférieur à 50 €/MWh, ce qui le place au même niveau que les projets éoliens terrestres.

Westcon prévoit de déployer la première S2x dans le pays d'ici 2023. La turbine sera testée pendant une période de cinq ans, après quoi SeaTwirl prévoit de développer ses turbines dans la gamme 6-10 MW d'abord, puis dans la gamme 30 MW. Vidéo de présentation : <https://youtu.be/3p4bF0RNNtk>. (Source : Anguille sous roche)

KNUTSEN LNG FRANCE RÉCEPTIONNE LE MÉTHANIER ALICANTE KNUTSEN

Knutsen LNG France, filiale française du norvégien Knutsen, a annoncé le 14 septembre avoir réceptionné son deuxième méthanière, l'**Alicante Knutsen**. Ce navire enregistré sous pavillon français RIF a été construit aux chantiers sud-coréens de Hyundai Samho Heavy Industries. Le premier d'une série de 7, le **Malaga Knutsen** avait été livré en juillet 2022. Les autres navires doivent être livrés d'ici fin 2024. On rappelle que ces méthanières sont équipés de cuves GTT (Technologie Mark III Flex), ont une capacité de 174 000 m³ et mesurent 300 m de long.



Le méthanière
Alicante Knutsen.
(Photos : Knutsen
LNG France)

LES BATTERIES LITHIUM-ION AUGMENTENT LE RISQUE D'INCENDIE DANS LE MARITIME

Les batteries lithium-ion des véhicules électriques impactent la sécurité maritime, selon Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS). L'assureur recommande la mi-

se œuvre de mesures de prévention pour transporter ces marchandises à bord des navires.

AGCS a analysé les récents incendies survenus en mer à bord de navires rouliers, transporteurs de voitures et porte-conteneurs. Cette étude publiée début septembre révèle une augmentation du risque d'incendie avec les batteries lithium-ion (Li-ion), équipant les véhicules électriques.

«Les trois principales origines de feu à bord de navires impliquant des batteries Li-ion sont leur fabrication non conforme, la surcharge des accumulateurs et la surchauffe due à un court-circuit». Ces sinistres seraient dus aussi «à un emballage médiocre ou inadapté, une maintenance incorrecte ou un chargement mal arrimé», ajoute l'assureur. AGCS a analysé également la lutte contre les feux de batteries Li-ion en mer et leur propagation. «Ces batteries peuvent aggraver les incendies à bord et les rendre difficiles à éteindre. L'emballage thermique peut être un facteur de propagation important, si l'équipage ne prend pas de mesures immédiates», prévient-il.

AGCS formule plusieurs recommandations pour prévenir le risque d'incendie lié aux véhicules électriques et aux batteries Li-ion. «L'équipage doit être formé aux procédures d'emballage, à la maintenance de ces marchandises et à leurs risques. Il convient de vérifier que l'état de charge des batteries est adapté au transport maritime. Les véhicules électriques à faible garde au sol doivent être étiquetés pour les identifier lors des maintenances et correctement arrimés», précise l'assureur. Ce dernier invite les transporteurs maritimes à s'équiper en systèmes de détection précoce des feux. Des actions sont préconisées telles que «des rondes de sécurité incendie et l'installation de divers équipements (scanners thermiques, détecteurs de gaz, de chaleur et de fumée, caméras de vidéosurveillance)».

En juin dernier, le congrès des assureurs maritimes français, Parismat, a consacré plusieurs conférences aux risques d'incendie à bord des navires. Les participants avaient souligné le rôle essentiel des chargeurs et de leurs représentants dans la prévention de ces sinistres. Ils les avaient appelés à davantage de rigueur et de vigilance dans la déclaration de leurs marchandises, dangereuses en particulier, lors d'un transport maritime. (Source : L'Antenne)

RUPTURE D'AMARRES AVEC GRAVE CONSÉQUENCE

Le navire-citerne **Larko** a rompu ses amarres au terminal pétrolier de Guaraguao à Puerto La Cruz, au Venezuela, vers 08h30 LT le 17 septembre, pendant le chargement d'essence. Peu après la rupture des aussières, le flexible de chargement s'est également rompu, et selon des témoins, quelques minutes après, un incendie s'est déclaré.

Le pétrolier a été amené au mouillage extérieur de Puerto Lacruze, et ancré. Le feu sur le quai et probablement aussi sur le pétrolier, a été éteint en moins d'une heure. Aucun blessé n'a été signalé. L'information concernant les dommages subis par le pétrolier ou la fuite de pétrole n'étaient pas disponible le 17 septembre.

Vidéo de l'incendie à terre :

<https://twitter.com/EIPitazoTV/status/1571146705692917761>

Vidéo du feu à bord :

<https://www.youtube.com/watch?v=VOot8aNYIal>

(Source : FleetMon)



Feu sur le terminal à terre. (Copie écran vidéo)

Il apparaît sur la vidéo de l'incendie à terre que le vent soufflait assez fort en travers du quai, à décocter. Cela pourrait expliquer la rupture des amarres du pétrolier.

Le Larko, construit en 2000, mesure 183,05 m de long et 27,40 m de large. Son port en lourd est de 36 032 t. Il navigue sous pavillon du Panama.

UN NAVIRE CHAVIRÉ À QUAÏ DANS LE PORT D'ISKENDERUN

Un cargo égyptien a perdu sa stabilité dans le port turc d'Iskenderun, dans l'est de la Turquie, le 18 septembre. Le ministère turc des transports a déclaré que des tentatives ont été faites pour stabiliser le navire, mais qu'elles n'ont pas abouti et que le navire s'est retourné sur le côté.

Le **Sea Eagle** (4 200 tpl) est un cargo de 38 ans qui opère entre l'Égypte et la Turquie. Il était arrivé à Iskenderun le 17 septembre et on lui déchargeait des conteneurs à l'aide d'un camion-grue. Il mesure 88,5 m de long et est enregistré au Togo. Son voyage avait débuté à Alexandrie et il avait fait une escale à Mersin, en Turquie, le 16 septembre.

Selon les photos et les vidéos, le navire s'est appuyé à tribord sur la jetée, puis a gité et chaviré sur bâbord, reposant sur le fond à l'arrière et à bâbord. De nombreux conteneurs sont passés par-dessus bord.

Le ministère des Transports indique que lorsqu'il est devenu évident que le navire avait perdu sa stabilité, le **Sea Eagle** a été évacué. Aucun membre de l'équipage n'a été blessé. Le navire a chaviré sur son côté bâbord et s'est immobilisé sur le fond, en partie immergé. 24 conteneurs ont été récupérés dans le port et un barrage a été placé autour du navire pour capturer les fuites de pétrole. Le ministère a indiqué que le pompage du pétrole restant dans le navire avait été mis en route. Des études sont en cours pour déterminer la possibilité de sauver le navire.



Le **Sea Eagle** penche d'abord sur tribord vers le quai.



Le **Sea Eagle** a basculé sur bâbord et chaviré. (Photos : FleetMon)



Le **Sea Eagle** chaviré dont la partie arrière repose maintenant sur le fond. (Photo : Turkish Ministry of Transport)

Deux vidéos : <https://youtu.be/QvUmqa-NNVU>, <https://twitter.com/i/status/1571875522568720385>
(Sources : The Maritime Executive, FleetMon)

ENGIE NE DÉTIENT PLUS QUE 5 % DE GTT

Conformément à son plan stratégique établi en novembre 2020, le groupe Engie poursuit sa sortie de GTT (Gaztransport & Technigaz), spécialiste des membranes de confinement de GNL. Après une nouvelle vente d'actions réalisée le 15 septembre, Engie a de nouveau réduit sa participation au capital du groupe français à hauteur d'environ 5 %.

L'opération - la vente d'environ 6 % du capital dans le cadre d'un placement privé auprès d'investisseurs institutionnels - rapportera 257 millions d'euros à Engie qui, fin 2020, détenait encore plus de 40 % de GTT. Une dernière opération de vente d'actions GTT devrait avoir lieu à l'automne 2023. (Source : Le Marin)

UN VRAQUIER MENAÇANT DE COULER, ÉCHOUÉ APRÈS AVOIR HEURTÉ UN MÉTHANIER AU LARGE DE GIBRALTAR

L'**OS 35**, un vraquier de 35 362 tpl immatriculé au Tuvalu, venait d'appareiller de Gibraltar pour se rendre à Vlissingen, aux Pays-Bas, avec une cargaison de barres d'armature en acier après être arrivé le 29 août en provenance d'Oman. Un pilote de Gibraltar se trouvait à bord du navire lorsqu'il a heurté dans la nuit du 29 au 30 août, vers 22h10, l'**Adam LNG**, méthanier de 90 986 tpl qui était également arrivé le 29 août après avoir déchargé sa cargaison à Malte. Le méthanier se trouvait au mouillage à l'extérieur du port.

La société Oman Ship Management Company a déclaré que son méthanier, de 289 m de long et 162 000 m³, construit en 1999, a été heurté par le vraquier alors qu'il était au mouillage à Gibraltar, dans la zone de mouillage ouest. «L'**Adam LNG**, qui est sur lest, a subi des domma-

ges sur son étrave à bulbe, mais aucune blessure, entrée d'eau ou pollution n'est signalée», a-t-elle déclaré.



Le méthanier Adam LNG. (Photo : FleetMon)

Le vraquier de 178 m, construit en 1999, a rapidement menacé de couler et avant qu'il ne sombre, les autorités l'on déplacé vers la côte à quelques centaines de mètres de la plage, pour l'échouer en espérant minimiser le risque de naufrage du navire et protéger la vie des marins à bord. Des remorqueurs ont été déployés et des barrages flottants seront placés autour du navire pour contenir les déversements de pétrole. Selon le gouvernement de Gibraltar, la proue du vraquier repose déjà sur le fond marin par 17 m de fond, avec une inclinaison de seulement 3 degrés sur tribord. À bord se trouvaient 183 t de fioul lourd, 250 t de diesel et 27 t d'huile de graissage.



L'OS 35 s'enfonce de l'avant après la collision. (Photo : GBC Online)



L'OS 35 a été échoué pour éviter qu'il ne sombre. (Photo : Twitter)

Dans la matinée du 30, une équipe de plongeurs envoyée sur place pour inspecter la coque a constaté des dégâts importants sur le côté tribord du navire. Une entaille au milieu du navire est estimée à près de 10 m de long et 4 m de haut. Les plongeurs ont confirmé que la section avant du navire s'est enfoncée de près d'un mètre dans le fond marin sablonneux. La section arrière et une partie du pont restent au-dessus de la surface contrairement à la partie avant du pont principal.



L'OS 35 à l'aube, échoué par l'avant. (Photo : Gibraltar government)



Autre vue de l'OS 35 à l'aube. (Photo : Ministère des transports)



L'OS 35 échoué à quelques centaines de mètres de la côte.

Courte vidéo montrant l'OS 35 dans cette situation :

<https://youtu.be/RILArnkBdpY>

(Sources : News.com.au, Trade Wind News, The Maritime Executive, Le Marin)



L'OS 35. (Photo: Marine Traffic)

Mais, le 31 août dans l'après-midi, la coque s'est pliée ou brisée et l'équipage a été évacué mais le navire ne s'est pas à ce stade séparé en deux parties. Des fuites ont été observées et ont nécessité l'intervention des services spécialisés.



L'OS 35 plié au niveau de la cale 1.



Les fuites de l'OS 35 et le barrage qui tente de les contenir. (Photos : Gibraltar Port Authority)

Les autorités ont aussi précisé qu'après la collision, l'OS 35 a nié tout dommage et avait l'intention de poursuivre sa route vers le détroit alors que les autorités lui enjoignaient de s'arrêter. Ce n'est qu'après avoir quitté la baie de Gibraltar que le capitaine a signalé que son navire prenait l'eau et les responsables du port ont estimé qu'il n'y avait pas d'autre choix que d'ordonner l'échouage du navire.

Les équipes de sauvetage continuent d'opérer dans la baie de Gibraltar pour contenir les dommages engendrés par le choc entre le vraquier et le méthanière. Les opérations de pompage de l'eau de la salle des machines de l'OS 35 ont été amorcées le 3 septembre. Celles des cuves de soute ont démarré. Une enquête officielle a été lancée.

Compte tenu de son état, le navire devra certainement être démantelé.

Dans une série de mises à jour le 4 septembre, le gouvernement de Gibraltar a déclaré qu'un total de 41 000 litres de carburant et d'eau avait été retiré du réservoir 1 tribord du navire jusqu'à présent.

Mais le 5 septembre, le gouvernement a déclaré que les vents violents entravaient les efforts visant à contenir le déversement du navire à l'aide de barrages flottants.

(Sources : Ships & Bunker, Marine Link, Mer et Marine, News.com.au, Trade Wind News, The Maritime Executive)

A l'approche d'un coup de vent, l'autorité portuaire de Gibraltar (GPA) a décidé de couler la partie arrière de l'OS 35 de manière contrôlée, le 16 septembre, pour la stabiliser sur les fonds marins. Une mesure proposée par la société de sauvetage américaine Resolve mandatée pour traiter l'épave après son échouage près de Gibraltar. L'opération s'est déroulée comme prévu en inondant la salle des machines et des cales. L'épave, cassée en deux, avec une section avant de 73 mètres et une section arrière de 105 mètres de long, a pu être sécurisée le 17 septembre.

Les hydrocarbures présents à bord ont pu être largement pompés.



Pompage des hydrocarbures de l'OS 35 entouré de barrages anti-pollution. (Photo : Gibraltar port authority)

Le capitaine syrien du navire, Abdelabari Kaddura, 53 ans, a été inculpé à la mi-septembre pour conduite mettant en danger des navires, des structures ou des personnes, ainsi que pour avoir enfreint la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, avoir risqué une collision, ne pas avoir pris les mesures appropriées pour éviter une collision, avoir endommagé un site de reproduction d'un animal sauvage appartenant à une espèce protégée européenne et avoir endommagé des monuments ou des bâtiments classés. (Sources : Mer et Marine, Splash247)

LE CANAL DE SUEZ VA AUGMENTER SES TARIFS DE 10 À 15 %

Alors que le canal bat des records de recettes tous les trimestres et qu'il a procédé à deux reprises cette année à des ajustements à la hausse de ses droits de passage (6 % en janvier, puis en mars, entre 5 et 10 %, selon les navires, hors le transport de passagers), l'autorité du canal de Suez (Suez Canal Authority, SCA) n'en a pas encore assez, alors elle a annoncé le 17 septembre par la voie d'Osama Rabie, son président, des augmentations tarifaires au 1er janvier de 10 à 15 % selon le type de navire (15 % pour tous les types de navires, à l'exception des vraquiers et des paquebots, pour lesquels l'augmentation sera de 10 %), ce qui correspond à une facture de 70 000 dollars de plus pour un très grand porte-conteneurs. Ce calcul d'Alphaliner est basé sur le tarif actuel en vigueur pour un porte-conteneurs de 23 700 EVP, les plus grands en service entre l'Asie et l'Europe, estimé à 475 000 dollars pour un transit de Suez. C'est une politique tarifaire indexée aux changements en temps réel de l'économie mondiale, a fait valoir le gestionnaire du canal. Enfin rappelons que ses recettes sont la première source de devises pour l'État égyptien. Ceci explique cela. (D'après : Le Marin, Le Journal de la Marine Marchande)

LE CAILLOU BIENTÔT DOTÉ D'UN PÔLE MARITIME D'EXCELLENCE

C'est la volonté conjointe de l'État, du gouvernement calédonien, de la province Sud et du cluster maritime local. Tous veulent développer cette économie bleue, attirer des investisseurs et créer des emplois. Cela se concrétisera par un pôle maritime composé de trois sites à commencer par la baie de Numbo, qui réunit une vingtaine d'entreprises.

D'ici fin 2024, la baie de Numbo, située en face de Nouméa, sera le pôle de référence dans les chantiers navals en Nouvelle-Calédonie. Mais il faut d'abord dépolluer les fonds marins avant d'installer de nouvelles infrastructures portuaires. «*Très concrètement, ça va être l'enlèvement et la dépollution d'épaves dans la baie de Numbo. Avec 21 épaves et une quarantaine de corps morts qui vont être enlevés. Les épaves seront traitées, démantelées et ensuite dépolluées*», explique Christopher Gygès, membre du gouvernement en charge de l'économie maritime.

Viendra ensuite la construction d'une aire de démantèlement, d'un système de levage pour les bateaux ou encore d'une aire de carénage. Des équipements indispensables selon Luc Sorlin, gérant d'Ecoblast. Installée à Numbo depuis huit ans, sa société s'occupe des bateaux en carénage. «*On est bien équipé pour les petits bateaux et ceux de moyen tonnage, mais quand il s'agit des gros bateaux, ils partent en Australie et Nouvelle-Zélande pour se faire caréner, constate-t-il. C'est dommage parce qu'on a les compétences pour le faire. Et on les voit partir. Ce projet nous apporterait les moyens techniques pour pouvoir lever ces bateaux et les traiter localement*». Après Numbo, la zone de Nouville sera modernisée pour devenir un pôle formation et numérique. Quant à la petite rade, elle sera transformée pour devenir un pôle maritime et touristique. Un projet de grande ampleur porté par le cluster maritime. «*Depuis l'origine, le cluster pousse pour la reconnaissance de l'économie maritime dans le tissu économique néo-calédonien. Aujourd'hui, on a le lancement de quelque chose d'envergure. On va réflé-*

chir à un plan d'ensemble pour faire que la Nouvelle-Calédonie soit un pôle d'excellence maritime», indique Philippe Darrason, le président du cluster. Un pari audacieux pour le territoire. L'ensemble des travaux sur les trois pôles doit durer une dizaine d'années. (Source : Nouvelle-Calédonie 1^{ère})

UN CÂBLE DE FIBRE OPTIQUE INSTALLÉ ENTRE FOURAS ET L'ÎLE D'AIX

Un câble sous-marin en fibre optique de 4,8 km a été déployé le 21 septembre par Orange Marine pour raccorder l'île d'Aix au continent et lui apporter le haut débit. Le câble s'étire du littoral de Turlion, au sud-est du port de la Fumée, sur la commune de Fouras jusqu'à la Pointe de Coudepont, sur la commune de l'île d'Aix. Compte tenu des faibles profondeurs d'eau et de la petite distance, les travaux maritimes ont été réalisés par le TSM Penzer de TSM Iroise Mer et non par un navire câblé habituel d'Orange Marine. Ce navire de travaux maritimes de 27,5 m de long pour 8,4 m de large dispose d'une large plage arrière où a été disposée une petite cuve à câble, d'un système de positionnement dynamique, de grues hydrauliques et peut mettre en œuvre des robots sous-marins (ROV). Il a même la capacité de s'échouer sur une plage, si nécessaire.



La fibre arrive sur l'île d'Aix avec au fond, le TSM Penzer qui a déroulé le câble. (Photo : Sud-Ouest)

C'est un câble Nexans sans répéteur, avec une double couche d'armures, contenant 96 fibres optiques, pour un diamètre d'à peine plus de 2 cm qui a été installé. Après raccordement au réseau, la mise en service est prévue début 2023. (Source : Mer et Marine)

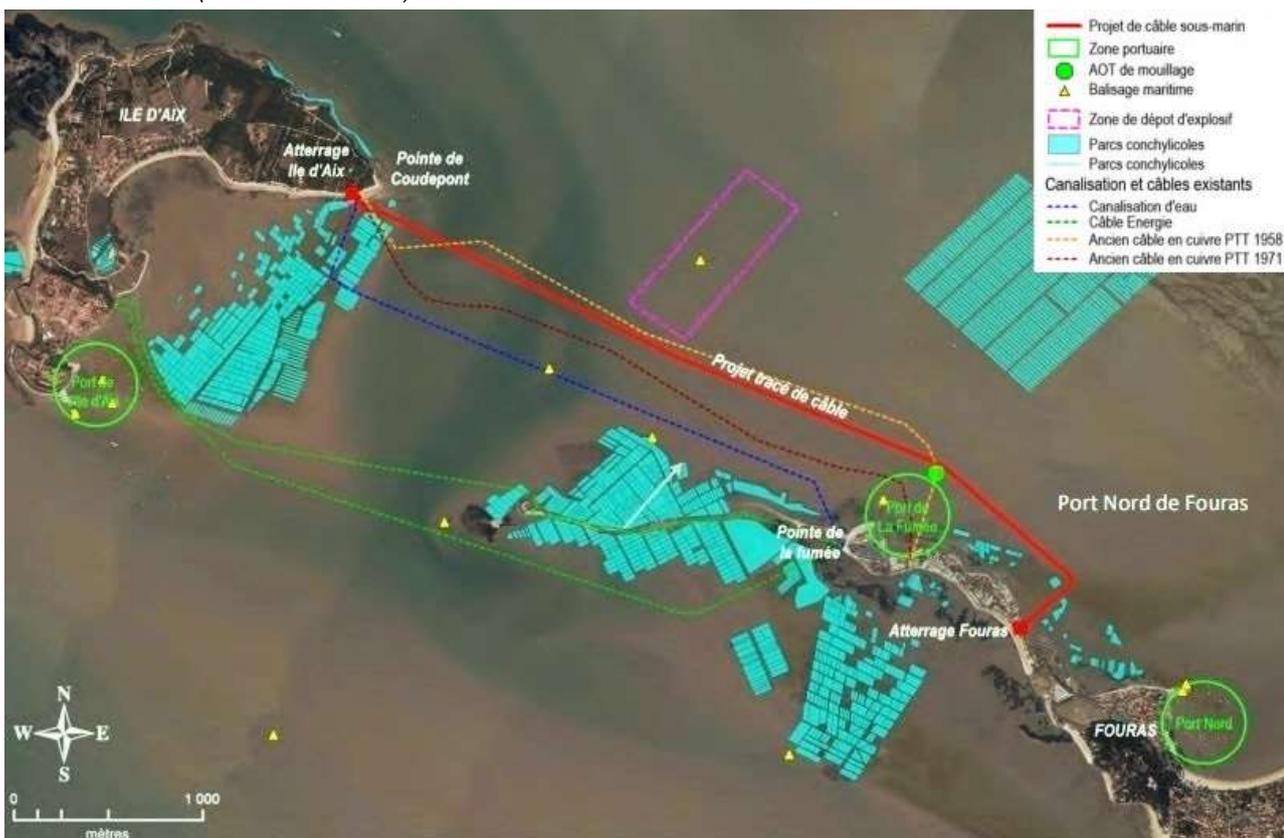
ASKO MARITIME BAPTISE SES DEUX PREMIERS FERRIES AUTONOMES

La société norvégienne ASKO Maritime poursuit son projet de mettre en service des ferries autonomes sans émissions et, à terme, sans équipages, dans le fjord d'Oslo. Les deux premiers navires électriques à batterie, qu'ASKO appelle des drones de mer, ont été baptisés lors d'une cérémonie qui s'est déroulée dans le port de Moss, en Norvège, le 15 septembre. Ils ont été baptisés **MS Marit** et **MS Therese** en l'honneur des anciennes skieuses de fond et championnes olympiques, Marit Bjørgen et Therese Johaug. Les ferries autonomes sont conçus pour naviguer entièrement sans équipage et contribueront à réduire les coûts de transport, en remplaçant un million de kilomètres de transport par camion par an (ce qui correspond à environ 16 600 heures de conduite par an) et en économisant 5 000 tonnes d'émissions de CO₂ par an.



Un des 2 ferries autonomes. (Photo : ASKO)

Suite page 61 →



Les navires de 67 m de long ont été construits au Cochin Shipyard Limited (CSL) en Inde avec l'aide d'un financement d'environ 12,8 millions de dollars du gouvernement norvégien dans le cadre d'un projet visant à assurer un transport de marchandises sans émissions dans le fjord d'Oslo.

Ces "drones de mer" opéreront entre Moss et Horten et transporteront principalement des produits d'épicerie pour les chaînes de NorgesGruppen, la société mère d'ASKO.

Au départ, ces navires navigueront avec un équipage limité d'environ quatre personnes, y compris les capitaines. Après une période d'essai de 2 ans, il est prévu de les laisser naviguer sans personne à bord. Ils seront alors surveillés depuis la côte à Horten.

Les "drones de mer" ont entamé leur voyage depuis Cochin, en Inde, le 28 juin dernier, lorsqu'ils ont été chargés à bord du navire de transport de colis lourds **Yacht Servant**, le plus grand navire semi-submersible de la flotte du spécialiste du transport de yachts DYT Super yacht Transport. Le Yacht Servant a remonté la côte est de l'Inde avant de traverser la mer d'Oman, il a emprunté le canal de Suez, puis a traversé la Méditerranée et le golfe de Gascogne avant de remonter la Manche à destination de Horten. Les "drones de mer" ont été déchargés du Yacht Servant le 10 août et remorqués jusqu'au parc industriel d'Horten où les travaux et les tests restants seront effectués. (Source : MarineLog)

Revivez le chargement de ces ferries / drones en Inde avec la vidéo : https://youtu.be/9yp_-m2tv

LIVRAISON DU CMA CGM GREENLAND

Avec la réception du **CMA CGM Greenland**, CMA CGM clôture sa série de cinq porte-conteneurs au GNL de 15 000 EVP en propriété et armés sous pavillon français RIF et construits en Chine. C'est le 14 septembre que le constructeur naval chinois Jiangnan a livré le navire. Les 5 navires seront exploités sur la ligne Mediterranean Club Express (MEX) entre Asie et Méditerranée. Le Patagonia avait été livré un an plus tôt en septembre 2021, le Kimberley en décembre 2021, l'Everglade en janvier 2022) et le Galapagos en juin dernier.



Livraison du CMA CGM Greenland. (Photo : Jiangnan)

D'une longueur de 366 m et d'une largeur de 51 m, ces navires sont capables de transporter jusqu'à 15 254 EVP, avec 1 800 prises frigos. Ils sont équipés de moteurs bicarburants. (Source : Journal de la Marine Marchande)

L'EMBLÉMATIQUE REMORQUEUR ABEILLE FLANDRE VA ÊTRE DÉMOLI À BREST

La société Abeilles International a annoncé, le 21 septembre que la démolition de l'Abeille Flandre se ferait à Brest, sur le chantier de Navaleo. Après 45 ans de servi-

ce, le remorqueur a été remplacé par l'Abeille Méditerranée depuis le 17 juin.

«*La déconstruction s'est révélée être la seule issue raisonnable en l'absence de projet mémoriel viable*», a déclaré Samira Draoua, Présidente des Abeilles International, dans un communiqué. «*De par son histoire et ses actions d'assistance en haute mer, et en cohérence avec nos valeurs en termes de respect de l'environnement, le groupe Econocom, actionnaire unique des Abeilles International, et propriétaire de l'Abeille Flandre, a retenu à nouveau la société Navaleo à Brest pour assurer sa déconstruction. Un choix lié à la qualité des processus de recyclage et à la capacité à opérer en cale sèche*». «*Un projet mémoriel valorisant les savoir-faire et l'audace de ces marins de l'extrême faisait également partie des options mais demeurait hors de portée de la société, a précisé Samira Draoua. L'Abeille Flandre, comme son sistership l'Abeille Languedoc, a une telle aura pour la communauté des gens de mer, pour les marins qui y ont servi, qu'il était difficilement imaginable que ce navire puisse être récupéré et utilisé à mauvais escient*».

Navaleo, filiale des Recycleurs bretons, avait déjà été choisi pour la démolition de l'Abeille Languedoc qui avait rejoint Brest début août pour son dernier voyage.

(Source : Le Télégramme)

L'Abeille Flandre a appareillé de Toulon le 9 septembre pour sa dernière mission au large de Monaco. Elle a participé à l'installation d'un tuyau de 1 300 m de long pour un diamètre de 1,5 m par 80 mètres de fond. Celui-ci va servir à la captation d'eau fraîche destinée à alimenter des échangeurs thermiques et des climatisations de la principauté monégasque. C'est sa puissance de traction qui a été utilisée pendant la mise en place du tuyau. Finalement, le célèbre RIAS a quitté Toulon pour son dernier voyage vers la pointe bretonne le 20 septembre. (Source : Mer et Marine)

CMA CGM VA RENFORCER LA DESSERTE DES ANTILLES AVEC DES NAVIRES PLUS GROS PROPULSÉS AU BIOGAZ

Une nouvelle génération de "Forts" va déjà voir le jour pour la desserte des Antilles françaises alors que la capacité de desserte avait déjà été augmentée de manière sensible en 2019. A l'occasion d'un déplacement en Martinique et en Guadeloupe, Rodolphe Saadé, Président Directeur Général du Groupe CMA CGM, a en effet annoncé le 22 septembre la commande de 7 nouveaux porte-conteneurs fonctionnant au gaz liquéfié (biogaz) pour sa ligne entre l'Europe du Nord, dont la métropole, la Martinique et la Guadeloupe. 3 de ces navires mesureront 272 m de long et afficheront une capacité de 7 900 EVP, les 4 autres étant un peu plus petits avec 268 m et 7 300 EVP. Tous disposeront de 1385 prises frigos pour les conteneurs réfrigérés, servant par exemple à transporter la production de bananes antillaises. Propriétaire de CMA CGM, ces 7 nouveaux navires seront construits en Corée du Sud et livrés à partir de 2024.

Afin d'accueillir ces navires de plus grande capacité, le groupe CMA CGM accompagnera la modernisation et l'augmentation des capacités des grands ports maritimes de Guadeloupe et de Martinique, et l'agrandissement des quais. Fort de France et Pointe à Pitre, hubs centraux de la Caraïbe et de l'Amérique du Sud, seront le point de départ des transbordements vers la Guyane, Saint Martin, Saint Barthélemy et le nord-est du Brésil.

CMA CGM a aussi annoncé que les 7 futurs porte-conteneurs prévus pour la ligne desservant les Antilles seront propulsés au biogaz. Le projet avec Titan de production et de liquéfaction de biométhane pourrait-il fournir le biogaz liquéfié que les navires utiliseront ? Le fournisseur de ce carburant n'est pas encore déterminé a indiqué l'armateur, qui précise que le choix du port de soutage n'est pas non plus acté. (Sources : Mer et Marine, PortNews)

L'ÉLECTRIFICATION DE LA FLOTTE EUROPÉENNE DE FERRIES RÉDUIRA LES ÉMISSIONS DE 50 %.

Les ferries, petits et grands, jouant un rôle important dans le transport européen, l'électrification de ce trafic devient une solution efficace et facilement accessible pour réduire les émissions de carbone, selon Bellona qui estime que près de 50 % des émissions des ferries peuvent être réduites par des investissements dans des technologies standard telles que l'alimentation à quai, l'hybridation et les systèmes électriques.

Un rapport de la Fondation Bellona et de Siemens Energy montre que jusqu'à 800 000 tonnes d'émissions de CO₂ peuvent être réduites par l'électrification de la flotte européenne de ferries. Ces émissions se produisent généralement au port et dans la première heure du voyage. L'autre moitié des émissions, liée à des voyages plus longs, peut être traitée par le remplacement par des carburants à émissions faibles ou nulles tels que l'hydrogène, l'ammoniac, les biocarburants ou le captage du carbone.

Les opérations de ferry en Europe sont concentrées dans plusieurs endroits clés. Les quatre pays analysés, à savoir l'Allemagne, la Grèce, l'Italie et le Royaume-Uni, ont tous une activité de ferry importante et sont responsables de 35 % des émissions des ferries européens. Et le plus grand pays d'Europe pour les ferries, la Norvège, ajoute encore 17 %, bien que la Norvège soit déjà bien engagée sur la voie de l'électrification avec plus de 70 ferries zéro émission actuellement en service ou en construction.

« Ces émissions appartiennent aux politiciens et à la société en général et sont parfaitement adaptées pour réduire la dépendance de l'Europe au pétrole et se rapprocher de ses propres ambitions de réduire les émissions de 50 % d'ici 2030. Et pour le reste des émissions, nous avons d'autres solutions telles que l'hydrogène, l'ammoniac, le développement de nouvelles technologies et l'efficacité énergétique », déclare Sigurd Enge, responsable des questions maritimes, marines et arctiques de Bellona. (Source : Fondation Bellona)

Voir le rapport de Bellona en copiant le lien :

bellona.org/publication/decarbonizing-maritime-transport

NDLR : La Fondation Bellona est une organisation indépendante à but non lucratif qui vise à relever et à combattre les défis climatiques, en identifiant et en mettant en œuvre des solutions environnementales durables.

MORT DU CAPITAINE DANS UNE EXPLOSION À BORD EN CORÉE

Une explosion s'est produite à bord du cargo **Ocean Harmony**, amarré au quai 1 dans l'Incheon Inner Harbor, vers 22h40, heure de Séoul, le 23 septembre. Le capitaine de 42 ans, de nationalité chinoise, est mort dans l'explosion, le reste de l'équipage de 14 personnes a quitté le navire. L'explosion a été suivie d'un incendie.

Selon le rapport préliminaire, une bouteille d'oxygène a explosé. Le navire était arrivé à Incheon le 22 septembre en provenance de Chine. Les garde-côtes du pays ont également déclaré qu'une partie de la coque du navire battant pavillon bélizien avait été endommagée lors de l'accident. (Source : FleetMon)



L'Ocean Harmony à Kaohsiung (Taiwan) le 24/07/2020.
(Photo: Marine Traffic)

L'Ocean Harmony construit en 2002 mesure 100,6 m de long et 18,8 m de large pour un port en lourd de 10 114 t.

DIDIER LALLEMENT NOMMÉ SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA MER

Didier Lallement, 66 ans, qui a quitté son poste de préfet de police de Paris en juillet dernier (où il avait été nommé en mars 2019), a été nommé le 26 septembre en Conseil des ministres à la tête du secrétariat général de la mer sur proposition de la première ministre, Élisabeth Borne. Il a pris ses fonctions le 3 octobre. Il remplace Denis Robin, qui occupait ce poste depuis 2019 et a été nommé directeur général de l'Agence régionale de santé Provence-Alpes-Côte d'Azur.

On rappelle que le secrétariat général de la mer (SGMer) est un organisme interministériel placé sous l'autorité de Matignon, dont la mission est de contrôler, d'évaluer et de coordonner la politique maritime du gouvernement. Ce n'est donc pas la même mission que celle d'un Ministre ou d'un Secrétaire d'État chargé de la mer.

M. Lallement poursuit ainsi une longue carrière au sein des administrations publiques. Plutôt habitué des préfetures et du ministère de l'Intérieur, le fonctionnaire n'a jusqu'ici que peu travaillé sur les enjeux écologiques et maritimes. Il a cependant été secrétaire général du ministère de l'Écologie de 2007 à 2010, sous Jean-Louis Borloo. Auparavant, il a occupé plusieurs postes de préfet, notamment celui de la région Nouvelle-Aquitaine (2017-2019) et de la Basse-Normandie (2010-2012), et dirigé trois administrations centrales : celle de l'aviation civile (2007), de l'administration pénitentiaire (2001-2004) et celle des collectivités locales (1997-2000). Il a également été secrétaire général du ministère de l'Intérieur (2012-2014). (Sources diverses)

NOUVEAU SINISTRE SUR LE SOUS-MARIN NUCLÉAIRE PERLE

Une centaine de pompiers a réussi à maîtriser le 26 septembre un sinistre sur le sous-marin nucléaire **Perle**, actuellement en travaux à la base navale de Toulon, a indiqué la préfecture maritime, précisant que tout risque radioactif était écarté.

Ravagé déjà par un spectaculaire incendie en juin 2020 alors qu'il était en maintenance à Toulon, le Perle, avait

dû subir de lourdes réparations à Cherbourg. Il avait ensuite regagné Toulon en octobre 2021 pour la finalisation des travaux.

Vers 12h42, une combustion «*à priori de matériaux isolants*» a été détectée «*au niveau d'un local destiné au stockage de vivres*» à l'avant-du sous-marin, a précisé le porte-parole de la préfecture. Une quarantaine de marins-pompiers de la base navale renforcés par 52 marins-pompiers de Marseille se sont alors attaqués à ces «*points chauds, c'est-à-dire une combustion sans flammes*», en utilisant de l'eau pour faire baisser la température, a-t-il ajouté.

«*Il n'y a eu aucun risque radioactif, le sous-marin étant en arrêt froid*», c'est-à-dire chargé en combustible nucléaire dans sa partie arrière, «*mais le réacteur à l'arrêt*», a encore précisé le porte-parole, indiquant que des prélèvements ont été effectués pour s'assurer de l'absence de risques. Les causes du sinistre n'ont pas été déterminées à ce stade, a-t-il ajouté.

Au bout de plusieurs heures, le sinistre a été maîtrisé. Après avoir évoqué un «*incendie*» la préfecture maritime a préféré parler ensuite de «*combustion sans flammes*». (Source : AFP, Mer & Océans)

ABORDAGE ENTRE UN PÉTROLIER ET UN PORTE-CONTENEUR DANS LE DÉTROIT DE MALACCA

L'asphaltier Aframax **Zephyr I** est entré en collision avec le porte-conteneurs **GSL Grania** vers 04h30 LT (UTC +8) le 27 septembre dans le détroit de Malacca, à mi-chemin entre Malacca City et Singapour, alors que le navire citerne, en charge, et le porte-conteneurs naviguaient dans la même direction vers l'est. Le bitumier a heurté le porte-conteneurs par l'arrière tribord, les deux navires ont subi de lourds dommages. Le navire citerne aurait eu un problème de machine et s'est écrasé sur la poupe du porte-conteneurs a indiqué l'agence malaisienne de contrôle maritime (MMEA) dans un communiqué. Les deux navires ont été mis au mouillage après la collision. Aucun des 45 membres d'équipage présents à bord des deux navires n'a été blessé et les inspections n'ont révélé aucun signe de déversement d'hydrocarbures en mer.



Les dégâts de l'asphaltier/bitumier Zephyr I, avec sa proue écrasée au-dessus de la ligne de flottaison.

L'asphaltier/bitumier panaméen Zephyr I, de 105 588 tpl, construit en 2002, long de 248 m et large de 43, chargé de bitume, faisait route vers Yantai, en Chine. Au début de l'année, les autorités américaines avaient cité ce navire âgé de 20 ans pour actions trompeuses et la Lloyd's List rapporte qu'elle pensait que le navire évitait les sanctions. Ils pensent qu'il a chargé sa cargaison en Russie. Le signal AIS du navire manque de détails sur la destination ou le voyage et la propriété du navire n'est pas

claire. Il aurait changé de nom et de propriétaire au moins deux fois en 2022.



Les dégâts subis par le porte-conteneurs GSL Grania avec sa hanche tribord enfoncée au-dessus de la ligne de flottaison. La tôle est perforée à plusieurs endroits. (Photos : MMEA - Malaysian Maritime Enforcement Agency)

Le porte-conteneurs GSL Grania sous pavillon du Libéria, construit en 2004, mesure 300,05 m de long pour 42,80 m de large avec une capacité de 7 455 EVP, affrété par Maersk et appartenant à Global Ship Lease, était en route de Savannah, aux USA, vers Tanjung Pelepas, en Malaisie, où il devait arriver le jour même. Selon Maersk, le navire se rendra au port pour une nouvelle inspection dès qu'il aura été libéré par les autorités malaisiennes.

(Sources : The Maritime Executive, Le Marin, FleetMon)

DES TESTS FRANÇAIS MONTRENT QUE DES CHIENS ENTRAÎNÉS PEUVENT DÉTECTER DES PILES AU LITHIUM NON DÉCLARÉES.

L'utilisation de chiens pour détecter les marchandises dangereuses dans le fret a fait un pas en avant après un essai réussi de six mois en France utilisant des renifleurs canins pour détecter les piles au lithium non déclarées.

Mené par la société de maîtres-chiens DiagNose et Worldwide Flight Services (WFS), cet essai a permis de combler les lacunes des contrôles physiques des piles au lithium non déclarées, considérées comme l'une des plus grandes menaces pour la sécurité des vols, en raison des risques d'incendie.

NDLR : *DiagNose est un expert international français dans la prestation de dépistage cynophile pour la détection passive et proactive d'explosifs et de stupéfiants. Ses clients sont : des aéroports, des compagnies aériennes, des ports maritimes, des agences gouvernementales, des organismes d'application de la loi, des centres commerciaux, des organisateurs d'événements et plus encore.*

David Clark, responsable mondial de la santé, de la sécurité et de l'environnement chez WFS, a déclaré : «*Les chiens entraînés ont obtenu un taux de réussite de 100 % en détectant des objets tels que des batteries d'ordinateurs portables individuelles cachées dans des boîtes en carton et des caisses en bois. Le but de cette initiative était d'offrir une option de sécurité accrue à nos clients des compagnies aériennes en identifiant les cargaisons de lithium non déclarées avant qu'elles ne voyagent dans un avion. Il ne s'agit pas de réduire les coûts, mais d'atténuer les risques*». Il a refusé de chiffrer le coût de

l'utilisation des chiens, mais M. Clark a fait remarquer qu'il fallait environ 5 mois pour les sélectionner et les entraîner à cette tâche. Il a déclaré que la formation était similaire aux techniques utilisées pour entraîner les chiens à trouver des explosifs, ajoutant que les animaux pourraient également être utilisés pour détecter les piles au lithium passées en contrebande dans d'autres modes de transport comme les navires. Il a précisé : «*Toutefois, les spécificités de l'environnement dans lequel le chien sera utilisé sont importantes pour sa sélection, sa formation et ses tests*».



Un chien au travail sur des palettes de cartons. (Photo : The LoadStar)

L'essai a impliqué 2 équipes de chiens de détection au terminal de fret de WFS à Lyon, qui ont été mises à l'épreuve sur des "milliers" d'envois de fret. Ils ont trouvé des batteries de téléphone au lithium-ion et au lithium-métal dans des unités dont le volume dépassait 3 m³, et ont également détecté une seule batterie bouton dans un mètre cube.

Cependant, bien que les résultats des essais soient positifs, il reste des obstacles réglementaires, notamment au Royaume-Uni, où il est interdit d'utiliser des chiens pour détecter des explosifs. Mais WFS est convaincu que cet obstacle ne sera pas trop important, car la réglementation ne fait pas référence à l'utilisation de chiens pour la détection du lithium. «*WFS et DiagNose ont travaillé en étroite collaboration avec les autorités françaises sur cet essai et seront heureux de partager les résultats avec d'autres acteurs de la sécurité et de la sûreté aériennes en temps voulu*», a déclaré M. Clark. «*En Europe, il n'existe pas de cadre réglementaire pour la détection du lithium et, par conséquent, aucune réglementation ou limite. Cependant, comme l'activité se déroule dans un environnement réglementé [entrepôts de fret], une évaluation et un engagement appropriés doivent avoir lieu avec toutes les parties prenantes. Cela est nécessaire pour garantir que le processus n'a pas d'impact négatif sur d'autres exigences de sécurité ou de sûreté*», a-t-il expliqué. (Source : The LoadStar)

PIRIOU DÉCOUPE LA PREMIÈRE TÔLE DU VOILIER CARGO DE TOWT

L'armement finistérien TOWT (TransOceanic Wind Transport) a annoncé le 27 septembre que la première tôle de son premier voilier cargo avait été découpée, le même jour, dans le chantier de Piriou de Giurgiu, en Roumanie.

Vidéo découpe 1ère tôle : https://youtu.be/t7-ep_FHrW4
Le navire de 81 m de long, sous pavillon français et d'une capacité de 1 000 à 1 100 tonnes de produits sur palettes et 135 barriques, doit arriver à Concarneau l'été pro-

chain, pour une livraison fin 2023.



La découpe de la première tôle du futur navire de TOWT le 27 septembre. (Photo : TOWT)

Il s'agira du premier navire de la compagnie installée au Havre et à Douarnenez qui affrétait, jusque-là, des vieux gréements pour transporter des marchandises à la voile. «*Ce 27 septembre marque un premier aboutissement, après 12 d'existence, pour TOWT qui lance ainsi la construction d'un premier navire qui sera en capacité de décarboner plus de 1 000 tonnes de marchandises de façon radicale*», s'est réjoui Guillaume Le Grand, président de TOWT.

TOWT avait annoncé le 30 août avoir commandé un deuxième voilier-cargo aux chantiers Piriou, sistership du premier, devant être livré au printemps 2024. (Sources : Le Marin, Mer et Marine)

CFC CHOISIT BREST POUR LA RÉNOVATION DE SON PREMIER PAQUEBOT

La nouvelle Compagnie Française de Croisières (CFC) a choisi le chantier Damen Shiprepair de Brest pour assurer la rénovation de son tout premier paquebot, le **Renaissance**. Le navire en provenance de Grèce où il était désarmé depuis deux ans, devait arriver dans la cité du Ponant autour du 7 octobre. Déjà rénové fin 2018, peu avant l'arrêt de son exploitation par Holland America Line en mars 2020 à cause de la crise sanitaire, l'ex- Maasdam va donc bénéficier d'une nouvelle cure de jeunesse avec les importants travaux qui vont être menés à Brest. Le navire devrait séjourner environ 3 mois au chantier, dont 3 à 4 semaines en cale sèche.



Appareillage de Grèce du Renaissance, le 28 septembre. (Photo : CFC)

Le voyage inaugural du paquebot de CFC partira du Havre le 10 février prochain pour 2 semaines à la recherche des aurores boréales en Norvège. Exploité uniquement au départ des ports du Havre et de Marseille, le Renaissance proposera 30 croisières en 2023 vers l'Europe du Nord, les îles de l'Atlantique et le bassin Méditerranéen.



Le Renaissance de CFC. (Photo : CFC)

Puis il enchaînera en janvier 2024 avec un grand voyage inédit de 120 jours autour de l'Afrique. (Sources : Le Marin, Mer et Marine)

APRÈS SA LIQUIDATION, LE MATÉRIEL DU CHANTIER NAVAL SIBIRIL TECHNOLOGIES MIS AUX ENCHÈRES

Placé en redressement judiciaire le 14 décembre dernier, le chantier naval Sibiril Technologies, basé à Carantec a été placé en liquidation judiciaire en février 2022, principalement à la suite de l'arrêt des commandes de la SNSM, toutes destinées dorénavant au chantier Couach de Gujan-Mestras pour la flotte du futur.

Le 29 septembre 2022, une vente aux enchères publique de l'entier contenu du chantier, de l'électroportatif aux moules de bateau en résine, a eu lieu. Plus de 350 personnes ont pris part à la vente dont 250 sur place.



La vente aux enchères du contenu du chantier. (Photo : Le Télégramme)

(Sources : Ouest-France, Le Télégramme)

LA CAPACITÉ DE TRANSPORT DES NAVIRES DE MARCHANDISES UTILISANT L'ÉNERGIE ÉOLIENNE DÉPASSE LA BARRE DES 1 MILLION DE TONNES DE PORT EN LOURD

Les dernières installations de la technologie de propulsion éolienne sur de grands navires commerciaux ont permis de franchir la barre du million de tonnes de port en lourd (tpl) pour la capacité de chargement mondiale des navires utilisant le vent comme source d'énergie renouvelable.

Actuellement, vingt-et-un grands navires commerciaux ont des systèmes de propulsion éolienne installés à bord. D'ici la fin de l'année, l'International Windship Association (IWSA) estime que la technologie de propulsion éolienne sera installée sur environ vingt-cinq grands navires commerciaux, représentant 1,2 million de tpl.

Sur la base des annonces publiques et des commandes passées par les chantiers navals à ce jour, l'IWSA estime également que d'ici la fin de l'année 2023, jusqu'à cinquante grands navires, d'un tonnage combiné de plus de trois millions de tpl, utiliseront le vent comme source

d'énergie renouvelable. (Source : Offshore Energy)



Navire équipé d'une voile de kyte SkySails. (Photo : Maritime Magazine)

Retrouvez l'article complet sur notre plateforme avec le lien : <https://hydros-alumni.org/article/la-capacite-de-transport-des-navires-de-marchandises-utilisant-l-energie-eolienne-depasse-la-barre-des-1-million-de-tonnes-de-port-en-lourd/20/11/2022/1020>

LE GROUPE GORGÉ A FINALISÉ LE RACHAT D'IXBLUE

Le groupe Gorgé, spécialiste de la robotique civile et militaire, a indiqué le 29 septembre avoir finalisé le rachat d'Ixblue qui avait été annoncé en mars. Le rapprochement de sa filiale Eca group et d'Ixblue permettra «l'émergence d'un champion industriel européen de haute technologie dans les domaines de la robotique, du maritime, de la navigation, de l'aérospatial et de la photonique», a indiqué le groupe Gorgé.

Eca group, basé à Toulon, et Ixblue, dont le siège est à Saint-Germain-en-Laye, emploient ensemble 1 500 salariés pour un chiffre d'affaires cumulé de 250 millions d'euros, 138 millions pour Ixblue et 115 pour Eca. Les deux sociétés forment ensemble un acteur majeur des systèmes autonomes maritimes, notamment dans la lutte anti-sous-marine, les solutions de navigation inertielle et les équipements navals. Ixblue dispose d'un chantier naval à La Ciotat qui fabrique notamment le drone Drix, l'une de ses pépites.

«Cette acquisition par le groupe Gorgé, qui place Ixblue et Eca group sous le même toit, nous permettra de créer de nouvelles synergies et de renforcer notre capacité à investir dans la recherche et le développement», s'est réjoui Fabien Napolitano, le PDG d'Ixblue. Les deux entreprises, qui ont déjà commencé à travailler ensemble, mutualiseront leur R&D et leur réseau international. (Source : Le Marin)

LDA VA INSTALLER LES CÂBLES DU PARC ÉOLIEN DES ILES D'YEU ET NOIRMOUTIER

Louis Dreyfus Armateurs, via sa filiale Louis Dreyfus Travocean (LDTVO), vient de terminer de raccorder les 80 éoliennes du parc de Saint-Nazaire inauguré par le Président de la République le 22 septembre dernier. Et déjà, il va falloir penser au prochain projet : LDA décroche le câblage inter-éolien du parc éolien en Mer des Iles d'Yeu et de Noirmoutier. Le groupe a signé le contrat

pour l'installation et la protection des câbles sous-marins raccordant les 62 éoliennes du futur parc développé par la société EMYN (Éoliennes en Mer des Iles d'Yeu et de Noirmoutier), propriété du consortium composé d'Ocean Winds (co-entreprise d'Engie et EDP Renewables), Sumitomo Corporation et la Banque des Territoires, le 3 octobre au siège de l'armement à Suresnes. Ce parc de 496 MW sera doté de 62 éoliennes Siemens Gamesa de 8 MW posées sur des fondations monopieu. C'est Prysmian qui fournira les câbles de connexion des éoliennes avec la sous-station et les câbles d'exportation du courant vers la terre. La mise en service du parc est prévue à l'horizon 2025. (Sources : Mer et Marine, Parc des Iles d'Yeu et de Noirmoutier)

ront un équipement final avant d'être installées en baie de Saint-Brieuc.



Un lot de tours arrive à Brest avec le *Rotra Mare*, navire bien connu de nos lecteurs car déjà présenté dans notre rubrique

"What a beautiful ship" du MMI N° 238.

Les tours sont livrées par Haizea Breizh, la filiale française de la société espagnole Haizea Wind Group. Haizea fabrique (chaudronnerie) et peint les tours dans son usine du port de Bilbao, puis les expédie à l'atelier du port de Brest, où l'assemblage des composants internes tels que la plate-forme, les échelles et ascenseurs et les câbles, est réalisé par SPIE Industrie & Tertiaire. De Brest, les tours seront envoyées à l'usine de Siemens Gamesa du

Havre, les expéditions devant commencer en octobre, selon les informations disponibles. Les éoliennes, qui comprennent la tour, la nacelle et les pales, seront installées sur site en 2023, à la belle saison. (Source : OffshoreWind.biz)



Les sections stockées sur le sur le polder de Brest. (Photo : Ouest-France)



Section de mât d'éolienne à proximité de l'atelier que la société Haizea Breizh, a installé sur le terminal EMR de Brest et où SPIE procédera à l'équipement des tours. (Photo : Le Télégramme)



Plan du parc.

LA SOUS-STATION DU PARC ÉOLIEN EN MER DE FECAMP EN COURS DE BRANCHEMENT

RTE, en charge du raccordement des parcs éoliens offshore français au réseau électrique terrestre, a entamé le 7 septembre le début du raccordement final de la sous-station de Fécamp, elle-même installée sur site en août. C'est le câblier **Cable Enterprise** du fournisseur italien des deux câbles électriques de haute tension Prysmian qui se charge de l'opération, en lien avec les techniciens de RTE. «Le tirage par treuil des deux câbles récupérés au fond de l'eau par 30 mètres de profondeur et leur raccordement physique au niveau du top side de la station électrique devrait être achevé début octobre», détaille le responsable du chantier pour le parc de Fécamp. «Débutera alors une série de tests sur la fibre optique et sur la mise en tension des câbles avec du courant électrique envoyé depuis la terre. Tout doit être terminé en février pour permettre dans la foulée l'installation des 71 éoliennes du site».

(Source : Le Marin)

LES TOURS D'ÉOLIENNES DU PARC DE LA BAIE DE SAINT-BRIEUC ARRIVENT À BREST

Un ensemble de tours d'éoliennes pour le parc éolien offshore de Saint-Brieuc est arrivé à Brest à bord du navire *Rotra Mare* fin septembre. À Brest, les tours subi-

A Brest, SPIE réalise le montage mécanique & électrique de l'ensemble des éléments internes qui équiperont les mâts des éoliennes, pour le compte de Haizea Breizh. Les équipes travailleront sur trois types de section par mât : les sections basses, les sections hautes ainsi que les sections milieu. Ces sections seront équipées "à plat", c'est-à-dire à l'horizontal. C'est au Havre que les 3 sections seront assemblées. (Source : SPIE)

Il y a donc 186 sections de mâts à équiper, chacune pesant 129 t. À raison de six sections par semaine, dix mois de travaux seront nécessaires pour équiper les 62 éoliennes. (Source : Ouest-France)

La suite des nouvelles maritimes pour octobre, novembre et décembre 2022, sera publiée avec le MMI N° 241 qui paraîtra en janvier 2023.

LES 300 ANS DE LA DÉCOUVERTE DE TROMELIN

Le **11 Août 1722**, Jean-Marie Briand de la Feuillée, commandant de la Frégate la Diane, observe pour la première fois une terre qu'il baptisera l'**île de sable**. Elle sera plus tard connue sous le nom d'**île Tromelin**, nous célébrons cette année les 300 ans de sa découverte.

Tromelin : une île préservée

Tromelin est un grain de sable sur les cartes de l'Océan Indien, éloigné de toute côte.

Pour vous représenter Tromelin, imaginez une aiguille de roche volcanique se dressant de 4000 mètres depuis les fonds océaniques. La pointe, d'une superficie d'1 km², se compose de sable, de coquillages et de coraux. Ces matériaux agglomérés forment une autre roche que l'on appelle le grès de plage. L'ensemble dépasse à peine de 7 mètres la surface de l'eau.

Sur ses côtes, les courants océaniques doivent esquiver frontalement l'obstacle sorti des fonds, pas d'eaux tranquilles ou de lagon. Sur le rivage exposé aux courants déchaînés s'entassent des blocs de coraux morts. L'érosion, le vent et le temps les fragmentent en sable et forment progressivement, à l'opposé de l'île, une plage où les courants sont instables.

Les vents Alizées et l'absence d'eau douce contraignent la végétation à rester rase. Les veloutiers y dépassent rarement le mètre, et l'île se confond de loin avec l'horizon.

Voilà le paysage que Jean-Marie Briand de la Feuillée contempla pour la première fois en 1722.

Hostile, diriez-vous ?

C'est probablement ainsi que les hommes et femmes qui y firent naufrage l'ont considérée. La frégate l'Utile en 1761 et le trois-mâts indien Atieth Rahamon en 1867, deux navires dont l'île conserve la mémoire.

Quelques images avec : <https://youtube.com/shorts/dWCcwTF8HZ4>

Découvrez l'exposition qui relate l'histoire de l'île en cliquant ici : <https://taaf.fr/ressources-pedagogiques/tromelin-lile-aux-esclaves-oublies/>

De nos jours, trois agents des TAAF se relaient pour assurer le suivi de la biodiversité de l'île.

Pour en savoir plus :

<https://taaf.fr/actualite/le-11-aout-2022-marque-les-300-ans-de-la-decouverte-de-tromelin/>

Tous les mois, la Newsletter des TAAF vous propose une sélection d'articles issus du site web des Terres australes et antarctiques françaises (www.taaf.fr) offrant un aperçu de l'actualité de leurs territoires et des activités qui s'y déroulent. Retrouvez également l'actualité des TAAF sur les réseaux sociaux Facebook, Twitter, YouTube, LinkedIn.

Lettre d'information Mensuelle - Septembre 2022 : <https://taaf.fr/newsletter/newsletter-septembre-2022/?d>



Vue aérienne de l'île de Tromelin. (Photo : Benoit-Gysembergh-TAAF)

← Retour de bordée à Beyrouth !

Il faut bien mesurer la quête que
l'on veut donner à ... sa cheminée !



L'**Atlantic**, de 3 500 t de port en lourd, construit en 2011 pour Hartman Seatrade, a fait escale à Singapour en direction de Benoa en Indonésie.

(Photo: Piet Sinke www.maasmondmaritime.com)



La porte de l'ancien ministère de la Marine marchande.

Ce bâtiment situé derrière l'École militaire au 3 Place Fontenoy à Paris, est maintenant occupé par la CNIL (Commission nationale Informatique et Libertés) et le Défenseur des Droits, comme on peut le voir sur la photo ci-contre, avec les deux petites pancartes accrochées de chaque côté de la porte toujours surmontée de l'inscription "MINISTERE DE LA MARINE MARCHANDE".

**marine marchande
informations**

ORGANE DE COMMUNICATION DE L'ASSOCIATION
DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE ET DES
DIPLOMÉS DE L'ENSM

Administration: F. JOUANNET // Fondateur: G. FEAT //
Présidents d'honneur: J.-C. MAUR - Yannick LAURI // Direc-
teur de la publication: Bastien ARCAS // Edition-rédaction:
F. JOUANNET - A. FRENKEL - L. BONIN - F. VANOOSTEN //
Abonnements-publicité: Yves-Noël MASSAC, S-G,
associationhydros@gmail.com, 1 Rue Alphonse Daudet
92140 CLAMART // Maquette: Leslie TARDIF //
Commission paritaire 52072 // CPPAP: 0319G79496 //
ISSN: 2739-6495 // Dépôt légal: n° 240 - 3^{ème} trimestre 2022