

marine marchande informations



N°245bis
Hiver 2024

**SUITE DU MMI N°245 AVEC QUELQUES NOUVELLES DES RÉGIONS ET
LES RUBRIQUES «LA MER ET LES MÉDIAS» ET
«L'ŒIL AVISÉ DU RÉDACTEUR EN CHEF»**

À cause de l'appareillage définitif imprévu du disque dur de mon ordinateur, j'ai perdu une bonne partie du travail déjà fait pour ce supplément du MMI, en particulier, les 10 pages de nouvelles pour les régions Île-de-France et Bretagne. Heureusement le contenu de la rubrique « La mer et les médias » est sauf, car sauvegardé sur un disque externe. Je résumerai donc seulement les nouvelles des régions, n'ayant plus le temps de tout réécrire. Du coup, ce numéro arrive avec un peu de retard. Veuillez m'en excuser.

Yves-Noël Massac, Secrétaire général

NOUVELLES DES RÉGIONS : Île-de-France

- **10 octobre 2023** : Dans le cadre des conférences des Mardis de la Mer, Hervé Berville, le Secrétaire d'État chargé de la mer, était invité pour présenter «La politique maritime de la France».

Vous pouvez retrouver cette conférence avec le lien : <https://www.youtube.com/watch?v=Php3a5tiEKc&t=192s>

- **8 novembre 2023** : Afin de fêter les 100 ans de Serge Bethoux, les 91 ans de René Tyl, les 90 ans d'Alain Connan et Jacques Schirmann, un déjeuner était organisé pour les ex-membres de l'ACLCC1 Île-de-France, au restaurant Le Bosquet, Paris 7ème, par Bernard Datcharry, dernier président de l'ACLCC1. Le Secrétaire général d'HYDROS y a participé.

Alain Connan, qui devait être là, s'est désisté au dernier moment à cause de la grande fatigue provoqué par son traitement médical. Nous savons maintenant que Serge Bethoux et Alain Connan nous ont quittés en ce début janvier. Voici quelques photos :



Serge Bethoux, à côté de Mme Datcharry puis René Tyl.

En face, de l'autre côté de la table, Jean Pujo et Jacques Schirmann.

RÉGIONS



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





René Tyl et Jacques Schirmann aident Serge Bethoux, à souffler les bougies du gâteau d'anniversaire.

Serge Bethoux à côté de Bernard Datcharry.

(Les 4 photos, transmises par Bernard Datcharry)



À l'issue du déjeuner, une carte signée des participants a été envoyée à Alain Connan et André Charamathieu qui étaient absents.
Merci à Bernard Datcharry pour ce sympathique moment de convivialité.

Serge Bethoux salue l'assistance. (Photo : Y-N. Massac)



- **16 novembre 2023 : Assemblée générale et CA de la CAMM, la Confédération des Associations de la Marine Marchande**, au restaurant les 2 Pianos, 136, rue de Lourmel, Paris 15^{ème}.

L'occasion d'un échange sur tous les sujets du moment et de renouveler les mandats du trésorier, Alain Jégu, du secrétaire, Jacques Schirmann et du président, Yves-Noël Massac.

- **28 novembre 2023 : L'association parisienne des Pensionnés de la Marine marchande avait convié ses membres à un déjeuner sympathique**, au restaurant les 2 Pianos, 136, rue de Lourmel, Paris 15^{ème}. Encore un bon moment de convivialité auquel ont participé un certain nombre de membre d'HYDROS

- **5 décembre 2023 : Dîner - conférence organisé par la section Île-de-France du Mérite maritime** à la brasserie Le Standard rive gauche, 1 boulevard du Montparnasse, Paris 6^{ème}.
Après un apéritif d'accueil, **Daniel-Henri Vincent**, a pris la parole pour parler de "**L'amiral Violette et la Marine de l'entre-deux-guerres**".

Retrouvez avec ce lien : <https://hydros-alumni.org/fr/article/conference-sur-l-amiral-violette-et-le-renouveau-de-la-marine-francaise-dans-l-entre-deux-guerres/18/12/2023/1444>, le compte-rendu de cette conférence passionnante, avec pour commencer la présentation du conférencier, puis le résumé de la conférence rédigé par le conférencier lui-même, et pour finir la présentation de l'ouvrage que vient de publier Daniel-Henri Vincent aux Éditions SPM : L'amiral Violette - Un républicain dans la Royale.



L'Amiral Violette.



L'auditoire passionné et le conférencier, Daniel-Henri Vincent. (Photos : Y-N. Massac)



- **7 décembre 2023 : Visite du Président et du Secrétaire général d'HYDROS au Centre Opérationnel de la Fonction Garde-côtes (COFGC)**, à Balard, 60 boulevard du général Martial Valin, Paris 15^{ème}.

Nous avons été reçus par son directeur, l'Administrateur des Affaires maritimes, Emmanuel Gilbert et son adjoint, le Capitaine de vaisseau Francois Ceccaldi. Nous avons eu un long échange où l'on nous a présenté l'organisation et les missions de ce centre opérationnel ainsi que ses besoins en personnels et où nous avons discuté de ce que l'association HYDROS pouvait apporter au COFGC.

La création de la fonction garde-côtes a été décidée par le comité interministériel de la mer du 8 décembre 2009, pour mettre en place un dispositif global et adapté aux défis maritimes de notre siècle. Tout en conservant le savoir-faire des différentes administrations agissant en mer, ce dispositif constitue la réponse unique aux priorités de l'action de l'État en mer définies par le Gouvernement. Ce dispositif se déploie dans le cadre de la stratégie nationale pour la mer et les océans (Livre bleu du 8 décembre 2009).

La fonction garde-côtes assure la cohérence de l'action des administrations maritimes et offre une meilleure visibilité à

l'international dans un domaine, la mer, où l'on ne peut agir en se cantonnant aux limites de nos zones. Elle est placée sous l'autorité du premier ministre et mise en œuvre par le secrétaire général de la mer.

Le secrétaire général de la mer dispose sous son autorité d'un centre interministériel, le centre opérationnel de la fonction garde-côtes (COFGC). Le COFGC, actif depuis le 20 septembre 2010, est armé par une quinzaine d'agents issus des sept administrations (Marine nationale, Gendarmerie nationale, Gendarmerie maritime, Douane, Police nationale, Sécurité civile, et Affaires maritimes). Sa création a pour finalité de renforcer l'organisation interministérielle de l'action de l'État en mer et sa visibilité, d'améliorer ses performances et la coordination inter-administrations tout en permettant à l'avenir de mieux s'insérer dans l'organisation européenne.

Il a pour missions :

- établir et tenir à jour une situation maritime de référence destinée à informer le Premier ministre et le Gouvernement, à travers le Bulletin quotidien de situation maritime (BQSM) ;
- diffuser l'information maritime aux centres de gestion de crise gouvernementaux ou interministériels ;
- constituer le centre de référence pour les échanges internationaux et européens avec les autres centres en charge des questions maritimes ;
- produire des analyses pour enrichir et adapter la posture de la fonction garde-côtes et contribuer ainsi au développement de la politique maritime de la France.
- mission de veille et d'alerte

Le COFGC fonctionne 24h/24 et 7j/7. Il a de bonnes relations avec le MICA Center.

Il fonctionne avec 8 permanents et des réservistes et recherche des Analystes et des Officiers d'origine Marmar.

Contact : Tél. : 09 88 68 30 69, Courriel : ovo@cofgc.gouv.fr

Document à consulter pour en savoir plus : <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2024/02/Note-de-Synthese-258-La-fonction-garde-cotes.pdf>.

- **19 décembre 2023 : Assemblée générale de l'IFPM, l'Institut Français d'aide à la Formation Professionnelle Maritime**, au siège de l'IFPM à Paris. L'association HYDROS est représentée au sein de l'IFPM par son Secrétaire général. Le point principal abordé est l'avenir de l'IFPM. Compte-tenu du nombre de ses membres et de l'absence de nouveaux ouvrages à publier, il est envisagé la dissolution en 2024.

NOUVELLES DES RÉGIONS : Bretagne

Congrès du centenaire de la Fédération Nationale des associations de Pensionnés de la Marine marchande et de la Pêche, de France et d'Outre-Mer.

Pour son 98^{ème} congrès, la FNPMM avait convié ses membres à Quimper, les 23 et 24 septembre 2023.

L'Assemblée générale s'est tenue le 23 après-midi à partir de 14h35, à l'Hôtel Océania.

Dans son discours, le Président Alain Pocher a parlé de la chute du nombre d'adhérents due en grande partie aux décès et aux entrées en Ehpad. Mais il y a aussi un problème de recrutement. Le nombre d'adhérents serait passé sous le seuil de 10 000. Il a indiqué que dorénavant, la Fédération était représentée au CA de l'ENIM.

Madame Suzane Offret, Secrétaire fédérale, a ensuite présenté le rapport d'activités. Puis une minute de silence a été observée en hommage aux personnes décédées depuis un an.

Quelques informations données : Il y aurait 128 000 pensionnés dont 4 000 à l'étranger et 28 000 actifs.

La Fédération adhère à l'Association Abri du Marin.

Puis le trésorier national est intervenu pour présenter les comptes de la Fédération et du Demi-Soldier. Il a indiqué qu'en une année, il avait eu 837 adhérents de moins. Puis les commissaires aux comptes sont venus présenter leurs conclusions.

Tous les rapports présentés ont été approuvés.

Intervention du Président Pocher. À sa droite, Suzane Offret.



À la suite de l'AG, les participants sont partis rejoindre l'Esplanade François Mitterrand pour la cérémonie de dépôt de gerbe au monument aux morts prévue à 17h00. Quimper est l'une des rares villes de France à avoir pour monument aux morts un fusilier marin. Il est regrettable qu'aucun représentant de la mairie de Quimper n'ait daigné être présent comme cela se fait habituellement. Après un discours d'Alain Pocher, la gerbe a été déposée par lui-même et le Président d'honneur, Jacques Schirmann.



La gerbe, le monument aux morts avec le fusilier marin et l'accompagnement musical.





Discours d'Alain Pocher.



Alain Pocher et Jacques Schirmann se préparent à déposer la gerbe. (Photo : FNPMM)



Recueillement devant le monument aux morts.

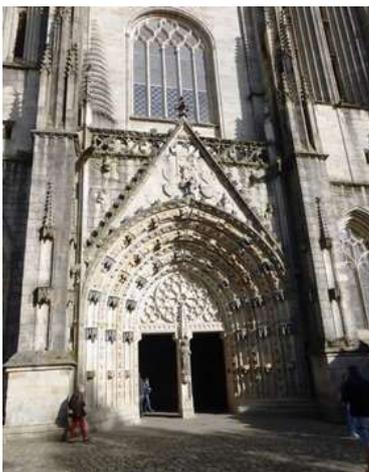
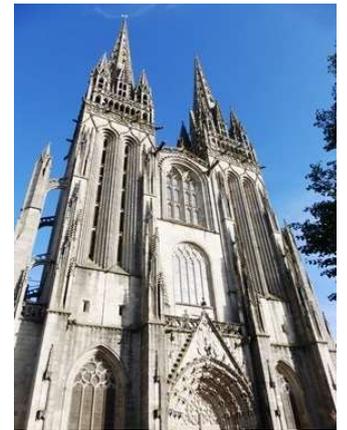
L'assistance devant le monument aux morts durant l'hommage aux disparus de l'année passée. (Photo : FNPMM)



Puis l'assistance qui le souhaitait a pris le chemin menant à la cathédrale Saint-Corentin en empruntant successivement les magnifiques rue du Chapeau Rouge et rue Kéréon, pour assister à 18h30 à la messe solennelle dite par Monseigneur Laurent Dognin, Évêque de Quimper et Léon. À l'issue de la très belle cérémonie, chacun est reparti chez soi ou à l'hôtel.



En approchant de la cathédrale dans la rue Kéréon.



Portail, nef et voute de la cathédrale de Quimper.



Monseigneur Dognin dans sa cathédrale de Quimper au cours de la messe solennelle et à la sortie pour saluer les fidèles.



Le lendemain, dimanche 24 septembre, le Parc des expositions de Penvillers à Quimper, situé dans la partie Nord de la ville, a ouvert ses portes à 09h00 pour accueillir le congrès proprement dit.

Surprise en arrivant, il fallait déboursier quelques euros pour pouvoir bénéficier d'un café.

L'assemblée plénière a commencé par un mot d'accueil de Suzanne Offret, Secrétaire fédérale, représentante des veuves au plan national et trésorière de l'Association du Finistère.

Puis le Président Alain Pocher a pris la parole. Une phrase à retenir : «*Chacun à un rôle à jouer dans la construction de l'avenir que nous souhaitons*». On peut retrouver le discours d'ouverture dans le bulletin Le Demi-Soldier N° 310 de décembre 2023, organe d'information de la Fédération.

Intervention du Président Alain Pocher. À sa droite, Suzanne Offret, Secrétaire fédérale, et à sa gauche, Anne-Marie Chagnoleau, Vice-présidente.



Il a laissé la parole à Jean-Pierre Declercq, le Président de la Commission des affaires sociales. Avant de présenter les motions élaborées par la Commission, il a tenu à s'adresser directement au Directeur de l'ENIM. Pour en savoir plus sur cette commission et pour retrouver 5 des motions, voir : <https://www.fnppm.fr/la-commission-des-affaires-sociales-motions-et-r%C3%A9ponses/>

Une sixième motion a été présentée à la Première Ministre : «*Motion concernant la politique de la mer.*



Jean-Pierre Declercq

Les pensionnés de la Marine marchande (commerce et pêche) souhaitent : Que la politique maritime très ambitieuse voulue par le gouvernement se traduise par des actes sans plus tarder et soit génératrice d'emplois dans toutes ses activités. Qu'une attention particulière soit portée au secteur de la Pêche.

Les difficultés rencontrées par les pêcheurs aujourd'hui sont de telles sortes, qu'elles deviennent insurmontables pour la plupart de nos pêcheurs, peu importe la pêche pratiquée, (...). Messieurs, les membres du gouvernement, agissez avant que les pêcheurs ne se noient, arrêtons l'importation du poisson : 66 % arrivent sur le marché français. Restons français et mangeons français. On peut aussi retrouver les 6 motions dans le Demi-Soldier 310.

Avant de repasser la parole à Alain Pocher, une minute de silence a été observée en hommage aux disparus de l'année.

Puis le Président a dressé un rapide historique de la Fédération en précisant qu'à partir de 1962, les congrès s'étaient tenus en province alors qu'avant c'était à Paris. Il a aussi repris la liste des différentes demandes de la Fédération, obtenues depuis 30 ans.

Il a été remplacé par Michel Cavarec, chargé d'affaire chez Harmonie Mutuelle, qui est venu nous parler de sa mutuelle, de l'activité réglementaire concernant la protection sociale, des AMO (Assurance maladie obligatoire) et AMC (Assurance Maladie Complémentaire), du désengagement de la Sécurité sociale, de l'actualité de 100 % Santé, etc...

À 10h30 nous sommes passés à la seconde partie avec les interventions des personnalités. Tout d'abord, il a été souligné une absence remarquable, celles de Madame Isabelle Assih, Maire de Quimper et aussi, celle du Président du département, Maël de Calan, qui avaient sûrement d'autres occupations plus urgentes, certainement des dossiers en retard... Cela montre le manque d'intérêt des édiles locaux pour le monde maritime.

Le premier intervenant fut **Didier Le Gac**, Député de la 3^{ème} circonscription du Finistère, membre de la commission des affaires sociales de l'Assemblée nationale, ancien Maire de Lampaul-Plouarzel. Il a cité les mesures prises par le gouvernement et a indiqué qu'il y avait l'unanimité sur le maintien du régime de l'ENIM, dans les 2 assemblées. Il préside le groupe d'étude sur l'amiante à l'Assemblée. Concernant le dumping social, il a fait voter une loi au Sénat et à l'Assemblée pour un salaire minimum pour les liaisons transmanche et sur la durée des congés repos à terre. Loi en vigueur au 1/01/2024.

Didier Le Gac. →



Le second intervenant fut **Philippe Paul**, Sénateur du Finistère, ancien Maire de Douarnenez. Son exposé a porté sur le pouvoir d'achat et la pêche.

← Philippe Paul



Le troisième intervenant fut **Michel Canevet**, autre Sénateur du Finistère, ancien Maire de Ploëur-Lanvern. Son exposé a porté sur la lutte contre le réchauffement climatique et la décarbonation. Il a précisé qu'à St-Nazaire, certains armateurs ne trouvaient plus de créneau pour construire. Les armateurs travaillent sur la transformation des propulsions. Il a cité TOWT et Grain de Sail qui utilisent la propulsion vélique intégrale.



Michel Canevet

Il a évoqué l'accord international sur les grands fonds et les problèmes de la pêche avec le prix du GO et l'équilibre des comptes à trouver.

Enfin, il a précisé que le métier de marin était passionnant et valorisant, avec un message d'optimisme : soyons plus optimistes.

Ensuite, c'est **Hubert Carré**, le Président depuis 3 ans du **Service Social Maritime**, le SSM, qui a pris la parole. Voici quelques points de son intervention : Le SSM est une association de loi 1901 créée en 2007 qui résulte de la fusion des anciens services sociaux maritimes, le Service Social des Pêches Maritimes dédié aux armements et marins de la pêche et l'Union Sociale Maritime destinée aux professionnels du commerce. Il y a 33 implantations sur le littoral et 170 lieux de permanences sur l'ensemble du territoire. Le SSM accompagne les marins à chaque étape de leur parcours : de

l'entrée en formation, au cours de la vie professionnelle, jusqu'à la préparation de la retraite et encore après. Tout au long de la vie ! C'est un soutien pour toutes les générations.

Environ 8 500 personnes accompagnées par an (8685 bénéficiaires en 2022 dont 60 % de marins actifs). Environ 80 000 interventions sociales réalisées chaque année. Il a aussi évoqué le **CRAPEM**, le Centre Ressource d'Aide Psychologique En Mer. Pour tout savoir sur le CRAPEM voir : <https://ssm-mer.fr/zoom-sur-le-centre-ressource-daide-psychologique-en-mer-crapem/> et <https://www.hopital-saintnazaire.fr/CRAPEM.html>

Pour tout savoir sur le SSM : <https://ssm-mer.fr>

Le cinquième intervenant a été **Laurent Gallet**, le Directeur de l'**ENIM**. Quelques points de son intervention qu'on peut retrouver in-extenso dans le Demi-Soldier 310 : Le Président des



Laurent Gallet

Pensionnés est maintenant membre du CA de l'ENIM. La FNPMM est maintenant référencée sur le site de l'ENIM. La COG (convention d'objectifs et de gestion) a été signée en 2022. Accélération de la dématérialisation des échanges (services supplémentaires). Simplification des démarches. Pas de modification des services traditionnels. Espace personnel à créer sur le site de l'ENIM. Le SSM est le service social de l'ENIM. Offrir le même service aux marins D'outre-mer qu'en métropole. Il est revenu sur le rapport de la Cour des Comptes : Pas de critique de fond sur la gestion, mais des constats sur les difficultés que rencontre l'ENIM par rapport à ses réformes récentes. Il est aussi intervenu sur les accidents à la pêche avec la PRPM (Prévention des Risques Professionnels Maritimes) mis en œuvre par l'IMP, l'**Institut maritime de prévention**.

Laurent Gallet a laissé la place au micro au Président d'Honneur de la Fédération, **Jacques Schirmann** dont on peut retrouver l'intervention aussi dans le Demi-Soldier 310. Après qu'il

ait adressé un certain nombre de remerciements et effectué quelques constats, je retiendrai la fin de son discours : *« Dans l'espérance de jours meilleurs, en terminant, je voudrais vous fixer un objectif pour l'année qui vient : que chacun et chacune d'entre vous recrute au moins une personne. Alors nous serions plus nombreux pour défendre nos légitimes revendications. Que cette journée soit pour nous tous, un grand moment de convivialité maritime et d'Amitiés partagées ».*

Enfin pour terminer, est intervenu **Hugues Vincent**, Administrateur en chef des Affaires maritimes, Directeur départemental adjoint, délégué à la mer et au littoral à la DDTM (Direction départementale des territoires et de la mer) du Finistère, qui a lu le discours préparé par le Secrétaire d'État chargé de la mer qui n'avait pas pu être là pour ce centenaire, au grand regret des participants, alors qu'il est élu breton et que c'était un dimanche.

« M. Hervé Berville, Secrétaire d'État chargé de la mer, aurait souhaité être

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

« Monsieur le Président de la Fédération nationale, Monsieur le Directeur de l'ENIM, Mesdames et Messieurs les Directeurs, Mesdames et messieurs,

Le Congrès annuel de votre fédération se tient cette année à Quimper, ville maritime de fond d'estuaire. La cité est née de son lien avec la mer. C'est une ville au riche patrimoine maritime et d'où de nombreux explorateurs et navigateurs célèbres des 18^{ème} et 19^{ème} siècles sont natifs. Elle peut s'honorer aujourd'hui d'être la ville de France qui a vu naître le plus grand nombre de skippers célèbres qui participent avec succès aux courses au large. Je tiens tout particulièrement à féliciter Monsieur Alain Pocher, votre Président, et le remercier d'être le relais de vos préoccupations et interrogations. Je sais que vous êtes toujours très nombreux à votre assemblée annuelle pour vous associer à l'avenir du secteur maritime français et je sais que la défense des marins pensionnés et des veuves de marins vous est chère. Monsieur le Président, mesdames et messieurs, je vous renouvelle mon soutien et apprécie la qualité de vos travaux.

Je tenais, à l'occasion de ce congrès annuel, à rappeler les axes de travail importants de l'ENIM et à vous présenter les grandes lignes de l'actualité maritime.

1 - En ce qui concerne l'ENIM :

Tout d'abord, je tiens à souligner l'action du nouveau directeur de l'ENIM, M. Laurent Gallet, et de son équipe, qui assurent avec professionnalisme le développement de la compétence et la continuité du service tant vers les marins qu'à l'adresse des pensionnés.



Hubert Carré



Hugues Vincent

Comme vous le savez, la gouvernance de l'ENIM a été remaniée par le décret du 9 mai 2023 pour introduire au sein de son conseil d'administration des représentants des armateurs, des représentants des marins salariés et des représentants des pensionnés du régime, comme vous l'avez souhaité. Les partenaires sociaux ont été consultés sur cette réforme, en vue de sa mise en œuvre.

Le conseil d'administration dans sa nouvelle composition paritaire s'est réuni pour la première fois le 19 septembre dernier. Par ailleurs, ce décret a créé au sein de l'ENIM une commission de recours amiable, comme vous l'avez également appelé de vos vœux.

S'agissant de la réforme des retraites, comme vous le savez, le régime spécial des marins a été le seul à ne pas avoir été modifié concernant l'ouverture des droits à la retraite. Sachez, qu'en tant que Secrétaire d'État chargé de la mer, je resterai très vigilant sur la pérennité du régime de protection sociale des marins et à la prise en compte des spécificités du monde maritime, dès lors qu'elles sont justifiables de façon tangible. Je veillerai également au maintien de la place de l'ENIM au sein de l'ensemble des régimes existants.

La déclaration sociale nominative (DSN) est désormais pleinement applicable au secteur maritime. Aujourd'hui, près de 100 % des employeurs de marins en métropole déclarent via la DSN. Cette réforme constitue un atout de modernisation en matière de déclarations sociales, tant pour les employeurs en sécurisant et fiabilisant l'ensemble de leurs obligations sociales, que pour les salariés en

sécurisant l'ensemble de leurs droits sociaux. Mais il est vrai que sa mise en œuvre dans le secteur maritime n'a pas été toujours simple. Une mission d'inspection a été lancée en juillet. Son rapport est attendu en fin d'année (2023) et permettra de développer un plan d'actions permettant de résoudre les difficultés générées par la mise en œuvre de la déclaration nominative (DSN) dans le secteur maritime.

Je souhaite maintenant en venir à un sujet qui concerne l'ensemble du secteur maritime, à savoir la prégnance très forte des accidents de travail maritime qui montre le caractère déterminant du facteur humain dans sa survenue.

La sécurité maritime passe avant tout par la prévention ; le travail mené depuis des années par l'Institut maritime de prévention (IMP), tant pour la navigation que pour le travail à bord, en est le parfait exemple. C'est pourquoi le rôle de l'ENIM en matière de prévention des risques professionnels maritimes a été renforcé par modification de son décret statutaire en mai 2023. L'ENIM concourt dorénavant à la définition de la politique de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles des marins. Il propose des mesures de prévention des risques professionnels.

Dans le cadre de la 3^{ème} convention d'objectifs et de gestion (COG 3) liant l'ENIM et l'État, l'Institut maritime de prévention (IMP), partenaire de la mise en œuvre de cette politique, est appelé à appuyer directement la mission de service public de l'ENIM dans ce domaine. L'ENIM procédera au recrutement, à terme, d'une douzaine de préventeurs. Une nouvelle relation contractuelle avec l'IMP, sous forme d'un marché public, afin d'être en parfaite conformité avec les règles en la matière, est en cours de mise en œuvre.

Enfin, je rappelle que la COG 3 vise également à consolider la qualité de service pour un service public proche et attentionné, particulièrement à l'égard des pensionnés. Il s'agit pour l'ENIM de favoriser l'accès aux droits et de développer l'accompagnement des marins à des moments sensibles de leurs parcours de vie comme le passage à la retraite, par exemple. L'ENIM renforcera également sa politique en matière de prévention Santé et du « bien vieillir ».

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

En tant que Secrétaire d'État chargé de la mer, j'ai une responsabilité transversale au sein du Gouvernement avec une feuille de route claire que la Première Ministre (à l'époque, Elisabeth Borne) m'a fixée, fondée sur la protection renforcée de la biodiversité marine, la défense des gens de mer et la modernisation de la filière maritime française.

La mer reste un élément essentiel de notre souveraineté au cœur des défis environnementaux que nous devons collectivement relever. Je souhaite tout particulièrement aujourd'hui revenir sur la défense des gens de mer à laquelle je vous sais très attachés, tout comme moi.

Dans le cadre de la défense des gens de mer, mon action passe tout d'abord par leur formation. Cette année (2023), de nouveaux travaux de modernisation de l'enseignement professionnel maritime secondaire porteront sur les cultures marines. Ils visent à engager une réforme au bénéfice des élèves et qui permettra d'aboutir à un cursus rénové plus proche des besoins du secteur. Par ailleurs, la formation professionnelle maritime s'adapte aux nouveaux enjeux : les drones et les navires autonomes font leur apparition et le sujet de la formation appelle de nouvelles conceptions de la formation mais également de

ce qu'est être marin.

Dans la continuité des années précédentes, l'administration maritime poursuit sa mue digitale : en matière de formation, elle proposera d'ici la fin de l'année l'application « CapQualif ».

Celle-ci permettra aux marins qui disposent déjà d'un accès numérique à l'ensemble de leurs titres sous format électronique de se voir délivrer ceux-ci sous ce seul format numérique : un marin qui aura fait sa formation dans un centre agréé pourra demander la délivrance du titre associé directement dans son espace. Cette réforme sera progressive, permettant aux marins de s'y adapter. Elle sécurisera la délivrance des titres de formation.

Les 12 lycées professionnels maritimes (LPM) répartis sur les différentes façades maritimes de la métropole, ont accueilli dans le cadre de la formation initiale, durant l'année scolaire 2022-2023, 1 641 élèves et étudiants qui se destinent au métier de marin. Les enseignements dispensés concernent les domaines de la pêche, du commerce, du yachting, de la voile, de la mécanique et de l'électrotechnique navales. Ils forment également aux métiers de l'aquaculture marine.

Les qualifications obtenues vont du CAP au BTS en passant par le baccalauréat professionnel. L'ensemble des lycées développent aussi une activité en direction des adultes dans le cadre de la formation professionnelle tout au long de la vie. La première mission des LPM est de former des jeunes professionnels compétents et employables, dans un secteur qui est en tension et peine à recruter. Un des enjeux majeurs que je porte est d'ailleurs de rendre les métiers de la mer plus attractifs. Pour ce faire, des actions sont en cours, notamment une campagne de communication de grande ampleur (« La mer embauche »), l'évolution des formations maritimes afin qu'elles répondent mieux aux besoins des professionnels ainsi que l'évolution des pratiques professionnelles pour limiter leur impact sur le milieu marin.

Il apparaît par ailleurs essentiel de continuer à structurer les LPM avec la mise en place d'un réseau qui s'appuie sur une convention cadre et qui est animée par un chef de projet. La convention aborde des problématiques transverses comme la communication, l'ingénierie pédagogique et les ressources humaines. Il faut désormais « transformer l'essai » avec des actions très concrètes.

Après 3 années de recul, je me félicite que les effectifs à la rentrée scolaire 2023 se stabilisent aux alentours de 1 680 élèves et étudiants ainsi répartis : 1 476 élèves en enseignement secondaire (CAP et baccalauréat professionnel) ; 204 étudiants en enseignement supérieur court (classe de mise à niveau et BTS).

Quant à l'ENSM, elle continue à porter l'ambition de doublement des effectifs des officiers formés à l'horizon 2027 dans le prolongement des travaux du "Fontenoy du maritime", qui vise à relancer l'attractivité du pavillon français et des métiers qui y sont asso-ciés. Après une augmentation en 2022 de la subvention de l'État de 5 millions d'euros à laquelle s'ajoutaient 2,5 millions d'euros pour les investissements, de nouvelles augmentations des financements de l'État ont été actés au budget 2023 à hauteur de 1 million d'euros de subvention plus 5,5 millions d'euros d'autorisations d'engagement pour des investissements. Nous veillons à ce que les moyens de l'école continuent à

être à la hauteur des ambitions nationales dans la préparation du budget 2024.

Ensuite, mon action vise à protéger les gens de mer. Le licenciement massif de 2022 de marins par l'armement P&O et leur remplacement par des marins de pays tiers recrutés à des conditions bien inférieures aux standards européens, a permis une prise de conscience de la dégradation possible des conditions de travail des marins.

En réaction, pour lutter contre le dumping social sur les liaisons maritimes sur le transmanche et renforcer la sécurité maritime dans cette zone de navigation particulièrement dense, la loi du 26 juillet 2023 votée à l'unanimité par l'Assemblée nationale et le Sénat porte une obligation d'appliquer aux salariés travaillant sur des navires transporteurs de passagers opérés sur des lignes régulières à partir d'un port français avec le Royaume-Uni et les Îles Anglo-normandes, le salaire minimum horaire légal et conventionnel français ainsi qu'un rythme de travail dont la durée du repos à terre est au moins équivalente à la durée de l'embarquement.

Ce dispositif législatif qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2024, est complété par une charte d'engagement volontaire pour la protection des gens de mer dans le transmanche proposée à la signature des armateurs opérant des navires transporteurs de passagers sur le transmanche et sur les Îles Anglo-normandes. Les clauses portées par cette charte visent à préserver l'emploi maritime, la sécurité de la navigation, ainsi que le bien-être des gens de mer à bord de ces navires. Ses clauses sont mises en œuvre de manière volontaire par les armements signataires qui s'engagent à être proactifs dans la démonstration de leur conformité et facilitateurs des vérifications nécessaires.

À ce jour, 4 armements ont signé cette charte. Il s'agit de Brittany-Ferries, de DFDS France, Stena Line et Condor Ferries. En signant cette charte, ces armements garantissent un haut niveau de protection sociale à leurs marins travaillant sur le transmanche.

Vous l'aurez compris, la formation de nos jeunes, la protection sociale et le cadre d'exercice de la profession de marin sont au cœur de ma feuille de route fixée par la Première Ministre. Soyez assurés que je mettrai tout en œuvre pour animer et impulser les transformations nécessaires à la réussite de cette ambition.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention. »

Pensionnés de la Marine marchande qui n'êtes pas encore membres de la FNPMM, rejoignez la Fédération des Pensionnés de la Marine marchande en adhérant à une des associations locales.

Liens : Adhésions, adresses et contacts des sections locales : <https://www.fnpmm.fr/adh%C3%A9sions-adresses-et-contacts-des-sections/>. Site de la fédération : <https://www.fnpmm.fr/>.

À l'issue de la lecture du discours d'Hervé Berville, il a été procédé à une remise de décorations :

Le Président **Alain Pocher** a reçu sa croix d'Officier du Mérite maritime après un éloge fait par l'ancien patron de la Commission des affaires sociales, **René Bernard**. Et la médaille de la Fédération a été remise à René Bernard par le Président Pocher.



Remise de la Croix d'Officier du Mérite maritime à Alain Pocher.



Remise de la médaille de la Fédération à René Bernard. (Photo : FNPMM)

Ainsi s'est achevée l'Assemblée plénière. Place au repas de clôture avec près de 600 convives, animé par l'excellent bagad local **Ar Re Goz**.



Du monde pour le repas !



Table de la section parisienne.



Danses avec le Bagad.

Bravo et merci aux organisateurs, l'association du Finistère, pour ce grand moment convivial.

LE QATAR ET LE GNL

Le 27 septembre 2023, l'entreprise QatarEnergy a confié au chantier naval sud-coréen, Hyundai Heavy, la construction de 17 méthaniers. Cela porte alors le carnet de commande à 137 méthaniers. Actuellement deuxième exportateur mondial de GNL, la Qatar poursuit son programme de construction de méthaniers, qui serviront à terme son ambition de faire passer sa capacité de production de gaz naturel liquéfié à environ 26 Mt par an d'ici 2027.

Cette compagnie gazière qatarie a confié au chantier sud-coréen la construction de ses 17 méthaniers, pour une somme totale de 3,9 milliards de dollars. Représentant un coût moyen par navire de 229 millions de dollars, le montant total de ce contrat est nettement inférieur au prix moyen d'une construction, estimée à 265 millions de dollars selon plusieurs expertises internationales. De plus, cette nouvelle commande intervient après les 60 contrats signés précédemment avec de grandes entreprises sud-

coréennes : HHI, Samsung Heavy Industries, Hanwha Ocean et le chinois Hudong-Zhonghua. (Source : Les Amers du CESM)

L'AUSTRALIE AIDE A LA CONSTRUCTION D'UN PORT AUX TONGA, AU CŒUR DE LA CONCURRENCE AVEC LA CHINE

L'Australie s'est engagée à fournir 20 millions de dollars pour soutenir les améliorations indispensables du port de Nuku'alofa dans le Royaume des Tonga. La Banque asiatique de développement avait approuvé en 2020 une subvention de 45 millions de dollars pour le projet, mais un total de 88 millions de dollars est nécessaire pour l'achever. L'Australie s'est jointe au gouvernement des Tonga en tant que co-baillleur de fonds.

Le projet est construit par l'entreprise néo-zélandaise McConnell Dowell et devrait être achevé à la mi-2025.

Le port de Nuku'alofa est une véritable bouée de sauvetage pour les Tonga, dont près de 98 % des importations sont acheminées par voie maritime. Cependant, le manque d'entretien et d'investissement a entraîné la détérioration du terminal de fret du port - Queen Salote International Wharf - au fil du temps.

Les travaux de modernisation ont pour but d'augmenter la taille des quais afin d'accueillir des navires plus grands. En outre, les objectifs du projet s'étendent également à la protection climatique de toutes les infrastructures critiques du port.



Maquette du futur port de Nuku'alofa.
(Photo : McConnell Dowell)

Outre la montée du niveau de la mer qui menace désormais la plupart des pays insulaires du Pacifique, les Tonga se trouvent dans une région vulnérable aux catastrophes naturelles. Le pays est dans une zone d'activité sismique, où les tremblements de terre causent de graves dommages tous les 20 ans. Les Tonga sont également exposées à un risque élevé de cyclones qui frappent les infrastructures tous les 1 à 5 ans.

Le président américain Joe Biden s'est également engagé récemment à fournir 200 millions de dollars aux nations insulaires du Pacifique. Ces fonds seront affectés à des projets visant à atténuer les effets du changement climatique, à lutter contre la pêche illégale et à stimuler la croissance économique.

Selon un nouveau rapport de la banque ANZ, la région des îles du Pacifique est confrontée à un déficit d'infrastructure substantiel de l'ordre de 12 milliards de dollars d'ici à 2030. Les chocs climatiques ont fait grimper la facture en flèche, les routes, les ports et les réseaux de télécommunication ayant constamment besoin d'être réparés. La région fait également partie du bras de fer entre la Chine et ses rivaux occidentaux pour l'influence géopolitique, et les entreprises d'État chinoises ont été actives en réalisant leurs propres investissements dans les infras-

tructures des îles du Pacifique. Sous la bannière de l'initiative "la Ceinture et la Route" (One Belt, One Road ou OBOR), ces entreprises ont investi des centaines de millions de dollars par an dans des routes, des ponts, des hôpitaux, des parcs industriels et d'autres projets dans toute la région.

«Au fur et à mesure que l'engagement de la Chine dans la région s'est accru, on a constaté - de notre point de vue - un comportement de plus en plus problématique», a déclaré le secrétaire d'État américain Antony Blinken lors d'une visite aux Tonga en juillet 2023. Il a mis en garde contre un modèle «d'activités économiques prédatrices et d'investissements réalisés d'une manière qui peut en fait saper la bonne gouvernance et promouvoir la corruption». (Source : The Maritime Executive)

INCENDIE SUR UN FERRY EN ITALIE

Les garde-côtes italiens ont annoncé que plus de 177 personnes avaient été évacuées d'un ferry, le 30 septembre 2023. Le navire avait pris feu le 29 septembre alors qu'il reliait l'île de Lampedusa à Porto Empedocle, dans le sud de la Sicile. À bord, quelque 150 passagers, dont plus de la moitié de migrants, et 27 membres d'équipage. Tous les passagers ont pu être évacués, soit vers la Sicile, soit vers Lampedusa, qui est confrontée à des arrivées massives de migrants depuis début septembre 2023. Le ferry, lui, est hors service mais va pouvoir être remorqué jusqu'à un port, avec son équipage selon l'AFP.



Le Cossyra. (Photo : VesselFinder)

Lors du sauvetage, les garde-côtes ont pu refroidir avec un jet d'eau les parties du ferry qui ont été touchées par les flammes. Le feu se serait déclaré dans la salle des machines du **Cossyra**, ferry de 90,86 m de long, construit en 1980 et armé par la compagnie sicilienne Traghetti Delle Isole sous pavillon italien. (Source : Ouest-France, Le Marin)

ÉCHOUEMENT D'UN FERRY À CAUSE D'UN FILTRE À CARBURANT BOUCHÉ PAR DES CHAMPIGNONS

Le ferry **Walla Walla** s'était échoué près de Bremerton, dans l'État de Washington, en raison d'une "prolifération bactérienne et fongique" dans son système d'alimentation en carburant, ce qui avait entraîné un colmatage important du filtre à carburant et une perte de puissance, selon l'opérateur Washington State Ferries (WSF).

Le Walla Walla a perdu de la puissance et s'était échoué près de Lynwood Center, sur l'île de Bainbridge, dans l'après-midi du 15 avril. À 16 h 32, le navire s'approchait de Point Glover à une vitesse d'environ 18 nœuds. Le capitaine était de quart à la passerelle et voit plusieurs alarmes du système de contrôle de la propulsion se déclencher. Les alarmes indiquaient que les deux extrémités du transbordeur amphidrome avaient perdu de la puissance. Dans la salle des machines, les graisseurs et le

chef mécanicien se sont efforcés de rétablir la puissance, mais les moteurs ne sont pas parvenus à maintenir une puissance constante.

À 16 h 35, le capitaine ordonne à l'équipage de jeter l'ancre, puis sonne l'alarme générale et demande aux passagers de se préparer à l'impact. Une minute plus tard, le Walla Walla glisse doucement sur un fond de boue molle et s'immobilise avec une transition "presque imperceptible" de la position à flot à la position échouée. Il n'a subi aucun dommage, à l'exception d'une éraflure sur la peinture. L'équipage ne le sait pas encore et le capitaine ordonne les préparatifs pour l'abandon du navire. Le Walla Walla avait un plan d'évacuation par étapes ; la première étape consistait à rassembler les passagers, à distribuer les gilets de sauvetage et à déployer les radeaux de sauvetage et les toboggans. Au cours de cette phase, les communications entre les membres de l'équipage sont limitées par le manque de radios portatives, et les passagers ne sont pas tous disposés à coopérer : certains ne croient pas que l'accident soit grave et veulent rester dans leur voiture ; d'autres veulent retourner dans leur voiture lorsqu'ils apprennent qu'ils resteront à bord pendant une période prolongée ; d'autres encore tentent de contester l'autorité de l'équipage. Le capitaine décide alors de faire appel à la police pour maintenir l'ordre sur le pont des passagers, ce qui a eu l'effet calmant escompté.



Le Walla Walla échoué. (Photo : WSF)

Dans la soirée, tous les passagers ont été évacués vers deux autres ferries exploités par Kitsap Transit, et le dernier a quitté le Walla Walla à 22 h 10. Un remorqueur a réussi à ramener le ferry échoué en eau profonde vers 00 h 30, et le navire en difficulté a été ramené à un quai de Bremerton pour y être inspecté.

L'inspection a révélé que les filtres Racor des générateurs de service du navire étaient bouchés par des "boues noires". Des échantillons ont été testés positifs à une forte croissance bactérienne ou fongique. La source ne semblait pas provenir du fournisseur de combustible de soute : Les tests de laboratoire ont révélé que le carburant nouvellement soutiré dans les réservoirs principaux du ferry était propre et sans présence d'eau.

WSF a découvert que les deux réservoirs journaliers du navire avaient été contaminés par de l'eau à la suite d'une erreur humaine. À un moment donné, les graisseurs du ferry avaient amorcé le séparateur centrifuge en utilisant de l'eau douce, et cette eau avait été déversée dans les réservoirs journaliers. L'eau contenue dans les réservoirs a servi de support à la croissance microbienne qui a fini par bloquer les moteurs.

«L'amorçage du séparateur avec le contaminant même qu'il est censé extraire du carburant diesel aurait contribué à la présence d'humidité dans les réservoirs journaliers», conclut WSF dans son rapport d'enquête publié à l'automne. Dans leurs recommandations, les enquêteurs de la WSF ont conclu qu'il serait préférable d'améliorer les

procédures d'exploitation et la supervision technique pour l'amorçage du séparateur centrifuge.

Les médias locaux ont déduit que l'âge avancé du navire avait contribué à l'accident, mais la perte de puissance due à la contamination du carburant peut se produire sur n'importe quel navire - même sur l'Aiviq, un brise-glace ultraspécialisé tout neuf, qui avait subi des défaillances du filtre et de l'injection de carburant dans le golfe de l'Alaska en 2013. (Source : The Maritime Executive)

UN MÉGA PORTE-CONTENEURS POUR HAPAG-LLOYD AUSSI

Hapag-Lloyd a baptisé le porte-conteneurs **Berlin Express** au terminal à conteneurs Burchardkai à Hambourg, au tout début octobre. Le nouveau bâtiment d'environ 400 m de long et 61 m de large et d'une capacité de 23 664 EVP est actuellement le plus grand porte-conteneurs naviguant sous pavillon allemand, selon la compagnie maritime de Hambourg. Hapag-Lloyd avait commandé le navire dans le cadre de la nouvelle classe Hamburg Express fin 2020 avec cinq autres navires jumeaux du chantier naval sud-coréen Hanwa Ocean ; six transporteurs Megamax supplémentaires ont été commandés six mois plus tard.

Selon les informations officielles, le Berlin Express dispose d'un moteur bicarburant et peut fonctionner à la fois au GNL et aux carburants non fossiles comme l'e-méthane. Le nouveau bâtiment est propulsé par un moteur principal MAN 11G95ME-C10.5-GI x 1-set de 58 270 kW. La vitesse indiquée est de 22 nœuds.



Le Berlin Express vu de face avec sa pontée de conteneurs de couleur orange. (Photo : HHM)

Le navire doit être utilisé sur la route Extrême-Orient-Europe 3 (FE3). (Source : Schiff&Hafen)

LE WORLD SHIPPING COUNCIL ALERTE SUR LES FAUSSES DÉCLARATIONS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Le 28 septembre, le World Shipping Council a alerté sur les fausses et les mauvaises déclarations de marchandises dangereuses dans les conteneurs. Il propose la création d'un programme de sécurisation de ces marchandises. Les déclarations incorrectes de marchandises dangereuses mettent des vies en danger. Le transport maritime en conteneurs répond à une préoccupation urgente en matière de sécurité, indique le World Shipping Council (WSC - regroupant les armements de lignes régulières). Malgré les efforts de l'industrie et des gouvernements, les marchandises dangereuses non déclarées ou incorrectement déclarées ou étiquetées, continuent de provoquer des incendies et des explosions. Des incidents dont les répercussions pour les équipages sont importantes.



(Photo : Département de la défense des Pays-Bas)

Malgré les réglementations internationales et nationales complètes et claires sur le transport de marchandises dangereuses, de fausses déclarations ou des déclarations incomplètes demeurent. Cela complique leur détection avec pour conséquence des incendies à bord des navires. De plus, les opérations de lutte contre l'incendie deviennent beaucoup plus difficiles. En 2022, les incidents liés aux incendies en mer ont augmenté de plus de 17% par rapport à l'année précédente.

(Retrouvez l'article complet de Ports et Corridors avec le lien : <https://portsetcorridors.com/2023/le-world-shipping-council-alerte-sur-les-fausses-declarations-de-marchandises-dangereuses/>)

PROJET DE RÉNOVATION DU CENTRE OCÉANOPO- LIS DE BREST

Le centre de culture scientifique **Océanopolis** va faire l'objet d'un vaste projet de rénovation et d'extension d'un coût de près de 34 millions d'euros afin de "stabiliser" la fréquentation de l'aquarium, premier équipement touristique payant en Bretagne.

«L'objectif de ce projet, c'est de faire venir et revenir et de stabiliser notre fréquentation à un niveau de 450 000 visiteurs» par an, a déclaré la directrice d'Océanopolis, le 2 octobre.

Le projet de "création et de rénovation", qui doit durer jusqu'à l'été 2025, prévoit la construction d'un bâtiment d'accueil avec boutique en ossature bois, toit végétalisé, panneaux photovoltaïques et récupération d'eau de pluie pour les toilettes. Un nouvel espace dédié aux enfants, «*unique en son genre en Europe*», présentera 15 dispositifs de médiation ludiques et pédagogiques autour de cinq thématiques. L'actuel pavillon polaire deviendra "pavillon austral" avec des bassins transformés, un parcours plus immersif et une scénographie recomposée. Enfin, le pavillon tropical sera lui aussi rénové, avec une mise à jour de son contenu scientifique, tout en conservant ses grandes thématiques notamment autour des requins. Les récifs coralliens seront aussi à l'honneur, avec l'arrivée de coraux mésophotiques, qui peuvent vivre entre 30 et 200 m de profondeur, dans des zones de très basse luminosité.

Ndlr : *Un récif corallien "mésophotique" est un récif situé à une profondeur moyennement éclairée, entre la surface et les grands fonds On y trouve à la fois des coraux et des algues encore dépendant de la lumière, et des organismes pouvant être trouvés dans les environnements océaniques sombres et plus froids.*

Océanopolis, qui a été inauguré en 1990, restera ouvert pendant les travaux, avec un parcours de visite adapté. (Source : AFP, Marine & Océans)

CONTRAT DE SERVICES DE GTT AUPRES DE CMA CGM POUR 49 PORTE-CONTENEURS

Le fabricant de membranes cryogéniques pour le trans-

port du gaz naturel liquéfié Gaztransport et Technigaz (GTT) a annoncé le 3 octobre la signature d'un nouveau contrat-cadre de prestations de services avec l'armateur CMA CGM. GTT sera chargé d'assurer la maintenance et l'exploitation de 49 porte-conteneurs de CMA CGM propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL). Les conditions financières du contrat n'ont pas été dévoilées. (Source : Les Échos-Investir)

GESTION DES EAUX DE BALLAST - LA RÉGLEMENTATION SE DURCIT

Dans un an, tous les navires soumis à la convention sur la gestion des eaux de ballast devront avoir à leur bord un système approuvé de traitement des eaux de ballast. Votre navire est-il prêt à faire face à des réglementations plus strictes ?

Une bonne gestion des eaux de ballast est essentielle pour prévenir la propagation des espèces aquatiques envahissantes (voir l'encadré à la fin). À cette fin, la Convention sur la gestion des eaux de ballast a été adoptée et est finalement entrée en vigueur en 2017. Elle s'accompagne de deux règlements principaux, tous deux destinés à améliorer la gestion des eaux de ballast : Le règlement *D-1* couvre l'échange des eaux de ballast, c'est-à-dire le rinçage des réservoirs d'eau de ballast en haute mer, tandis que le règlement *D-2* couvre le traitement des eaux de ballast, c'est-à-dire l'élimination et la destruction des organismes biologiques présents dans les eaux de ballast avant qu'elles ne soient rejetées.

À partir du 8 septembre 2024, tous les navires soumis à la convention BWM - Ballast Water Management (tous les navires de jauge brute supérieure à 400, avec quelques exceptions et ajouts) doivent respecter les normes de performance contenues dans la règle *D-2*, ce qui signifie que les navires sans système de traitement des eaux de ballast doivent installer un système approuvé avant la date limite.

Que doivent faire les exploitants de navires ?

Il est conseillé aux exploitants de navires qui n'ont pas encore pris leur décision concernant l'installation de systèmes de traitement des eaux de ballast de commencer les travaux préparatoires dès que possible. L'échéance du 8 septembre 2024 approche et de nombreuses décisions doivent être prises pour assurer la conformité. Voici quelques éléments clés des travaux préparatoires.

- Veiller à ce que les obligations découlant de la convention BWM et d'autres réglementations nationales et locales soient bien comprises et élaborer une stratégie complète pour se conformer aux normes applicables.

- Accorder une attention particulière à la situation aux États-Unis. Les États-Unis ne sont pas parties à la convention BWM. Les navires qui rejettent des eaux de ballast dans les eaux territoriales américaines doivent se conformer au règlement américain sur la gestion des eaux de ballast, quel que soit leur statut au regard de la convention de l'OMI sur la gestion des eaux de ballast. Les États-Unis tiennent une liste distincte des systèmes de traitement des eaux de ballast approuvés par les garde-côtes américains.

- Évaluer la pertinence des solutions de traitement des eaux de ballast disponibles pour chaque navire en fonction de son profil d'exploitation et de sa conception (voir ci-dessous pour plus d'informations sur les différentes options de traitement).

- Tenir compte du "facteur temps". La disponibilité et les délais de livraison des systèmes de traitement approuvés

varieront en fonction de la demande, tout comme la capacité des chantiers navals.

- Une fois qu'un système de traitement des eaux de ballast a été choisi, il faut s'assurer que les officiers et les membres de l'équipage ont reçu une formation adéquate et qu'ils sont compétents pour s'acquitter des tâches et des fonctions qui leur sont assignées dans le domaine de la gestion des eaux de ballast. Les procédures de formation et de familiarisation à la Convention BWM doivent être intégrées au système de gestion de la sécurité (SMS) de la compagnie et doivent comprendre, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- introduction à la gestion des eaux de ballast et à toutes les règles et réglementations pertinentes ;
- familiarisation avec le plan de gestion des eaux de ballast du navire et les tâches qui lui sont assignées ;
- l'exploitation et l'entretien du système de traitement des eaux de ballast du navire ;
- les procédures d'urgence ;
- et

- l'inscription et l'enregistrement dans le registre des eaux de ballast du navire.

- S'assurer que chaque navire dispose à bord d'un plan de gestion des eaux de ballast approuvé, d'un registre des eaux de ballast et d'un certificat international de gestion des eaux de ballast.

- Se préparer aux inspections de contrôle par l'État du port (PSC). Outre la vérification

des procédures, registres et certificats valides et approuvés à bord, un échantillonnage des eaux de ballast du navire peut être exigé, conformément aux directives de l'OMI sur l'échantillonnage des eaux de ballast (G2) (voir lien en bas de page). Le respect des réglementations nationales et locales fera également l'objet d'une inspection par le PSC.

La société de classification du navire peut donner des conseils sur les systèmes approuvés par l'OMI les plus adaptés au type de navire et à la zone commerciale. Si le navire est susceptible de naviguer vers les États-Unis, il convient d'informer la société de classification afin de s'assurer que le système est également approuvé par les garde-côtes américains.

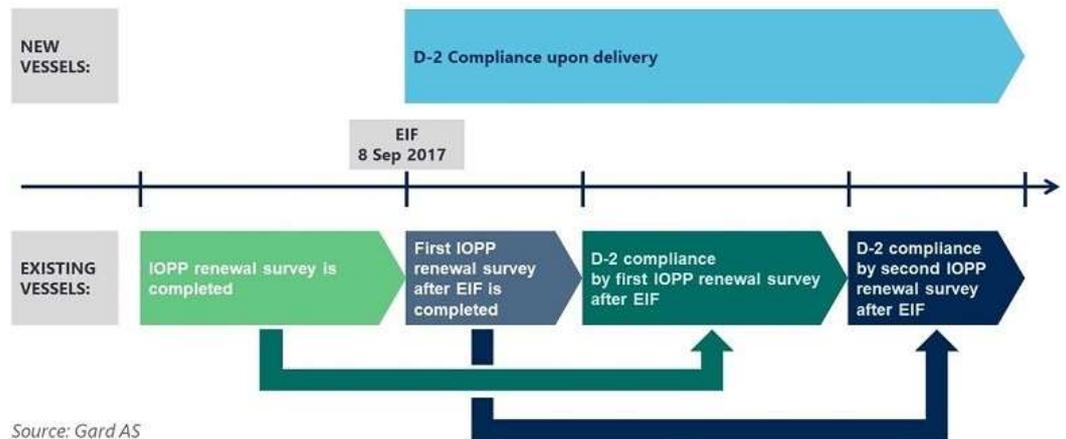
Éléments d'un plan de gestion des eaux de ballast

Un plan de gestion des eaux de ballast (BWMP) est un document de bord qui détaille la procédure de rejet des eaux de ballast et de manipulation des sédiments. Ce plan doit être spécifique au navire et à son équipement et approuvé pour chaque navire par l'administration du pavillon et/ou la société de classification. Au moment de la rédaction du présent document, le plan peut inclure des procédures pour les points D-1 et D-2 ou les deux. Toutefois, après le 8 septembre 2024, les procédures doivent refléter les exigences D-2.

Systèmes de gestion et de traitement des eaux de ballast

Les systèmes de gestion des eaux de ballast traitent les eaux de ballast afin d'éliminer ou d'inactiver les organismes, les bactéries et les sédiments en suspension dans l'eau.

En général, les systèmes de gestion des eaux de ballast traitent l'eau de ballast lorsqu'elle arrive de la mer dans le navire. La règle D-3 de la convention BWM exige que les systèmes de gestion des eaux de ballast soient "homologués". Pour être homologués par une administration, les systèmes de gestion des eaux de ballast doivent être testés dans une installation terrestre et à bord des navires afin de prouver qu'ils satisfont aux normes de performance énoncées dans la règle D-2 de la convention BWM. Bien que la date à laquelle chaque navire doit avoir installé un système de traitement des eaux de ballast dépende de la date de renouvellement de son certificat IOPP, le calendrier de mise en œuvre de l'OMI pour les systèmes de gestion des eaux de ballast garantit également une mise en œuvre mondiale complète d'ici le 8 septembre 2024. Voir notre calendrier de mise en œuvre simplifié ci-dessous.



Source: Gard AS

Un certain nombre de systèmes de traitement des eaux de ballast sont disponibles sur le marché. En général, la plupart des systèmes homologués appartiennent à l'une des quatre catégories suivantes : Filtres et systèmes UV, Filtres et systèmes d'électrolyse, Systèmes d'ozone et Systèmes d'injection de produits chimiques. La société de classification du navire sera en mesure de vous conseiller sur le système qui convient à votre navire et à votre type de commerce.

La position des assurances

Le Gard a publié deux circulaires à ses membres sur la BWM, n° 4/2017 en juillet 2017 et n° 17/2016 en janvier 2017, informant les membres que les responsabilités, y compris les amendes pour avoir introduit par inadvertance du ballast non traité dans l'environnement, sont susceptibles d'être couvertes, toujours sous réserve des règles et de toute modalité de couverture. La couverture d'autres amendes liées à une violation des exigences de la BWM n'est disponible que sur une base discrétionnaire.

Fact box - L'eau de ballast et son importance :

L'eau de ballast est de l'eau de mer transportée dans les ballasts et les cales des navires afin d'améliorer la stabilité et la manœuvrabilité du navire pendant son voyage. Dans le monde entier, les navires transportent entre 3 et 5 milliards de tonnes d'eau de ballast chaque année.

L'eau de ballast est prélevée dans la mer, généralement au début du voyage, dans un port. Elles contiennent souvent une grande variété d'organismes marins, qui sont ensuite transportés et relâchés dans le port d'escale suivant. Ces "espèces non indigènes" peuvent avoir un

impact écologique, économique et de santé publique important sur l'environnement récepteur.

(Source : Gard :

<https://www.gard.no/web/articles?documentId=36035028>)

L'AUSTRALIE BANNIT UN PORTE-CONTENEURS GREC DE V.SHIPS

L'Autorité australienne de sécurité maritime (AMSA) a interdit au porte-conteneurs **Big Lilly**, battant pavillon des Îles Marshall, de naviguer dans les eaux australiennes pendant 90 jours en raison de graves problèmes de sécurité et d'entretien. Elle a vivement critiqué le 3 octobre son exploitant, V.Ships Greece, qui fait partie de V.Group, l'un des plus grands fournisseurs mondiaux de services de gestion de navires pour le compte de tiers.



Le Big Lilly. (Photo : AMSA)

Avant cette nouvelle interdiction, le navire, construit en 1999, avait été immobilisé à Melbourne, après qu'une inspection de l'AMSA au titre du contrôle par l'État du port (PSC) eut mis en évidence de graves défauts sur l'étanchéité des écoutes de chargement, le moteur principal et les équipements de sécurité du navire. L'AMSA indique que ses inspecteurs ont relevé une longue liste de défauts et que, bien que les marins à bord aient pris des mesures pour entretenir le navire, ils ne semblaient pas bénéficier d'un soutien suffisant de la part du manager du navire pour s'assurer qu'il répondait aux normes internationales minimales.

Selon l'AMSA, ces défauts ont entraîné un risque élevé pour la santé et la sécurité des marins à bord, ainsi que pour l'environnement côtier australien.

C'est la deuxième fois que l'AMSA immobilise le Big Lilly cette année, et cela fait suite à l'identification de 23 manquements graves en mai, dont sept ont justifié l'immobilisation. Ces manquements n'ont pas tous été corrigés de manière adéquate, malgré un plan d'action de rectification convenu avec l'exploitant, indique l'agence.

«L'exploitant du navire, V.Ships Greece, a récemment affiché de mauvais résultats, avec un taux d'immobilisation de 16 %, contre 6 % pour l'ensemble des navires étrangers», explique l'AMSA. «Il a été identifié comme un opérateur peu performant après la première immobilisation du Big Lilly en juin 2023. L'identification en tant qu'opérateur peu performant met la société en demeure de prendre des mesures positives pour mettre ses navires en conformité». Le directeur exécutif des opérations de l'AMSA, a déclaré qu'il s'agissait d'un exemple grave de mauvais entretien.

«V.Ships Greece n'a pas saisi l'occasion qui s'offrait à d'autres opérateurs dans la même situation pour remettre le navire aux normes requises», a-t-il déclaré. «Il est difficile pour les équipages de navires comme le Big Lilly d'améliorer l'état du navire lorsqu'ils sont soumis à un calendrier aussi serré. Les opérateurs de navires doivent comprendre que l'entretien de leurs navires relève de leur responsabilité et que le non-respect de cette obligation peut avoir des conséquences graves, susceptibles de mettre des vies en danger et d'avoir un impact sur le littoral aus-

tralien. L'interdiction était nécessaire pour envoyer un message fort selon lequel l'AMSA a une approche de tolérance zéro à l'égard des opérateurs qui laissent leurs navires se détériorer à ce point. Les armateurs et les opérateurs sont avertis que l'Australie attend des navires qu'ils respectent au moins les normes internationales minimales».

Le directeur exécutif a indiqué qu'il s'agissait de la troisième interdiction pour des problèmes d'entretien cette année. «L'année dernière, l'AMSA a publié un avis maritime pour donner des conseils clairs aux exploitants de navires concernant l'entretien planifié des navires. Le transport maritime est l'épine dorsale de l'économie australienne, avec plus de 29 000 navires entrant dans les ports australiens chaque année ; il est donc essentiel que nous ayons confiance dans l'intégrité de ces navires». (Source : MarineLog)

CONSTRUCTION OFFICIELLEMENT LANCÉE POUR LA TARA POLAR STATION

La construction de la future base polaire dérivante de la Fondation **Tara Océan** a démarré au chantier CMN (Constructions Mécaniques de Normandie) de Cherbourg. Une cérémonie a été organisée le 29 septembre pour célébrer cette étape. La moon-pool, une sorte de puits traversant la coque pour faire descendre et remonter les équipements de prélèvement dans les eaux polaires, a été posée sur la table de montage. C'est un cylindre en aluminium de 1,5 m de diamètre. L'équipe en charge du programme avance dorénavant sur la construction de la coque qui se fera en deux étapes : La partie basse de Tara Polar Station sera finalisée d'ici la fin de l'année 2023, et l'assemblage de la superstructure et de la coque aura lieu en mars 2024. L'aménagement intérieur débutera au printemps, avant la mise à l'eau planifiée en août. La livraison reste prévue à la mi-octobre 2024. La première expédition de Tara Polar Station en Arctique est, à ce stade, annoncée pour la fin de l'année 2025. (Sources : Mer et Marine, Tara Océan)



Vue de la future Tara Polar Station. (Image de synthèse : Fondation Tara Océan)

La moon-pool. (Photo : Palais de Monaco)



PONANT PILIER D'UN EXERCICE INTERNATIONAL DE SÉCURITÉ EN ZONE POLAIRE

Expert de la navigation en zone polaire depuis plus de 20 ans, Ponant continue d'innover pour faire avancer les standards de sécurité maritime. Le **Commandant Charcot** a vécu son deuxième exercice de sécurité en zone polaire le 30 septembre dernier, aux abords de l'île Herschel, dans le Passage du Nord-Ouest. D'une ampleur inédite, l'exercice a mobilisé les équipes Ponant à bord et à terre.



(Photo : Ponant)

À bord, 65 participants (dont 24 passagers) ont été évacués vers l'île en embarcation de sauvetage chauffée, puis ils ont été équipés des combinaisons spécialement conçues par Ponant. L'Ice Cube, un équipement développé par Ponant qui transporte les kits de survie, a été remorqué par le canot de sauvetage, hissé à terre, et les abris polaires ont été montés dont certains ont été testés avec un mode de chauffage. Le canot de sauvetage a été utilisé comme hôpital durant la 1ère partie de la simulation. (Voir article complet sur : <https://marine-oceans.com/les-infos-mer-de-mo/ponant-pilier-dun-exercice-international-de-securite-en-zone-polaire/>)

COQUILLES ST-JACQUES : ABONDANCE TOUJOURS FORTE EN BAIE DE SEINE, ANNÉE RECORD EN BAIE DE ST-BRIEUC

D'après les évaluations scientifiques de l'Ifremer réalisées à l'été 2023, les populations de coquilles Saint-Jacques se portent bien. Elles enregistrent un nouveau record en baie de Saint-Brieuc. Elles ne dépassent en revanche pas leur record de 2022 en baie de Seine, mais se maintiennent au deuxième plus haut niveau observé depuis 50 ans. Tous les indicateurs de leur bon état dans ces deux zones sont au vert pour la saison de pêche qui a démarré officiellement le 1^{er} octobre 2023.

Deux campagnes d'évaluation des populations de coquilles Saint-Jacques sont menées par l'Ifremer chaque année sur les deux principales zones à coquilles Saint-Jacques (gisements) françaises. La première, en baie de Seine, a eu lieu du 26 juin au 13 juillet 2023. La seconde, en baie de Saint-Brieuc, s'est déroulée du 5 au 20 septembre 2023. Voir le communiqué de l'Ifremer avec le lien : <https://www.ifremer.fr/fr/presse/coquilles-saint-jacques-une-abondance-toujours-forte-en-baie-de-seine-et-une-annee-record-en>

ARRÊT TECHNIQUE DES 20 ANS POUR L'ARGONAUTE A BREST

Arrivé le 29 septembre 2023 au troisième éperon du port de commerce de Brest en provenance de Cherbourg, où

il est basé, l'**Argonaute** a été mis dans la forme numéro 1 du port de commerce le 2 octobre matin, pour un arrêt technique qui sera effectué par Piriou Naval Services Brest.

L'Argonaute devait y rester trois semaines puis à quai jusqu'au 11 novembre. Le BSAA (Bâtiment de soutien et d'assistance affrété par la Marine nationale) devait, à cette occasion, faire l'objet de divers travaux ainsi que d'une inspection de la société de classification pour ses 20 ans. La visite des lignes d'arbre, des propulseurs (deux avant et un arrière), étaient au programme, ainsi qu'un nettoyage et une peinture de la carène et des superstructures.



L'Argonaute en forme 1. (Photo : Le Télégramme)

L'Argonaute, a été construit sur le modèle des puissants remorqueurs offshore. S'il peut être envoyé en assistance pour remorquer un navire en difficulté (132 tonnes de traction au point fixe), il est aussi bien adapté pour la lutte antipollution. (Sources : Mer et Marine, Le Télégramme)

CONCEPT DE VRAQUIER PRÊT À ACCUEILLIR DU MÉTHANOL ET DES VOILES À ROTOR

Le Lloyd's Register (LR) a annoncé le 2 octobre avoir collaboré avec Cargill International, Minerva Dry Inc. et Nantong Cosco KHI Ship Engineering Co Ltd (NACKS) à la conception d'un vraquier Kamsarmax prêt à fonctionner au méthanol et pouvant utiliser des voiles à rotor, dans le cadre d'un projet de développement conjoint (JDP) établi en 2022. La conception fournira un nouveau vraquier économe en énergie à un moment où les armateurs et les opérateurs doivent prendre en compte leurs stratégies environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) conformément aux réglementations environnementales nouvelles et à venir qui imposent la limitation des émissions de gaz à effet de serre. **Ndlr : Les critères ESG (Environnementaux, Sociaux et de Gouvernance) sont utilisés pour évaluer la stratégie RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) et la performance d'un acteur économique en dehors des indicateurs financiers habituels.**

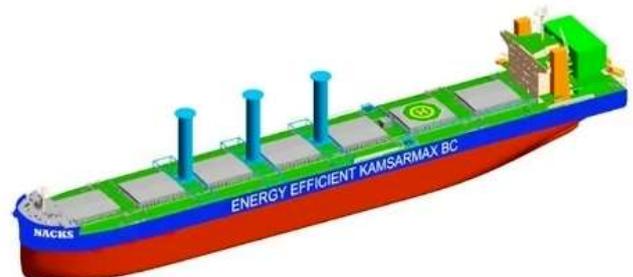


Image du projet. (Image de synthèse : Lloyd's Register)

Le projet de développement conjoint a tenu compte des exigences de l'un des plus grands opérateurs de vrac sec, Cargill, et associe l'expérience opérationnelle de l'armateur Minerva Dry à l'expertise en matière de concep-

tion du grand chantier naval chinois NACKS. LR a joué le rôle de conseiller de confiance tout au long du projet de développement conjoint en tant que seule société de classification pour la conception de ce navire unique. (Source : Manifold Times)

PROGRÈS DANS L'ÉLABORATION DE DIRECTIVES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ POUR LES NAVIRES QUI FONCTIONNENT À L'HYDROGÈNE ET À L'AMMONIAC

Le Sous-comité du transport des marchandises et des conteneurs de l'OMI a réalisé des progrès significatifs dans l'élaboration d'un projet de directives intérimaires relatives à la sécurité des navires qui utilisent de l'hydrogène et de l'ammoniac comme combustibles lorsqu'il s'est réuni à sa neuvième session (CCC 9, 20-29 septembre 2023).

Compte tenu de l'urgence de fournir des orientations aux administrations, aux propriétaires de navires et au secteur dans son ensemble sur l'utilisation sûre de l'hydrogène et de l'ammoniac comme combustibles, et à l'appui des objectifs de l'OMI en matière d'émissions, le Sous-comité a décidé de convoquer un groupe de travail inter-sessions du 9 au 13 septembre 2024, immédiatement avant le CCC 10 (sous réserve de l'approbation du MSC 108 et de l'aval du Conseil), afin d'établir la version définitive des directives.

Retrouvez le résumé complet de la session du CCC 9 (en français) avec le lien indiqué en bas de page (*).

LE LYCÉE MARITIME D'ÉTEL PREND LE NOM DE JACQUES DE THÉZAC

Un mois après la rentrée scolaire, le Président de Région Bretagne, Loïg Chesnais-Girard, a achevé, à Étel, le 6 octobre 2023, un tour des lycées bretons dont il a la responsabilité. Lors de cette dernière étape, le lycée professionnel maritime et aquacole de la ville a été baptisé du nom de **Jacques de Thézac**, inventeur de l'Almanach du marin breton et des Abris du marin. Accompagné de sa Vice-présidente, Isabelle Pellerin, et des élus siégeant au conseil d'administration, Gaël Le Meur et Kaourintine Hulaud, le Président de Région a rencontré les personnels et les élèves qui ont choisi de se former aux métiers de la mer, exigeants et passionnants à la fois. Il a aussi fait le point sur les travaux à venir dans les deux établissements d'Étel. (Source : Mer et Marine)

2 VRAQUIERS SONT ENTRÉS EN COLLISION EN MER ÉGÉE

Les vraquiers **Skipper Planet** et **Cuma** sont entrés en collision vers 03 h 05 UTC le 8 octobre à 12 milles à l'Ouest de la pointe Ouest de l'île grecque d'Ikaria, en mer Égée, alors qu'ils naviguaient dans des directions opposées. Aucune information sur les dommages subis par les navires, mais ils ont tous les deux interrompu leur voyage et, à partir de 8 h 50 UTC, naviguaient en direction de l'Ouest pour se rendre probablement quelque part dans les eaux grecques afin d'être inspectés. Les deux navires progressaient à vitesse réduite et il semblait que le Skipper Planet ait été endommagé plus ou moins gravement, son statut étant "navire non maître de sa manœuvre". Le Skipper Planet faisait route de l'Égypte vers Istanbul et probablement la Russie. Quant au Cuma, il allait de Bulgarie vers l'Indonésie. (Source: FleetMon)



Le Skipper Planet est un vraquier construit en 1993 et Navigant sous le pavillon de Palau. D'une longueur de 157,5 m et d'une largeur de 25 m, son port en lourd est de 22 176 t.

(Photo : Vesselfinder)



Le Cuma à Ijmuiden le 13/01/2020. (Photo: shipspotting)

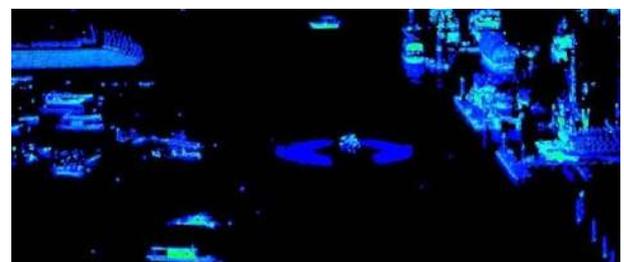


Le Cuma le 21/05/2021 à English Bay au Canada. (Photo : MarineTraffic)

Le Cuma est un vraquier construit en 2006 et navigant sous le pavillon des Îles Marshall. D'une longueur de 229 m et d'une largeur de 32,26 m, son port en lourd est de 83 007 t.

ZYCRAFT : UN LIDAR POUR DÉTECTER LES PIRATES

La société Zycraft basée à Singapour, a testé un système exploitant un **LIDAR** (Light detection and ranging, télédétection par laser) de Hesai Technology pour détecter l'approche de pirates. Son idée est d'utiliser cette technologie avec un logiciel pour alerter un opérateur et permettre au navire de préparer sa réaction pour déjouer une attaque.



Écran LiDAR. (Photo : Zycraf)

Zycraft explique que les lasers d'un LiDAR peuvent facilement détecter une corde sur la mer, même dans des conditions météo difficiles. Une embarcation peut donc facilement être repérée, même de nuit. Le système proposé par Zycraft peut détecter un petit bateau de 8 m à 360 degrés au-delà de 250 m. Le LiDAR peut aussi détecter les vagues qu'il génère et en déduire sa trajectoire.

(*) <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/CCC-9th-session.aspx>

Un logiciel proposé par Zycraft peut ensuite analyser l'événement et alerter si besoin quelqu'un à bord. Selon Zycraft, le LiDAR est bien plus efficace que les radars et autres caméras infrarouges.

Ce type de système paraît adapté aux attaques qui se produisent régulièrement dans le détroit de Singapour. Des pirates s'introduisent discrètement de nuit dans des navires faisant route, sans que l'équipage ne se rende compte immédiatement de l'intrusion. Le dispositif pourrait aussi sécuriser des navires au mouillage, en Asie du Sud-est ou ailleurs. Plusieurs attaques ont eu lieu les années passées de nuit sur des navires se trouvant notamment au mouillage dans des ports africains du golfe de Guinée. (Source : Mer et Marine)

LE NOUVEL ARMEMENT FRANÇAIS ORION GLOBAL TRANSPORT IMMATRICULE 2 MÉTHANIERES AU RIF

Le nombre de méthanières sous pavillon français continue d'augmenter. Où vont-ils trouver les états-majors ?

Les deux dernières immatriculations au RIF en date sont celles des **Orion Bohemia** et **Orion Monet**, construits en 2002 et d'une capacité de 173 000 m³.



L'Orion Bohemia sorti des chantiers Hyundai Heavy Industries en 2002.



L'Orion Monet livré par Samsung en 2002. (Photos : Orion Global Transport France)

Ils appartiennent à Orion Global Transport France, un des tout nouveaux armateurs français, fondé en 2022 à Paris par des investisseurs appuyés par la branche spécialisée dans le transport du groupe bancaire J.P. Morgan. Cette dernière a déjà plus de 8 milliards de dollars d'actifs dans le shipping, les transports aérien et ferroviaire et les infrastructures énergétiques. Ce nouvel opérateur possède actuellement 5 navires affrétés par des énergéticiens dont l'identité n'est pas précisée. (Source : Mer et Marine)

Orion Global Transport France, est devenu membre du Cluster Maritime Français.

Orion Global Transport France a confié le commandement de l'Orion Bohemia à une femme. Voir aussi :

<https://www.cluster-maritime.fr/2023/10/17/orion-global-transport-france-immatricule-deux-premiers-navires-sous-pavillon-francais/>

LE CANOPÉE GRÉÉ A ESCALÉ À BORDEAUX POUR SON BAPTÊME

Le Canopée est arrivé dans le port de la Lune le 3 octobre 2023.

Conçu pour emporter tous les composants de la future fusée Ariane 6 à Kourou, en Guyane, le cargo à voiles d'Ariane Group faisait pour la première fois escale à Bordeaux, l'un des quatre ports de sa tournée européenne.

Le baptême du Canopée, ce navire industriel à propulsion hybride vélique et thermique spécialement construit pour ArianeGroup et le transport d'Ariane 6, a eu lieu à Bordeaux le 5 octobre. En remontant la Garonne, l'imposant et majestueux navire est passé sous le Pont d'Aquitaine et le pont levant Chaban-Delmas pour accoster au Port de la Lune, en plein cœur de la capitale girondine. La bouteille s'est parfaitement brisée et le baptême a été un succès. La cérémonie, organisée par l'armateur Jifmar, a réuni près de 300 personnes, dont plusieurs personnalités politiques de Nouvelle-Aquitaine et Catherine Chabaud, navigatrice et députée européenne.



Le Canopée vient de quitter Caen après l'installation de sa mâture et passe le pont de Colombelles pour rejoindre la mer à Ouistreham, l'été dernier. (Photo : Tom Van Oossanen)



Le Canopée remonte vers Bordeaux. (Photos : Tom Van Oossanen)



Le Canopée vient de passer sous le pont d'Aquitaine.



Le Canopée passe sous le pont Jacques-Chaban-Delmas et longe les quais à Bordeaux. (Photos : Sud-Ouest)



Le Canopée vient de passer sous le pont levant Chaban-Delmas



Le Canopée arrive à Bordeaux, pour accoster au Port de la Lune



Le Canopée s'apprête à accoster au Port de la Lune.



Le Canopée à quai. (Photos : Tom Van Oossanen)



Le Canopée amarré au Port de la Lune montre son étrave avec le Pont de Pierre en arrière-plan, limite de la zone maritime du fleuve. (Photo : Madfly)



Cérémonie du Baptême. (Photo : Madfly)



Lancement de la bouteille de champagne. (Photo : Usine Nouvelle)

Le lendemain du baptême, le Canopée a appareillé pour rallier son port d'escale suivant, la ville hanséatique de

Brême, dans le nord de l'Allemagne. Cette étape brémoise visait à tester la logistique de l'infrastructure portuaire pour le chargement de l'étage supérieur d'Ariane 6.

On rappelle que chaque rotation entre l'Europe et la Guyane comprend plusieurs escales : Brême (étage supérieur), Rotterdam (demi-coiffe), Le Havre (étage principal produit aux Mureaux et acheminé par la Seine), Bordeaux (éléments de la propulsion solide et des boosters produits en Nouvelle-Aquitaine), puis le port de Pariacabo à Kourou pour la livraison finale au Centre spatial guyanais (CSG) de tous les éléments du lanceur. Une rotation type dure environ 27 jours. (Sources : Post de Neptune marine, ArianeGroup)

LE DIRECTEUR D'EVERGREEN ADMET QUE LE TRANSPORTEUR EST PEUT-ÊTRE ALLÉ TROP LOIN DANS L'ACHAT DE NOUVEAUX NAVIRES.

Le Président d'Evergreen Marine Corp, Eric Hsieh, a reconnu que la récente commande de sa société pour 2 douzaines de navires de 16 000 EVP fonctionnant au méthanol pourrait être "trop importante", étant donné que le boom du carburant Covid était terminé et que les opérateurs de lignes régulières ne gagnent plus d'argent tous les jours.

Le 6 octobre, M. Hsieh a déclaré que le déséquilibre entre l'offre et la demande se poursuivrait et que 2024 serait une année difficile. Il a également déclaré que les navires propulsés au méthanol «*n'étaient pas synonymes d'émissions nulles*», et qu'Evergreen pourrait étudier la possibilité d'utiliser des navires à hydrogène, même si cela ne se fera pas avant un certain temps.



Le récent Ever Ace de 23 992 EVP. (Photo : Marion Meyer)

Evergreen exploite 213 navires, dont 61 % lui appartient et a 47 navires pour plus de 441 000 EVP en commande et les navires de 16 000 EVP commandés en juillet placent Evergreen en bonne voie pour dépasser Hapag-Lloyd dans le classement des navires de ligne, mais les mauvaises conditions du marché rendront difficile l'occupation des créneaux horaires.

M. Hsieh a déclaré que la hausse des taux de fret, semblable à un tsunami, s'était rapidement résorbée et que le marché du transport maritime n'était plus aussi prospère qu'au cours des deux ou trois dernières années et que «*Les compagnies maritimes voient leur chiffre d'affaires et leurs bénéfices chuter par rapport aux niveaux les plus élevés, comme des montagnes russes... J'ai l'impression que la situation est plus difficile qu'auparavant*».

M. Hsieh a également révélé que les recettes d'Evergreen au cours des 9 premiers mois de l'année 2023 ont chuté de 60 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre 207,04 milliards de dollars taiwanais (6,42 milliards de dollars). Il a aussi déclaré que la prochaine série

d'investissements d'Evergreen se concentrerait sur les terminaux, dans le but de réduire le temps passé par les navires dans les ports. (Source : The LoadStar)

LE MÉGA YACHT DE JEFF BEZOS EST À LA CIOTAT

Le **Koru**, un voilier trois mâts qui a coûté un demi-milliard de dollars au célèbre entrepreneur américain, est arrivé à La Ciotat le 4 septembre et se trouve toujours amarré au cœur du Chantier au début octobre pour se refaire une petite beauté.



Le Koru à La Ciotat. C'est le deuxième plus grand yacht à voiles du monde, derrière le "A", qui avait lui aussi fait l'objet de travaux à La Ciotat. (Photo : La Provence)

Ces trois mâts-là culminent à 70 m au-dessus de la ligne de flottaison. La dernière fois que le méga yacht de l'entrepreneur et milliardaire américain, Jeff Bezos, avait été repéré en mer, c'était en Corse, dans la baie de Saint-Florent, à la mi-juin, juste après son passage à Palma de Majorque, en Espagne, ou encore sur la Côte d'Azur à Cannes au printemps 2023. Le voilier doit notamment subir quelques travaux au niveau du pont arrière. (Source : La Provence)

EMBRASSADES RUSSES : 3 NAVIRES ENTRENT EN COLLISION ET UN S'ÉCHOUE, EN MER D'AZOV

Tout a commencé dans l'après-midi du 8 octobre lorsque le cargo **Sormovskiy 3067**, ancré dans le Don près de l'estuaire sur la mer d'Azov, en Russie, a chassé sur son ancre et dérivé vers l'aval, entrant en collision avec le pétro-minéralier **Nefterudovoz-52M** qui était au mouillage, l'hélice du Sormovskiy 3067 se prenant dans la chaîne d'ancre du Nefterudovoz-52M qui va chasser lui aussi. Attachés l'un à l'autre, les 2 navires poursuivent leur dérive et entrent en collision avec le cargo **Viking** ancré un peu plus en aval, qu'ils poussent à s'échouer. A 12 h 00, heure de Moscou, le 9 octobre, les trois navires étaient restés dans la même position et un remorqueur s'occupait d'eux. Aucune fuite n'a été signalée. (Source : Fleet-Mon)

Le Sormovskiy 3067 est un Cargo construit en 1990 et naviguant sous le pavillon Russe. Sa longueur est de 118,62 m et sa largeur de 13,4 m pour un port en lourd de 3 391 t. Le Nefterudovoz 52M construit en 1985, navigue sous le pavillon Russe. Sa longueur est de 119 m et sa largeur de 13,46 m pour un port en lourd de 3 280 t. Le Viking est un cargo construit en 1987 et naviguant sous le pavillon Russe. Sa longueur est de 108,4 m et sa largeur de 15 m pour un port en lourd de 3 197 t.

BOURBON HORIZON SIGNE UN PROTOCOLE D'ACCORD POUR DES PSV À ZÉRO ÉMISSION UTILISANT LA TECHNOLOGIE DE L'AMMONIAC D'AMOGY

Green Ships AS, société de conseil spécialisée dans la

conception et la construction de navires respectueux de l'environnement, et Bourbon Horizon AS, société internationale de transport maritime offshore, ont signé un protocole d'accord avec Amogy pour la fourniture de sa technologie à deux navires PSV. L'accord comprend une option pour un troisième navire. [Ndlr : PSV, Platform Supply Vessels, navire de ravitaillement offshore destiné au soutien des plates-formes de forage en mer.](#)



Image de synthèse du futur ePSV. (Green ships)

Bourbon Horizon, anciennement Bourbon Offshore Norway, sera le gestionnaire commercial et technique des nouveaux navires. La société, une joint-venture entre Groupe Bourbon et Horizon Maritime, possède et exploite actuellement sept navires offshore. La solution de conversion de l'ammoniac en électricité d'Amogy sera intégrée dans le système de la centrale électrique en tant que source d'énergie principale à bord des PSV de 82 m de long, ce qui permettra des opérations sans émissions. «*Pour les navires plus petits, tels que les PSV typiques, l'ammoniac liquide est principalement envisagé en combinaison avec des piles à combustible et des batteries de grande taille. Amogy est l'entreprise leader dans ce domaine. Elle propose le premier groupe électrogène disponible qui comprend une technologie de craquage convertissant l'ammoniac liquide en hydrogène gazeux pour une intégration directe dans les piles à combustible*», a déclaré Christian Berg, directeur général d'Amogy Norvège. Pour garantir des opérations ininterrompues en mer, la capacité du réservoir d'ammoniac sera de l'ordre de 100 m³, a précisé Amogy. Le système complet sera bien confiné, conçu pour éviter les fuites, assurer une bonne ventilation et adhérer aux protocoles DNV en cours de développement. «*La technologie permettant de convertir l'ammoniac en un carburant sans émissions est prête. Si l'on ajoute à cela l'augmentation annoncée de la capacité de production d'ammoniac à faible teneur en carbone ou sans carbone et les projets de soutage à l'ammoniac en Norvège, à Singapour et aux États-Unis, l'industrie maritime peut prendre des mesures concrètes pour atteindre les objectifs de l'OMI*», a déclaré M. Berg.



Groupe électrogène Amogy. (Photo: Amogy)

Selon Green Ships, son ePSV est conçu pour réduire jus-

qu'à 40 % la puissance nécessaire dans tous les modes d'exploitation, y compris le transit, la marche au ralenti, le positionnement dynamique (DP) et au port. Il se caractérise par une proue verticale et une coque élancée et sera équipé d'un système de propulsion principal Voith, comprenant une paire de propulseurs principaux de 1 850 kW, ainsi que d'un système intégré de réduction active du roulis. L'ePSV peut également fournir des notations de classe pour les trois fonctions d'urgence suivantes : Standby/rescue, Oil rec (lutte anti-pollution) et FIFI 1 (lutte contre l'incendie), en utilisant les 2 x 2 000 kW des diesel auxiliaires à double carburant. (Source : Marine Link)

UN CTV POUR LE PARC ÉOLIEN DE FÉCAMP

L'**Acti'Vent**, nouveau navire de transport de personnel (CTV) de LD Tide, la coentreprise de Tidal transit et Louis Dreyfus armateurs, vient d'être livré. «*Le navire ainsi que son équipage français sont entrés en service sur le parc éolien en mer de Fécamp*», annonce LDA dans son communiqué du 9 octobre.

L'unité en aluminium de 26,70 m de long, prévue pour embarquer 24 techniciens, a été construite à Singapour par Strategic marine et a été transportée en septembre jusqu'à Rotterdam à bord du transporteur de colis lourds BBC Mont Blanc avant de rejoindre Fécamp par ses propres moyens. Le navire servira la maintenance des 71 éoliennes Siemens Gamesa du parc de Fécamp, actuellement en construction. Prévus pour être immatriculés en France, elle était début octobre sous pavillon britannique, selon les données d'Equasis.



L'Acti'Vent. (Photo : LDA)

Le contrat avec Siemens Gamesa est le quatrième remporté par LD Tide pour des CTV sur le marché de l'éolien en mer en France, après ceux avec GE et EDF Renouvelables pour le parc éolien de Saint-Nazaire. Les **Moti'Vent**, **Capti'Vent** et **Inno'Vent** avaient eux été construits par le chantier naval Ocea. (Source : Le Marin). Voir aussi : <https://www.lida.fr/louis-dreyfus-armateurs-et-tidal-transit-choisis-pour-fournir-un-ctv-navire-de-transfert-dequipage-au-parc-eolien-en-mer-de-fecamp/>

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE COMMENCE À AVOIR UN EFFET SUR LES PRINCIPALES ROUTES MARITIMES

Une sécheresse prolongée dans plusieurs régions du monde menace les routes maritimes établies, selon un article d'opinion paru dans le Daily Cargo News d'Australie. L'autorité du canal de Panama a récemment réduit de 40 à 30 le nombre de navires pouvant emprunter la voie navigable quotidiennement, ce qui a provoqué des files d'attente aux points d'entrée. En outre, des limites de tirant d'eau ont été mises en place, qui restreignent considérablement la capacité de transport maximale des navi-

res Neopanamax. 6 % du commerce maritime mondial passe par le canal, qui relie les océans Atlantique et Pacifique. Plus de 14 000 navires ont transité par le canal en 2022. Les porte-conteneurs sont les utilisateurs les plus courants du canal et transportent plus de 40 % des biens de consommation échangés entre l'Asie du Nord-Est et la côte Est des États-Unis. Les précipitations sont inférieures de 30 à 50 % aux niveaux normaux et la région autour du canal connaît l'une des deux années les plus sèches depuis que le pays tient des registres, soit depuis 143 ans, selon les données de l'Institut de recherche tropicale Smithsonian (STRI - Smithsonian Tropical Research Institute).

La déclaration du modèle climatique El Nino devrait limiter le nombre de transits à l'avenir, étant donné qu'aucune précipitation significative n'est prévue avant la prochaine saison des pluies (de mai à janvier). Chaque fois qu'un navire franchit les écluses, une quantité d'eau équivalente à 80 piscines olympiques est drainée du lac Gatun, principale source d'eau du canal, qui s'étend sur 80 km. Des restrictions prolongées pourraient amener les expéditeurs à évaluer leurs chaînes d'approvisionnement et à réacheminer leurs marchandises. L'itinéraire du canal de Suez est plus long de 1 800 milles nautiques (de Shanghai à New York), mais la distance de la Chine du Sud est plus courte de 400 milles nautiques, et l'Asie du Sud-Est est en fait plus proche par le canal de Suez. (Ndlr : *Mais on sait que depuis janvier, la route de Suez est très perturbée par autre chose que le changement climatique*). Une autre option consiste à utiliser les ports de la côte ouest des États-Unis et à acheminer les conteneurs par voie terrestre vers la côte est. Le canal de Panama n'est pas la seule route maritime à subir des restrictions en raison du faible niveau des eaux.

Le fleuve Mississippi, une importante voie d'eau intérieure aux États-Unis, assure le transport de 92 % des exportations agricoles du pays et de 78 % des céréales fourragères et du soja dans le monde. Elle abrite également certains des plus grands ports des États-Unis, comme le port de Louisiane du Sud et le port de la Nouvelle-Orléans. Un tronçon important du cours inférieur du Mississippi s'est récemment retrouvé à quelques centimètres de son niveau le plus bas jamais atteint et devrait rester proche de ses niveaux les plus bas, au moment même où débute la saison la plus chargée des exportations de céréales aux États-Unis.

Les bas niveaux d'eau ont ralenti le transport des barges de maïs et de soja destinées à l'exportation au cours des dernières semaines, car les expéditeurs ont allégé les chargements pour éviter que les navires ne s'échouent. Ils ont également réduit le nombre de barges et toutes ces actions font augmenter les coûts de fret. En Europe, des problèmes similaires suscitent des inquiétudes. La sécheresse prolongée en Europe menace les cargaisons transportées sur les fleuves du continent, en raison de la baisse du niveau des eaux. Le Rhin, un axe commercial important qui traverse l'Allemagne, passe par des villes européennes et aboutit au port de Rotterdam, est devenu moins profond à certains endroits critiques. Lorsque le niveau de l'eau baisse, la capacité d'un navire diminue et les coûts de transport augmentent, les prix augmentant au fur et à mesure que les rivières deviennent moins profondes. Des marchandises telles que le pétrole, les produits chimiques, le charbon et les céréales sont transportées sur le Rhin et le niveau de l'eau a tellement baissé que certains navires n'étaient remplis qu'au quart de leur

capacité en août 2022. L'effet d'entraînement des rivières peu profondes peut être considérable, car des économies entières dépendent de ce mode de transport relativement peu coûteux et respectueux de l'environnement. S'ils se prolongent, en raison du changement climatique, ces problèmes pourraient entraîner des bouleversements majeurs dans les chaînes d'approvisionnement maritimes et augmenter considérablement le coût du transport des marchandises jusqu'au consommateur. (Source : Sea-News Turkey)

UN MORT ET 3 BLESSÉS APRÈS LE DÉMÂTAGE D'UNE GOÉLETTE DE 1882

Le 9 octobre, la goélette **Grace Bailey** basée à Rockland dans le Maine (États-Unis) effectuait une navigation lorsque son mât arrière s'est brisé avant de tomber sur le pont du bateau. 4 personnes ont été blessées dans l'accident et l'une d'entre elles, une femme, est malheureusement décédée.



Les secours sont intervenus pour évacuer rapidement les victimes de la goélette au mât brisé. (Photo : DR)

Que s'est-il passé ? Selon les témoignages, les conditions de navigation étaient parfaites, avec environ 15 nœuds de vent de Sud-Ouest et une mer peu agitée. Le Grace Bailey, goélette mise à l'eau en 1882, est l'un des premiers bateaux de la flotte de voiliers du Maine, construit à l'origine pour le transport côtier, puis converti en bateau à passagers dans les années 40.

À la fin des années 80, le navire avait subi un gros chantier de restauration puis avait reçu le titre de Monument Historique National en 1992. Le Grace Bailey faisait partie de la Maine Windjammer Association qui propose des croisières sur des vieux gréements. (Source : Voiles et Voiliers)

COLLISION ENTRE UN GAZIER ET UN CARGO EN MER INTÉRIEURE DU JAPON

Le 9 octobre, un navire gazier transport de GPL, le **Gas Broadway**, et un cargo de divers, le **Kuniki 28**, sont entrés en collision au large de la côte de Kikuma, à Imabari, sur l'île de Shikoku, en mer intérieure du Japon vers 21 h 40, heure de Tokyo. Selon les informations, les deux navires naviguaient dans la même direction vers l'ouest.

Les deux navires ont été endommagés mais ont pu continuer à naviguer, mais ils ont reçu l'instruction de se rendre au port de Matsuyama sur l'île de Shikoku. Le Kuniki 28 est allé à quai et le Gas Broadway a jeté l'ancre au mouillage du port. Le gazier effectuait une traversée entre Mizushima et Yosu en Corée du Sud. Le cargo était en route de Matsuyama à Hiroshima. L'étendue des dom-

mages est inconnue, mais aucune fuite n'a été signalée. (Source : FleetMon)



Construit en 2004, le Gas Broadway bat pavillon coréen. Long de 70 m, sa capacité est de 1 830 m³. (Photo : Marine Traffic)



Construit en 2010, le Kuniki 28 vu ici le 29/01/2022, bat pavillon japonais. Il est long de 63 m et a un port en lourd de 1 830 t. (Photo : Marine Traffic)

MAERSK DÉVOILE SON PREMIER GRAND PORTE-CONTENEURS AU MÉTHANOL

Après avoir baptisé en septembre son premier gros feeder au méthanol, le géant danois du transport maritime Maersk a présenté sur les réseaux sociaux son premier porte-conteneurs néo-panamax de 16 200 EVP, lui aussi dual-fuel au méthanol. Le premier d'une nouvelle série de douze navires livrables à partir de la fin 2024.



La tête de série vient d'être mise à l'eau au chantier coréen HHI. (Photo : Maersk)

«*Il flotte*», a commenté la compagnie maritime sur X le 9 octobre, en partageant des photos de l'unité de 350 m de long et 53,50 m de large, en construction au chantier coréen de Hyundai Heavy Industries (HHI) et qui venait d'être mis à l'eau. La série sera équipée du moteur deux temps Man-LGIM mis au point spécialement pour le méthanol carburant. (Sources : Le Marin, Post Maersk)

FEUILLETON EURONAV SUITE...

Euronav a suspendu la cotation de ses actions à la bourse Euronext de Bruxelles le 5 octobre, le géant des pétroliers ayant confirmé que ses deux principaux actionnaires, la Compagnie Maritime Belge et Frontline, étaient sur le point de se mettre d'accord sur un rachat d'actions et une vente de la flotte.

Les négociations, dont la possibilité a été évoquée pour la première fois par Lloyd's List en janvier, pourraient voir John Fredriksen céder sa participation de 26 % dans Euronav en échange d'une vente de 24 VLCC pour un montant de 2,35 milliards de dollars, qui seraient intégrés à la flotte de Frontline.

On sait que les discussions entre les parties sont bien avancées et qu'elles étaient envisagées depuis plusieurs mois, dans un contexte de désaccords turbulents au sein d'Euronav concernant l'orientation stratégique. Cependant, la société s'est vue forcée la main début octobre par la volatilité croissante des échanges d'actions, provoquée par des rapports médiatiques qui ont commencé à émerger après que des détails de l'accord aient été divulgués par des conseillers financiers associés à l'opération. Les annonces publiques publiées simultanément par Frontline et Euronav le 5 octobre après-midi soulignaient que l'accord n'avait pas été finalisé et qu'il dépendait des approbations financières et réglementaires.

Cependant, le fait de reconnaître publiquement l'accord avec autant de détails implique que l'indécision de longue date de Fredriksen quant à sa participation dans Euronav a au moins été apaisée en principe.

Si l'opération se déroule comme prévu, elle permettra de sortir de "l'impasse stratégique et structurelle" dans laquelle se trouve Euronav depuis que Fredriksen et les propriétaires de CMB, la famille Saverys, ont commencé à se battre pour le contrôle de l'entreprise plus de 18 mois plus tôt.

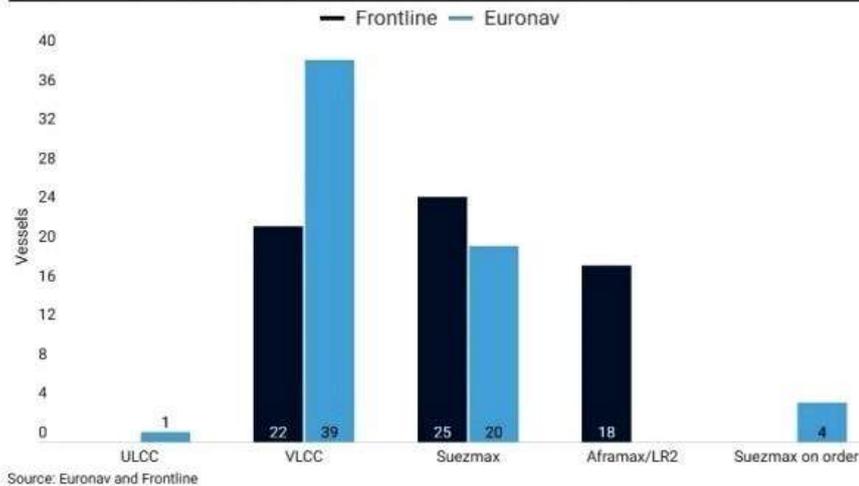
Après avoir vu un projet de fusion entre sa flotte Frontline et Euronav contrecarré par l'opposition de Saverys, Fredriksen pourrait maintenant repartir avec un prix suffisamment important pour sauver la face et poursuivre ses ambitions de longue date en matière de consolidation des pétroliers, à l'abri des conflits au sein du conseil d'administration.

Le clan Saverys, quant à lui, serait enfin débarrassé du dernier obstacle à son ambition de faire d'Euronav un leader de la décarbonation de la prochaine génération, grâce à des accords de diversification potentiels et une forte réorientation vers des investissements efficaces. Une nouvelle orientation pour Euronav semble désormais inévitable après une bataille chaotique et préjudiciable pour le contrôle.

Malgré une belle démonstration d'unité au sein d'un conseil d'administration d'Euronav nouvellement "rééquilibré", qui comprend deux sièges chacun pour Fredriksen et la famille Saverys, la façade de stabilité n'a pas rapproché les deux actionnaires dans leurs vues opposées sur l'avenir d'Euronav.

Flottes de navires appartenant à Euronav et Frontline :

Euronav and Frontline owned vessel fleets



Lloyd's List

Selon les termes de l'accord annoncé comme étant en cours de discussion, CMB acquerrait la participation de 26,12 % de Frontline dans la société pour 18,43 \$ par action, ce qui serait suivi d'une offre publique d'achat obligatoire au même prix. Frontline, pour sa part, acquerrait 24 pétroliers VLCC de la flotte d'Euronav pour un montant de 2,35 milliards de dollars, sous réserve de l'achèvement de l'achat d'actions et de l'approbation des actionnaires votant lors d'une assemblée générale extraordinaire.

L'accord mettrait également fin à la question non résolue de l'action en arbitrage en cours d'Euronav contre Frontline, lancée à la suite de l'effondrement de la fusion entre Euronav et Frontline l'année dernière. (Source : Lloyd's List). Fin du conflit Euronav ? Frontline devient leader mondial du transport de brut...

EURONAV DIVERSIFIE SA FLOTTE ET POURRAIT ACQUÉRIR DES NAVIRES DE CMB

Le règlement de la longue querelle pour le contrôle d'Euronav entre Frontline et CMB permettra à la société de se diversifier en s'éloignant du transport de pétrole brut et en jouant un rôle plus important dans la décarbonation.

L'annonce de la vente par Frontline and Famatown de John Fredriksen de sa participation de 26,12% dans Euronav à CMB, ainsi que l'acquisition par Frontline de 24 VLCC auprès de l'armateur, permettent à CMB d'ouvrir une nouvelle voie pour Euronav.

Suite à l'acquisition par CMB de la participation de Frontline et de Famatown dans Euronav, CMB détiendra une participation de 49,05% dans la compagnie pétrolière, représentant 53% des droits de vote. En conséquence, CMB prévoit de lancer une offre obligatoire pour les actions restantes d'Euronav à 18,43 \$ par action, tout en maintenant sa cotation sur Euronext Brussels et à la Bourse de New York.

Les arbitrages entre les différentes parties concernant la fusion ratée d'Euronav et de Frontline ont également été abandonnés.

CMB a maintenant défini une stratégie future pour Euronav basée sur la diversification de la flotte, la décarbonation et l'optimisation.

CMB souhaite diversifier la flotte d'Euronav dans d'autres secteurs que le transport de pétrole brut. «Cela ne signifie pas l'abandon total du secteur des pétroliers, mais une

diminution progressive de la part des revenus provenant du transport de pétrole brut en ajoutant différents types d'actifs maritimes au portefeuille d'Euronav», a déclaré la CMB.

Il pourrait s'agir d'achats de navires d'occasion ou de nouvelles constructions. Euronav pourrait également acquérir tout ou partie de la flotte "à l'épreuve du futur" CMB et CMB.TECH, qui comprend 94 navires pour le transport de vrac sec, de conteneurs, de produits chimiques, des navires de commissionnement offshore et des navires de transfert d'équipage. Pour CMB, les navires à l'épreuve du futur sont des navires efficaces à faibles émissions de carbone, propulsés à l'hydrogène ou à l'ammoniac.

CMB a déclaré qu'elle souhaitait qu'Euronav joue un rôle de premier plan dans la décarbonation du transport maritime.

«CMB estime que l'une des principales tendances du transport maritime est de proposer à ses clients des navires à faibles émissions. Il sera crucial que l'industrie et les compagnies maritimes consacrent des capitaux importants au développement de moteurs à faible émission de carbone, de systèmes d'approvisionnement en carburant et à la production de carburants à faible émission de carbone», a déclaré l'entreprise.

CMB prévoit également d'optimiser la flotte existante de grands pétroliers d'Euronav et de se défaire du tonnage plus ancien et moins efficace. (Source : Seatrade Maritime News)

L'EXPÉDITION CONCARNOISE CAPTAIN DARWIN À L'ASSAUT DU PACIFIQUE SUD

Reconstituer le voyage de Charles Darwin deux siècles plus tard pour comparer la biodiversité d'avant à celle d'aujourd'hui, tel est le rêve du Concarnois Victor Rault qui, depuis deux ans, sillonne les mers du globe sur les traces de l'illustre naturaliste.

Un trajet qui l'a déjà conduit à explorer les écosystèmes du Cap-Vert, du Brésil, des îles Falkland ou encore d'Ushuaïa. Désormais, c'est une troisième année d'expédition que s'apprête à lancer Captain Darwin d'ici le début novembre. «Une année charnière, car nous arrivons au milieu de notre voyage», souligne le jeune explorateur, qui part néanmoins avec «toujours le même état d'esprit» : établir une comparaison historique des milieux naturels, en allant à la rencontre des scientifiques et des citoyens de tous les pays. Sur dix mois, l'explorateur concarnoïse ambitionne de relier, avec son voilier, le sud du Chili aux îles Galapagos, avant de rejoindre la Polynésie française. Cap sur le Pacifique sud !

«Cette fois, le voyage se déroulera de novembre 2023 à fin août 2024, avec 4 parties de 2 mois et demi chacune», détaille Victor Rault. En premier lieu, il rejoindra son bateau amarré à Puerto Williams, au Chili, en face du canal du Beagle. Objectif : atteindre la ville de Puerto Montt, située bien plus au nord du pays. L'occasion pour l'équipage du Captain Darwin, à bord de leur voilier, d'aller étudier les glaciers des canaux de Patagonie. «Des sentinelles du dérèglement climatique» qui avaient déjà intéressé Charles Darwin au XIXe siècle. «Nous ferons des comparaisons de paysages, grâce à des peintures de l'époque, pour mieux mettre en lumière le recul des gla-

ciers», explique-t-il.



Le voilier Captain Darwin. (Photo : Captain Darwin)

La deuxième partie du voyage emmènera Captain Darwin vers les îles Galapagos. Durant la remontée du navire, l'équipage effectuera des prélèvements de plancton. Des échantillons qui seront envoyés au Muséum national d'histoire naturelle et à la station marine de Concarneau. Cette contribution inédite «*permettra de mieux qualifier la baisse de la production primaire. C'est-à-dire tous les organismes comme le phytoplancton qui alimentent ensuite les écosystèmes marins*». Celui-ci étudiera notamment le phénomène climatique naturel El Niño qui, couplé au réchauffement climatique, a des impacts sur l'environnement par l'élévation de la température globale. «*Au-delà de cet aspect scientifique, nous irons à la rencontre de pêcheurs locaux pour voir comment ils s'adaptent à cette situation*», complète l'aventurier.

La troisième étape sera consacrée aux îles Galapagos. Sur place, le navigateur s'intéressera à l'iguane marin. Là encore, un programme scientifique pourrait être conduit pour recenser le nombre d'individus. Ensuite, l'expédition achèvera son année à Moorea, en Polynésie française. Autant d'aventures qui seront une nouvelle fois racontées en articles, photos et vidéos depuis le site internet et les réseaux sociaux de Captain Darwin. «*Une BD et une série documentaire sont également en projet*», indique Victor Rault. Mais, avant de partir, celui-ci doit impérativement boucler son budget. Si le projet est désormais soutenu par de nombreux partenaires, 50 000 € sont encore recherchés par l'explorateur. Une somme indispensable pour continuer à faire rêver les plus jeunes, comme les plus grands, à un monde mieux protégé. (Sources : Le Télégramme, Mer et Marine)

Pour en savoir plus et suivre l'aventure : Le site de Captain Darwin : <https://captaindarwin.org/fr/>

PALMARES LITTÉRAIRE 2023 DU PRIX MARINE BRAVO ZULU DE L'ACORAM

Comme chaque année, l'ACORAM (association des officiers de réserve de la Marine nationale) décerne le prix Marine Bravo Zulu pour des livres de mer dont voici le palmarès 2023. Ceux-ci ont été décernés le 6 novembre. Prix Livre : **Pour mourir, le monde** - Yan Lespoux - Agullo

Prix Beau Livre : **La bataille de l'Atlantique** - Frédéric Guelton – Glénat

Prix Bande Dessinée : **1629 ou l'effrayante histoire des naufragés du Jakarta** - Xavier Dorison - Thimothée Montaigne - Glénat 1629.

Mention Spéciale Livre : **Vaincre en mer au XXIème siècle** - Thibault Lavernhe François-Olivier Corman - Les Equateurs

Mention spéciale Bande Dessinée : **Les passagers du vent** - François Bourgeon – Delcourt

Voir les articles : <https://www.prix-marine-bravo-zulu.acoram.fr/> et <https://www.prix-marine-bravo-zulu.acoram.fr/2023/09/prix-marine-bravo-zulu-2023/>

LA FIN DES CONSORTIA / CONSORTIUMS MARITIMES

Le 10 octobre, dans une communication, la Commission européenne a annoncé la fin du règlement d'exemption des consortia. Elle explique que le règlement «*ne produit plus d'effet en faveur de la concurrence*». Ainsi, le 24 avril 2024, les consortia tomberont sous le coup des lois européennes sur les ententes.

Cette décision intervient après une consultation menée par la Commission auprès des différents acteurs de la chaîne logistique maritime et portuaire. Une décision qui pourrait redessiner le paysage du transport de lignes régulières. Déjà, l'annonce de la fin de l'alliance entre Mærsk et MSC a secoué le monde de la conteneurisation. À huit mois des élections européennes, prévues en juin 2024, la Commission européenne fait le ménage. Elle renforce son idéologie libérale. Retrouvez l'article complet avec le lien :

<https://portsetcorridors.com/2023/europe-la-commission-siffle-la-fin-des-consortia/>

Retrouvez aussi le point de vue juridique sur la fin des consortia avec le lien :

<https://portsetcorridors.com/2023/le-point-de-vue-juridique-sur-la-fin-des-consortia/>

PIRATERIE EN HAUSSE DANS LE GOLFE DE GUINÉE

Le golfe de Guinée, sur la côte ouest de l'Afrique, est à nouveau considéré comme un haut lieu de la piraterie dans les dernières statistiques du Bureau maritime international (BMI). Le BMI, basé à Londres et division spécialisée de la Chambre de commerce internationale (ICC), fait état d'une «*augmentation des incidents*» dans le golfe de Guinée au cours de la période janvier-septembre 2023. Dans le même temps, il fait état de "préoccupations" pour le détroit de Singapour. Michael Howlett, directeur du BMI, a commenté les dernières statistiques : «*Le golfe de Guinée reste une région préoccupante avec une augmentation des incidents signalés, contrairement à la tendance à la baisse observée ces deux dernières années*».



Patrouille anti-piraterie dans le Golfe de Guinée.

Les incidents signalés sont passés à 21 au cours des 9 premiers mois de 2023 dans le golfe de Guinée, contre 14 pour la même période en 2022. 17 ont été classés comme des vols à main armée et 4 comme des actes de

piraterie, avec une préoccupation croissante pour l'équipage puisque 54 marins ont été pris en otage, 14 enlevés et 2 ont été blessés. Dans le détroit de Singapour, l'analyse des rapports soumis au BMI fait état de 33 incidents, soit 2 de plus que pour la période correspondante de l'année précédente. 31 navires ont été abordés, 5 membres d'équipage pris en otage et 2 menacés, 25 % des incidents ayant été signalés au cours du seul mois de juillet. Dans la plupart des cas, des marchandises ou des biens des navires ont été volés.

Dans le monde, 99 incidents de piraterie et de vols à main armée contre des navires ont été signalés au cours des 9 premiers mois de 2023, contre 90 pour la même période en 2022. 85 navires ont été abordés, avec 9 tentatives d'attaque, 3 détournements et 2 tirs. Les auteurs ont réussi à monter à bord de 89 % des navires ciblés, la majorité des incidents se déroulant sous le couvert de l'obscurité. La violence signalée à l'égard des membres d'équipage est l'une des plus faibles depuis 3 décennies. Le BMI avertit que «*le risque pour l'équipage reste réel avec 69 prises d'otages, 14 enlèvements, 8 menaces, 3 blessés et un agressé*». L'archipel indonésien et l'Amérique du Sud ont tous deux signalé une augmentation des incidents : 12 contre 10 pour le plan d'eau indonésien et 13 contre 8 pour le mouillage de Callao au Pérou.

(Source : DefenceWeb)

AVEC LE POURQUOI PAS ?, L'IFREMER POURSUIT SON EXPLORATION DES ABYSSES

Pas le temps de chômer pour le **Pourquoi pas ?** Quelques semaines après le succès de la mission Ulyx, du nom du drone sous-marin de l'Ifremer, qui a plongé à plus de 6 000 mètres de profondeur mi-septembre 2023 entre Brest et les Açores, le navire de la Flotte océanographique française opéré par l'Ifremer repart en campagne. Plus de 30 scientifiques de l'Ifremer, du CNRS, de l'IRD, de Sorbonne Université et de l'Université de Bretagne Occidentale ont embarqué à bord du navire le 20 octobre à Brest, destination la dorsale médio-Atlantique, entre Las Palmas (Canaries) et Fort de France (Martinique) pour une mission baptisée Bicose 3. Il s'agit de la cinquième mission d'une série débutée en 2014, et destinée à comprendre comment les espèces cachées dans les grands fonds marins se sont adaptées et ont colonisé ces environnements particulièrement hostiles.



Le Pourquoi Pas ? (Photo : Frank Behling)

Cinq champs hydrothermaux, répartis sur plus de 800 kilomètres et jusqu'à plus de 3 700 mètres de profondeur, seront étudiés durant plusieurs semaines. Une trentaine de plongées avec le sous-marin Nautilus sont prévues, avec pour objectif d'établir une carte précise de ces champs hydrothermaux. Il s'agit de sites de quelques kilomètres carrés, localisés sur des zones de remontées de magma, à la jonction de plaques tectoniques, d'où leur présence sur les dorsales medio-océaniques.



Le Nautilus. (Photo : Marine Nationale)

Plusieurs centaines ont été inventoriées à ce jour, mais beaucoup restent encore à découvrir. Retrouvez l'article complet avec le lien :

<https://www.meretmarine.com/fr/science-et-environnement/avec-le-pourquoi-pas-l-ifremer-poursuit-son-exploration-des-abysse>

LE PREMIER TRANSPORTEUR DE CHARBON DE CLASSE PANAMAX ALIMENTÉ AU GNL

Construit par Nippon Yusen Kabushiki Kaisha ("NYK") et Kyushu Electric Power Co., Inc. ("Kyuden"), ce vraquier a été livré le 2 octobre. Le navire a été baptisé **Shoyo** lors d'une cérémonie qui s'est tenue au chantier naval de Koyagi de Oshima Shipyard Co., Ltd. et a commencé ses opérations après avoir effectué le premier avitaillement. NYK exploite le navire et transporte du charbon depuis l'étranger vers les centrales électriques au charbon de Kyuden. L'utilisation du GNL offre d'excellentes performances environnementales par rapport aux combustibles marins traditionnels, en éliminant pratiquement les émissions d'oxyde de soufre (SOx) et en réduisant d'environ 80 % les émissions d'oxyde d'azote (NOx) et de 30 % les émissions de dioxyde de carbone (CO₂).

Le Shoyo a reçu son approvisionnement en GNL dans le port de Tobata (préfecture de Fukuoka) le 12 octobre. L'avitaillement a été effectué par le biais d'un système "shore-to-ship", qui fournit le carburant directement de l'installation de manutention à terre au navire. Il s'agissait du premier avitaillement à terre pour un navire océanique alimenté au GNL au Japon. Le navire est conçu pour être compatible à la fois avec l'avitaillement terre-bord et l'avitaillement de navire à navire, ce dernier se faisant avec un navire de soutage en GNL. À partir de mars 2024, un nouveau navire de soutage alimenté au GNL et basé dans la région de Setouchi et Kyushu pourra livrer du GNL en bord-bord.



Le Shoyo avec son réservoir à GNL bien visible. Longueur : 235

m, largeur : 38 m, Port en lourd : 95 233 t, année de construction : 2023, immatriculé au Japon.

(Source : Communiqué NYKLine)

LES 3 ÉOLIENNES DU PARC PILOTE PROVENCE GRANDE LARGE INSTALLÉES EN MER

Trois éoliennes flottent maintenant au large de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Elles sont ancrées. 2 éoliennes, les PGL03 et PGL02, sont ancrées par 100 m de fond et les travaux sur leurs superstructures sont terminés. La dernière, la PGL01, a rejoint le site début octobre et a été ancrée. Le 11 octobre, le navire polyvalent de travaux offshore **Normand Installer** s'affairait à enlever l'un des systèmes servant à la descente dans l'eau, jusqu'au tirant d'eau de 30 m, du flotteur.

Ces éoliennes ont été montées sur des flotteurs à ancrage tendus (TLP, tension leg platform). Une première mondiale pour des éoliennes. La technologie développée par SBM Offshore et IFP Energies Nouvelles permet de descendre dans l'eau le flotteur de 45 m de haut, par 80 de large, sur des lignes tendues et maintenues au fond par des ancres à suction.



Les 3 éoliennes le 11/10/2023



Au pied d'une des éoliennes.



Gros plan sur l'embase alors que le Normand Installer est à proximité. (Photos : Emmanuel Bonici)

Les trois machines du parc sont distantes d'environ 900 m et raccordées entre-elles par 3 km de câbles dynamiques de 66 kV avec isolation EPR livrés par Prysmian. Un câble électrique de puissance ramènera le courant produit vers la terre. Ce câble électrique d'export, qui contient également des fibres optiques pour gérer le fonctionnement des éoliennes, est long d'environ 30 km, dont 19 km posés en mer.

Si tout est conforme, le parc pourrait livrer ses premiers électrons début 2024. (Sources : Mer et Marine, Provence Grand Large)

Plus de photos du parc :

<https://www.meretmarine.com/fr/energies-marines/les-trois-eoliennes-du-parc-pilote-provence-grande-large-sont-installees-en-mer>. Voir aussi :

<https://provencegrandlarge.fr/2023/10/11/les-trois-eoliennes-flottantes-de-provence-grand-large-ont-ete-installees-en-mer-avec-succes/>

Vidéo de l'installation : <https://youtu.be/ybWe-MNAPj>

LE "SAMU DE LA MER" CÉLÈBRE SES 40 ANS

Le Centre de consultation médicale maritime (CCMM) de Toulouse, un service unique en France semblable à un Samu pour les marins, a célébré les 12 et 13 octobre son quarantième anniversaire lors d'un congrès scientifique. Pendant deux jours, une vingtaine d'intervenants - principalement des médecins - se sont succédé à l'Hôtel-Dieu, siège des hôpitaux de Toulouse, pour faire un bilan de l'aide médicale en mer et anticiper les évolutions du secteur pour les prochaines années.

Le CCMM a été installé en 1983 au cœur du Samu de Toulouse: le premier Samu en France, fondé en 1968, bénéficiait en effet d'une position stratégique, proche de la station de radio de Saint-Lys, à une trentaine de kilomètres de la Ville rose, qui permettait de communiquer avec des navires dans le monde entier.

Ce service médical est permanent et gratuit pour les marins francophones. Lorsqu'ils appellent, ils parlent d'abord, comme au Samu, à un régulateur, qui les oriente vers l'un des médecins du centre pour une consultation à distance. Ces derniers décident ensuite en partenariat avec le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) et le Samu de coordination médicale maritime (SCMM) si la personne peut rester à bord, si elle doit être débarquée ou évacuée.

Le CCMM «est un maillon essentiel de l'aide médicale en mer», a déclaré Éric Banel, directeur général de la DGAMPA (Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture), dans un message enregistré diffusé à l'ouverture du congrès.

Il a notamment évoqué le rôle du CCMM pendant la crise de la Covid, pour diagnostiquer les marins, organiser le confinement à bord ou encore procéder à des évacuations en cas de besoin.

M. Banel a également salué une "spécificité française" : au niveau international, le centre est en pointe de l'assistance médicale en mer, avec notamment son homologue italien, le plus ancien, créé en 1935. (Source : AFP, Marine & Océans)

En complément, je vous propose l'excellent compte-rendu du Secrétaire général de l'AFCAN, accompagné de la présentation du service proposé par le CCMM, accessible avec le lien : <https://hydros-alumni.org/fr/article/le-ccmm-centre-de-consultations-medicales-maritimes-celebre-ses-40-ans/03/12/2023/1476>

LE THONIER-SENNEUR MANAPANY DE SAPMER VENDU À UNE COMPAGNIE ÉQUATORIENNE

En vente depuis 2021, le thonier-senneur surgélateur **Manapany** a été racheté à la Sapmer, en juillet 2023, par une société équatorienne. Le navire appartenant à l'armement réunionnais Sapmer, qui possède des bureaux à Concarneau, va rejoindre l'Amérique du Sud après trois ans d'arrêt. La décision s'explique par une importante restructuration du groupe, qui avait enregistré, un an plus tôt, une perte historique de 24,5 M€.



Le Ria de Aldan, ex-Manapany, à Vigo. (Photo : Le Télégramme)

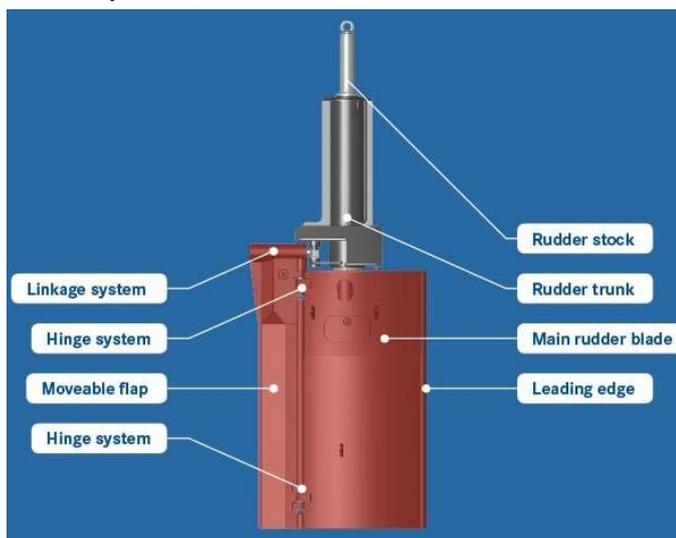
Renommé **Ria de Aldan**, le thonier sera basé dans le port de Manta, en Équateur. Il devait quitter les abords de Concarneau le 12 octobre.

Le navire de 90 m de long sera désormais dédié à la pêche de l'albacore, dans les eaux du Pacifique central. Le Ria de Aldan déploiera ses filets au large des îles Galápagos et au nord de la Polynésie. Pour ce faire, le bateau sera spécifiquement réaménagé avec, notamment, l'installation d'une plateforme pour un hélicoptère qui servira à repérer les bancs de poissons.

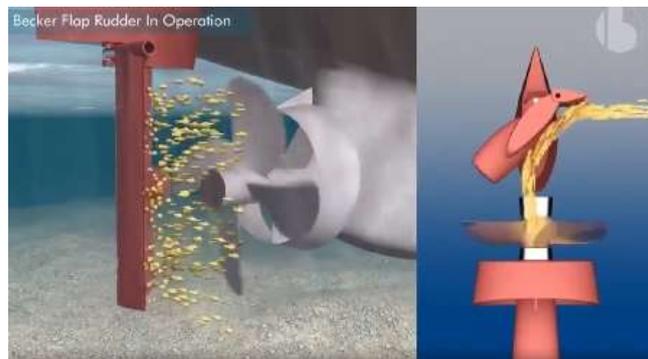
Le Manapany avait été construit en 2010 par les chantiers Piriou au Vietnam. (Sources : Mer et Marine, Le Télégramme)

LE BECKER FLAP RUDDER OU GOUVERNAIL À VOILET BECKER

Le Becker Flap Rudder est le type de gouvernail le plus populaire au monde et est dérivé des premiers développements réalisés par le fondateur de la société Becker Marine Systems, Willi Becker.



Son invention est la solution ultime en matière de gouvernail pour ce qui est de la manœuvrabilité des navires. Avec des décennies de recherche, de développement et d'expérience pratique derrière lui, ce gouvernail est la conception la plus mature de tous les gouvernails à volet dans l'industrie de la construction navale.



La conception unique de Becker est désormais la norme pour les exploitants de navires qui exigent manœuvrabilité et efficacité. Ce type de gouvernail très performant offre un équilibre optimal et une surface de volet offrant la meilleure combinaison de manœuvrabilité et d'efficacité.

(Sources : Post de l'IAMCS Academy - International Association of Marine Consultants and Surveyors, Becker Marine Systems). Vidéo explicative avec le lien : https://www.linkedin.com/posts/maritime-academy_maritimeindustry-shipping-marinetechology-ugcPost-7118914389209960448-uAdB/ Voir aussi le site : <https://www.becker-marine-systems.com/products/product-detail/becker-flap-rudder.html>



UNE AUTRE MENACE POUR LES CÂBLES SOUS-MARINS EN FRANCE

En France, l'érosion côtière croissante menace les câbles sous-marins. Les tempêtes régulières déterrent les câbles et peuvent remettre en cause la pérennité de ces infrastructures. Les mouvements de terrain sont des dangers importants pour les câbles, au même titre que les ancres des bateaux et les filets et autres engins de pêche. Avec ses façades maritimes, la France est particulièrement sensible à ces phénomènes, à l'heure où les flux d'informations se multiplient par voie sous-marine. Dans les années 2010, environ 99 % des communications intercontinentales (Internet et téléphonie) transitaient par des câbles sous-marins. Il en existe aujourd'hui environ 460 dans le monde. (Source : Les Amers du CESM)

UN CARGO TRANSPORTANT DES DÉCHETS MÉTALLIQUES PREND FEU AU DANEMARK

Ndlr : Les incendies de ce type se sont multipliés ces derniers temps. Le transport de ce genre de marchandises est plus dangereux qu'on ne pourrait le croire.



Le feu fait rage dans la cale de l'Ann Rousing.

Les pompiers de Copenhague signalent qu'après 30 heures

res de lutte ils ont réussi à éteindre un incendie avec important dégagement de fumée à bord d'un petit caboteur sans incident grave. L'opération a été qualifiée de réussite puisqu'elle a permis d'éviter que le navire ne chavire et que l'incendie ne se propage à un entrepôt adjacent.

Le feu a d'abord été signalé dans la journée du 13 octobre et a continué à brûler pendant la nuit et le week-end. L'important volume de fumée émanant de l'incendie a suscité des inquiétudes, mais la fumée a surtout dérivé au-dessus de zones inhabitées, tandis que les pompiers s'efforçaient de la disperser.

Le navire **Ann Rousing**, d'une capacité de 2 750 t de port en lourd, était arrivé à Copenhague dans la nuit du 13 octobre en provenance d'Odense, aussi au Danemark. Le navire, construit en 1991 et immatriculé au Danemark, manipulait des déchets métalliques. Les rapports ne précisent pas si l'incendie s'est déclenché à bord du navire ou à partir des déchets métalliques.



Beaucoup de fumée dans la nuit et encore le lendemain. Le navire a pris de la gîte.

Les photos publiées par les pompiers montrent des flammes et de grandes quantités de fumée s'échappant de la cale ouverte du navire de 84,8 m. Les pompiers ont indiqué que la cargaison "brûlait violemment". Ils ont utilisé des canons à eau depuis le quai et le port pour tenter d'éteindre l'incendie. Ils ont également reçu l'aide d'une compagnie de pompiers voisine et d'un service d'urgence.

Après avoir combattu l'incendie toute la nuit, le 14 octobre, ils ont signalé qu'il avait été réduit à quelques petites poches, puis, plus tard dans la journée, qu'il était finalement considéré comme éteint. Cependant, le navire est resté très chaud et les efforts se poursuivaient pour refroidir la structure et empêcher le feu de se rallumer.



Les pompiers continuent de refroidir le navire et sa cargaison pour éviter la reprise du feu.

Des efforts ont également été entrepris pour assécher le navire qui prenait de plus en plus de gîte, faisant craindre qu'il ne chavire. Ils ont également mis en place une barrière de confinement par mesure de précaution.



Vue de la cale après extinction du feu. (Photos : Hovedstadens Beredskab)

(Source : The Maritime Executive)

GREEN MARINE EUROPE : UN ENGAGEMENT CROISSANT DE L'INDUSTRIE MARITIME EUROPÉENNE

Green Marine Europe (GME), programme de certification environnementale européen dédié à l'industrie maritime, a dévoilé, le 17 octobre 2023, ses résultats 2022 et les armateurs certifiés, à l'issue d'une journée de débats dédiée à la transition environnementale de l'industrie, organisée à Bilbao, en Espagne.

Huit participants sont certifiés pour la première fois.

Quatre ans d'existence et un rayonnement grandissant

La mobilisation de l'industrie maritime européenne s'amplifie avec :

- un nombre de participants multiplié par 4 : 25 armateurs participants en 2023, contre 6 en 2019 ;
- un nombre de navires au sein des flottes des armateurs participants multiplié par 10 : de 50 navires en 2019 à plus de 500 en 2023 ;
- des secteurs d'activité toujours plus diversifiés : navires à passagers, navires citernes, porte-conteneurs, vrac, remorqueurs, navires offshore, rouliers, navires de service.



Huit nouveaux participants et 22 armateurs certifiés

Pour cette 4^{ème} année d'évaluation consécutive, 14 armateurs européens sont de nouveau certifiés - Brittany Ferries, CMA CGM, Compagnie Maritime Nantaise – MN, Compagnie Maritime Penn Ar Bed, CORSICA Linea, Aranui Croisiers, Ifremer/Genavir, La Méridionale, Maritima, Orange Marine, Ponant, Socatra, Sogestran Shipping et Stena Line. Huit participants sont certifiés pour la première fois, notamment MSC Croisiers, armateur engagé en 2021, mais qui n'avait pu rejoindre à temps le calendrier du processus de certification.

Les 7 autres nouveaux participants 2022 illustrent l'attractivité croissante de GME :

- Baleària, première compagnie maritime espagnole à rejoindre GME
- **Bourbon Offshore Surf**, premier shipmanager du groupe Bourbon
- Hovertravel ou l'arrivée d'un armateur britannique dans GME

- **L'Express des Îles**, 35 ans de desserte des destinations caribéennes
- **Manche Îles Express**, une compagnie maritime normande
- **Louis Dreyfus Armateurs (LDA)**, une entreprise de tradition familiale au rayonnement international
- **Somara**, remorquage et services portuaires dans toute la Caraïbe

TOWT et Plastic Odyssey n'avaient pas d'opérations pour toute l'année d'évaluation et l'adhésion au programme de **SPM Ferries**, la compagnie maritime de la Collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, a eu lieu trop récemment. Ils seront donc certifiés l'an prochain.

Plus d'informations et tous les détails sur :

<https://greenmarineeurope.org/fr/certification/resultats/> et avec le lien indiqué en bas de page (*).

LA CAPACITÉ DES PORTE-CONTENEURS À L'ARRÊT FRANCHIT LE CAP SYMBOLIQUE DU MILLION D'EVP

Le fidèle suivi bimensuel d'Alphaliner de la flotte de porte-conteneurs qui sont mis à l'arrêt faute d'activités commerciales suffisantes ou pour être placés en chantier de réparation a très largement dépassé le 9 octobre le cap du million de conteneurs EVP de capacité.

Le marché du conteneur est plat et les armateurs multiplient les annulations de voyage. Ainsi, l'alliance 2M a supprimé jusqu'au début décembre une rotation chaque semaine entre l'Asie et le nord-Europe sur les 5 services hebdomadaires que ses deux partenaires, MSC et Maersk, exploitent.

Dans ce contexte, les analystes d'Alphaliner recensent 315 porte-conteneurs pour 1,18 million d'EVP de capacité en dehors du marché, soit 44 de plus (pour 233 500 EVP) que lors du suivi précédent, le 25 septembre. Cela représente 4,3 % de la capacité de la flotte mondiale, contre 3,4 % il y a deux semaines, mais néanmoins moins que le niveau record de février 2023 (6,4 %, soit 1,68 million d'EVP), lorsque le marché s'était complètement retourné après l'euphorie de la Covid.

Sur ces 315 navires, 129 sont désarmés faute d'activité commerciale, soit 40 % de la capacité retirée (469 280 EVP), contre 60 % pour ceux qui sont placés en arrêt technique (706 258 EVP).

Lors de la grande crise de 2008, le nombre de navires désarmés avait représenté 12 % de la capacité mondiale, mais il y avait beaucoup moins de navires qu'aujourd'hui. Un autre record avait été battu en 2016, lors de la faillite de l'armateur coréen Hanjin qui avait précipité ensuite la recomposition du paysage armatorial. (Source : Le Marin)

LE FUTUR SAINT-MALO DE BRITTANY FERRIES A ÉTÉ MIS À L'EAU

Le futur Saint-Malo de l'armement Brittany Ferries a été mis à l'eau le 7 octobre dans les chantiers Jinling de Weihai, en Chine. Le navire porte déjà sa livrée et est provisoirement immatriculé à Limassol.



Le Saint-Malo à rejoint son élément. (Photo : Jinling Shipyard)

(* https://greenmarineeurope.org/media/ebwmyeiv/gme_rapport_performance_2022_final.pdf)

Il devrait être passé sous pavillon français dès sa livraison à Brittany Ferries en juillet 2024. (Source : Mer et Marine)

LE CHALUTIER GÉANT SCOMBRUS S'ÉQUIPE DE CAMÉRAS EMBARQUÉES

C'est une mesure refusée par beaucoup de pêcheurs que l'armement France Pélagique a pourtant décidé d'adopter. Depuis le 12 octobre, l'entreprise a installé quatre caméras embarquées à bord du **Scombrus**, son chalutier géant de 81 m qui avait été baptisé à Concarneau en septembre 2020. Cette installation résulte d'une convention signée avec la DGAMPA (Direction générale des Affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture). Selon l'armement, l'expérimentation de telles caméras à des fins de contrôle de l'obligation de débarquement serait «une première en France». D'autant plus que celle-ci résulte d'une démarche volontaire de France Pélagique, qui s'est portée candidate au projet pilote.



Le Scombrus. (Photo : Le Télégramme)

Objectif : faire preuve de transparence et répondre aux critiques «à l'égard du secteur de la pêche française».

Les caméras se situent au niveau des cuves de stockage pour visualiser les poissons une fois sortis de l'eau, au niveau de l'usine embarquée pour observer les opérations de tri et sur le pont arrière pour filmer les opérations de pêche, notamment la phase de remontée du chalut. Les données sont ensuite stockées sur des serveurs et «cryptées à un haut niveau de sécurité», puis analysées par l'administration à des fins de contrôle de l'obligation de débarquement. En un trait de chalut, ce bateau peut remonter jusqu'à 80 tonnes de poissons. (Source : Le Télégramme)

PAS-DE-CALAIS : DFDS PROMET DES FERRIES ÉLECTRIQUES EN 2030

L'annonce a été faite à la mi-octobre par Torben Carlsen, le patron du groupe danois DFDS, à l'occasion d'une visite ministérielle à Calais. «Nous partageons avec le gouvernement français l'ambition d'accélérer la transition verte du transport maritime. (...) Nous allons investir dans des navires verts et coopérer avec les ports et gouvernements des deux côtés de la Manche pour décarboner le transmanche», a ainsi déclaré Torben Carlsen, précisant que pour la Manche Est, ce devrait être chose faite en 2030.

Le groupe scandinave, qui n'est pas un habitué des déclarations fantaisistes, a lancé un vaste plan de décarbonation en 2020, qui prévoit une baisse de 45 % des émissions de CO₂ de sa flotte d'ici 2030 et une neutralité carbone en 2050. (Source : Mer et Marine)

PROJET DE HOULOMOTEUR EN MER APPROVISIONNANT UN CTV À HYDROGÈNE

Le concepteur girondin de houlomoteurs Hydro Air Concept Energy (Hace) et

l'armement ligérien Atlantique Maritime Services (AMS, groupe Lamanage Huchet Desmars, LHD), qui exploite plusieurs navires de transport de techniciens sur les champs éoliens (crew transfer vessels, CTV), collaborent depuis 2 ans au sein du projet **Néréides**. Ils ambitionnent de mettre en service, d'ici 2030, un houlomoteur pouvant produire et stocker de l'hydrogène afin de ravitailler en mer un nouveau CTV doté d'une pile à combustible, ont-ils annoncé à Mer et Marine. Un projet chiffré par les deux partenaires à environ 30 millions d'euros, la moitié pour le futur ponton houlomoteur-ravitailleur et l'autre pour le navire. Un coût important pour un navire de ce type, mais amorti par les économies de carburant.

Le houlomoteur : Au sein de la grande famille des houlomoteurs, Hace a développé une machine à colonne d'eau oscillante, sans pièce mécanique, sans aucun fluide. Le principe, c'est que lorsqu'on immerge des colonnes ouvertes aux deux extrémités dans l'eau, au passage d'une vague, l'eau monte et descend dans la colonne. L'eau de mer étant incompressible, on a un piston qui comprime de l'air. L'eau montant et descendant tout le temps, on a une intermittence. Hace a résolu ce problème avec des soupapes mono-directionnelles qui canalisent l'air qui est aspiré et poussé vers une chambre de surpression qui délivre un flot continu d'air à des turbines installées dans la machine. La seule pièce mécanique, c'est le moyeu central du rotor de turbine. Le résultat est un houlomoteur produisant même dans du petit clapot avec, assure Hace, un facteur de charge de 50 à 92 % selon les conditions météo.

Hace a installé en août 2018 un premier prototype près du port de La Rochelle. Puis un démonstrateur de 24 kW appelé MiniHACE a été déployé du 9 avril au 12 juillet 2023 au large de Saint-Nazaire.

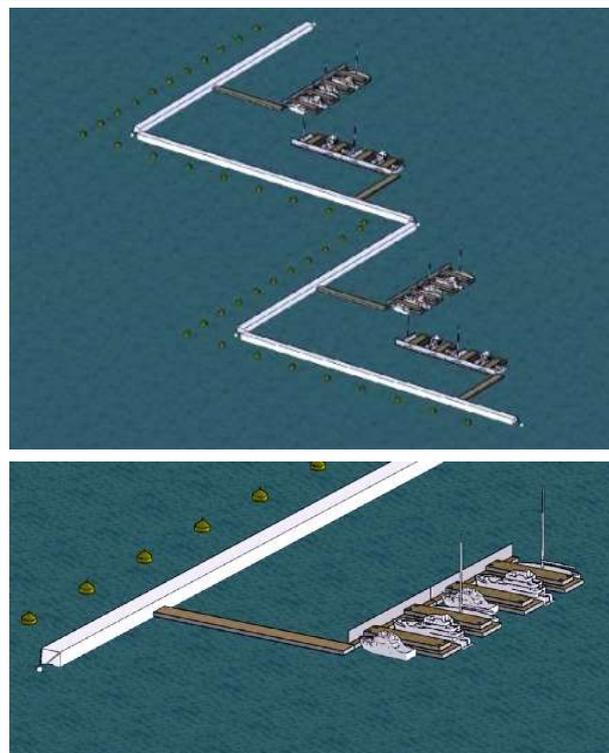
Une présentation du houlomoteur datant de 2019 montre le premier prototype en mer :

<https://www.youtube.com/watch?v=c6ouKLCQPHo>



Le houlomoteur de 2023 de 14 m par 12 m. (Photo : Hace)

Pendant 95 jours, le démonstrateur pré-commercial de 2023 a produit de l'électricité qui a été consommée par des lampes ou pour recharger les batteries alimentant les systèmes de signalisation, de mesure, de transmission de données... Il a permis de valider l'ensemble du système, notamment la flottabilité et l'équilibre de flottaison, le comportement à la mer, la résistance aux éléments, les ancrages, le système électrique, l'électronique et l'informatique à bord, la signalisation, les soupapes développées, la turbine (qui produit à partir de 10 cm de vagues)... Cette forme en "T" a été conçue pour capter les houles venant de toutes les directions.



Le projet Néréides. (Images : Hace)

Pour le projet Néréides, les modules seront cette fois assemblés en chevrons, de manière à tirer parti des houles dominantes. A terme, il s'agit de réaliser une base flottante houlomotrice composée de deux chevrons d'une capacité totale de 3 MW s'étendant sur 4 hectares avec un faible impact visuel, vu le petit tirant d'air (moins de trois mètres). Elle n'exportera pas l'énergie produite par des câbles, mais alimentera des unités de dessalement d'eau et surtout des électrolyseurs pour produire de l'hydrogène qui sera stocké sous forme gazeuse (voire liquide). Un CTV pourra venir soulever en mer 1 t à 1,2 t d'hydrogène gazeux comprimé à 350 bars en 45 mn à 1 heure.

Dans une phase intermédiaire, Hace va devoir démontrer la production d'hydrogène en mer. Un domaine encore très expérimental. Le tout premier électrolyseur en mer au monde n'a été déployé qu'en 2023. Le système hydrogène sera intégré avec l'aide de la société française H2X.

Hace cherche à lever 4 millions d'euros pour l'unité de phase 2 du projet Néréides, et 16 millions d'euros pour une nouvelle usine en France pour répondre aux mémorandums d'entente (MoU) signés avec ses clients. À vos carnets de chèques ! (Source : Mer et Marine)

LE CÂBLE TRANSATLANTIQUE AMITIÉ EST OFFICIELLEMENT MIS EN SERVICE

Orange a annoncé le 18 octobre la mise en service du câble sous-marin **Amitié** reliant Boston aux États-Unis au Porger, près de Bordeaux, et Bude, en Angleterre.

L'installation du câble de 6 800 km a nécessité près de 4 ans de travaux. Il est propriété d'Edge cable holdings (Meta), Aqua comms, Cable & Wireless Americas systems (Vodafone) et Microsoft, indique Submarine cable networks. Orange détient la partie du câble installée dans les eaux territoriales françaises et possède deux des seize paires de fibres. L'opérateur français est aussi en charge de l'exploitation et de la maintenance de la station d'atterrissage du Porger, où le câble avait été connecté en septembre 2021.



Le câble Amitié. (Image : Submarine cable networks)



Détails côté Europe. (Image: next-inpact.com)

D'une capacité maximale de 400 Tbit par seconde, la latence du câble Amitié est de 34 ms entre Bordeaux et New York, contre 38 ms (Ashburn-Paris) pour Dunant, autre méga-câble dans lequel Orange a investi. [Ndlr : La latence désigne le temps nécessaire à un paquet de données pour passer de la source à la destination à travers un réseau.](#)

Le câble Amitié fabriqué par ASN (Alcatel Submarine Network) rejoint Dunant, lui aussi transatlantique, mais mis en service en janvier 2021. «Les câbles Dunant et Amitié empruntent des routes complètement distinctes, évitant ainsi tout risque de coupure sur cet axe stratégique», explique Orange. (Sources : Orange, Le Marin)

BIENTÔT 10 % DE L'ESPACE MARITIME DE NOUVELLE-CALÉDONIE PLACÉS EN RÉSERVE

Le gouvernement de Nouvelle-Calédonie a pris un arrêté le 18 octobre 2023 créant de nouvelles réserves marines au sein du Parc naturel de la mer de Corail qui couvre l'ensemble de la zone économique exclusive (ZEE) de l'archipel, a-t-on appris auprès de l'exécutif.

A compter du 1^{er} janvier 2024, 10 % de la ZEE de la Nouvelle-Calédonie, soit 136 830 km², seront placés en réserve et bénéficieront d'une protection forte. Cette décision est le fruit de plusieurs mois de concertation au sein du comité de gestion du parc et de la population néo-calédonienne, sollicitée au travers d'une consultation publique.

«La superficie des réserves intégrales est multipliée par quatre, celle des réserves naturelles par cinq», précise un communiqué du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie. Des protections qui correspondent aux niveaux I et II de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN).

«Cela représente une superficie équivalente à celle de la Grèce», s'est félicité Jérémie Katidjo-Monnier, membre du gouvernement en charge de l'environnement et coprésident du comité de gestion du parc qui fêtera ses 10 ans en 2024. Pour ce responsable, cette mise en réserve répond à des enjeux environnementaux de préservation de la biodiversité et de reconnaissance des pratiques culturelles du peuple kanak. «Cette protection contribue également à la lutte contre le réchauffement climatique en protégeant la biomasse qui assure le piégeage du carbo-

ne», a encore expliqué le membre du gouvernement. Selon lui, ces nouvelles réserves constituent par ailleurs un élément de la «diplomatie verte» avec les pays de la région Asie-Pacifique qui possèdent des frontières maritimes avec la Nouvelle-Calédonie. L'un des objectifs est de créer «de grands corridors écologiques» avec le Vanuatu et les îles Salomon, qui portent également des projets de grandes réserves maritimes. (Sources : AFP, Marine & Océans)

LE TRANSPORT MARITIME SERA-T-IL PRÊT EN 2030 ? LES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION POURRAIENT ÊTRE COMPROMIS

Une flotte vieillissante et obsolète pourrait être l'un des obstacles que le transport maritime doit surmonter pour atteindre les objectifs de décarbonation fixés par l'OMI d'ici 2030. Dans son dernier rapport hebdomadaire de la mi-octobre, la société de courtage maritime Xclusiv indique que «près de 7 ans avant 2030, des questions se posent quant à la réalisation du premier objectif de l'OMI, à savoir réduire l'intensité de carbone du transport maritime international d'au moins 40 % par rapport aux niveaux de 2008». Au 13 octobre 2023, la flotte active totale des quatre principaux secteurs s'élève à 29 435 navires. En 2024 et 2025, nous estimons qu'un total respectivement de 1 118 et 854 vraquiers, pétroliers, porte-conteneurs et gaziers (>= 10 000 tpl) viendront s'ajouter à la flotte actuelle. Ainsi, si la capacité de construction navale des chantiers actuels peut enregistrer environ 1 000 commandes par an, nous pouvons supposer qu'au cours des 7 prochaines années, un total de 7 000 nouveaux navires (vraquiers, pétroliers, porte-conteneurs, transporteurs de gaz de plus de 10 000 tpl) pourraient être ajoutés à la flotte totale.

Selon Xclusiv, «d'ici 2030, un total de 12 200 navires seront âgés de 21 ans et plus. Cependant, en supposant qu'un total de 320 navires (dans les secteurs des vraquiers, des pétroliers, des porte-conteneurs et du gaz) partent à la ferraille chaque année (en prenant la moyenne des navires démolis au cours des 20 dernières années), nous pourrions voir un total d'environ 2 200 navires partir à la ferraille. Sur la base de ces chiffres, on peut supposer que près de 30 % de cette flotte totale aura plus de 21 ans en 2030, ce qui remet en question la capacité de ces navires à répondre aux exigences techniques et opérationnelles de l'objectif 2030 de l'OMI. Nous devons toutefois tenir compte du fait qu'au cours des deux dernières années, nous avons assisté à la réactivation de nombreux chantiers navals qui étaient absents du marché depuis de nombreuses années. Cette expansion a eu lieu en raison de l'augmentation considérable des commandes de nouvelles constructions de vraquiers et de porte-conteneurs (en 2021, un total de 447 vraquiers et 549 porte-conteneurs ont été commandés) et de l'augmentation suivante pour les nouvelles constructions de pétroliers. Cette croissance a été plus importante que prévu, car l'augmentation des demandes de nouvelles constructions a longtemps éliminé les créneaux disponibles. En janvier 2022, 206 chantiers navals étaient actifs dans le carnet de commandes total des 4 principaux marchés pour les navires de plus de 10 000 tpl, tandis qu'en septembre 2023, le nombre de chantiers navals est passé à près de 300. La Chine a connu la plus forte expansion avec environ 73 chantiers navals redémarrés ou créés, suivie par le Japon avec 14 chantiers supplémentaires. Un bon exemple de réactivation de

chantier naval est celui de Hen-gli Heavy Industries, ex-STX Dalian, qui a été redémarré sous une nouvelle direction. Sur cette base, nous pourrions assister à une nouvelle expansion des chantiers navals d'ici 2030, ce qui pourrait augmenter les commandes annuelles de nouvelles constructions», a déclaré Xclusiv.

Parallèlement, «l'escalade des tensions entre Israël et la Palestine inquiète la communauté mondiale, tandis que le risque géopolitique dans la région a fortement augmenté. Ce conflit crée à nouveau des incertitudes significatives et a laissé le marché du transport maritime sur le qui-vive en raison de l'impact potentiel sur le commerce mondial du pétrole. Cette région représente plus d'un tiers du commerce maritime mondial. Il n'y a pas d'impact direct sur l'approvisionnement physique en pétrole brut jusqu'à présent, mais le plus grand terminal pétrolier d'Israël - Ashkelon - a été fermé pendant les opérations militaires en cours. Par ailleurs, le ministère israélien de l'énergie a informé Chevron de la fermeture du gisement de gaz naturel de Tamar, au large de la côte nord du pays. Les livraisons de gaz israélien à l'Égypte ont chuté de 20 %, car des problèmes de sécurité ont entraîné la fermeture d'un gisement offshore clé, menaçant ainsi la poursuite des livraisons vers l'Europe. Dans le même temps, l'Agence internationale de l'énergie a revu à la baisse ses prévisions de croissance de la demande de pétrole pour 2024, estimant que les conditions économiques difficiles et les améliorations de l'efficacité énergétique pèseront sur la consommation. Le groupe de réflexion sur la politique énergétique s'attend à ce que la demande de pétrole augmente de 880 000 barils par jour l'année prochaine, contre une augmentation de 2,3 millions de barils par jour en 2023, en raison de "gains d'efficacité et de la détérioration du climat économique". Elle avait précédemment prévu une augmentation de la demande de 1 million de barils par jour en 2024. La croissance de la demande de pétrole dans les pays de l'OCDE s'est déjà ralentie pour atteindre environ 70 000 b/j en 2023 et devrait entamer un déclin permanent l'année prochaine, avec une baisse initiale de 380 000 b/j en 2024. Après la pandémie de Covid et l'invasion russo-ukrainienne, des "jokers" continuent d'apparaître, créant des incertitudes et des inquiétudes sur le marché des pétroliers, mais les niveaux restent solides, en particulier dans le commerce du brut. Le BDTI est en hausse depuis plus d'un mois. Depuis le 11 septembre 2023, le "dirty index" a connu 25 clôtures positives consécutives, avec une hausse d'environ 61 %. Le BDTI est à 1 149 points, son plus haut niveau depuis le 21 juin 2023. Le BCTI est à 748 points, soit environ 14% de moins que les 869 points, le point le plus haut des 6 derniers mois», conclut Xclusiv. (Source : Hellenic Shipping News Worldwide)

Ndlr : **BDTI : Baltic Dirty Tanker Index** et **BCTI : Baltic Clean Tanker Index**, sont des indices de prix pour le transport maritime de pétrole brut et le transport maritime de produits raffinés.

LA FONDATION TARA OCÉAN CÉLÈBRE SES 20 ANS

Plusieurs centaines de milliers de milles parcourus, des centaines d'escales, des milliers de données recueillies et partagées... Cela fait 20 ans que la Fondation Tara œuvre pour la connaissance et la protection des océans. Et l'aventure humaine et scientifique va se poursuivre.

Le 13 octobre, la Fondation Tara Océan a fêté ses 20 ans et l'achat de la goélette **Tara**, ex-Antarctica, avec laquelle

Jean-Louis Etienne a mené des expéditions en Antarctique dans les années 1990. Ce moment est l'occasion de revenir sur 20 ans d'aventure humaine et scientifique au service de l'Océan et du futur de notre planète. Cet anniversaire nous rappelle aussi que l'Océan a besoin de nous tous, parce que les 20 prochaines années sont déterminantes pour la planète, l'Océan et l'avenir de l'humanité. À 20 ans, la Fondation amplifie ses actions, avec Tara et la future Tara Polar Station.



(Photos : Fondation Tara Océan)

Explorer pour comprendre, Partager pour changer : la double mission de la Fondation Tara Océan qui rassemble depuis 20 ans un collectif de scientifiques, de marins et d'artistes du monde entier engagé pour mieux connaître et protéger l'Océan. La Fondation Tara Océan est la première fondation reconnue d'utilité publique consacrée à l'Océan en France. Retrouvez le communiqué avec le lien :

<https://fondationtaraoccean.org/app/uploads/2023/10/CP-20-ANS-FONDATION-TARA-OCEAN.pdf>

4^{ÈME} ÉDITION DU GUIDE DE SÉCURITÉ DES NAVIRES-CITERNES CONSACRÉ AUX GAZ LIQUÉFIÉS

La quatrième édition du Guide de sécurité des navires citernes dédié aux gaz liquéfiés de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), qui vient d'être publiée, comprend de nouveaux éléments sur l'avitaillement et les opérations simultanées.

Dans un communiqué publié le 16 octobre, l'ICS a déclaré que le guide avait également été révisé en mettant l'accent sur la simplification des processus humains à bord afin de réduire les risques d'accidents à la source. Gregor Stevens, directeur nautique de l'ICS, a déclaré : «La sécurité est essentielle pour les opérateurs de transporteurs de gaz, et nous espérons que ce guide révisé deviendra la norme en matière d'exploitation sûre des transporteurs de gaz et des terminaux qu'ils desservent. Nous sommes convaincus que la mise à jour du guide contribuera à l'amélioration de l'excellent bilan de ce secteur industriel en matière de sécurité et qu'elle permettra aux utilisateurs de rester à la pointe des recommandations actuelles».

Le Guide de sécurité des navires citernes - Gaz liquéfiés, 4^{ème} édition, est le guide définitif de l'industrie pour aider les opérateurs de transporteurs de gaz à mener des opérations sûres et efficaces. Ce guide complet, qui constitue une exigence de transport en vertu des réglementations nationales de nombreux États du pavillon, a été entièrement mis à jour pour s'aligner sur la dernière édition du Guide international de sécurité pour les pétroliers et les terminaux (ISGOTT 6 - International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals).

Tout le contenu de cette dernière édition a été élaboré et revu par des experts chevronnés de l'industrie ayant une expérience directe dans ce domaine. Il a été présenté dans un format convivial et modernisé, avec une amélioration significative de la représentation visuelle des informations techniques, y compris des infographies et des diagrammes de flux.

Nouveauté dans cette édition du guide :

- Alignement des listes de contrôle de sécurité navire/terre sur ISGOTT 6.

- L'accent est mis sur la simplification des processus liés à l'élément humain à bord afin de réduire le risque d'accidents dont la cause première est attribuée à l'élément humain.

- Nouveaux éléments sur l'avitaillement et les opérations simultanées.

- Élargissement des orientations sur le "rollover" (*désigne le dégagement rapide de vapeur de GNL qui peut se produire à la suite du mélange spontané de couches de différentes densités de GNL dans un réservoir de stockage ou une citerne de cargaison*), les espaces clos et l'amarage.

- Mise à jour de la section sur la reliquéfaction afin d'y intégrer les nouvelles technologies.

- Des annexes utiles et pertinentes ont été intégrées dans le corps du guide pour en faciliter la consultation.

Cette quatrième édition du Guide a été rédigée à l'intention des personnes suivantes :

- Les officiers de pont et les officiers techniques à bord.

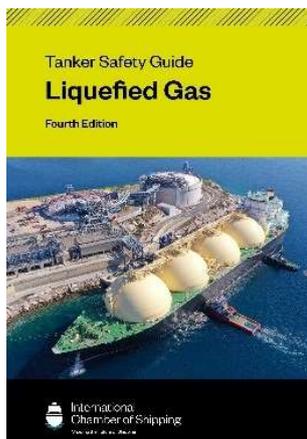
- Les personnes qui suivent ou dispensent une formation dans le domaine du transport des gaz liquéfiés.

- Toute personne impliquée dans le transport de gaz liquéfiés par voie maritime. (Source : ICS)

UN CAMION TRANSPORTANT DES 2 ROUES ÉLECTRIQUES PREND FEU SUR UN FERRY

Un poids lourd chargé sur le pont du ferry **Tranship 1** a pris feu dans l'après-midi du 20 octobre, alors que le navire avec quelque 200 passagers à bord était sur le point d'accoster à Bakauheni, au S-Est de Sumatra, dans le détroit de la Sonde, à son arrivée du port de Merak, à Java. Le ferry, enveloppé d'une épaisse fumée, a accosté alors que la rampe était déjà abaissée. Les passagers ont quitté le ferry sans être blessés, l'incendie a été éteint grâce aux efforts conjoints de l'équipage et des équipes de lutte contre l'incendie locales. Le ferry a ensuite quitté le port et s'est ancré dans un mouillage proche.

Le camion en question était chargé de biens de consommation, notamment des 2 roues électriques et de matelas en mousse.



La fumée s'échappant du ferry à l'accostage.

Le feu est suspecté d'avoir démarré sur une batterie.
(Source : FleetMon)



Vidéo : <https://youtu.be/CAv8waRqphA>. Autre Vidéo montrant l'arrivée du ferry, la lutte contre le feu et l'évacuation du camion concerné :

https://www.linkedin.com/posts/captain-frank-suma-ba2a5245_salvageandwreck-a-truck-carrying-activity-7122166577659064320-3zke/



Le camion qui serait à l'origine du feu.

PLATE-FORME EN DÉRIVE EN MER DU NORD APRÈS LA TEMPÊTE BABET

89 personnes ont été héliportées de la plate-forme de forage **Stena Spey** dans la matinée du 21 octobre en Mer du Nord, à 123 milles à l'Est d'Aberdeen (Écosse), après que 4 des 8 ancres retenant la plate-forme se soient rompues, ou perdues, au cours de la tempête Babet. 44 membres d'équipage sont restés à bord pour assurer la sécurité de la plate-forme.

La trajectoire de Stena Spey montrait une lente dérive en direction de l'Ouest. (Source : FleetMon)

REMORQUAGE DU CMA CGM MONTREAL SUITE A UNE PANNE DE MOTEUR

Le porte-conteneurs **CMA CGM Montreal** a demandé de l'aide vers midi le 22 octobre après avoir subi une avarie de propulsion et dérivé dangereusement en mer d'Alboran occidentale, vers le cap Punta Almina, près de Ceuta. Le navire de sauvetage **Luz de Mar** de Sasemar est intervenu et a pris en remorque le porte-conteneurs jusqu'à

Algésiras, dans des conditions météorologiques difficiles qui avaient empêché le remorquage en direction de Ceuta. Le CMA CGM Montreal était amarré à Algésiras vers 01 h 00 UTC le 23 octobre.

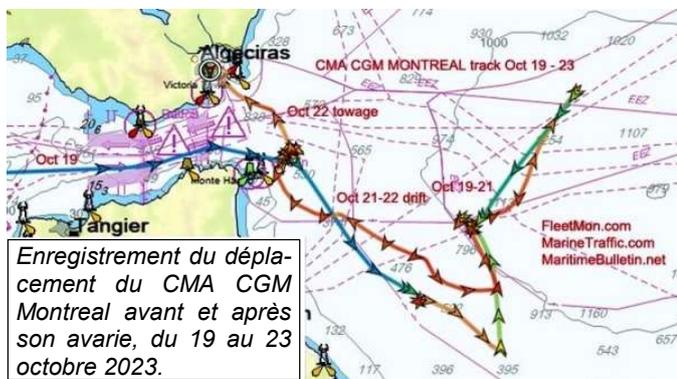


Le remorqueur Luz de Mar sollicite pour sortir le CMA CGM Montreal de sa situation dangereuse.



Passage de la remorque du Luz de Mar sur le CMA CGM Montreal.

Le navire était parti de Houston (États-Unis) et avait fait escale à Tanger (Maroc). Il avait passé Gibraltar et était entré en mer d'Alboran le 19 octobre. On ne sait pas exactement quand il a été victime de la panne, le 22 octobre ou plus tôt ?



Enregistrement du déplacement du CMA CGM Montreal avant et après son avarie, du 19 au 23 octobre 2023.

La curieuse trajectoire enregistrée laisse à penser qu'il attendait peut-être un poste d'amarrage programmé. (Source : FleetMon)



Le CMA CGM Montreal vu ici le 13/08/2022. Construit en 2007, il navigue sous le pavillon de Malte. Sa capacité de charge est de 2 401 EVP. Sa longueur est de 199,93 m et sa largeur de 32,2 m. (Photo : MarineTraffic)

LE MARCHÉ DU TRANSPORT ET DU STOCKAGE DE L'AMMONIAC VA "EXPLOSER"

Si l'ammoniac est actuellement en train d'arriver dans la

propulsion des navires, en raison de la décarbonation totale que ce combustible propose, il intéresse aussi beaucoup en tant que "transporteur d'hydrogène".

En effet, l'ammoniac est une molécule composée de trois atomes d'hydrogène pour un d'azote (NH₃). Il peut donc devenir un fournisseur de molécules d'hydrogène grâce à une catalyse. Comme il peut, sous sa forme liquide, être stocké facilement et à des pressions et températures modérées, il devient une solution d'apport en hydrogène, qui, lui, est difficile à stocker.

De plus en plus de projets d'infrastructures se bâtissent autour de cette configuration énergétique. Il y aurait 174 terminaux export qui, à l'horizon 2035, seront dédiés à la conversion d'hydrogène en ammoniac avant chargement sur navire transporteur.



Transporteur d'ammoniac (NH₃) et de CO₂ liquide (LCO₂). (Image de synthèse : Mitsubishi)

L'ammoniac lui-même, et notamment l'ammoniac vert produit de manière décarbonée, devrait voir ses volumes de transport exploser dans les années à venir. Des pays, comme le Japon et l'Allemagne, ont déjà pris une longueur d'avance en matière d'infrastructures dédiées à l'hydrogène. Les investisseurs, dans leur plan d'exploitation, y ont souvent prévu une part pour l'ammoniac en tant que réservoir d'hydrogène.

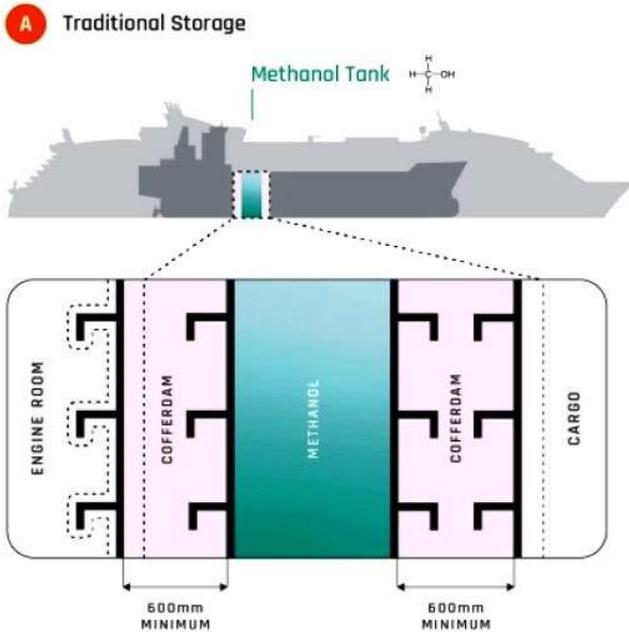
Il y a actuellement 220 projets de terminaux ammoniac avec une capacité totale de manutention de 6 millions de tonnes. Cette capacité devrait être multipliée par 10 pour pouvoir atteindre les volumes exports espérés dans le futur.

En ce qui concerne le transport maritime, actuellement, seule une partie de la flotte de transports de GPL est capable de transporter l'ammoniac, avec seulement 50 grands navires gaziers. Les commandes de navires dédiés de forte capacité ont déjà démarré et devraient représenter environ 20 milliards de dollars d'investissement dans environ 200 navires de plus de 90 000 m³ de capacité. Un certain nombre de transports de GPL pourraient également être transformés. (Source : Mer et Marine)

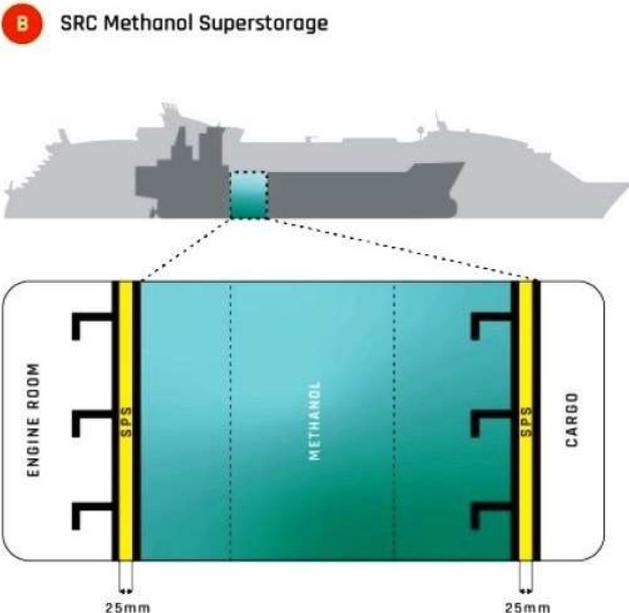
SYSTÈME DE STOCKAGE DE MÉTHANOL RÉDUISANT L'ENCOMBREMENT DES SOUTES

Le groupe d'ingénierie SRC a présenté en octobre 2023 un nouveau système de stockage de méthanol qui, selon ses concepteurs, devrait faciliter les possibilités de retrofit vers ce combustible. Si ses performances en émission de carbone sont meilleures, le méthanol n'a cependant pas le même rendement énergétique qu'un carburant traditionnel. Il faut utiliser quasiment le double du volume qui serait nécessaire pour le fuel lourd, afin de couvrir la même distance. Ce qui pose, évidemment, la question des soutes, de leur volume et de leur encombrement en cas de changement de motorisation. De plus, le méthanol étant un combustible à point éclair bas, il nécessite des cofferdams autour de ses citernes, imposant là enco-

re, un volume supplémentaire.



Système de stockage traditionnel



Système Methanol Superstorage proposé par SRC. (Images : SRC)

Baptisé Methanol Superstorage, le système de SRC entend répondre à cette préoccupation. Pour cela, il propose de supprimer les cofferdams en utilisant, pour le revêtement des citernes, une technologie baptisée Sandwich Plate System. Technologie éprouvée depuis une vingtaine d'années, elle présenterait les mêmes garanties d'isolation et anti-incendie que les cofferdams, tout en faisant passer l'épaisseur des parois de 600 mm à 25 mm. (Source : Mer et Marine)

SRC a reçu l'approbation de principe (AIP) de Lloyd's Register (LR) pour son procédé.

Plus d'informations sur : <https://src.ee/methanol-super-storage>

AIRBUS POURSUIT SON PARTENARIAT AVEC LDA POUR CONSTRUIRE ET EXPLOITER DES NAVIRES À DOUBLE CARBURANT AU MÉTHANOL ET ASSISTÉS PAR LE VENT

La longue procédure de sélection par Airbus de son four-

nisseur de transport maritime s'est conclue fin octobre par le choix de son fidèle partenaire de toujours, Louis Dreyfus Armateurs (LDA). Les propositions de Neoline associé au logisticien Ceva et du groupe Sogestran n'ont pas été retenus. Trois rouliers dual-fuel au méthanol et dotés de mâts à rotors seront commandés rapidement.

On rappelle que la flotte actuelle de navires transporte des sous-ensembles d'avions entre les sites de production en Europe et aux États-Unis. Les nouveaux navires, qui devraient entrer en service à partir de 2026, du type RoRo, seront propulsés par une combinaison de six rotors Flettner et de deux moteurs à double carburant fonctionnant au diesel marin et à l'e-méthanol. En outre, un logiciel de routage optimisera le voyage des navires à travers l'Atlantique, en maximisant la propulsion éolienne et en évitant la traînée causée par des conditions océaniques défavorables.

«La dernière génération de navires proposée par Louis Dreyfus Armateurs est plus économe en carburant que ses prédécesseurs et utilise des technologies de pointe telles que la propulsion éolienne. Cela démontre notre détermination à montrer la voie de la décarbonation de notre secteur en innovant non seulement dans l'aviation, mais aussi dans toutes nos opérations industrielles» a indiqué Airbus.

«Ce nouveau projet, qui fixe des objectifs élevés, reflète notre ambition concernant la décarbonation de l'industrie du transport maritime. Nous sommes fiers d'accompagner nos clients dans leur transition énergétique et d'aller au-delà de leurs attentes en leur proposant des solutions innovantes et en impulsant durablement le changement» a indiqué le Président de LDA.

La nouvelle flotte devrait permettre de réduire les émissions annuelles moyennes de CO₂ des navires transatlantiques de 68 000 à 33 000 tonnes d'ici à 2030.

Les navires affrétés qui transportent les sous-ensembles d'avions d'Airbus à travers l'Atlantique entre Saint-Nazaire, et sa ligne d'assemblage final d'avions monocouloirs à Mobile, en Alabama, seront progressivement renouvelés. Chaque nouveau navire transatlantique de 167,30 m de long pour 23,30 m de large, aura la capacité de transporter environ 70 conteneurs de 40 pieds et six sous-ensembles d'avions monocouloirs - ailes, fuselage, pylônes de moteur, empennages horizontaux et verticaux - contre trois à quatre ensembles avec les navires actuels.



(Image de synthèse des futurs navires : LDA)

Comme indiqué par ailleurs, LDA a annoncé en septembre qu'elle allait équiper le Ville de Bordeaux avec les eSAIL de bound4blue. (Sources : Le Marin, Bunkerspot, communiqué LDA du 25 octobre)

UN LIDAR POUR ANTICIPER LES RAFALES LORS DE

L'INSTALLATION D'ÉOLIENNES

Huisman a annoncé fin octobre le lancement d'un système de détection des rafales de vent pour assister la grue des navires installateurs dans la mise en place d'une éolienne en mer. Le spécialiste de grues néerlandais a développé un système appelé Wind Gust Buster, compatible avec ses nouvelles grues comme les anciennes.

Il utilise un LiDAR mesurant à 360 degrés, à l'horizontale, autour de la flèche de la grue les rafales de vent. Un système automatique traite les données de mesure qui peuvent être transmises aussi bien au grutier qu'en passerelle du navire. La fenêtre de prédiction s'étend jusqu'à 5 à 8 minutes avant l'arrivée de la rafale, en mesurant des rafales jusqu'à une distance de 10 km. Cela laisse le temps de réagir avant de coupler une pale à une nacelle et devrait permettre d'élargir les plages d'utilisation d'une grue d'installation d'éolienne. (Source : Mer et Marine)

UNE COLLISION ENTRE DEUX CARGOS FAIT UN MORT ET QUATRE DISPARUS EN MER DU NORD

La collision s'est produite en mer du Nord, vers 05 h 00 du matin (03 h 00 UTC) le 24 octobre, à 14 milles au Sud-ouest de l'île allemande de Helgoland.

Elle a entraîné par le fond, très rapidement semble-t-il, le plus petit des deux navires, le **Verity**, de 91 m de long et 14 m de large. Ce cargo battant pavillon britannique avait quitté le port allemand de Brême et se rendait à Immingham, en Grande-Bretagne. Deux fois plus grand, le second cargo, d'une longueur de 190 m et battant pavillon des Bahamas, venait du port allemand de Hambourg et se dirigeait vers La Corogne, en Espagne. Avec 22 personnes à bord, le **Polesie**, qui appartient à l'armateur polonais Polsteam, est resté à flot.

Ce drame a fait un mort et quatre disparus parmi les membres de l'équipage du Verity. La zone maritime de l'accident était balayée par des vents de force 6 sur l'échelle de Beaufort, dans une mer avec des vagues de trois mètres de haut. Les causes de la collision ne sont pas connues.



Le caboteur Verity qui a sombré. (Photo : Ouest-France)



Le Polesie. (Photo : FleetMon)

Le Polesie a pu prendre part aux opérations de recherche et sauvetage et a d'ailleurs récupéré un des marins. A bord du bateau qui a coulé se trouvaient sept personnes. Quatre sont portées disparues (indonésien, philippin et russe), deux ont été sauvées (des philippins) et une a été retrouvée morte, le Commandant. Des plongeurs devaient inspecter l'épave par 30 m de fond, pour voir si des

corps s'y trouvaient. Le Verity était chargé d'acier et avait à son bord environ 1 300 m³ de carburant.

(Sources : AFP, Marine & Océans)

Les autorités germaniques ont indiqué début novembre leur intention de relever l'épave.

UNE PLUS GRANDE INTERVENTION EST NÉCESSAIRE POUR LUTTER CONTRE LES TAUX TRAGIQUES DE SUICIDE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME

La navigation maritime reste une profession qui souffre d'un taux de suicide bien plus élevé que la plupart des autres carrières. Pourtant, il n'existe pas de statistiques officielles sur la gravité de cette crise pour l'industrie du transport maritime, bien que de nombreux organismes réclament une plus grande transparence sur la question. David Hammond, directeur général de l'ONG Human Rights at Sea, a déclaré que de telles tragédies pourraient être évitées grâce à une meilleure intervention et à une sensibilisation accrue. *«Le suicide a un impact considérable sur toutes les personnes qui vivent, travaillent et transitent en mer. Il s'agit d'un problème qui nécessite une attention constante en raison des conséquences à long terme pour les personnes à charge et les collègues de travail»*, a déclaré M. Hammond. Historiquement, il n'y a pas eu de cadre international unique pour l'enregistrement des suicides en mer, ce qui a conduit de nombreuses personnes à penser que les suicides ne sont pas suffisamment signalés.

Steven Jones, fondateur du Seafarers Happiness Index, a fait allusion à diverses études qui situent les chiffres du suicide des marins entre 5 et 12 % des décès en mer.

«Quels que soient les chiffres réels, tout porte à croire que le taux dépasse celui des populations comparables à terre», a déclaré M. Jones. Il a suggéré qu'il y avait un manque d'honnêteté sur cette question, l'un des secrets les plus sombres du transport maritime, dû en partie à la peur, mais aussi à des données inégales et peu fiables. *«Les gens de mer sont-ils prêts ou capables de parler franchement de leurs pensées suicidaires ou des phases et des étapes du stress, de la dépression ou de la dépendance à une substance qui pourrait conduire au suicide ? J'ai l'impression qu'il y a une hésitation compréhensible ou une réticence à s'engager ouvertement, basée sur la peur de la stigmatisation, de perdre son travail ou de ne jamais pouvoir retourner en mer»*, a déclaré M. Jones : Un rapport de 30 pages du gouvernement britannique, publié l'année dernière et portant sur la question, indiquait : *«On a le sentiment que le suicide est probablement sous-déclaré pour plusieurs raisons»*.

Cette attitude s'explique principalement par la difficulté de savoir avec certitude s'il s'agit d'un suicide et, dans le même ordre d'idées, par le désir de protéger la famille survivante, tant sur le plan émotionnel que financier, comme le souligne le rapport. La perception de la manière dont l'assurance fonctionne - ou ne fonctionne pas - en cas de suicide conduit les marins à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour s'assurer que les familles reçoivent des indemnités. *«Le suicide est mal compris par le secteur et par les marins»*, note le rapport, qui fait état d'une "profonde réticence" à aborder la question. Selon les participants interrogés dans le cadre du rapport britannique, cette réticence n'est pas seulement la conséquence de la culture "machiste" qui imprègne la main-d'œuvre et l'environnement de travail à bord. *«Elle est en outre exacerbée par des réticences culturelles distinctes concernant*

les conceptions du suicide en particulier. Les participants ont librement décrit à quel point le suicide peut être culturellement problématique pour certaines nationalités - ils ont particulièrement souligné les perceptions selon lesquelles il est difficile d'impliquer les marins dans cette question, les Philippins et les Chinois étant considérés comme particulièrement difficiles à impliquer. On a le sentiment que cela pourrait, à son tour, entraîner une réticence des armateurs à soulever eux-mêmes la question», indique le rapport.

Une étude menée par l'université de Yale et commandée en 2020 par l'ITF Seafarers' Trust a révélé que 20 % des marins interrogés avaient des idées suicidaires. «*Bien que les données comparatives soient limitées, cette analyse suggère que les marins ont des taux de dépression plus élevés que d'autres populations de travailleurs, soulignant la nécessité de politiques de santé mentale et de stratégies de gestion appropriées pour cette main-d'œuvre isolée, vulnérable et essentielle à l'échelle mondiale*», indique l'étude.

Il y a également des questions culturelles à prendre en compte. Dans certains pays, le suicide est criminalisé. L'organisation caritative Lifeline International mène actuellement une campagne mondiale pour dépénaliser le suicide dans le monde entier. Selon les données de Lifeline International, près d'un quart des pays disposent de lois qui poursuivent les tentatives de suicide ou dont le statut juridique n'est pas clair.

«*Nous devons comprendre les nuances de ce dont nous parlons dans un contexte multiculturel. Il est dangereux, toxique et susceptible d'aggraver la situation d'adopter des points de vue occidentaux*», conclut Jones, du Seafarers Happiness Index (indice de bonheur des marins). (Source : Splash247)

NOUVELLES TRACASSERIE ITALIENNES POUR L'OCEAN VIKING DE SOS MEDITERRANEE

Le navire **Ocean Viking** de SOS Méditerranée, qui a secouru 29 migrants au large de la Libye le 24 octobre, devra débarquer les rescapés à Ravenne, en Italie, un port «éloigné» de sa position actuelle impliquant «6 jours de navigation supplémentaires», a dénoncé l'ONG.

Le Centre de coordination des secours maritimes en Italie a demandé au bateau de l'ONG de mettre le cap vers le port de Ravenne, situé à 1 613 km, pour pouvoir débarquer les rescapés. Cette destination privera l'Ocean Viking «de toute possibilité de rechercher et de secourir des femmes, des hommes et des enfants en détresse en Méditerranée centrale» pendant un long laps de temps, a dénoncé l'ONG.

En première ligne face l'explosion des traversées de migrants, l'Italie a récemment adopté un décret qui entrave en partie les activités des navires d'ONG, qui doivent désormais transporter les personnes secourues vers un port - souvent très lointain - dès la première opération, les empêchant de facto d'enchaîner les sauvetages.

(Sources : AFP, Le Marin)

UN CARGO NÉERLANDAIS A ÉPERONNÉ L'ÉCLUSE DE KIEL

Le cargo **Amadeus Aquamarijn** qui faisait route de la France vers la Suède a heurté la porte de l'écluse de Kiel-Holtenau vers 14 h 45 UTC le 25 octobre, alors qu'il quittait le canal de Kiel après un transit vers le nord. Le navire a été sorti de l'écluse et ramené dans le canal, où il a été amarré. Après évaluation des dommages et enquête,

le navire a été autorisé à reprendre son transit, et a appareillé vers 12h 05 UTC le 26 octobre, et à 12 h 20, il approchait de nouveau de l'écluse, mais cette fois-ci il est passé sans autre dommage.



L'Amadeus Aquamarijn dans canal de Kiel le jour de l'incident (25/10/2023). (Photo : MarineTraffic)

L'écluse a été fermée pendant un certain temps, les navires faisant la queue en attendant le passage. (Source : FleetMon)

ÉCHOUEMENT D'UN CARGO AUX PHILIPPINES

Le cargo **LCT Ellis Mari IV** s'est échoué sur la côte de l'île de Carabao, Tablas Strai, au centre des Philippines, dans l'après-midi du 28 octobre, avec une cargaison de matériaux de construction (ciment, sable, gravier), des barils de diesel et 19 membres d'équipage. L'équipage est sain et sauf, la coque a déjà été vérifiée et s'est avérée intacte à l'exception d'égratignures et de bosses, a déclaré la garde-côtière philippine. Il semble que le 30 octobre au matin, le navire a probablement déjà été renfloué. (Source : FleetMon)



Le cargo LCT Ellis Mari IV échoué. (Photo : Philippine Coast Guard)

ÉCHOUEMENT D'UN PETIT ROULIER DANS LES ÎLES VIERGES AMÉRICAINES

Le **Bonnie G** s'est échoué le 4 octobre 2023 lors de la tempête tropicale Philippe, provoquant le lancement d'une opération de sauvetage difficile pour sauver l'équipage. Cet ancien navire de ravitaillement en mer, âgé de 42 ans, effectue des transports rouliers entre San Juan, les îles Vierges britanniques et les îles Vierges américaines.

Le 4 octobre à l'aube, alors qu'il effectuait une traversée régulière depuis St-Croix, son équipage a contacté les garde-côtes pour leur signaler qu'il était échoué sur un haut-fond corallien au large de Saint-Thomas, dans les îles Vierges américaines, et qu'il prenait l'eau dans la salle des machines. Le navire a indiqué que les personnes à bord abandonnaient le navire sur deux radeaux et une embarcation de sauvetage.

La garde-côtière a dépêché sur place un navire de sauvetage. Une fois sur place, l'équipage du bateau des garde-

côtes a embarqué les 12 survivants et les a transportés jusqu'à la marina de Crown Bay. Il s'en est fallu de peu car les conditions étaient difficiles. Tous sont sains et saufs, et aucun blessé n'a été signalé.



Conditions sur site le 4 octobre pendant l'opération de sauvetage, avec le Bonnie G échoué. (Photos : USCG)

«Il nous reste encore beaucoup à faire pour enquêter et connaître les facteurs de causalité de cet incident. L'une de nos principales priorités est d'évaluer la menace de pollution que représente ce navire et de veiller à ce que les risques soient correctement gérés et que les produits chimiques potentiellement dangereux soient éliminés aussi rapidement et sûrement que possible, afin de préserver et de protéger les eaux vierges des Îles Vierges américaines» a indiqué le commandant des garde-côtes de la zone.

Le Bonnie G avait environ 50 m³ de carburant et environ 1 m³ d'huile de graissage à bord. Le navire transportait six voitures, un camion, une remorque et deux palettes de marchandises. Dès que cela a été possible, les intervenants ont installé un barrage autour du Bonnie G par précaution contre un déversement, puis ont commencé à pomper les réservoirs du navire. Les plongeurs ont également retiré des centaines de kilos de débris du récif corallien autour du navire.

Au cours du week-end des 28/29 octobre, les sauveteurs de DonJon-SMIT se sont préparés à pomper les réservoirs du Bonnie G afin de le sortir de l'eau. Deux remorqueurs, le Sentry et le Limetree Bay, ont été déployés sur les lieux pour aider à tirer du haut-fond le navire en difficulté. Une fois prêts, les sauveteurs ont vidé cinq compartiments à l'air comprimé tout en pompant l'eau de la salle des machines et du local barre. Les remorqueurs ont tiré le Bonnie G hors du récif le 30 octobre et l'ont remorqué en toute sécurité jusqu'à une jetée proche de St.-Thomas pour inspection.

«Il s'agissait d'un incident très complexe, car l'intervention du Bonnie G a duré 26 jours avec le navire échoué et deux tempêtes en pleine saison des ouragans».

L'armateur et les sauveteurs ont coordonné ensuite les opérations pour retirer la cargaison endommagée et les hydrocarbures restants, et mener des opérations de sauvetage ou de réparation du navire.



Remise à flot du Bonnie G le 30 octobre. (Photo : USCG)

Vidéo de la remise à flot :

<https://youtu.be/frmF9ffyYXU?si=QnRYKvbmZaTaCmoY>
(Sources : MarineLink, The Maritime Executive)

Le Bonnie G, supply à rampe arrière, construit en 1981, mesure 56,69 m de long et 12,19 de large avec un port en lourd de 120 tonnes. Il est sous pavillon du Vanuatu.

L'ASSOCIATION DES VILLES FRANÇAISES DE DÉPART DES COURSES AU LARGE EMBLÉMATIQUES

A l'occasion de la 16^{ème} édition de la Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre, Édouard Philippe, Maire du Havre, Yannick Moreau, Maire des Sables d'Olonne, et Gilles Lurton, Maire de Saint-Malo, ont officialisé la création de l'Association des villes françaises de départ des courses au large emblématiques.

Ces trois villes forment depuis plusieurs décennies le trio des villes départ des plus emblématiques courses au large. Les grands événements nautiques que sont la Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre, la Route du Rhum et le Vendée Globe rassemblent à chacune de leurs éditions plusieurs centaines de milliers de passionnés venus du monde entier.



Gilles Lurton, Édouard Philippe et Yannick Moreau au Carré des Docks.

Cette nouvelle association, dont le siège social sera domicilié à l'Hôtel de Ville de Saint-Malo, s'articulera autour d'une présidence tournante étroitement liée au calendrier des épreuves des courses au large. Elle permettra de développer les partages d'expériences, d'animer les échanges entre les acteurs des courses transocéaniques : organisateurs, partenaires, prestataires, teams. Il s'agira également de proposer des solutions pour améliorer les pratiques environnementales de ces grands événements mais aussi de mutualiser certains investissements nécessaires à l'accueil des courses. (Source : Communiqué ville du Havre)

MÉMORANDUM DE COOPÉRATION DES CLUSTERS MARITIMES D'OUTRE-MER EN INDOPACIFIQUE

Des problématiques communes, au premier rang desquel-

les la formation maritime, ont amené les Clusters maritimes de Nouvelle-Calédonie, de La Réunion, de Mayotte et de Polynésie française à établir un Mémorandum de coopération à l'issue des premières Assises de l'économie maritime Indopacifique, organisées par le Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie et le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie du 25 au 27 octobre 2023 à Nouméa.

Ce Mémorandum de coopération entre les Clusters maritime d'Outre-mer en Indopacifique a notamment identifié, parmi les thématiques et projets de collaboration :

- Formations maritimes : création d'une cartographie commune et mise en place de synergies ; sensibilisation aux métiers de la mer et féminisation de ces métiers
- Plaisance : constitution d'une fédération des ports de plaisance Outre-mer
- Décarbonation du transport et des activités maritimes : renforcement de la dynamique
- Déconstruction et recyclage des NHU (*Navires Hors d'Usage*) : coopération et mise en place de filières
- Lutte contre les pollutions plastiques : captation des déchets, utilisation de DCP (dispositif de concentration de poissons) biodégradables
- Dérèglement climatique en Indopacifique : mise en place d'un programme d'étude et d'anticipation des impacts
- Recherche et Innovation : développement de la coopération et des fonds d'investissement

De plus, les Clusters maritime d'Outre-mer en Indopacifique se sont engagés à tenir des Assises de l'Economie de la mer en alternance entre les territoires, dans une fréquence maximale de 24 mois. Une volonté née du succès de cette première édition, qui a réuni la communauté professionnelle, publique et privée, de l'économie maritime dans et pour la région.



À gauche, Alexandre Luczkiewicz, responsable des relations et des actions Outre-mer, en charge de la coordination des Clusters Maritimes d'Outre-mer, puis Francis Vallat.



Une des séquences de cette réunion de 3 jours.

Les séquences successives ont permis d'établir un panorama de l'économie maritime en Indopacifique. État des lieux, enjeux et perspectives ont

été présentés, pour chacun des territoires ultramarins en Indopacifique et secteur par secteur : formations maritimes et sensibilisation aux métiers de la mer, sécurité, plaisance, croisière, transport maritime, infrastructures et développement portuaire, gestion et préservation des es-

paces maritimes, décarbonation, gouvernance. Les fonds marins ont également fait l'objet d'une séquence très suivie avec la présence de Francis Vallat, président-fondateur du Cluster maritime français. La séquence sur la coopération régionale incluait des représentants des gouvernements français, australien et néo-zélandais. Enfin, la journée Blue Tech a mis en valeur les dernières innovations des start-ups de Nouvelle-Calédonie mais également de Polynésie française. (Source : Post du Cluster maritime de Polynésie française)

LOS ANGELES / SHANGHAI

Le premier corridor maritime vert transpacifique devrait voir le jour en 2025. Le concept est né en marge de la COP26, où une vingtaine de pays - dont la France - s'étaient engagés via la Déclaration de Clydebank, à faire de six routes maritimes des voies entièrement décarbonées. Les cinq plus grands armateurs mondiaux de porte-conteneurs, Maersk, CMA CGM, Cosco, One et Evergreen, ont rejoint le programme et se sont engagés à opérer des navires à cycle de vie réduit. Ces corridors verts seront jalonnés de dispositifs technologiques devant permettre de réaliser des économies d'énergie. Ils devront permettre d'implémenter des bonnes pratiques pour aboutir à un transport de marchandises bas carbone. (Source : Les Amers du CESM)

NOUVEAU RÉSEAU DE CÂBLES SOUS-MARINS TRANSPACIFIQUES

Le 25 octobre dernier, le Global Network Infrastructure de Google, a annoncé la concrétisation d'un projet visant la mise en place d'un nouveau réseau de câbles sous-marins transpacifiques qui créera un anneau de communication entre les îles Fidji, la Polynésie française, l'Australie et les États-Unis.

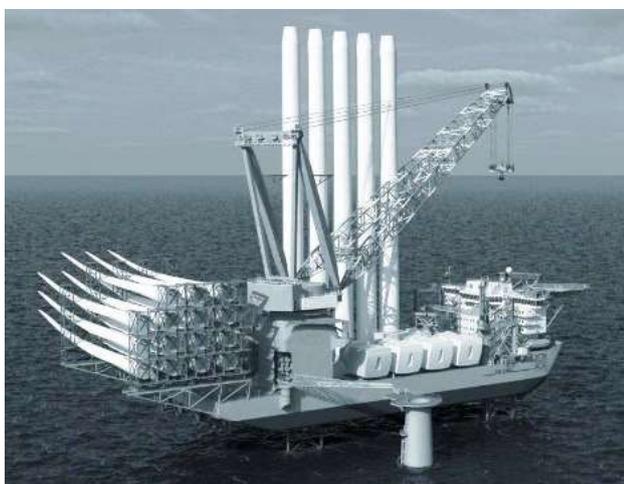
Cette annonce fait partie des projets retenus pour l'Initiative South Pacific Connect, qui fournira à terme deux nouveaux câbles sous-marins transpacifiques, **Honomona** et **Tabua**. Ces derniers contribueront à accroître la fiabilité et la résilience de la connectivité numérique dans la zone Pacifique. Différents partenaires prendront part à cette initiative, à l'image des Fidji International Telecommunications, l'Office des Postes et Télécommunications de Polynésie française (OPT), APTelecom ou encore Vocus Group. Depuis 2010, l'OPT a commencé la construction de son réseau de câbles sous-marins, afin de garantir l'accès à internet à la population de Polynésie française et ainsi réduire la fracture numérique sur les îles isolées. (Source : Les Amers du CESM)

FRIEDE & GOLDMAN ET OIM WIND ONT DÉVOILÉ UN NOUVEAU WTIV POUR ÉOLIENNES DE 20 MW

La société américaine d'ingénierie et d'architecture navale Friede & Goldman (F&G), connue pour la conception de ses plates-formes de forage, et la société norvégienne OIM Wind ont mis au point un nouveau navire d'installation d'éoliennes (WTIV - Wind Turbine Installation Vessel) pour répondre à l'évolution des besoins du marché mondial de l'éolien en mer. Elles ont dévoilé ce nouveau navire appelé **FO-146**, basé sur les WTIV de la classe WindSetter de F&G et, selon les développeurs, il combine les dernières technologies et solutions innovantes de l'industrie.

La coque du navire peut accueillir sur son pont principal jusqu'à cinq groupes d'éoliennes de 18 MW ou quatre de 20 MW, y compris leurs tours en pleine hauteur. Le FO-

146 peut travailler jusqu'à une profondeur d'eau de 80 m et dispose d'un espace de pont de 6 200 m². Il est doté d'une grue de 3 200 t de charge maximale entourant les jambes et qui a la portée et la capacité d'installer des fondations XXL de plus de 3 000 t.



Images de synthèse du WTIV FO-146. (Friede & Goldman)

Le directeur d'OIM Wind a déclaré «Grâce à notre partenariat avec Friede & Goldman, nous avons créé un navire qui non seulement répond aux besoins futurs du marché mondial de l'éolien offshore, mais qui offre également un excellent rapport qualité-prix à nos clients».

L'unité a déjà suscité un vif intérêt dans l'industrie, avec de nombreux appels d'offres en cours dans le secteur offshore, et les développeurs affirment que des plans sont en cours pour la construction d'au moins 2 navires afin de répondre à la demande sur les marchés offshore américains et mondiaux. (Sources : Splash247, OffshoreWind)

WÄRTSILÄ LANCE UNE NOUVELLE VERSION DE SON MOTEUR 31DF QUI RÉDUIT LES FUITES DE MÉTHANE

Wärtsilä a lancé une nouvelle version de son moteur 31DF qui, selon la société, peut réduire les émissions de méthane à un point de charge de 50 % jusqu'à 56 % et l'oxyde d'azote jusqu'à 86 %. En moyenne pondérée, la société technologique finlandaise affirme que la nouvelle version du moteur GNL, qui est disponible sur le marché commercial à partir du 1^{er} novembre 2023, peut réduire les émissions de méthane de 41 % de plus que le moteur Wärtsilä 31 DF standard.

Selon Wärtsilä, la nouvelle version, qui est appliquée sur l'un des quatre moteurs 31DF à bord du ferry Aurora Botnia de Wasaline, a déjà permis à l'opérateur de ferry de réduire les émissions/fuites de méthane du navire qui

sert de laboratoire d'essai flottant, de 10 %.



La nouvelle version du moteur 31DF. (Image : Wärtsilä)

Lors d'une conférence de presse tenue le 31 octobre, Juha Kytölä, directeur de la R&D et de l'ingénierie chez Wärtsilä, a expliqué comment les caractéristiques existantes du moteur 31DF, notamment la turbo-compression à deux étages, le calage variable des soupapes et le contrôle électronique intégral, ont fourni une plate-forme pour un développement ultérieur. Ce que nous avons fait maintenant, c'est que nous avons pleinement exploité les possibilités offertes par ces technologies. Nous avons une combustion très stable et régulière dans les cylindres, de sorte que tout le carburant est consommé de manière homogène sans qu'il y ait de pics de température dans les cylindres. Cela signifie que les oxydes d'azote sont également très faibles car, dans le même temps, la quasi-totalité du carburant est brûlée, ce qui signifie qu'il y a très, très peu de rejets de méthane dans les gaz d'échappement. (Sources : The Bunkerspot, Port Technology)

Ndlr : Le rejet de méthane (**Methane slip**) est un événement au cours duquel du méthane gazeux s'échappe dans l'atmosphère. Ce phénomène peut se produire à chaque fois que le méthane est stocké, transporté ou utilisé. La prise de conscience de la faisabilité du méthane en tant que combustible plus écologique pour la transition énergétique a entraîné une attention accrue sur les fuites de méthane. Même de petites quantités de méthane peuvent être particulièrement préoccupantes pour l'environnement en raison de la puissance du méthane en tant que gaz à effet de serre. Le traitement du rejet de méthane dépend du type de moteur marin dans lequel il se produit. Pour les moteurs à gaz à deux temps, il est possible d'utiliser un procédé appelé injection directe de gaz, qui consiste à injecter directement le gaz dans la chambre de combustion au lieu de le mélanger à l'air avant qu'il n'entre dans la chambre de combustion. Ce processus permet à une quantité extrêmement faible de méthane de s'échapper, entre 0,2 et 0,3 g/kWh. Les moteurs à gaz à quatre temps, qui fonctionnent selon la technologie du cycle d'Otto, ont davantage besoin de réductions de ces rejets. MAN, en particulier, s'est attaqué au problème de la fuite de méthane dans ses moteurs depuis qu'il les a introduits au milieu des années 2000. L'entreprise a déjà réduit de moitié les rejets de méthane au cours des dix dernières années, de sorte que l'impact combiné du CO₂ et du CH₄ (le méthane) sur les gaz à effet de serre est aujourd'hui nettement inférieur au chiffre correspondant pour les moteurs diesel à combustion liquide.

LE 1^{ER} PORTE-CONTENEURS AU MONDE PROPULSÉ À L'AMMONIAC DEVRAIT FAIRE SES DÉBUTS EN

2026

Le **Yara Eyde**, décrit comme le premier porte-conteneurs au monde à être propulsé par de l'ammoniac pur comme carburant, devrait entrer en service en 2026, selon ses développeurs, le producteur d'ammoniac et armateur Yara Clean Ammonia et l'opérateur norvégien de conteneurs NorthSea Container Line. Il est également prévu que le porte-conteneurs soit équipé d'une batterie de 250 kWh et de la possibilité de se connecter à l'alimentation à quai.

La création de l'entreprise commune et la commande du navire sont subordonnées à la conclusion d'accords contraignants et à l'obtention des autorisations nécessaires de la part des autorités.



Images de synthèse du Yara Eyde. (Source : Yara International)

Le Yara Eyde est destiné à opérer entre la Norvège et l'Allemagne, faisant de cette route la première route maritime sans émissions vers le continent. La conception du navire est optimisée pour le corridor commercial entre la Norvège et l'Europe, qui relie Oslo, Brevik, Hambourg et Bremerhaven.

À noter que voyage vert avait déjà commencé avec le **Yara Birkeland**, le premier porte-conteneurs électrique à conduite autonome au monde, mis en service il y a déjà quelques temps par Yara International.

Yara Clean Ammonia prévoit de fournir au Yara Eyde de l'ammoniac d'origine non fossile ou presque sans carbone. En collaboration avec Azane Fuel Solutions, un réseau de soutage est en cours d'élaboration pour rendre l'ammoniac pur accessible dans les ports norvégiens et, à terme, scandinaves. Ce réseau s'aligne sur les objectifs de réduction des émissions de la Norvège pour le secteur offshore. (Source : Offshore Energy)

LES ARMATEURS GRECS AUGMENTENT LEURS COMMANDES DE NOUVELLES CONSTRUCTIONS

Au début du mois d'octobre, les armateurs grecs étaient en avant toute pour renouveler leur flotte, avec des commandes de nouvelles constructions en hausse de 40 à 50 % au cours des 12 derniers mois.

Les pétroliers dominent les nouvelles commandes, suivis par les vraquiers, dans une liste d'investissements qui s'allonge malgré des défis économiques plus larges, tels que l'augmentation du coût de l'argent, qui rendent la prise de décision plus difficile.

En effet, les carnets de commandes des armateurs grecs pourraient être bien plus remplis, puisque dans un rapport préparé par Xclusive Shipbrokers, basé à Athènes,

les chiffres montrent que les commandes de nouvelles constructions pour les Grecs ont atteint 359, soit un bond de 53 % par rapport à l'année précédente.

Les Grecs détiennent environ 25 % des pétroliers en commande dans le monde, 11 % des vraquiers, 15 % des transporteurs de gaz et 5 % des porte-conteneurs. Si l'on examine le carnet de commandes mondial, il apparaît clairement que les armateurs chinois ont passé le plus grand nombre de commandes, 554 selon Xclusiv, devant les 496 des armateurs japonais, les armateurs grecs arrivant en troisième position.



Méthanier en construction en Chine chez CSSC Jiangnan Changxing. (Photo : CSSC)

Les 51 opérateurs qui ont confirmé leurs commandes aux enquêteurs ont un carnet de commandes total d'un peu plus de 26,42 millions de tpl, comprenant 122 pétroliers de 12,77 millions de tpl, 80 vraquiers d'un peu moins de 5,9 millions de tpl, 48 méthaniers de 4,48 millions de tpl, 15 transporteurs de GPL de 619 420 tpl, 44 porte-conteneurs de 2,57 millions de tpl et huit autres types de navires de 100 200 tpl (six transporteurs de voitures et de camions, un remorqueur et un ferry). Certains armateurs ont jusqu'à 30 navires en commande.

Au fil du temps, la question du renouvellement de la flotte devient de plus en plus urgente, les armateurs se retrouvant avec des navires vieillissants sur les bras. Nombre d'entre eux, cependant, attendent d'y voir plus clair sur la technologie et les carburants avant de décider de ce qui les propulsera dans le prochain chapitre du transport maritime mondial. Quoi qu'il en soit, l'Union des armateurs grecs (UGS) souligne régulièrement que la communauté maritime grecque investit massivement dans des navires et des technologies nouveaux et plus avancés qui améliorent l'efficacité et minimisent l'empreinte environnementale de l'industrie. (Source : Seatrade Maritime News)

UN FERRY S'ÉCHOUE EN SUÈDE

Le ferry **Marco Polo** de la compagnie TT Line, de 150,43 m de long et transportant 75 passagers, s'est échoué le 22 octobre matin au sud de Karlshamn, au large de la côte Sud de la Suède, laissant d'échapper une nappe de carburant qui a atteint la côte en soirée, ont annoncé les autorités. Il assurait une liaison entre les ports de Trelleborg et Karlshamn en Suède.

Les passagers ont rapidement été évacués, mais le ferry « a laissé échapper du gasoil sur plusieurs kilomètres avant de s'échouer à l'endroit où il est bloqué », ont indiqué les garde-côtes. Le gasoil s'est propagé jusqu'à toucher la terre ferme en fin d'après-midi sur une bande côtière située dans la municipalité de Sölvesborg, ont indiqué de leur côté les autorités. La décontamination du site doit commencer le 23. Un épais brouillard régnait dans la région, ce qui a rendu difficile l'évaluation de l'ampleur de la marée noire le 22.

La coque du navire présentait plusieurs trous à l'avant et au milieu et de l'eau s'y était infiltrée.

«*Nous savons que la nappe s'étend actuellement sur plus de 5 km en mer*», a rapporté le coordinateur des opérations de nettoyage dans un communiqué. Outre les opérations de nettoyage, avec déjà 800 m de boudins anti-pollution déployés, dont 400 autour du ferry et 400 le long de la côte, les garde-côtes enquêtent sur les causes de l'échouement. Il semblerait que le navire se soit échoué, puis ait poursuivi sa route sur quelques milles en laissant s'échapper du carburant jusqu'à ce qu'il s'échoue de nouveau, là où il se trouve encore le 23 octobre.

De son côté, l'armateur a engagé la société néerlandaise Smit salvage spécialiste des services maritimes, pour stabiliser le navire avant de pouvoir le débarrasser de sa cargaison de pétrole afin de procéder ensuite au remorquage du navire.

Le 27 octobre, deux membres de l'équipage ont été condamnés à des amendes pour "imprudences en navigation maritime". Pendant la semaine quelques 25 000 litres de pétrole ont été récupérés. Mais le 29, le ferry a laissé échapper une nouvelle nappe de fuel. A cause de forts vents, «*le navire a dérivé dans l'après-midi et une évacuation des membres restants de l'équipage a été menée par le Centre de sauvetage maritime et aérien*» ont indiqué les garde-côtes dans un communiqué, précisant qu'il y avait «*une nouvelle fuite de combustible*» dont l'importance n'avait pas encore pu être évaluée. Le navire s'est ensuite rééchoué à un demi-mille de sa position précédente.



Le Marco Polo, échoué, vu le 1^{er} novembre. (Photo : AFP via Getty Images)

Les garde-côtes ont annoncé le 2 novembre que le ferry avait été remorqué jusqu'au port de Stilleryd à Karlshamn, au Sud du pays. L'opération a débuté vers 08h00 le 1^{er} novembre. Le renflouement a été réalisé en pressurant les compartiments proches de la brèche dans la coque. Après environ 45 mn, le navire était à flot et a pu quitter la zone. Deux remorqueurs ont été utilisés pour déplacer le Marco Polo vers un mouillage prédéterminé à environ un mille au Sud-est. Après avoir jeté l'ancre vers 10 h 20, des plongeurs ont été envoyés sur place pour effectuer un examen plus approfondi de la coque et déterminer l'étendue des dommages causés par le contact du navire avec le fond et son échouement. Les garde-côtes suédois ont signalé que «*la marée noire a été moins importante que ce que l'on craignait à l'occasion de cette opération*». La décision de ne pas pressuriser le réservoir de carburant endommagé pendant l'opération de renflouement a permis de minimiser le déversement supplémentaire de combustible du navire. La citerne endommagée contenait environ 160 m³ de fioul avant l'accident. Puis le remorquage s'est déroulé sans complications ni nouvelles fuites de fuel jusqu'au port où le navire est arrivé le 2 novembre. (Sources : AFP, Le Marin, Marine & Océans, The Maritime Executive). Images disponibles avec le lien : <https://youtu.be/USAa2PoSGBc>

INCENDIES DE PORTE-CONTENEURS : QUELS SONT LES BESOINS DE L'INDUSTRIE MARITIME ?

En 2024, l'Organisation maritime internationale (OMI) mettra l'accent sur la prévention des incendies de navires porte-conteneurs, qui figurent parmi les sinistres les plus coûteux du secteur de l'assurance maritime, rapporte le journal Insurance Business de Sydney. L'Union internationale de l'assurance maritime (IUMI), basée à Hambourg, a informé Insurance Business que le sous-comité des systèmes et équipements des navires (SSE10) de l'OMI devrait commencer son examen des solutions potentielles en mars. «*L'OMI est probablement la seule plateforme où l'on peut obtenir des changements, mais comme il y a tant de parties prenantes et tant d'acteurs (175 Etats membres) impliqués, c'est un long processus*», a déclaré le directeur politique de l'IUMI, Hendrike Kuhl.

Tom Hughes, directeur d'AXA XL, a déclaré que les acteurs de l'industrie du transport maritime devaient trouver un moyen de résoudre la cause profonde du problème des incendies de conteneurs.

«*Ce dont le secteur a vraiment besoin, c'est que les chargeurs assument davantage de responsabilités dans le traitement du problème des erreurs de déclaration de la cargaison*», a déclaré M. Hughes, qui a été le principal responsable de l'augmentation du nombre d'incendies sur les navires porte-conteneurs ces derniers temps. Cependant, M. Hughes a également déclaré qu'il était optimiste qu'après un lobbying intensif, «*nous pouvons maintenant nous attendre à des efforts renouvelés pour influencer le changement dans la façon dont ces navires de plus en plus grands sont conçus*». Dans les années à venir, M. Hughes a déclaré que les porte-conteneurs pourraient être conçus avec davantage de compartiments pour séparer les cargaisons et isoler les incendies qui se déclarent lorsque le navire est en mer. "Cette approche de cloisonnement peut empêcher le feu de se propager à l'ensemble du navire, évitant ainsi une perte totale", a-t-il déclaré. «*L'amélioration des systèmes de lutte contre l'incendie, y compris les systèmes thermiques permettant de détecter les dépassements ou écarts de température dans un seul conteneur, ou l'installation de détecteurs de fumée dans les conteneurs eux-mêmes plutôt que dans la cale, ne sont que quelques exemples des propositions susceptibles d'être présentées dans les mois à venir*». (Source : SeaNews Turkey). Voir aussi pour plus d'informations :

<https://www.insurancebusinessmag.com/au/news/marine/container-ship-fires-what-does-the-marine-industry-truly-need-464907.aspx>

LA MAJORITÉ DES NAVIRES COMMANDÉS EN CORÉE DU SUD SONT ÉQUIPÉS DE MOTEURS À DOUBLE CARBURANT.

Analyse du carnet de commandes en Corée du Sud en utilisant les données de VesselsValue.

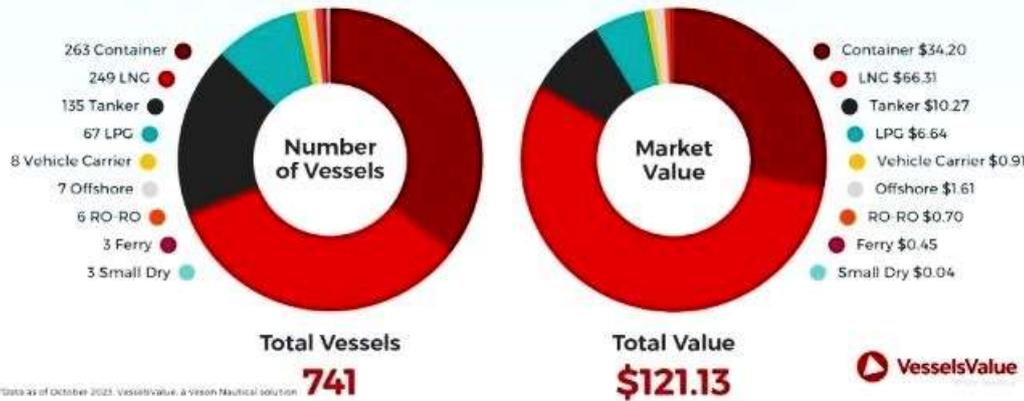
Les porte-conteneurs sont les navires les plus commandés, avec un total de 263 navires, suivis par les méthaniers avec 249 navires, les pétroliers se classent en troisième position avec un total de 135 et les transporteurs de GPL sont en quatrième position avec 67 navires.

Les méthaniers constituent le secteur le plus précieux en commande, avec une valeur de 34,2 milliards d'USD. Ce secteur a connu des augmentations extraordinaires au cours des deux dernières années, les valeurs dépassant des records à la fin du troisième trimestre 2022 et continuant à augmenter depuis lors. Le prix contractuel d'un grand navire GNL de 174 000 m³ neuf a augmenté d'environ 26,37 % depuis octobre 2021, passant de 203,83

millions d'USD à 257,74 millions d'USD. Depuis octobre 2021, il y a eu 285 commandes de méthaniers dans le monde, ce qui équivaut à 27,4 % de la flotte en activité. Cela est dû à l'amélioration des fondamentaux de la demande qui ont résulté du conflit en cours entre l'Ukraine et la Russie. Malgré une flotte active relativement petite de 1 039 navires, la montée en flèche de la demande mondiale de GNL a fait grimper les valeurs en flèche, la valeur de la flotte de méthaniers s'élevant actuellement à 190 milliards d'USD.

Total South Korean Orderbook

by Number of Vessels by Ship Type and Value (USD Bn)



Parmi les pays les plus importants dans le carnet de commandes de la Corée du Sud, la Grèce occupe la première place. Cette place est occupée à la fois par le nombre de navires et par la valeur totale, avec 124 navires en commande pour une valeur totale de 18,99 milliards d'USD. La Corée du Sud occupe la deuxième place avec 113 navires en commande et une valeur de marché de 17,1 milliards d'USD. Le Japon occupe la troisième place avec 84 navires en commande, pour une valeur de 15,58 milliards d'USD.

En valeurs, NYK Line occupe la première place dans la liste des cinq premiers armateurs ayant des navires en commande en Corée du Sud, avec un carnet de commandes d'une valeur de 7,62 milliards d'USD, comprenant 29 grands navires GNL d'une capacité de 174 000 m³ (Mais NYK commande aussi en Chine et au Japon). Global Meridian Holdings occupe la deuxième place avec un total de 6,07 milliards d'USD de commandes pour 23 navires, tous des grands méthaniers de 174 000 m³.

Top 5 Owning Nations in Current South Korean Orderbook

by Number of Vessels and Total Value (USD Bn)



Avec un carnet de commandes d'une valeur totale de 5,9 milliards d'USD, Evergreen Marine Corp occupe la troisième place avec 34 navires en commande qui sont tous de nouveaux porte-conteneurs Panamax de 15 000 à 15 500 EVP. Ils sont suivis par MOL en quatrième position, avec un carnet de commandes d'une valeur de 5,56 milliards d'USD pour 21 navires consistant principalement en de grands méthaniers de 174 000 m³. Eastern Pacific Shipping occupe la cinquième place avec une valeur totale de 4,85 milliards d'USD pour 18 navires commandés, des porte-conteneurs et des transporteurs de GPL.

Top 5 Owners of South Korean Orderbook

by Total Value (USD Bn) and Number of Vessels



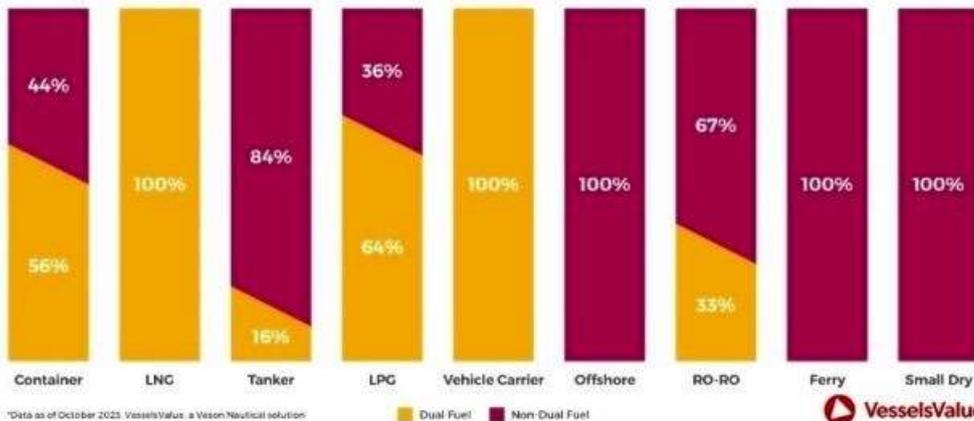
Il convient de noter que CMA CGM possède le plus grand nombre de navires en commande en Corée du Sud, avec un total de 38 navires porte-conteneurs, allant de navires Sub Panamax de 2 000 EVP à de nouveaux porte-conteneurs Panamax de 13 000 EVP, pour une valeur de marché de 3,83 millions d'USD.

Parmi les navires en commande en Corée du Sud, environ 63 % sont équipés de capacités de bicarburation, pour une valeur de marché de 99,58 millions d'USD. À l'exception des méthaniers, qui seront toujours bicarburation, tous les transporteurs de véhicules en commande sont bicarburation.

Dans le carnet de commandes mondial, la quasi-totalité des transporteurs de véhicules sont bicarburation, ce qui représente environ 82 % du total des commandes (133 navires). Cela s'explique par le fait que la principale cargaison à bord des transporteurs de véhicules est constituée de véhicules légers OEM (Original Equipment Manufacturer) neufs, y compris les EV (Electric Vehicles), et que les OEM préfèrent transporter leurs véhicules neufs légers et lourds sur des navires propres offrant des taux d'émissions plus faibles. C'est pourquoi les armateurs du secteur des transporteurs de véhicules ont commandé un plus grand nombre de navires bicarburation que ceux des autres secteurs.

Le deuxième pourcentage le plus élevé est celui du secteur du GPL, où 43 navires à double carburant ont été commandés, soit environ 63 % du carnet de commandes. Environ 56% du carnet de commandes de conteneurs, soit 147 navires, seront construits en version bicarburant, pour une valeur de marché de 24,39 millions d'USD.

South Korean Orderbook Dual Fuel Vessels by Percentage



En orange : Dual fuel. En bordeaux : Non Dual fuel.

En résumé, les porte-conteneurs et les méthaniers représentent la grande majorité des navires en commande en Corée du Sud, tant en termes de volume que de valeur de marché. Les armateurs grecs ont été très actifs dans le renouvellement de leur flotte, représentant actuellement environ 19 % du carnet de commandes sud-coréen. Grâce aux 29 méthaniers en commande, NYK Line est l'armateur le plus dépensier des chantiers sud-coréens, mais en termes de volume, il est dépassé par CMA CGM, qui a signé des contrats pour 38 navires porte-conteneurs. La majorité des navires en commande sont équipés de moteurs à double carburant afin d'atteindre les derniers objectifs fixés par l'OMI. (Sources : Hellenic Shipping News, VesselsValue)

PRIORITÉS DE L'AMIRAL VANDIER, MAJOR GÉNÉRAL DES ARMÉES, POUR "DURCIR" LES FORCES FRANÇAISES

Le nouveau major général des armées, l'amiral Pierre Vandier (auparavant chef d'état-major de la Marine nationale), a détaillé dans un entretien à Esprit défense, la revue du ministère des Armées, son bilan à la tête de la Marine nationale, son analyse du contexte stratégique international en plein bouleversement, et sa vision pour poursuivre la transformation des armées, qu'il souhaite encore "durcir" face aux menaces.

Découvrez son entretien accordé à Esprit défense avec le lien (pages 8 à 12) :

<https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/ministere-armees/esprit-defense-numero-9-automne-2023.pdf>

CARGO RUSSE GRAVEMENT ENDOMMAGÉ APRÈS UN ÉCHOUEMENT SUR DES ROCHERS

Le cargo **Aleksander Gusev** s'est échoué sur la côte de Korelinskaya Guba, en péninsule de Kola, au Sud de la mer de Barents, vers 04 h 00 UTC le 17 octobre 2023, semble-t-il par mauvais temps orageux. Comme il y avait une menace de chavirement, les 8 membres de l'équipage ont été évacués par hélicoptère, le sauvetage et le renflouement du navire étant reportés jusqu'à ce que les conditions météorologiques s'améliorent. Aucune fuite n'a été signalée. Le navire était engagé dans des activités de transport de fret côtier avec Mourmansk comme

port de base. Le navire transportait une cargaison de 200 tonnes de nourriture pour poissons.

Construit en 1993 et long de 82 m, il a un port en lourd de 2 429 tonnes.

Le 6 novembre, le navire était toujours échoué. Selon une source locale, il a heurté des rochers à marée haute et,

à en juger par la vidéo montrant le fond de sa coque, il pourrait être considéré comme une perte totale.

Vidéo montrant son fond dévasté réalisée par un habitant de la région : https://vk.com/video-96925270_456239231



Le film montre le navire battant pavillon russe complètement à sec dans des conditions glaciales, avec un fond de coque mutilé et déchiré.



Gros plans sur les dégâts de la coque.



Le cargo, perché sur les rochers. (Photos : Murmansk Coast website)

(Sources : FleetMon, TradeWinds)

LE MÉGAYACHT VIRGINIAN EN CALE SÈCHE À LA ROCHELLE

Le chantier naval Atlantic refit center (ARC) a annoncé, le 6 novembre, la mise à sec du mégayacht de 63 m de long, **Virginian**. Arrivé fin octobre au port de La Rochelle, le navire doit faire l'objet d'une remise en état de cinq mois et demi.

Le yacht, construit en 1991 par le chantier néerlandais Feadship, navigue sous pavillon des Bermudes.



Le Virginian. (Photo : Vesselfinder)

Propriété du milliardaire britannique Anthony Bamford, il sera remis à la location après la fin des travaux de rénovation au prix de 245 000 euros par semaine.



Le Virginian en cale sèche. (Photo : ARC)

En 2019 déjà, le Virginian avait été rénové par l'ARC. Les travaux avaient alors été principalement dédiés aux intérieurs. Cette fois-ci, les équipes travailleront sur la maintenance des équipements vitaux, avec notamment la visite des 20 ans des deux moteurs principaux Man et la réfection complète de la protection de carène. Les travaux seront menés dans la grande cale sèche du port de La Rochelle, de 176 m de long sur 22 de large. (Source : Le Marin)

PILOTAGE EN HAUTE MER : ÉVOLUTION DES ROUTES, SANCTIONS ET RÔLE ESSENTIEL DES PILOTES CERTIFIÉS DANS LE COMMERCE MODERNE DES PÉTROLIERS



L'arrivée d'un VLCC chargé à la station de pilotage Maas de Rotterdam, venant de la Manche par la route en eaux profondes sous les conseils d'un pilote certifié en eaux profondes. (Photo : Redwise-DCP)

Redwise-DCP a constaté une évolution remarquable des exigences en matière de pilotage des pétroliers Aframax et Suezmax à fort tirant d'eau arrivant en Europe, confirmant ainsi les effets des sanctions. Traditionnellement, les VLCC étaient pilotés vers Rotterdam Europoort, mais de plus en plus d'entre eux sont devenus des "parcel tankers", déchargeant une partie de leur cargaison à Rotterdam, Antifer, Wilhelmshaven et Gdansk, voire occasion-

nellement dans trois de ces quatre ports. Une part importante de ce pétrole brut provient des États-Unis, qui semblent avoir remplacé dans une certaine mesure le pétrole brut en provenance de Russie. Fait tout aussi remarquable, il arrive de temps à autre que des cargaisons soient acheminées depuis la Norvège ou le Royaume-Uni.



La demande de pilotes hauturiers n'a pas seulement augmenté en raison de l'évolution de l'offre. De plus en plus d'acteurs du secteur pétrolier l'ont rendu obligatoire dans leurs chartes-parties, tandis que les armateurs prudents l'ont rendu obligatoire ou l'ont encouragé auprès de leurs capitaines. En conseillant les équipes à la passerelle lors des passages dans les zones à fort trafic et les approches portuaires, le pilote hauturier contribue aux procédures de communication et à la connaissance locale de sa zone d'admission. Il soulage les capitaines et les officiers, contribue à réduire les heures de travail des capitaines qui peuvent être mieux employées et leur permet de respecter les horaires de repos et de travail. Cela ne s'applique pas seulement au trafic des pétroliers, mais encore plus aux transporteurs de véhicules qui entrent et sortent des ports et aux lignes spécifiques de porte-conteneurs. Qu'ils viennent des États-Unis, du Moyen-Orient, d'Afrique ou de la région Asie-Pacifique, les transporteurs de GNL sont largement absents et ne font que rarement, voire jamais, appel à des pilotes certifiés en haute mer. Une part importante et croissante du GNL est importée de Russie, citée par Euronews sur la base d'un rapport de l'ONG Global Witness, remplaçant le gaz qui était acheminé par gazoducs, ce qui reste pratiquement sous le radar.

Les armateurs qui souhaitent engager des pilotes hauturiers, soutenus par les clubs P&I, doivent savoir que les pilotes de haute mer suivent une formation spécifique et passent des tests conformément à la résolution A1080 de l'OMI et aux législations nationales. Cela contraste avec ceux qui emploient des conseillers maritimes sans adhérer aux réglementations nécessaires et sans obtenir les certifications requises. (Source : Company of Master Mariners of Australia)

LA DOMINATION CHINOISE SUR LE CARNET DE COMMANDES DES MPV PRÉSENTE UN RISQUE POUR L'OFFRE

Le carnet de commandes des navires polyvalents (MPV - Multy Purpose Vessels) est à ce jour dominé par la Chine, tant en nombre de navires qu'en tonnes de port en lourd. Dans le même temps, la Chine a exclusivement construit tous les navires de grande capacité du secteur. Bien que cette évolution ne soit pas nouvelle, les tensions géopolitiques croissantes entre les États-Unis et la Chine pourraient mettre l'expansion de la flotte de MPV et

le marché de l'affrètement dans une position précaire. Comme indiqué dans le rapport Multipurpose Shipping Forecaster de Drewry, le carnet de commandes des MPV est petit, avec un peu moins de 2,4 méga tonnes de port en lourd. Avec la récente baisse des taux d'affrètement, l'absence d'offre excédentaire prévue a été positive pour les propriétaires de navires, contrairement à d'autres secteurs tels que les porte-conteneurs. L'utilisation élevée des navires a permis de maintenir les taux d'affrètement des MPV au-dessus des niveaux d'avant la crise Covid, ce qui a encouragé certains armateurs à revenir sur le marché des nouvelles constructions. Bien que des taux plus élevés puissent ne pas être alléchants pour les affréteurs, un marché de l'affrètement sain encouragera l'activité de construction de nouveaux navires et, à long terme, stabilisera les taux à mesure que la demande de fret augmentera, ce qui, selon Drewry, devrait s'accélérer de manière significative à partir de 2025. Par conséquent, un carnet de commandes plus important est maintenant nécessaire pour suivre le rythme de l'expansion commerciale prévue.

Une caractéristique assez unique du segment des MPV de grande capacité est que ces navires ont été exclusivement construits en Chine au cours des dix dernières années environ, et il en va de même pour le carnet de commandes actuel. Bien que cela n'ait pas posé de problème pendant plusieurs années, les récentes tensions entre la Chine et les États-Unis concernant Taïwan, l'activité militaire chinoise en mer de Chine méridionale et la position du gouvernement sur la guerre entre la Russie et l'Ukraine augmentent le risque de sanctions ou de restrictions commerciales entre la Chine et l'Occident. Si cette situation s'aggrave, des retards dans les livraisons de navires ou même l'abandon complet de certains contrats pourraient devenir une possibilité, en fonction de la gravité de la situation.

Bien que la construction de grands MPV puisse être transférée à d'autres pays, cela entraînerait un retard important dans l'expansion de la flotte par rapport aux niveaux actuels. Seuls quelques chantiers navals en dehors de la Chine ont l'expérience de la construction de tels navires, et la commande de MPV dans ces chantiers situés au Japon, en Corée du Sud et dans divers pays européens entraînerait non seulement certains retards de livraison, mais aussi une augmentation substantielle des prix de la construction neuve.

Bien qu'il soit possible que la montée des tensions géopolitiques ait pour effet de réduire la demande internationale de cargaisons pour les MPV, les exportations étant déplacées vers d'autres pays, nous nous attendons à ce que la demande de grands MPV soit robuste au cours de la seconde moitié de la décennie, principalement en raison des projets énergétiques.

En conclusion, la combinaison d'un petit carnet de commandes, d'un marché de l'affrètement robuste et de l'absence de nouvelles constructions en dehors de la Chine pourrait conduire à des conditions de marché particulièrement tendues pour les MPV en cas d'escalade des tensions entre la Chine et l'Occident. (Sources : Drewry, Hellenic Shipping News)

LES QUOTAS CARBONES : L'EXTRA-TERRITORIALITÉ EUROPÉENNE COMMENCE

L'entrée en vigueur du système de quota des émissions de CO₂ pour le transport maritime au 1^{er} janvier 2024 préoccupe les opérateurs de la chaîne logistique maritime et

portuaire.

Parmi les surcharges sur les taux de fret, celles concernant le système de quotas d'émission de CO₂ dans le transport maritime suscite des inquiétudes.

Le principe de ce système vise à tarifier le coût des émissions de CO₂ pour les marchandises entrant en Europe. Le système s'appliquera progressivement. Alors, comme l'explique l'expert maritime de Uply, 40% des émissions déclarées devront être converties en quota en 2024. L'année suivante, ce sont 70% des émissions déclarées. Enfin, en 2026, 100% des émissions devront être converties en quota. Retrouvez l'article complet avec le lien :

<https://portsetcorridors.com/2023/les-quotas-carbones-extra-territorialite-europeenne-commence/#>

ÉOLIEN OFFSHORE : INQUIÉTUDE DE L'AIDE MÉDICALE EN MER QUI S'INTERROGE

Le développement de la filière de l'éolien offshore implique de nouvelles missions pour les acteurs de l'aide médicale en mer. Au Centre de consultation médicale maritime de Toulouse, on craint de ne pouvoir faire face à l'afflux de demandes.

Une conférence spécialement consacrée à l'éolien offshore, "Eolien en mer : de nouveaux gens de mer, de nouveaux besoins" a eu lieu à l'occasion du symposium organisé à Toulouse dans le cadre du 40^{ème} anniversaire de l'aide médicale en mer. Pour le Dr Patrick Roux, qui dirige le Centre de consultation médicale maritime (CCMM), c'est même «*un des enjeux des années qui viennent, aussi bien en termes de formation que de réponse de l'aide médicale en mer*».

Lorsque le premier projet a commencé à poindre à l'horizon, se souvient le Dr Roux, «*s'est immédiatement posée la question de la prise en charge des techniciens qui allaient travailler en mer, en hauteur, sur des structures fixes, à 15 milles des côtes, en cas de problème médical*». Il est tombé sous le sens de tous les acteurs de l'aide médicale en mer que, à commencer par les médecins du CCMM, sur le pont 24h/24 et 7j/7 pour assurer des téléconsultations pour les marins et passagers de navires battant pavillon français où qu'ils se trouvent dans le monde, que l'on ferait appel à eux, même si ces techniciens n'étaient pas des marins.

En 2021, l'instruction du secrétariat général de la mer, relative à l'organisation de l'aide médicale en mer, a donc été modifiée de manière à inclure, parmi les bénéficiaires d'une prise en charge par le CCMM, «*les travailleurs intervenant en mer dans un parc éolien et ses équipements associés, pour trois phases (construction, exploitation, démantèlement)*». Une modification assortie d'un certain nombre de conditions.

Le CCMM organise des formations à la consultation télé-médicale et à l'aide médicale en milieu isolé, spécialement destinées aux techniciens, depuis janvier 2022.

Dans un contexte où l'activité du CCMM ne cesse de croître, et alors que le champ éolien de Saint-Nazaire était le seul en 2023 pleinement mis en service, ce dernier a généré 34 téléconsultations en quelques mois, aussi bien dans sa phase de construction que depuis les débuts de son exploitation, en octobre 2022. «*Imaginez si l'on a 40 ou 50 patients par champ, lorsqu'il y aura 50 champs en activité... Cela fera un volume d'activité extrêmement significatif*», se projette le Dr Roux.

(Source : Mer et Marine)

LES DÉFERLANTES DÉCORTIQUÉES POUR DIMENSIONNER LES ÉOLIENNES FLOTTANTES →

Alors que l'on commence à installer des éoliennes flottantes, après 42 mois de travaux, France Energies Marines (FEM) a présenté les résultats du projet Dimpact qui a ausculté le déferlement de puissantes vagues pour améliorer des outils pour mieux dimensionner les éoliennes flottantes. Un travail qui va être repris par le DNV pour ses normes de dimensionnement.

Retrouvez le communiqué de presse de FEM avec le lien : <https://www.france-energies-marines.org/wp-content/uploads/2023/10/231010-cp-resultats-DIMPACT-final-FR.pdf>, et plus de détails dans Mer et Marine avec le lien : <https://www.meretmarine.com/fr/energies-marines/fem-les-deferlantes-decortiquees-pour-dimensionner-les-eoliennes-flottantes>.

L'IMP INFORME SUR L'AMIANTE À BORD DES NAVIRES

Voir : <https://www.meretmarine.com/fr/divers/l-imp-informe-sur-l-amiante-a-bord-des-navires> et le **dossier de l'IMP**, l'Institut Maritime de Prévention : <https://www.institutmaritimedeprevention.fr/moyens-de-prevention/par-risques/amiant-navire-reglementation-risques-professionnels>

CMA CGM REÇOIT LE 1^{ER} PORTE-CONTENEURS D'UNE NOUVELLE SÉRIE POUR LES ANTILLES

Les remplaçants des célèbres "PCRPs" de la CGM, ex-Transat, les fameux "Forts", arrivent.

Début novembre, CMA CGM a reçu du chantier sud-coréen Samsung Heavy Industries le **CMA CGM Innovation**, premier porte-conteneurs d'une série de dix navires commandée entre septembre 2021 et mars 2022, de 7 300 EVP au GNL appelée à terme à naviguer entre le Nord-Europe et les Antilles françaises.



Le CMA CGM Innovation vide au mouillage. (Photo : Shipspotting)

Long de 268 m et large de 43 m, le CMA CGM Innovation dispose d'un port en lourd de 85 558 t pour 7 327 EVP et est placé sous pavillon maltais. Il sera suivi en décembre 2024 par le **CMA CGM Legacy**. (Source : Le Marin)

FERRY RUSSE HEURTÉ PAR UN CARGO QUI S'EST ENFUI ET A MODIFIÉ SES DONNÉES AIS

Le train-ferry russe **Slavyanin** et le cargo **New Raouf** sont entrés en collision vers 01 h 50 EEST (Heure d'été de l'Europe de l'Est) le 8 novembre en mer Noire à environ 80 milles à l'Est de Varna en Bulgarie, alors qu'ils naviguaient sur des routes croisées. Le New Raouf aurait dû céder le passage au Slavyanin. Le ferry russe a subi des brèches dans la coque au niveau de ses ballasts, 3 réservoirs auraient été inondés et le navire a pris un peu de gîte sur bâbord. Desservant habituellement la ligne Varna - Kavkaz (Russie), il est retourné à Varna, tandis que le New Raouf, de manière plutôt surprenante, a fui les

lieux et s'est dirigé vers les détroits Turcs, où il est déjà attendu par les autorités turques alertées. Le navire a manifestement essayé de falsifier les données et la trace AIS, entre 23 h 40 EEST le 7 novembre et 01 h 40 EEST le 8 novembre, et s'est positionné quelque part dans la base navale de Sébastopol, en Crimée. Intéressant !



Le Slavyanin rentre à Varna avec sa voie d'eau et son pavois arraché. (Photos : Energy Ministry of Ukraine)

Bien que personne n'ait été blessé, les circonstances de l'incident restent floues. Aucun déversement de fuel n'a été signalé. Les observateurs ont rapidement remarqué que le navire russe ne suivait pas sa route normale. La raison pour laquelle le navire se déplaçait au nord de sa route normale entre Varna, en Bulgarie, et la région russe du Caucase n'est pas claire. Il est à noter que le ferry russe emprunte la même route Varna-Caucase depuis une dizaine d'années, transportant des citernes ferroviaires, et on ne sait pas exactement ce qu'il faisait dans la zone du cap Shabla, située au nord de la route principale habituelle, à 80 milles au Nord-est de Varna.

Enregistré dans la Fédération de Russie, le Slavyanin a été construit en 1984. Il mesure 150 m de long et sa largeur est de 21 m pour un port en lourd de 6 580 tonnes. Il est utilisé pour transporter des wagons-citernes chargés de GNL.



Le New Raouf vu à Constanta le 13/08/2023. (Photo : Marine Traffic)

Le New Raouf est un cargo gréé immatriculé aux Palaos. Il mesure 105 m de long et sa largeur est de 16 m pour 6 000 t de port en lourd. Il avait quitté Izmail, en Ukraine, et se dirigeait vers la Turquie, puis vers l'Égypte. Il semble avoir poursuivi sa route et est arrivé au mouillage d'Istan-

bul le 9 novembre. Le navire est géré par la Roumanie. (Sources : FleetMon, The Maritime Executive)

WINDCOOP CHOISIT LE CHANTIER PIRIOU POUR SON PORTE-CONTENEURS À VOILE

La société coopérative Windcoop, de Lorient, l'a annoncé le 9 novembre : elle a choisi le chantier Piriou pour la construction de son premier porte-conteneurs à voile. Objectif : le mettre à l'eau début 2026 pour transporter des marchandises entre la France et Madagascar.

L'entreprise, qui avait lancé un appel d'offres auprès d'une douzaine de chantiers européens pour la construction de son cargo à voile en février 2023, a donc passé commande d'une étude détaillée auprès de Piriou, pour un navire de 89 m de long et d'une capacité de 140 EVP. Aucun contrat de construction n'a encore été signé. «*Nous signerons pour la construction après l'étude, si tout va bien dans cinq mois, au premier trimestre 2024*», explique Alice de Cointet, directrice générale de Windcoop. «*Après avoir construit tout récemment plusieurs cargos à voiles, les chantiers Piriou ont acquis une expertise précieuse dans la conception de ces navires de nouvelle génération*», a justifié Nils Joyeux, directeur général de Windcoop. (Sources : Le Marin, Environnement-magazine)

AU-DELÀ DE LA PÉNURIE : COMMENT LE CANAL DE PANAMA GÈRE LE DÉFI DE L'EAU DOUCE ?

L'année 2023 a été particulièrement sèche, selon les statistiques du canal de Panama, principalement en raison des effets du phénomène El Niño. La saison des pluies au Panama commence généralement en mai et se termine en novembre. Cependant, les années où le phénomène El Niño est actif, comme cette année 2023, l'arrivée des pluies peut être retardée, ce qui entraîne une saison sèche prolongée.

Le phénomène El Niño a également un impact négatif sur l'évaporation des masses d'eau, ce qui affecte considérablement des sites critiques comme les lacs Gatun et Alhajuela, qui dépendent des précipitations et des apports fluviaux.

Prises d'eau et consommation

Actuellement, le réservoir de Gatun reçoit un apport quotidien de sept hm³ provenant des précipitations et du débit des rivières. Cependant, les consommations combinées des opérations du canal, de l'évaporation, de l'utilisation humaine et de l'industrie s'élèvent à dix hm³. Il en résulte un déficit journalier de trois hm³. Au cours d'une année avec des précipitations normales, l'apport d'eau serait en moyenne de 15 hm³ par jour.

Cela signifie que pour l'année 2023, la consommation d'eau a dépassé les prises d'eau du lac Gatun provenant des précipitations et des rivières, et que le canal a donc dû maintenir des niveaux acceptables pour les opérations grâce à l'eau accumulée pendant la saison des pluies de l'année dernière et aux transferts du lac Alhajuela. Pour donner un ordre d'idée, trois hectomètres cubes (hm³) correspondent au volume d'eau de 1 200 piscines olympiques. Ce déficit quotidien a fait chuter le niveau du réservoir de Gatun de sept pieds (un peu plus de 2 m) en dessous du niveau prévu pour cette période de l'année, marquant le niveau le plus bas jamais enregistré au cours d'une saison des pluies dans l'histoire du réservoir. En raison du phénomène El Niño, la moyenne des précipitations cumulées dans le bassin versant pour 2023 est inférieure de 25,6 % à la moyenne des 73 dernières années.

Pour remédier à cette pénurie d'eau douce, il faudrait une tempête extrême, comme La Purisima en 2010, ou un ouragan semblable à Otto en 2016. Cependant, de tels événements sont imprévisibles et indésirables à d'autres égards. Les 80 prochains jours sont essentiels pour augmenter le stockage dans les réservoirs de Gatun et d'Alhajuela, afin de garantir la disponibilité de la capacité de régulation de l'eau pour la prochaine saison sèche en 2024. Il convient de mentionner que les mesures et les ajustements opérationnels réalisés par le canal de Panama permettent d'économiser quotidiennement 1,2 million de mètres cubes d'eau. Cette quantité équivaut à 80 % de la consommation quotidienne des provinces de Colon, Panama et Panama Ouest.

En réponse à l'augmentation de la demande en eau et à la fluctuation des précipitations, le canal a mis en œuvre des ajustements opérationnels et commerciaux pour garantir un approvisionnement en eau douce à la fois pour la consommation humaine et pour les transits au cours de la prochaine saison sèche, qui s'étend de décembre 2023 à avril 2024. Ainsi, le canal de Panama maintient son engagement envers la nation, conformément à l'un de ses principaux objectifs stratégiques : assurer la disponibilité et la qualité de l'eau douce pour les opérations du canal et la consommation publique. (Source : Panama Canal Authority)

LES ENCHÈRES MONTENT POUR FRANCHIR LE CANAL DE PANAMA

Au cours des 7 années qui ont suivi son élargissement, le coût moyen du transit par le canal de Panama s'est élevé à 900 000 dollars. Les créneaux quotidiens ayant été réduits de moitié en raison de la sécheresse, les chargeurs sont prêts à déboursier quatre ou cinq fois plus pour acheminer leurs précieuses cargaisons vers l'Asie.

Le groupe japonais Eneos a payé 3,975 millions de dollars le 8 novembre lors d'une vente aux enchères, pulvérisant le record de 2,85 millions de dollars établi la semaine précédente. Outre le coût de la vente aux enchères des créneaux horaires, Eneos devra également s'acquitter d'un droit de transit régulier pour sa cargaison de GPL en direction du nord.

Pour de nombreux autres navires, au vu des files d'attente dans le canal, des itinéraires alternatifs via les caps et le canal de Suez sont recherchés, les restrictions de transit et de tirant d'eau devant rester en place au canal de Panama pendant encore de nombreux mois. (*Ndlr : Le problème va se compliquer avec la situation du canal de Suez depuis janvier 2024*)

À son maximum, le canal peut accueillir 40 navires par jour, un chiffre qui s'est érodé en 2023 en raison de mois de sécheresse record. Parallèlement, les administrateurs du canal ont été contraints de réduire de près de 2 mètres le tirant d'eau maximal des navires empruntant les grandes écluses néopanamax de la voie navigable.

En 2023, les précipitations ont été inférieures de 41 % à la normale, abaissant le niveau du lac Gatun à un niveau sans précédent pour cette période de l'année. Le lac est la source vitale d'eau douce nécessaire au transit des navires et à l'approvisionnement en eau de plus de 50 % de la population du pays. Chaque navire qui transite par les écluses utilise environ 52 millions de gallons d'eau (environ 200 000 m³).

L'Autorité du canal de Panama (ACP) a été invitée à accélérer ses projets d'achat de terres publiques voisines afin d'étendre son bassin hydrographique pour lutter con

tre les futures sécheresses qui pourraient perturber les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Michael Kaasner Kristiansen, président du cabinet de conseil en transport maritime CK Americas, basé à Panama, a déclaré au début de l'année 2023 que l'ACP devrait revoir ses plans, diffusés pour la première fois en 2019, afin d'étendre de manière significative la zone du bassin versant et d'envisager de réajuster les prix de transit en fonction de l'utilisation de l'eau, étant donné que le rapport entre la tonne de marchandises et l'utilisation de l'eau varie considérablement en fonction de la taille et du segment des navires.

Les autorités du canal travaillent avec des parlementaires pour faire modifier une loi de 2006 afin que le canal puisse construire un nouveau réservoir - qui s'appellera Rio Indio - pour maintenir les niveaux d'eau du lac Gatun à un niveau élevé et fournir de l'eau potable à la population panaméenne en pleine croissance.



Navire ONE dans les écluses de Cocoli. (Photo : ONE)

Les dirigeants du secteur du transport maritime commencent à faire part de leurs griefs aux autorités panaméennes. Jeremy Nixon, par exemple, a envoyé une lettre au président du pays, dans laquelle le responsable d'Ocean Network Express (ONE), le sixième plus grand transporteur maritime au monde (regroupant MOL, NYK et K Line), se demande pourquoi «aucun projet d'infrastructure important n'a été mis en œuvre au Panama pour augmenter l'approvisionnement en eau douce des écluses à partir d'autres bassins hydrographiques». Début novembre, 99 navires au total font la queue pour transiter par le canal à partir des deux extrémités, soit environ 10 % de plus que la moyenne des sept dernières années. Alors que les temps d'attente en direction du sud ont diminué au cours des trois dernières semaines, les navires faisant la queue en direction du nord ont vu les temps d'attente plus que doubler au cours des neuf premiers jours de novembre. (Source : Splash247)

LE FSRU CAPE ANN DU HAVRE PLEINEMENT OPÉRATIONNEL

Le FSRU (Floating Storage and Regasification Unit - Unité flottante de stockage et de régazéification) était arrivé au Havre le 18 septembre avec une cargaison de GNL norvégien, chargé par transbordement au large de Gibraltar. Le **Cape Ann**, d'une capacité de stockage de 142 500 m³, doit rester au Havre durant 5 années. Destiné à assurer la sécurité énergétique de la France, il est dimensionné pour couvrir 10 % de la consommation nationale de gaz en cas de nécessité.

Ce terminal flottant est conçu pour recevoir un méthanier par semaine avec un délai de 72 heures pour régazéifier la cargaison et l'injecter sur le réseau. Dans les faits, le recours à ce FSRU qui complète les 4 terminaux méthaniers terrestres de Dunkerque, Montoir-de-Bretagne, Fos

Cavaou et Fos Tonkin dépendra de la demande, laquelle fluctue selon les températures et le niveau des stocks de gaz terrestres.



Le Cape Ann au Havre. (Photo : Le Marin)

TotalEnergies doit commercialiser la moitié de la capacité du navire à partir de son propre portefeuille de GNL, le solde étant à la disposition d'autres fournisseurs de GNL. Propriété de l'armateur norvégien Hoegh LNG et enregistré sous pavillon français Rif pour ce séjour de cinq ans, le navire Cape Ann est le premier FSRU à entrer en service en France et le septième en Europe, depuis la crise gazière déclenchée avec l'offensive militaire russe en Ukraine.

TotalEnergies a indiqué le 26 octobre que le méthanier regazéifieur Cape Ann avait commencé à injecter sur le réseau terrestre gazier ses premiers mégawattheures de gaz. (Source : Le Marin)

PREMIER TRANSBORDEMENT DE GNL VERS LE FSRU CAPE ANN AU HAVRE

Quelques jours après le démarrage de son activité et l'injection de ses premiers mégawattheures dans le réseau gazier français, le FSRU Cape Ann a effectué son premier transbordement de GNL avec un méthanier venu de Norvège. Le méthanier grec Minerva Amorgos, d'une capacité de 174 000 m³, est arrivé le 6 novembre au Havre pour livrer une cargaison de gaz naturel liquéfié norvégien en provenance du terminal d'Hammerfest, en mer de Barents. (Source : Mer et Marine)



Le Minerva Amorgos à couple, paraît encore plus gros que le Cape Ann. (Photo : Fabien Montreuil)

LE CELEBRITY ASCENT, VÉRITABLE PALACE FLOTTANT, QUITTE LES CHANTIERS DE ST-NAZAIRE

Il est moins énorme (327 m de long tout de même !) que certains de ses prédécesseurs mais est encore plus luxueux. Dernier né des chantiers de l'Atlantique, le **Celebrity Ascent** a dit adieu à Saint-Nazaire. Le paquebot, officiellement livré le 7 novembre devait prendre la mer dans la nuit du 7 au 8, vers 2 heures, pour un premier voyage direction la Floride, avant de commencer ses croisières dans les Caraïbes.



Le Celebrity Ascent. (Photo: Celebrity Cruises)

Capable de transporter 3 200 passagers et 1 400 personnels d'équipage, le bateau présenté comme un «navire d'exception» par son armateur américain Royal Caribbean est destiné à une clientèle haut de gamme. «Le client-type est un voyageur raffiné, qui regarde la qualité avant le prix, qui attend un service impeccable», indique Emmanuel Joly, directeur de Celebrity Cruises en France. Le Celebrity Ascent a été rendu compatible au méthanol.

COMMENT UNE RADIO PORTATIVE A DÉTRUIT LA PASSERELLE D'UN NAVIRE

Ces dernières années, les batteries lithium-ion ont fait des ravages sur de nombreux navires, principalement des transporteurs de voitures et des porte-conteneurs. Cependant, même de petites batteries - alimentant une simple radio portative - peuvent causer des millions de dollars de dégâts.

Le National Transportation Safety Board (NTSB) des États-Unis a publié son rapport sur l'incendie survenu sur la passerelle du pétrolier **S-Trust** fin 2022. Les enquêteurs ont déterminé que la cause probable de l'incendie était l'emballement thermique d'une des cellules d'une batterie lithium-ion pour une radio portative UHF.



État de la timonerie après une fois l'incendie éteint.

Le S-Trust transportait 20 radios portatives à ultra-haute fréquence (UHF) que l'équipage pouvait utiliser pour communiquer pendant les opérations du navire. Les deux radios affectées à la passerelle étaient une radio Motorola DP4400e, qui utilisait une batterie lithium-ion, et une radio Motorola GP328, qui utilisait une batterie nickel-hydrure métallique.

Les enquêteurs ont trouvé les restes de trois batteries - une à hydrure métallique de nickel et deux au lithium-ion - sur la table des communications. L'unique batterie à hydrure métallique de nickel était intacte ; l'une des batteries lithium-ion a été retrouvée intacte dans les restes des chargeurs. Les enquêteurs n'ont trouvé que des composants de la seconde batterie lithium-ion.

Les explosions de cellules de batteries lithium-ion sont généralement causées par un emballement thermique. Un premier éclair orange et une bouffée de fumée filmés au moment de l'accident (Photo 1) ont probablement été

provoqués par l'explosion d'une des cellules lithium-ion manquantes à la suite d'un emballement thermique.



Photos de la caméra en circuit fermé de la passerelle montrant (1) une seconde explosion, (2) un objet en feu propulsé en l'air (entouré en rouge), et (3) l'objet, toujours en feu, atterrissant sur le sol (entouré en rouge).

Alors que l'incendie prenait de l'ampleur, la vidéo en circuit fermé a capté un deuxième éclair (Photo 2), suivi d'un objet enflammé propulsé par l'incendie et atterrissant sur le sol, où il a continué à brûler (Photo 3). Il s'agit très probablement de l'autre cellule lithium-ion manquante de la même batterie. Sur la base de la vidéo, les enquêteurs ont déterminé que la deuxième cellule lithium-ion manquante a également subi un emballement thermique, très probablement déclenché par la chaleur de l'incendie provoqué par l'emballement thermique de la première cellule de la batterie.

Une fois le navire amarré au terminal et les opérations de chargement commencées, le quart à la passerelle a pris fin, de sorte que personne n'était posté sur la passerelle au moment où l'incendie s'est déclaré. La première indication que les membres de l'équipage ont eue d'un éventuel incendie à bord a été la perte de l'alimentation de la caméra en circuit fermé vers le moniteur du bureau du capitaine.



Un emballement thermique se produit lorsqu'une cellule surchauffe et s'enflamme ; il s'agit d'une réaction chimique qui peut se produire sur n'importe quel type de cellule de batterie si elle est endommagée, court-circuitée, surchauffée, défectueuse ou surchargée.

Selon le NTSB, les équipages peuvent contribuer à prévenir les emballements thermiques et les incendies qui s'ensuivent en suivant les instructions des fabricants pour l'entretien et la maintenance des batteries lithium-ion, en éliminant correctement les batteries endommagées, en évitant de les charger sans surveillance et en éloignant les batteries et les chargeurs des sources de chaleur et des matériaux inflammables.

En outre, le NTSB recommande aux entreprises de s'assurer que les batteries lithium-ion et les appareils qui les utilisent sont certifiés par Underwriters Laboratory ou un autre organisme reconnu.

En cas d'incendie d'une batterie lithium-ion, les équipes peuvent tenter d'éteindre le feu avec de l'eau, de la mousse, du CO₂ ou d'autres agents chimiques secs ou en poudre. Toutefois, s'il n'est pas possible d'éteindre l'incendie, le personnel doit s'efforcer de laisser brûler la batterie de manière contrôlée, notamment en surveillant les cellules voisines susceptibles de subir un emballement thermique et en éteignant les autres combustibles susceptibles de s'enflammer.

Les dangers liés au transport de batteries lithium-ion sur les navires ont été soulignés dans un rapport d'Allianz Global Corporate & Speciality, qui a classé l'incendie et l'explosion comme la première cause de pertes pour les assurances maritimes en termes de valeur entre 2017 et 2021. L'étude, publiée en novembre 2022, a également révélé la menace croissante d'incendies provoqués par des batteries lithium-ion qui ne sont pas stockées, manipulées ou transportées correctement.

(Source : Splash247)

LE CHANTIER NAVAL VENDÉEN ALUBAT CHANGE DE MAIN

Après avoir fêté ses 50 ans en mai 2023, le chantier naval Alubat change de main. L'annonce a été faite le 9 novembre. Le capital a été cédé au directeur général Luc Jurien et à six salariés de l'entreprise.

Placé en redressement judiciaire en septembre 2013, le chantier vendéen avait été repris, l'année suivante, par 14

actionnaires. Depuis, la barre avait largement été relevée. «Nous avons aujourd'hui un carnet de commandes de 2 ans et demi avec 32 bateaux à construire», expliquait Luc Jurieu. D'où la décision des actionnaires de lui céder 100 % du capital. Avec 60 % de ses ventes à l'étranger, Alubat vise maintenant une position de leader de la construction de voiliers en aluminium. (Source : Le Marin)

NYK ET LE CHILIEN CODELCO VONT CONSTRUIRE LE PREMIER HANDYSIZE PROPULSÉ À L'AMMONIAC

Le groupe minier chilien Codelco envisage la construction de toute une flotte de navires propulsés à l'ammoniac. Il y a un an, la compagnie d'état chilienne Corporación Nacional del Cobre de Chile (CODELCO), exploitante de mines et exportatrice de cuivre, et le groupe japonais NYK Bulk & Project Carriers, avaient signé un accord pour étudier les possibilités de décarbonation du transport maritime du groupe minier. Il n'a donc pas fallu longtemps pour que ce projet se concrétise avec l'annonce, la seconde semaine de novembre 2023, d'un memorandum d'accord pour l'étude, le design et la construction du premier vraquier handysize au monde à être propulsé par une motorisation duale à l'ammoniac. NYK a choisi de travailler avec des partenaires japonais, le conglomérat Sumitomo et le chantier naval Oshima Shipbuilding qui sera en charge de la construction. Le calendrier précis n'a pas encore été donné mais les partenaires annoncent que ce futur navire devrait être le premier d'une flotte de 10 à 15 navires. (Sources : Mer et Marine, Splash247)



Vraquier handysize. (Image : NYK)

UN NAVIRE-CITERNE EN FEU DANS L'ÉCLUSE DU CANAL DE KIEL

Un incendie s'est déclaré dans la salle des machines du navire citerne **Thun Gothenburg** lorsqu'il est entré dans l'écluse de Brunsbuettel, sur le canal de Kiel, vers 19 h 00 heure locale le 9 novembre. Le transport de produits s'est arrêté, et plusieurs camions de pompiers et équipes de lutte contre l'incendie sont intervenus. L'équipage a été évacué et aucun blessé n'a été signalé.

Le navire avait quitté Bilbao, en Espagne, le 5 novembre et se dirigeait vers Nynashamn, en Suède.

Le gestionnaire du navire a indiqué que l'incendie s'était déclaré dans la cheminée. La cause exacte de l'incendie n'est pas encore connue.

Le navire ne pouvant plus manœuvrer par lui-même, il était prévu de le remorquer hors de l'écluse après avoir éteint l'incendie. Pendant ce temps-là, le trafic a d'abord été suspendu puis a repris tant bien que mal par la seconde écluse, mais en passages alternés. Du coup, les navires en attente de transit font la queue au large de Brunsbuettel, dans l'Elbe et le long du canal.

Le Thun Gothenburg était toujours amarré à Brunsbuettel le 13 novembre. Il était prévu de déplacer le navire vers

un chantier de réparation dans le port de Husum, en Allemagne, selon le gestionnaire MF Shipping Group. 2 semaines de travaux pourraient être nécessaires. Construit en 2007, battant pavillon néerlandais, le Thun Gothenburg, navire citerne transport de produits chimiques ou pétroliers, mesure 119 m de long par 17 de large avec un port en lourd de 6 874 t. (Sources : FleetMon, Insurance Marine news, Trade Winds)

LA SAPMER VA CÉDER SES TROIS THONNIERS SOUS PAVILLON MAURICIEN

Devant faire face à plusieurs difficultés, l'armement réunionnais Sapmer, va céder ses trois thoniers sous pavillon mauricien à un armateur sud-américain. Une vente qui impliquera le reclassement de 33 marins français, dont une partie vit sur le secteur de Concarneau.

Ceci «afin d'assurer la pérennité de la société et de ses emplois», avance l'entreprise. Cette livraison devait intervenir entre novembre 2023 et janvier 2024. La Sapmer, qui avait déjà dû affronter la crise du marché sur le thon tropical, cette cession intervenant après celles de deux thoniers sous pavillon des Seychelles en 2021 puis un thonier sous pavillon français (le Manapany) en 2023 (voir page 26), dit faire face «à un contexte local devenu particulièrement instable» Par cette cession, la flotte de la Sapmer, constituée de trois thoniers senners, quatre palangriers et d'un caseyeur sera désormais 100 % française. (Sources : Le Télégramme et <https://www.ouest-france.fr/mer/peche-la-sapmer-cede-trois-thoniers-senners-612294fa-7ff0-11ee-a407-397218b61e71>)

UN PAN DE LA FALAISE DU CAP BLANC-NEZ S'EST EFFONDRE

Depuis plusieurs jours, le Calaisis subissait d'importantes précipitations. Elles ont engendré de nombreuses inondations. Le département a été ainsi placé plusieurs jours en vigilance rouge pluie-inondation. Le 10 novembre, en fin de journée, la préfecture du Pas-de-Calais a annoncé que le département passait en vigilance orange. C'est ce jour-là qu'un morceau de la falaise du Cap Blanc-Nez s'est écroulé.



Le morceau de falaise effondré. (Photo : Eden 62)

Un arrêté municipal a été pris pour interdire l'accès aux chemins en haut de falaise entre le Cap Blanc-Nez et la baie de Wissant. En effet, suite aux fortes précipitations, un pan de falaise s'est effondré, emportant avec lui une partie du sentier, a indiqué Eden 62. Le Syndicat mixte Eden 62 est missionné par le Pas-de-Calais pour entretenir, aménager les espaces naturels sensibles et accueillir le public sur ces sites. Il gère en particulier le site naturel des Deux-Caps.

Avec les tempêtes et les pluies du début novembre, les Espaces Naturels Sensibles ont été très touchés avec des portions de dunes grignotées par la mer (parfois sur des dizaines de mètres). (Source : Nord Littoral)

ARMEL LE CLÉAC'H ET SÉBASTIEN JOSSE REMPORTENT LA TRANSAT JACQUES-VABRE

À la barre du Maxi Banque Populaire, Armel Le Cléac'h et Sébastien Josse ont franchi le 12 novembre à 23 h 19 en grands vainqueurs la ligne d'arrivée de la Transat Jacques-Vabre, en Martinique, sur leur Ultim.



Banque Populaire. (Photo : DR)

Partis du Havre le 29 octobre à la conquête de la "Route du Café", célèbre transatlantique en double créée en 1993, Le Cléac'h et Josse sont sortis gagnants de leur duel avec leur premier poursuivant, le SVR Lazard du tandem François Gabart et Tom Laperche, après 14 jours 10 heures 14 minutes et 50 secondes de course. (Source : Presse Océan)

BOUÉE ANGLAISE DE HUIT TONNES ÉCHOUÉE SUR UNE PLAGE DU COTENTIN

C'est l'une des conséquences de la tempête Ciaran : une bouée cardinale arrachée du plateau des Minquiers a fini sa course sur la plage de Lindbergh, sur la côte ouest du Cotentin.

Grâce à des habitués de la plage de Lindbergh (Port-Bail-sur-Mer), sur la côte ouest du département de la Manche, l'alerte a été donnée au lendemain du passage de la tempête Ciaran, dans la nuit du 1^{er} au 2 novembre 2023.



(Photos : Annie Fontaine, Actu.fr)

À cause des mauvaises conditions météorologiques, elle n'a pas pu être retirée mais elle est surveillée quotidiennement par des agents du service des Phares et balises de Cherbourg. Une dizaine de jours plus tard, il semble qu'elle soit toujours sur la plage. (Source : La Presse de la Manche)



FUTUR NAVIRE POLAIRE FRANÇAIS BASÉ ENTRE PACIFIQUE ET ANTARCTIQUE

Emmanuel Macron a confirmé l'ambition de la France en matière de recherche polaire, le 10 novembre, en clôture du One Planet - Polar Summit. Le président de la République a, en réalité, ravivé la stratégie polaire annoncée en 2022 et qui était restée lettre morte jusqu'ici. Il a notamment acté la construction d'un futur navire à capacité glace, dont le budget est pour l'instant estimé à 70 millions d'euros.

Le budget global de la stratégie polaire française a été revu à la hausse et inclut donc également la construction d'un navire à capacité glace qui sera baptisé **Michel Rocard**, a annoncé le Président de la République, en hommage au tout premier ambassadeur de France pour les pôles. «*Nous avons choisi de construire non pas un brise-glace au sens classique du terme, mais un bateau à capacité glace, qui se partagera entre le Pacifique Ouest et l'Antarctique Est*».

Basé entre Nouméa et Hobart (en Tasmanie), le Michel Rocard, qui remplacera l'Antea, un bateau de 35 m de la flotte océanographique française stationné en Nouvelle-Calédonie, «*sera un navire beaucoup plus ambitieux, en termes de format, de taille, de coque et d'appareillage, avec la possibilité d'accueillir un hélicoptère. Il aura donc une double mission : de la recherche océanographique dans le Pacifique Ouest pendant sept mois de l'année, et en Antarctique Est pendant le reste du temps, pour des missions polaires*» a indiqué Olivier Poivre d'Arvor, l'actuel ambassadeur pour les pôles et les enjeux maritimes. (Source : Mer et Marine)

FONDS MARINS : L'ÉTAT DIT OUI AUX RECHERCHES MAIS PAS À L'EXPLOITATION

Lors de sa visite à l'IFREMER de Vairao, à Tahiti, le 14 novembre, le Secrétaire d'État chargé de la mer, Hervé Berville, a réaffirmé la position de l'État français : oui à la recherche sur les grands fonds marins avec un programme de recherches de 350 millions d'euros. Non à leur exploitation. L'IFREMER a exposé ses recherches en cours au secrétaire d'État. L'IFREMER gère ainsi ce que l'on appelle de l'aquaculture de restauration, pour tenter de réparer les dégâts causés par la surpêche.

Retrouvez l'article complet avec le lien :

<https://la1ere.francetvinfo.fr/polynesie/tahiti/polynesie-francaise/fonds-marins-l-etat-dit-oui-aux-recherches-mais-pas-a-l-exploitation-1443794.html>

CAISSONS DE PRODUCTION D'ÉNERGIE HOULOMOTRICE

Comment récupérer l'énergie des vagues pour s'éclairer ou se chauffer ? Pour répondre à ce défi, l'Ifremer testait en novembre, dans le Finistère, un nouveau système de production d'électricité à partir de la force houlomotrice.

Depuis la mi-octobre, un étrange cylindre jaune de 3,50 m de long, flotte balancé par les vagues à l'entrée de la rade de Brest, sur le site d'essais de l'Ifremer à Saint-Anne du Portzic. Il est arrimé au fond par deux ancres. Ce gros cylindre jaune permet de produire de l'électricité en utilisant la force des vagues. Il a été mis au point par la start-up bordelaise Seaturns. Le principe est simple: sous l'action de la houle, ce cylindre, bercé par les vagues, se met à osciller sur l'eau, ce qui génère un flux d'air à l'intérieur du caisson et ce flux d'air fait tourner une turbine qui produit de l'électricité.

Le modèle définitif sera quatre fois plus grand que ce pro-

totype, et à terme 10 cylindres arrimés en pleine mer, côte à côte, pourront ainsi produire l'équivalent de ce que produit une éolienne moyenne, de quoi alimenter une centaine de logements en électricité, chauffage compris.



Le caisson cylindrique qui permet de produire de l'électricité en utilisant la force des vagues. (Photo : Ifremer)

Ce système a déjà été évalué à petite échelle dans des bassins, mais là, en milieu naturel, il s'agit de tester la robustesse du système en conditions réelles, face à des vagues plus irrégulières qu'en bassin. Ce prototype a d'ailleurs passé avec succès le test de la tempête Ciaran, début novembre, en affrontant des vagues de 3 m de haut et des vents à plus de 150 km/h. 2 semaines plus tard, le système fonctionnait toujours. Avec ce test, il s'agit aussi de vérifier la résistance du caisson à la corrosion, et voir si des algues en s'agrippant au système peuvent en modifier les performances. Ce test au large de Brest doit durer 10 mois, en vue d'une possible commercialisation de ces caissons production d'énergie à l'horizon 2025.

C'est un système qui pourrait apporter de l'énergie peu chère, sur des îles isolées, ou qui pourrait aussi alimenter des usines de dessalement d'eau de mer sur les côtes. Selon le conseil mondial de l'énergie, la force des vagues pourrait potentiellement couvrir 10% de la demande mondiale en électricité. (Source : France Info)

LES DEUX FUTURS NAVIRES DE LA MÉRIDIONALE ATTENDUS DÉBUT 2027

Le groupe CMA CGM a confirmé le 14 novembre la commande de deux nouveaux Ropax pour les lignes corses de sa nouvelle filiale La Méridionale.

Les deux navires, exploités sous pavillon français premier registre à compter de leur livraison, prévue au premier trimestre 2027, seront dessinés par le studio d'architecture d'intérieur Jean-Philippe Nuel. Le design de la coque a été confié au cabinet d'architecture navale nantais Stirling design.



Longs de 180 m - la taille actuelle du Piana - pour 30,80 m de large, ils disposeront de 264 cabines et pourront accueillir jusqu'à 1 000 passagers ainsi que du fret.



Vues des futurs navires. (Images de synthèse : Stirling desing)

(Source : Le Marin). Pour en savoir plus : <https://www.lameridionale.fr/fr/actualites/bientot-deux-nouveaux-navires#>

UN CAPITAINE ARRÊTÉ PARCE QUE SES HÉLICES TUENT DES POISSONS DANS L'EAU

Le Capitaine bulgare du navire de croisière fluviale **Adora**, battant pavillon bulgare, a été arrêté par la police allemande à Würzburg pour... homicide involontaire - il était accusé d'avoir tué une douzaine de poissons avec les hélices de son navire, alors qu'il manœuvrait dans le port.

Pour être logique, les autorités allemandes devraient immédiatement interdire toute navigation dans les eaux et les ports allemands, faute de quoi le massacre brutal des poissons se poursuivra.



L'Adora et son Capitaine bulgare. (Photos : FleetMon)

Le capitaine bulgare a partagé sur les réseaux sociaux sa mésaventure :

«Dimanche, je devais entrer dans le port de Würzburg / Alter Hafen avec le bateau Adora. Mon poste a été attribué par la capitainerie du port. J'ai effectué la manœuvre et profitais justement de la pause tant attendue lorsqu'un bateau de police s'est amarré à notre bâbord. 2 policiers sont montés à bord du navire. Ils ont dit qu'ils devraient me rédiger un acte d'accusation pour avoir tué une douzaine de poissons en faisant tourner les hélices du navire. Ils m'ont même montré une de mes victimes, à la surface de l'eau.

Au fond de l'estuaire se trouvait un bateau-musée dont le personnel était membre de la Société des environnementalistes. Ces citoyens vigilants ont déposé un rapport sur le poisson que j'ai tué. La police de l'eau n'a eu d'autre choix que de réagir, car le signalement était enregistré et elle ne voulait pas avoir de problèmes avec les autorités. Ils ont pris ma déposition, photographié ma carte d'identité et mon permis de capitaine. Ils m'ont conseillé d'écrire dans ma déposition que je regrette mon acte afin d'apaiser le procureur. Il aurait pu annuler l'accusation et l'affaire n'aurait pas été portée devant les tribunaux. Je leur ai demandé : est-ce que le procureur, en mangeant du poisson, regrette qu'il ait été tué pour pouvoir le manger ?

De plus, le port fait partie d'une voie navigable fédérale et est destiné à l'accostage des navires et le lieu d'accostage n'est pas déterminé par le capitaine, mais par les autorités portuaires. Si le poisson est si important pour eux, pourquoi n'interdisent-ils pas la navigation ? Oui, la police a compris mes arguments, mais elle n'a pas pu s'empêcher de réagir au signalement.

On signale par ailleurs que le capitaine concerné, Alexander Kamenov, est le premier capitaine bulgare licencié sur le Rhin et membre permanent des commissions d'examen allemandes pour l'acquisition des qualifications de capitaine. Kamenov a plus de 40 ans d'expérience totale en navigation.

NAVIRE CITERNE RUSSE ÉCHOUÉ AU LARGE DE L'ÎLE DE SAKHALINE

Après avoir quitté Vladivostok, le transport de produits pétroliers russe **Victoria** a eu des problèmes de moteur dans le détroit de Tatar, qui sépare l'île de Sakhaline du continent russe. Le moteur principal ne fonctionnait pas correctement et la commande de l'appareil à gouverner était endommagée, selon l'appel de détresse lancé. Le Victoria s'est finalement échoué le 10 novembre au large de la côte sud-ouest de l'île de Sakhaline, dans l'Extrême-Orient russe, et a été battu par le mauvais temps depuis lors. Le navire de sauvetage Otto Schmidt est arrivé sur les lieux, mais les grosses vagues et des vents violents ont rendu difficile l'installation d'un câble de remorquage. En attendant des vagues plus calmes, le navire de sauvetage se tient à une distance de sécurité. Un hélicoptère n'a pas pu atteindre le navire, mais aucun blessé n'a été signalé parmi l'équipage de 10 marins. Le navire se trouve à environ 400 m de la côte et transporterait 760 tonnes du carburant.



Le transport de produits Victoria échoué, battu par de grosses vagues au large de l'île de Sakhaline. (Photo: Drugoy Sakhalin/YouTube)

Le service de sauvetage maritime russe a commencé l'opération d'allègement le 14 novembre, selon l'agence de presse étatique Tass qui a indiqué que le pompage devrait être terminé sous 48 heures. Les sauveteurs prévoient ensuite de renflouer le navire.

Les médias russes ont indiqué que les résidents locaux avaient signalé une forte odeur de diesel, mais il n'y a eu aucune confirmation officielle de cette information. Il y a malgré tout une crainte de pollution. «La probabilité d'une marée noire est très élevée», a écrit l'écologiste local Dmitriy Lisitsyn sur Facebook.

Le Victoria, construit en 1993 et naviguant sous le pavillon russe mesure 84,30 m de long et 12,62 m de large. Son port en lourd est de 2833 t. (Sources : Marine Insight, Trade Winds)

Courte vidéo du navire échoué dans le mauvais temps : <https://www.marineinsight.com/videos/russian-rescue-crew-pump-fuel-from-oil-tanker-grounded-off-sakhalin-island/>

UNE TORTUE CAOUANNE MAL EN POINT SECOURUE SUR UNE PLAGE DU COTENTIN

Le 15 novembre 2023, une tortue Caouanne a été découverte, en état d'hypothermie et avec des moules parasitaires, sur la plage de Sciotot aux Pieux dans la Manche. C'est en promenant ses chiens sur la plage qu'une personne a eu son attention attiré par des traces sur le sable, des bandes dessinées de manière presque artistique par le vent, pensait-elle avant de se rendre compte qu'il s'agissait de traces laissées par la tortue. (Source : La Presse de la Manche)



La tortue trouvée sur la plage. (Photo : Laure Ghannam)

Ndlr : La **Caouanne** est une tortue de mer que l'on retrouve dans les océans du monde entier. C'est un reptile marin qui appartient à la famille des Cheloniidae. La caouanne mesure en moyenne 90 cm de long quand elle a atteint sa taille adulte. Elle est présente dans toutes les régions tempérées et tropicales de l'océan Atlantique, Pacifique et Indien. C'est la seule espèce à nidifier dans des zones tempérées. La tortue caouanne est communément appelée «tortue grosse tête» et est aussi reconnaissable à sa carapace en forme de cœur. Elle se nourrit de petits poissons, mollusques, méduses et crustacés dont elle est capable de casser la carapace grâce à sa mâchoire puissante. De nombreuses espèces végétales et animales voyagent à travers les océans en se fixant à sa carapace, faisant de cette espèce un véritable récif flottant. Menacée d'extinction, la tortue caouanne est protégée au niveau international. Les tortues caouannes juvéniles (15 à 24cm) s'échouent fréquemment en période hivernale sur les côtes atlantiques françaises. Les eaux froides les affaiblissent et elles se laissent porter par les courants. Depuis 1988, 186 tortues caouannes ont été reçues en soins au C.E.S.T.M de l'Aquarium de La Rochelle (Centre d'Etudes et de Soins pour les Tortues Marines).

CMA CGM ENVISAGE DE PASSER DU MÉTHANOL AU GNL POUR LA CONSTRUCTION DE PORTE-CONTENEURS BICARBURANTS

Les armateurs prennent en compte les coûts et la disponibilité des carburants alternatifs verts.

Le géant français du transport maritime CMA CGM est en train de revoir son choix de combustible pour une série de navires porte-conteneurs de taille moyenne récemment commandés en Chine. La commande portait sur les plus grands porte-conteneurs de taille moyenne et sur le premier contrat de bicarburant au méthanol pour le chantier chinois.

Des sources familières avec les navires ont déclaré que des discussions avaient eu lieu sur le passage de huit porte-conteneurs de 9 200 EVP à double alimentation en méthanol à une double alimentation en GNL.

Les contrats pour ces navires ont été signés par Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding en septembre 2023, après que le chantier et l'armateur aient signé un accord provisoire en août. (Source : TradeWinds)

WÄRTSILÄ ANNONCE LA COMMERCIALISATION DES PREMIERS MOTEURS RAPIDES À L'AMMONIAC

Le groupe finlandais Wärtsilä a annoncé le 15 novembre l'introduction de la première solution commerciale pour le carburant ammoniac dans le secteur maritime, basée sur les moteurs 4 temps - et Viridis Bulk Carriers sera le premier armateur à l'utiliser.

La solution ammoniac est désormais disponible dans le cadre de la plateforme de moteurs Wärtsilä 25, qui a été lancée en septembre 2022. Outre le moteur, la solution ammoniacale complète de Wärtsilä comprend un système d'alimentation en gaz combustible AmmoniaPac, le système d'atténuation des rejets d'ammoniac Wärtsilä (WARMS) et le réducteur de NOx Wärtsilä (NOR) pour un post-traitement optimal des gaz d'échappement.

«Le moteur Wärtsilä 25 a été conçu pour faciliter l'adoption de carburants durables et, en plus de sa capacité à fonctionner au diesel, au GNL, au gaz ou aux biocarburants neutres en carbone, nous sommes fiers d'ajouter l'ammoniac à ses spécifications» a indiqué le président de la division Marine Power de Wärtsilä.



Le moteur 4 temps Wärtsilä à l'ammoniac. (Image : Wärtsilä)

Les caractéristiques techniques et de puissance devraient être présentées début décembre. La première installation devrait avoir lieu dès le début de l'année 2024.

(Sources : Bunkerspot, Mer et Marine)

UN ARMATEUR GREC COMMANDE EN CORÉE LES PLUS GROS NAVIRES TRANSPORT D'AMMONIAC

Le marché maritime de l'ammoniac continue à se structurer et à attirer de plus en plus d'investissements en vue de constructions neuves.

Les **VLAC** (Very Large Ammonia Carriers) sont les futurs navires transportant de très gros volumes d'ammoniac. Le groupe coréen Hanwha Ocean, nouveau nom du consortium DSME (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering), vient d'annoncer avoir signé la construction de quatre de ces unités, les plus grandes au monde actuellement en commande, avec l'armateur grec Naftomar Shipping and Trading. La transaction est estimée aux alentours de 500 millions de dollars.

Chacun des navires pourra transporter 93 000 m³ et ils seront "ammonia-ready" pour leur propulsion. Construits aux chantiers de Geoje, les quatre gaziers devraient être livrés en 2027.



Vue des futurs navires. (Image de synthèse : Hanwha Ocean)

Rystad prévoit un trafic de 76 millions de tonnes par an en 2035, soit quatre fois celui de 2020, et pas moins de 121 millions en 2050, dont 40,7 millions exportés par le continent africain et 35,9 par l'Australie. (Source : Mer et Marine)

LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE TOUJOURS EN PROGRESSION

10 navires supplémentaires en 6 mois. C'est le solde donné par le Secrétariat d'État chargé de la mer, qui publie deux fois par an son rapport sur l'évolution de la flotte de commerce sous pavillon français.

Selon ce rapport, au 1^{er} juillet 2023, la flotte de commerce sous pavillon français totalisait 431 navires d'une jauge brute de plus de 100 UMS, dont 197 navires de transport et 234 navires de services. Ce sont 10 navires de plus qu'en janvier, et 15 de plus qu'en juillet 2022. Les 197 navires dédiés au transport totalisent près de 8,5 millions d'UMS (en jauge) et 8,6 millions de tonnes de port en lourd. Cette flotte est répartie entre les différents registres d'immatriculation du pavillon national : registre international français (RIF), registre métropolitain, registres d'Outre-mer (Polynésie Française, Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna). Retrouvez le rapport avec le lien situé en bas de page (*).

UN NOUVEAU PATROUILLEUR À ASSISTANCE VÉLIQUE POUR REMPLACER L'IRIS DES AFFAIRES MARITIMES

Les Affaires maritimes viennent de lancer le projet de remplacement de l'Iris, l'un de leurs plus grands patrouilleurs. L'objectif est de disposer d'ici 2026 d'un navire plus grand, aux capacités accrues et surtout à très faible empreinte environnementale, l'administration française souhaitant notamment qu'il soit équipé d'une assistance vélique à la propulsion principale.

Un avis de pré-information, visant à recueillir des propositions techniques innovantes en matière de réduction de l'empreinte environnementale, a été publié le 16 novembre. Alors que les réponses des entreprises intéressées sont attendues au plus tard le 13 décembre, les résultats de cet avis serviront à établir le cahier des charges du futur patrouilleur. La construction de celui-ci fera l'objet d'un appel d'offres dont le lauréat doit être désigné en 2024. L'objectif, selon les informations recueillies par Mer et Marine, est une livraison du futur PAM d'ici 2026.

Les Affaires maritimes souhaitent que leur nouveau patrouilleur soit une plateforme hauturière de 50 à 55 m, avec un tirant d'eau inférieur à 3 m et une vitesse de pointe d'au moins 18 nœuds à 90% de la puissance maximale. Appelé à patrouiller dans la ZEE, en Atlantique, en Manche et éventuellement dans d'autres zones, le na-

vire devra pouvoir naviguer pendant plus de 10 jours à 12 nœuds, avec une autonomie en vivres de 12 jours.

Pour le mettre en œuvre, deux équipages de 16 agents maximum se relayeront à bord, avec une capacité d'accueil de 20 personnes et une activité annuelle prévue pour comprendre 115 jours en navigation, 15 jours au mouillage, 62 jours armé à quai et 173 jours désarmé. Les Affaires maritimes veulent notamment, que le patrouilleur soit doté de dispositifs de production d'énergies renouvelables, tels des panneaux solaires, mais aussi une assistance vélique afin de réduire la charge de la propulsion principale. (Source : Mer et Marine)

LES TRACASSERIE ITALIENNES CONTINUENT POUR L'OCEAN VIKING IMMOBILISÉ DURANT 20 JOURS

Le navire affrété par SOS Méditerranée en partenariat avec la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (FICR) a reçu le 15 novembre une ordonnance d'immobilisation de 20 jours de la part des autorités italiennes, assortie d'une amende 3 300 euros.

Cette sanction fait suite au sauvetage de 34 personnes dans la région de recherche et de sauvetage libyenne, précise un communiqué de SOS Méditerranée. Après un premier sauvetage de 33 personnes dans cette même zone dans la nuit du 11 au 12 novembre, l'Ocean Viking avait été instruit par le Centre de Coordination des Secours Maritimes italien (ITMRCC) de se diriger vers Ortona pour y débarquer les rescapés. Mais alors que le navire faisait route vers le port italien, il a reçu une alerte concernant un bateau en détresse avec 34 personnes à bord, à 16 milles nautiques de sa position, poursuit le communiqué. «Le MRCC italien a redirigé l'Ocean Viking vers le Centre Conjoint de Coordination des Opérations de Sauvetage (JRCC) libyen pour recevoir des instructions». Mais selon l'association, la communication n'a jamais pu être correctement établie pour mettre en œuvre une coordination avec le JRCC libyen. L'Ocean Viking a alors procédé au sauvetage de ces 34 personnes, dont «nous savons aujourd'hui qu'au moins l'une d'entre elles serait certainement décédée si les secours n'étaient pas intervenus». Et ce, sans avoir reçu une instruction claire de sauvetage. D'où la sanction prononcée par les autorités italiennes, en application décret-loi n° 1 du 2 janvier 2023, mieux connu sous le nom de "décret Piantedosi" qui régit les activités des bateaux de sauvetage recueillant des migrants.

Sophie Beau, co-fondatrice de SOS Méditerranée et directrice générale de SOS Méditerranée France, précise : «le décret Piantedosi crée une contradiction insurmontable avec les principes du droit maritime : le devoir de sauvetage demeure, même en l'absence d'une coordination adéquate par les autorités compétentes. Laisser des naufragés à la dérive en mer est non seulement illégal mais aussi inhumain».

L'association estime que depuis la mise en application de ce décret début 2023, les navires des ONG ont subi 12 immobilisations. «Il est impensable qu'une organisation humanitaire soit sanctionnée pour avoir accompli son devoir de sauvetage, et plus encore, pour les défaillances des autorités à co-



(*) https://lemarin.ouest-france.fr/sites/default/files/2023/11/14/flotte_de_commerce_au_1er_juillet_2023-1.pdf

ordonner efficacement les opérations de sauvetage en Méditerranée centrale», dénonce Sophie Beau. (Sources : Mer et Marine, Communiqué de SOS Méditerranée)
Rappel : une journée en mer coûte 24 000 €. Pour aider et soutenir SOS Méditerranée :
<https://don.sosmediterranee.org/arya/~mon-don>

OU EN SONT YANN QUENET ET SON PROJET ?

Doucement mais sûrement ! Telle pourrait être la devise de Yann Quenet, le quinquagénaire breton qui est parti à l'assaut du monde il y a quatre ans à bord de son minuscule Baluchon. On rappelle qu'à bord de ce micro voilier de 4 m de long, qu'il a entièrement conçu et construit, le Briochin a traversé l'Atlantique, rejoint le Pacifique via le canal de Panama, rejoint la Polynésie, puis la Nouvelle-Calédonie avant de s'élancer vers l'Île de la Réunion par le Nord de l'Australie où la Covid 19 l'avait empêché d'escaler. Il a rejoint l'Afrique du Sud, avant de remonter vers Sainte-Hélène puis les Açores, dernières escales avant sa chère Bretagne qu'il a rejointe à l'été 2022, après 3 ans d'une incroyable aventure qui l'a emmené, lui le grand timide, à la rencontre du monde.



Yann Quenet et son Baluchon à la mi-novembre. (Photo : Axel Devaux)

Tout seul, dans son grand garage adossé à sa maison de Saint-Brieuc, à son rythme, tranquillement mais avec précaution et obstination, Yann Quenet poursuit les modifications de son Baluchon. On peut notamment voir que les grands hublots de la version originale ont disparu, pour renforcer la structure et limiter la chaleur à l'intérieur dans les zones les plus chaudes. Il s'affaire déjà à repartir en 2024, avec pour objectif une nouvelle boucle autour du monde, qui passera cette fois par le Grand Nord canadien. À suivre ... (Source : Voiles et Voiliers)

LIVRAISON DE 12 CAVALIERS POUR LE TERMINAL CONTENEURS HAVRAIS DE MSC À PORT 2000

Le **Meri**, transporteur de colis lourds, est arrivé au terminal TNMSC de Port 2000 au Havre le 17 novembre avec à bord douze nouveaux cavaliers hybrides. Construits en Pologne par le finlandais Konecranes, les cavaliers de type NSC 644 permettent de manipuler les conteneurs sur quatre hauteurs.



Le Meri arrive au Havre le 17 novembre avec les 12 cavaliers. (Photo : Mer et Marine)

Plus vertueux et économiques, ces 12 engins équipés

d'une motorisation hybride participent aux ambitions de réduction des émissions de CO₂ des activités de manutention des Terminaux de Normandie, filiale du groupe TIL MSC. Ils permettent aussi de réaliser des économies de carburant. L'ergonomie des cabines a été repensée, la sécurité et le confort des conducteurs sont améliorés. Ils seront mis en service d'ici janvier 2024 et rejoignent les 24 unités construites par Kalmar et déjà réceptionnées sur la période 2022-2023.

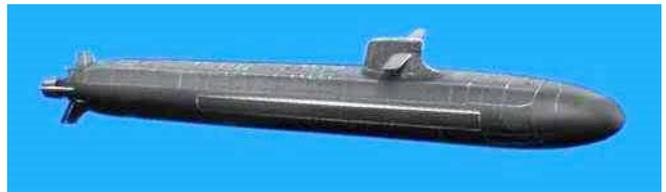
Avec cette livraison, l'opérateur passe le cap des 50 % de renouvellement de sa flotte de cavaliers en deux ans. Une nouvelle commande de 12 unités est à l'étude afin d'amener le terminal Havrais au maximum de sa capacité dans sa configuration actuelle. (Sources : Le Marin, <https://www.haropaport.com/fr/actualites/tpo-tnm-sc-passent-lhybride>)

LA FRANCE VA METTRE EN CHANTIER SON PREMIER SNLE DE TROISIÈME GÉNÉRATION

Pour la première fois depuis plus de 20 ans, le site Naval Group de Cherbourg s'apprête à mettre en chantier un sous-marin nucléaire lanceur d'engins. Il s'agit de la tête de série du programme des quatre SNLE français de troisième génération, qui vont succéder aux quatre unités de la classe Triomphant, mises en service entre 1997 et 2010 au sein de la Marine nationale.

Une cérémonie au chantier Naval Group de Cherbourg va marquer en décembre la découpe de la première tôle de la tête de série du programme SNLE 3G.

Plus grand sous-marin réalisé jusqu'ici en France, ce bâtiment doit entrer en service en 2035. Alors que les Triomphant mesurent 138 m de long pour 12,5 m de diamètre et affichent un déplacement de 14 300 t en plongée, les SNLE 3G seront encore plus grands. Les futurs bâtiments auront en effet une longueur atteignant 147 m, pour un déplacement de plus de 15 000 t et un même diamètre de 12,5 m, équivalent donc à celui des Triomphant car adapté à l'embarquement du missile balistique M51. Comme les Triomphant, les SNLE 3G embarqueront 16 de ces armes intercontinentales, dont une nouvelle version, le M51.3, vient d'effectuer son tir de qualification.



Vue des futurs SNLE 3G. (Image de synthèse : Naval Group)

Conçus pour une durée de vie de 40 ans, les SNLE 3G bénéficieront d'un design encore plus hydrodynamique que les Triomphant et de barres de plongée en forme de "X" pour améliorer la manœuvrabilité. Pour accroître leur furtivité et leur discrétion acoustique, ils auront une propulsion plus silencieuse, une nouvelle usine de traitement de l'atmosphère du bord éliminant les rejets gazeux, ainsi qu'une discrétion magnétique innovante destinée à contrer les aéronefs de patrouille maritime, qui emploient notamment un détecteur d'anomalie magnétique (MAD) pour débusquer les sous-marins. Leur coque sera par ailleurs entièrement recouverte d'un revêtement de masquage, formé de dalles caoutchouteuses collées à l'acier et qui ont une double fonction. D'abord, empêcher le rayonnement à l'extérieur de bruits provenant des sous-marins et donc limiter les possibilités de détection

par des sonars passifs. Inversement, ce revêtement dit anéchoïque a aussi vocation, par ses capacités d'absorption des ondes, à contrer les sonars actifs. Ces dalles pourraient aussi intégrer des capteurs afin d'étendre les capacités de détection des futurs SNLE. (Source : Mer et Marine)

IMPRESSIONNANTE COLLECTION DE MODÈLES RÉDUITS

«Bienvenue dans le petit monde des maquettes de bateaux posés sur l'eau à l'échelle 1/1250. Le site web donne un aperçu de ma collection de plus de 350 modèles de bateaux différents. Vous y trouverez des modèles de 40 fabricants internationaux différents.



Exemple de maquette.

Ma collection se concentre principalement sur les navires ayant un lien avec les Pays-Bas. J'accorde une attention particulière à trois segments de l'industrie maritime : les navires frigorifiques, les navires (semi-submersibles) transport de colis lourd et les navires offshore et de remorquage. Pour chaque modèle, vous trouverez une photo et des informations pertinentes.

Je pense que ce site web est un bon résumé de la navigation (néerlandaise) au cours des 40 dernières années. Amusez-vous bien et n'hésitez pas à me contacter».

Martin Adrichem.

Site : <https://www.martin1250shipmodels.nl/>

UN TRANSPORTEUR INTÉRIEUR JAPONAIS DE VÉHICULES ABANDONNÉ APRÈS ÉCHOUEMENT

Le transporteur de voitures **Suou**, construit en 2019 et d'une longueur de 180 m, avait chargé environ 100 voitures dans le sud du Japon puis quitté le port de Hakata le 20 novembre et se dirigeait vers le port d'Iwakuni. Mais le 21 novembre vers 1 h 30 du matin, il a touché le fond près de Matsuyama, ce qui a provoqué une voie d'eau importante. Le navire a pris une forte gîte sur tribord et le Capitaine a ordonné aux 12 membres de l'équipage de monter dans le radeau de sauvetage. La branche de Matsuyama de la Garde côtière a secouru l'équipage environ 90 minutes plus tard sans incident.



Le Suou abandonné et commençant à prendre l'eau. (Photo : Matsuyama Coast Guard)

Le transporteur de voitures a continué à dériver sur environ cinq milles avant que les équipes de sauvetage ne parviennent à le sécuriser à la mi-journée le 21 novembre. Elles ont remorqué le navire jusqu'à la baie de Kodomari, avec l'intention de l'échouer en eaux peu profondes pour l'empêcher de couler, ce qui a été fait vers 13h10, heure de Tokyo. Un barrage pétrolier a été placé par précaution, mais les garde-côtes signalent qu'il n'y a pas eu de fuite de pétrole.



Le Suou échoué. (Photo : NHK)

Les garde-côtes pensent que le navire a heurté un rocher à environ un tiers de mille de l'île de Nuwa, qui se trouve dans des eaux abritées entre deux des principales îles du Japon, entre Hiroshima et Matsuyama.

Les médias rapportent qu'une enquête a été ouverte pour navigation dangereuse ou négligente. Les garde-côtes japonais et le Japan Transport Safety Board enquêtent tous deux sur les raisons pour lesquelles ce transporteur intérieur de véhicules s'est échoué et risquait de couler alors qu'il naviguait sur une mer calme et par temps clair. Le Suou naviguait sur une voie maritime très fréquentée lorsque l'incident s'est produit.

(Sources : FleetMon, The Maritime Executive)

Deux vidéos : De nuit, évacuation de l'équipage puis remorquage: <https://youtu.be/jEWZdF5S1bk>, Remorquage : <https://youtu.be/VK7oZTjkyOk>

LA MARAD CHERCHE À SAUVER LE NS SAVANNAH, PREMIER NAVIRE MARCHAND NUCLÉAIRE

Le processus de démantèlement du N/S Savannah, premier navire marchand à propulsion nucléaire au monde, est en bonne voie. L'administration maritime américaine a récemment publié conjointement un avis de disponibilité et une demande d'informations. La MARAD (US MARitime Administration) indique fin novembre que le démantèlement et l'enlèvement des principaux systèmes, structures et composants de la centrale nucléaire du navire sont terminés et qu'elle a fixé au 16 février 2024 la date limite pour déterminer l'intérêt des entités susceptibles de vouloir acquérir le navire.

Les fonds nécessaires au déclassement du navire historique ont été alloués en 2017 et, le processus étant presque achevé, la MARAD signale que la licence de la Commission de réglementation nucléaire (NRC) du navire sera résiliée. Elle estime que le navire pourra être transféré à une organisation qualifiée environ trois à six mois après l'expiration de la licence de la NRC.

Lancé en 1959, le Savannah a été conçu comme un navire de démonstration et un élément emblématique du programme "Atomes pour la paix" du président Dwight Eisenhower. Après la Seconde Guerre mondiale, le potentiel de l'énergie nucléaire a suscité un intérêt croissant, la propulsion maritime étant considérée comme un domaine prometteur. Le projet de construction d'un navire marchand était cependant en concurrence avec la marine américaine qui essayait de mettre en place sa flotte moderne à propulsion nucléaire.

Malgré l'opposition de l'US Navy, le Savannah, qui porte le nom d'un navire à vapeur américain pionnier qui a eu les honneurs de la traversée de l'Atlantique à la vapeur en 1819, a été mis en service en 1962. Il a été conçu pour accueillir jusqu'à 60 passagers et 14 000 t de marchandises diverses. Les premières années de sa carrière ont été consacrées à des démonstrations et de la représentation avec la MARAD, qui a rapporté qu'il avait parcouru 90 000 milles, visité 13 pays et accueilli 1,4 million de visiteurs pour montrer la "merveille" qu'est la propulsion nucléaire. Cependant, la peur de l'inconnu a entraîné des protestations et des pays lui ont refusé l'entrée dans leurs ports.



Le Savannah à la chaîne, désarmé.

Après avoir transporté plus de 800 passagers lors de ses démonstrations, il a été converti dans la deuxième partie des années 1960 pour transporter des marchandises et a commencé ses opérations commerciales. Il a été désarmé en 1970, la MARAD signalant qu'il avait parcouru plus de 450 000 milles nautiques. On commença à chercher une solution de conservation pour le navire, et il passa 13 ans en exposition à Charleston, en Caroline du Sud. Il a été endommagé par un ouragan et avait besoin d'un entretien à long terme lorsqu'il est revenu à la MARAD en 1994. Il a passé la majeure partie des 15 dernières années à Baltimore, où la MARAD a assuré l'entretien du navire tout en poursuivant les démarches en vue de son déclassement.

Seule la Russie possède actuellement un navire commercial à propulsion nucléaire, mais de nouvelles technologies sont à l'étude pour de futures applications maritimes. (Source : The Maritime Executive)

POLARFRONT À CONCARNEAU POUR UN ARRÊT TECHNIQUE DE TAILLE

Le 7 novembre, le **Polarfront** de Latitude Blanche est arrivé à Concarneau, date à laquelle la machine d'origine a été stoppée pour la dernière fois après 47 ans d'activité. Ce 22 novembre les chantiers Piriou débutent les travaux de remplacement de la propulsion et des systèmes de production d'énergie, dans le but de répondre au mieux aux enjeux environnementaux du moment, ainsi qu'aux standards actuels de sécurité et de confort. L'ensemble sera remplacé par trois nouveaux diesels Volvo D13 de 350 kVA. Ils serviront à alimenter deux moteurs électriques de propulsion entraînant la ligne d'arbre via un réducteur, ainsi que l'énergie du bord. S'y ajoutera un petit groupe supplémentaire de 78 kVA pour le mouillage. Pour répondre aux dernières réglementations environnementales, un système de réduction catalytique (SCR) pour traiter les oxydes d'azote (NOx) sera installé sur les échappements des moteurs, ainsi qu'un filtre à particules. L'étude des courbes de carène et du profil d'exploitation a également conduit à décider d'un remplacement de l'actuelle hélice à pas variable, placée dans une tuyère,

par une hélice à cinq pales fixes plus grandes et sans tuyère. La ligne d'arbre sera, au passage, remplacée. Un nouveau système de récupération de la chaleur des moteurs, qui servira à chauffer les emménagements intérieurs, sera aussi installé. A l'issue, Latitude Blanche compte réaliser des économies substantielles de carburant et prouver qu'il est possible, même sur de vieux navires, d'obtenir des résultats significatifs en matière de réduction des émissions. 3 années auront été nécessaires pour définir la solution technique optimale, financer le projet, s'entourer de partenaires et fabriquer les éléments. (Sources : Post de Yann Le Bellec, Président fondateur de Latitude Blanche, Mer et Marine)



Le Polarfront au quai pétrolier à Concarneau. (Photo : Mer et Marine) et une autre vue de près du Polarfront.

CATALYSEUR D'OXYDATION POUR RÉDUIRE LES FUITES DE MÉTHANE DES MOTEURS 4 TEMPS AU GNL

MAN ES a annoncé, le 20 novembre, qu'il allait tester début 2024 sur le moteur à quatre temps d'un navire à propulsion GNL un nouveau catalyseur, dans le cadre du projet IMOKAT II financé par le ministère allemand de l'Économie et de l'Action climatique. Ce sera une première. Ce «**catalyseur d'oxydation du méthane pré-turbo**» permettrait de réduire les rejets de méthane de 70%. Les rejets de méthane sont aujourd'hui l'un des gros points noirs de la propulsion utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL). Si ce type de propulsion permet de réduire significativement, voire d'éliminer les émissions d'oxydes de soufre (SOx), d'oxyde d'azote (NOx) et de particules fines, c'est à dire les rejets nocifs pour la santé, et, dans une moindre mesure toutefois, les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), il peut aussi conduire à des fuites de méthane qui contribuent davantage au réchauffement climatique que le CO₂. Ce "methane slip" se produit lorsque la combustion du GNL est incomplète. (Source : Mer et Marine)

LA MARINE NATIONALE TESTE UN ROV DE LD TRAVOCEAN EN MÉDITERRANÉE

Le Groupe d'intervention sous la mer (GISMER) de la Marine nationale continue l'expérimentation de moyens robotisés pour la surveillance et l'intervention dans les

grands fonds marins. Cette fois, c'est un robot téléopéré (ROV) de la société française LD Travocean, filiale de LDA (Louis Dreyfus Armateurs), qui est testé au large de Toulon depuis le bâtiment de soutien et d'assistance affrété (BSAA) Jason. La Marine nationale poursuit ses expérimentations en vue de se doter d'une capacité exploratoire pour la maîtrise des fonds marins, en particulier entre 3 000 et 6 000 mètres. (Source : Mer et Marine)

Ndlr : LD Travocean est un spécialiste des ROV, entre autres, et a construit la plupart de ceux qui sont embarqués sur les navires câbliers d'ASN exploités par LDA.

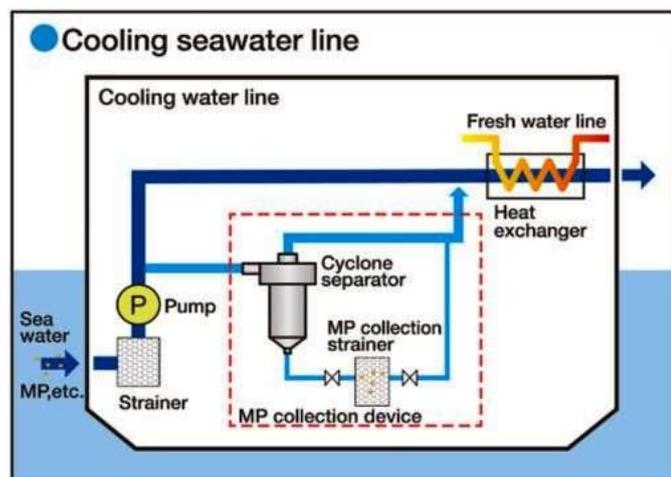
LE DISPOSITIF EMBARQUÉ DE COLLECTE DES MICROPLASTIQUES DE MOL OBTIENT LE CERTIFICAT D'INNOVATION CLASSNK

La société de classification japonaise ClassNK a approuvé un dispositif de collecte des microplastiques à bord, développé conjointement par la compagnie maritime Mitsui O.S.K. Lines (MOL) et la société Miura, spécialisée dans l'industrie des machines.

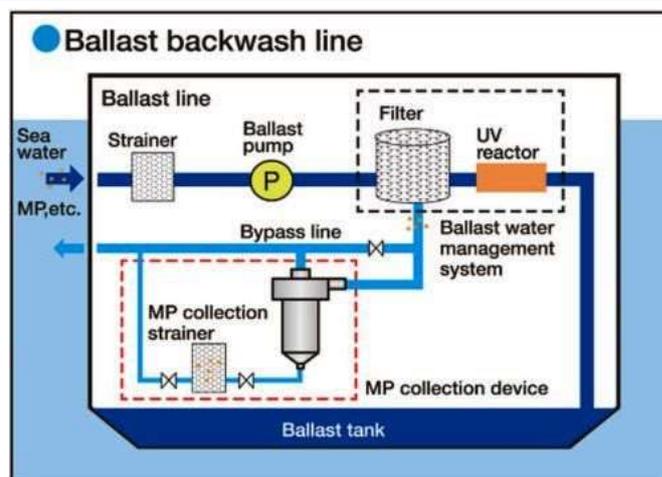
Le dispositif de collecte des microplastiques a été testé avec succès à bord de l'**Emerald Ace**, le premier transporteur automobile hybride au monde lancé en 2012. À la suite d'un audit, le dispositif a reçu la certification "Innovation Endorsement" qui atteste d'une technologie innovante.

Le dispositif, HQ-100/HQ-100B, a été installé à bord de l'Emerald ACE à titre d'essai en juin 2022 pour démontrer ses fonctions. Après que les essais ont confirmé la stabilité et l'efficacité du système de collecte, Miura a décidé de le commercialiser.

Plus précisément, le dispositif HQ-100/HQ-100B collecte efficacement les microplastiques (MP) sans bloquer la tuyauterie du navire, en séparant par centrifugation les MP dans l'eau de mer à l'aide d'un séparateur cyclonique. Il peut collecter les MP à tout moment dans la conduite d'eau de mer, qui est constamment alimentée en eau, et traiter toutes les eaux de lavage à contre-courant du système de traitement des eaux de ballast. Il peut également être installé dans la conduite d'eau de mer de refroidissement et, comme l'eau de mer traitée peut être renvoyée dans la conduite d'eau brute, il n'y a pratiquement pas d'impact sur le système existant.



Les opérations quotidiennes sur les navires sont simples et ne nécessitent que le nettoyage de la crépine de collecte des microplastiques. En outre, un revêtement en polyéthylène doté d'une excellente résistance à la corrosion a été adopté pour le traitement de la surface intérieure du séparateur cyclonique.



Lors de la délivrance du certificat, la ClassNK a déclaré avoir vérifié les fonctions du dispositif, notamment le fait que les microplastiques présents dans les conduites d'eau de mer à bord peuvent être collectés à tout moment lorsque le navire est en route. (Source : Offshore Energy)

UN PÉTROLIER FAIT LE TOUR DE L'AMÉRIQUE DU SUD POUR CONTOURNER LE CANAL DE PANAMA

Les temps d'attente et les coûts liés à la traversée de la voie d'eau ont rendu plus pratique un itinéraire qui allonge les distances du voyage.

La route empruntée par un pétrolier de d'Amico International Shipping donne la mesure du problème créé par la sécheresse au Panama. En effet, le **High Loyalty**, un navire citerne de 50 000 t de port en lourd affrété par Glencore pour transporter une cargaison de carburant entre le Pérou et New York, est passé par le détroit de Magellan, ayant choisi de rallonger sa route de plusieurs milliers de milles et d'arriver à destination à la mi-décembre plutôt que de passer par le Panama.

Les analystes maritimes affirment qu'un voyage aller simple entre le Golfe des États-Unis et l'Asie dure en moyenne 30 jours à travers le canal, mais les navires seront probablement détournés vers l'Afrique, ce qui prendra 44 jours.



Le High Loyalty de d'Amico. (Photo: Marine Traffic)

Les restrictions liées à la sécheresse ont été étudiées aux pages 47 et 48. (Source : Shipping Italy)

VISÉ PAR UNE ENQUÊTE POUR ABUS DE CONFIANCE, YVAN BOURGNON QUITTE LA TÊTE DE SON ONG

Le navigateur Yvan Bourgnon a quitté la tête de The Sea Cleaners, association basée à La Trinité-sur-Mer qu'il avait fondé en 2014, alors que le conseil d'administration avait lancé une procédure disciplinaire à son encontre après des soupçons d'irrégularités financières.

Le torchon brûle entre l'association et son désormais ex-président fondateur. C'est par un communiqué, diffusé sur son site, que The Sea Cleaners a officialisé la nouvelle le 21 novembre : le navigateur Yvan Bourgnon, à l'origine de l'association de lutte pour la protection des océans, a présenté, le 20 novembre, sa démission d'administrateur et membre fondateur de The Sea Cleaners. Il avait également, en toute discrétion, quitté sa fonction de président en septembre, après l'ouverture d'une enquête préliminaire au parquet de Lorient pour "abus de confiance".

En cause, explique The Sea Cleaners dans son communiqué, «la découverte d'irrégularités financières par le conseil d'administration, confirmées par les premières conclusions d'un audit indépendant».

Ces conclusions attestent de «dépenses irrégulières et injustifiées de la part de son ancien président», et ont «conduit le conseil d'administration à engager une procédure disciplinaire à l'encontre de son fondateur». En démissionnant, le navigateur a coupé court à toute procédure interne.

Car Yvan Bourgnon, «écœuré», compte bien ne pas s'en laisser imposer. Dans une lettre adressée aux salariés et diffusée sur son compte Facebook, il donne sa version. «J'ai mis toute mon énergie pour lutter contre la pollution plastique, je me suis engagé à fond pour cette association qui me tenait à cœur, j'ai engagé mon image», rappelle-t-il. Pointant les beaux résultats : soixante mécènes, 20 millions d'euros investis, trente-cinq employés, 2 000 bénévoles et un projet bien lancé de bateau dépollueur des mers.

«C'est dans ce contexte, que les administrateurs, récemment mis en place, ont commencé à remettre en cause mes prérogatives. On me reproche des négligences dans l'application de certaines règles administratives et financières», écrit-il, évoquant une «mutinerie savamment orchestrée». Selon Yvan Bourgnon, l'enquête ouverte pour "abus de confiance", est en lien avec un logement de fonction pris par The Sea Cleaners à Paris, destiné à accueillir les employés en déplacement dans la capitale. Les conclusions finales de l'audit lancé par le conseil d'administration devrait-être connues d'ici début décembre. (Source : Ouest-France)

LE BEAUTEMPS-BEAUPRÉ A ACHEVÉ UNE MISSION LOINTAINE DE 7 MOIS

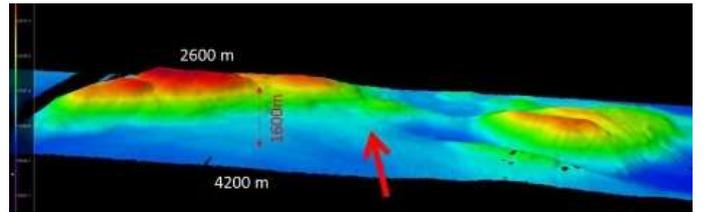
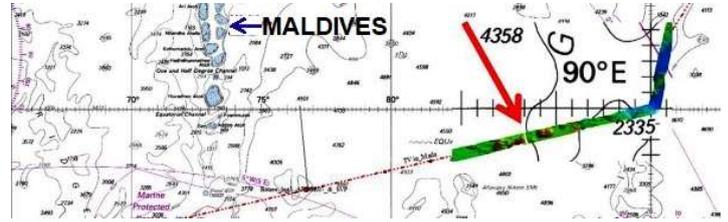
A l'aube de ses déjà 20 ans de service au sein de la Marine nationale, le bâtiment hydro-océanographique **Beautemps-Beaupré** est rentré le 18 novembre à sa base de Brest après un déploiement exceptionnel qui a duré pas moins de sept mois. Cette mission, qui a mené le BHO jusqu'en Indonésie, a été la plus lointaine effectuée par le bâtiment depuis sa mise en service en 2003. Elle a notamment été marquée par la découverte, entre Sumatra et les Maldives, de monts sous-marins inconnus jusqu'ici.

Après une première étape en Méditerranée, le bâtiment a franchi Suez, puis a traversé la mer Rouge et l'océan Indien, poussant jusqu'en Indonésie.

Après avoir quitté l'Indonésie et effectué en Malaisie une relève d'équipage, le bâtiment a travaillé dans le golfe du Bengale puis a fait route vers Madagascar. C'est durant le transit que l'équipe hydrographique a eu une belle surprise en plein milieu de l'océan Indien.

Le 4 août 2023, les images générées par le sondeur multifaisceaux (activé régulièrement lors des navigations dans

les eaux internationales pour combler le déficit de connaissance des fonds marins et alimenter le programme international GEBCO) ont permis de découvrir, entre Sumatra et les Maldives, des monts sous-marins. Ces reliefs, jusque-là inconnus, ont été cartographiés. Au moment du survol du mont par le navire, il est observé, en direct, le fond remonter de - 4 000 m à - 2 600 m en 2 milles et 10 minutes.



Les monts sous-marins découverts par le Beautemps-Beaupré. (Images : SHOM)

Après cette découverte, le Beautemps-Beaupré a rallié le port malgache de Diego Suarez (maintenant Antsirana) où a été effectuée la mise à jour de la cartographie de la baie et des chenaux. Un travail également réalisé pour l'île de Nosy Be.

Après Madagascar, le BHO a rejoint Mayotte, dont il a cartographié les fonds afin d'ouvrir une voie de navigation entre les parties Nord et Sud du lagon Est. Le Beautemps-Beaupré a par la suite entamé son retour vers la métropole, en repassant par la Méditerranée. (Source : Mer et Marine)

SELON GTT, LE PASSAGE AU MÉTHANOL ENTRAÎNERA UNE AUGMENTATION DES ÉMISSIONS ET DES COÛTS

S'exprimant lors de la conférence Motorship Propulsion and Future Fuels à Hambourg fin novembre, Can Murtezaoğlu, directeur du développement commercial EMEAL (Europe, Moyen Orient, Afrique, et Inde) de GTT, a exposé la conviction de l'entreprise de confinement de gaz selon laquelle le GNL, plutôt qu'un passage précoce au méthanol fossile, est le meilleur moyen de passer à des carburants neutres en carbone.

«Le passage au méthanol entraînera une augmentation des émissions et des coûts», a-t-il déclaré, citant des chiffres montrant qu'un grand porte-conteneurs émettrait 225 000 tonnes de CO₂e (équivalent CO₂) de plus au cours de sa vie s'il était alimenté au méthanol, et que pour respecter la trajectoire maritime de l'UE en matière de carburant, l'armateur devrait payer environ 400 millions de dollars de plus pour le carburant et d'autres coûts liés à cette activité.

S'exprimant également lors de la conférence de Hambourg, le Cpt Michael Behmerburg, Global Fuel Purchasing, Director Green Fuels chez Hapag-Lloyd AG, a déclaré que la compagnie maritime investissait considérablement dans les navires de ravitaillement alimentés au GNL, les nouveaux navires devant être mis à l'eau d'ici 2025, ce qui génère une demande de plus de 300 000 tonnes de GNL par an. Il a ajouté que la compagnie espère que cette demande sera satisfaite en grande partie par

le biométhane, et qu'elle envisage une "liquéfaction virtuelle" du biométhane par le biais du réseau énergétique paneuropéen, le biométhane pouvant être liquéfié en Espagne à des prix énergétiques moins élevés.

Tom Strang, vice-président des affaires maritimes de Carnival Corporation, a déclaré que 20 % des navires de Carnival, en termes de capacité de passagers, fonctionnent au GNL et que la société envisage désormais le biométhane parmi plusieurs alternatives pour décarboner sa flotte. Ces options comprennent l'adaptation des navires GNL au méthanol, un projet pilote à venir utilisant des catalyseurs d'oxydation du méthane et des technologies de réduction des émissions de plasma.

(Source : Bunkerspot)

UNE HISTOIRE COMPLIQUÉE DE QUEUE DE BALEINE POUR CARNIVAL

Le **Carnival Panorama**, qui mesure 324 m de long et possède 15 ponts passagers, part normalement de Long Beach, en Californie, pour des croisières de cinq à huit jours à destination du Mexique. À la mi-novembre, lors de la première nuit d'une croisière, il a connu ce que la compagnie de croisières a décrit comme des "problèmes de direction et de propulsion". Les passagers à bord ont écrit sur les médias sociaux que l'un des deux moteurs du navire de croisière était tombé en panne, les laissant avec une puissance réduite. Deux ports ont dû être supprimés de la croisière et le navire est rentré en catastrophe en Californie.



Le Carnival Panorama. (Photo : Fincantieri)

Carnival a d'abord annoncé que le navire serait indisponible pour quatre croisières, puis a porté à six le nombre de croisières pour lesquelles le Carnival Panorama devait être mis en cale sèche afin d'être réparé. Le problème, c'est qu'il n'existe qu'un nombre relativement restreint de cales sèches pouvant accueillir un navire de cette taille, et encore moins dans les environs de la Californie du Sud qui puissent répondre à une demande urgente.

Le chantier naval de Vigor à Portland, sur la rivière Willamette dans l'Oregon, était disponible. Cependant, il faut parcourir environ 153 km le long du fleuve Columbia, avec des ponts entre l'océan et le chantier. Le Carnival Panorama est trop haut pour franchir au moins l'un des ponts et se rendre au chantier naval.

Carnival a donc d'abord envoyé le navire de croisière à Astoria, dans l'État de Washington, où il a accosté le 15 novembre. La solution consistait à retirer une partie de l'énorme cheminée du navire, connue sous le nom de "queue de baleine" en raison du style distinctif de Carnival, avec deux extensions de la cheminée principale pour évacuer les gaz d'échappement vers les côtés du navire. Le plan initial prévoyait de retirer la partie de la cheminée pendant que le navire était à quai à Astoria, mais Carnival a déterminé que cela n'était pas possible. Du coup, un nouveau plan est élaboré. Le Carnival Panorama va

faire une escale hors saison à Victoria, en Colombie-Britannique, au poste d'amarrage en eau profonde d'Ogden Point où il est arrivé le 20 novembre au soir. Une grande grue est positionnée le long du quai et les équipes montent un échafaudage pour enlever une partie de la cheminée et réduire le tirant d'air nécessaire. Une fois la partie de la cheminée enlevée, le navire de croisière pourra se rendre au chantier naval de Vigor à Portland, qui entreprendra les réparations nécessaires.



La cheminée en queue de baleine avec l'échafaudage monté pour la découper. (Photo : Greater Victoria Harbour Authority)

L'objectif était de faire les réparations, puis de renvoyer le navire à Victoria pour remonter la cheminée et enfin de le ramener à Long Beach à temps pour effectuer la croisière de Noël du 23 décembre et la croisière du Nouvel An du 30 décembre. (Source : The Maritime Executive)

LE MUSÉE MARITIME DE SAINT-MALO

Le Maire, Gilles Lurton, a réaffirmé son ambition de poser la première pierre du futur musée maritime de Saint-Malo, avant la fin de son mandat, en 2026. Le site de l'ancienne École nationale de la Marine marchande, intra-Muros, est en pole position pour accueillir le futur musée maritime.



Un Musée maritime avec vue sur mer. Quoi rêver de mieux. (Photo : Mer et Marine)

«C'est un grand projet qui a mis du temps à aboutir», a déclaré le Maire Gilles Lurton lors d'une conférence de presse le 20 novembre.

Mise en place par Colbert puis reconstruite après la Seconde Guerre mondiale, l'ancienne École d'hydrographie, aujourd'hui École nationale supérieure maritime de Saint-Malo, «incarne un volet important de l'histoire maritime malouine où de nombreuses générations d'élèves ont appris la navigation», indique un communiqué de la Mairie. L'ancien site de cette école a été libéré au cours de l'été 2023.

Le lancement du concours d'architecture est prévu pour janvier 2024, le permis de construire pour fin 2025, «pour aboutir à une date de livraison prévisionnelle attendue en 2028».

Le Projet scientifique et culturel du musée doit être l'expression «*de l'histoire forte et constitutive de Saint-Malo*» et «*des enjeux relatifs à la mer aujourd'hui et demain*», d'après la même source.

Les collections malouines rassemblent un fonds de 13 000 objets évocateurs du "fait maritime", de l'explorateur Jacques Cartier (1491-1557) au commandant Charcot (1867-1936) ou des pêcheurs ou corsaires qui ont sillonné les mers de Terre-Neuve au cap Horn. Un nouvel espace de conservation des collections devrait lui être livré fin 2024, dans une zone d'activité commerciale de Saint-Malo. (Sources : AFP, Marine & Océans, Actu.fr)

La ville de Saint-Malo va donc acheter à l'État, propriétaire des anciens bâtiments de l'ENSM, un lot comprenant l'école ainsi que sa chapelle. Le prix de cession va être fixé par une décision ministérielle. Ce lot sera cédé fin 2024-début 2025 à la ville de Saint-Malo. Cette recette sera ensuite versée au Conseil régional, qui a financé la réalisation de la nouvelle École nationale supérieure maritime sur le campus de Saint-Malo, dans le cadre du Contrat Plan État - Région. Un second lot, constitué par l'ancien logement de fonction du directeur de l'école sera, quant à lui, vendu au plus offrant.

Le Maire a rappelé que «*le bâtiment de près de 5 000 m² est intéressant mais qu'une partie devra être revue, étant insuffisante au niveau de la hauteur de ses plafonds. L'accessibilité du musée devra également être travaillée afin de répondre aux normes en vigueur dans ce domaine*». (Source : Le Télégramme)

Alors que le monde maritime semblait trouver l'idée excellente, et se réjouissait de cette décision, les rôleurs sont de retour !

Après l'annonce de l'implantation du futur projet de musée maritime, l'opposition municipale de Saint-Malo ne mâche pas ses mots. Pour elle, le projet manque d'ambition et rate le coche de créer du logement pour les habitants. L'École de la marine marchande tourne le dos au port et à l'extra-muros en dépit de tout pragmatisme. L'opposition rappelle qu'en 2013, le Maire René Couanau avait annoncé un musée Intra-muros, projet plombé par les questions pratiques de la circulation, du stationnement, de l'accessibilité, des coûts de mise aux normes. (Source Ouest-France)

Qu'un Musée maritime soit face à la mer au lieu de lui tourner le dos, alors que déjà les français tournent trop souvent le dos à la mer, et que l'on puisse préserver le site de cette belle Hydro, nous apparaît comme un bon choix. Le port n'a pas vocation à se transformer en musée, mais doit rester un lieu de travail et de développement économique. Les touristes viennent à Saint-Malo pour voir et visiter la cité intra-muros. Si le touriste peut arpenter les remparts et les rues, il n'aura pas de mal à se rendre au Musée qui sera de plus voisin de la cathédrale, juste séparés par le Lycée Institution Saint Malo La Providence. L'extra-muros les intéresse beaucoup moins. Monsieur le Maire, Bravo !

UN EX-FERRY DE TIRRENIA S'ÉCHOUE EN SICILE

Le ferry **Lider Prestij**, sous pavillon camerounais, qui appartenait auparavant à la compagnie Tirrenia sous le nom de **Beniamino Carnevale** avait quitté Naples pour Tuzla en Turquie, à la remorque d'un vieux clou de 28 ans sous pavillon de Mongolie, le remorqueur **Tedy**. Le convoi a été pris dans le mauvais temps et la remorque s'est rompue laissant le ferry partir à la dérive à la merci des vagues à proximité de l'île de Stromboli. Le navire

était sans équipage et bien sûr sans machine, mais aussi semble-t-il sans soutes à bord. Il s'est finalement échoué le long de la côte Nord-est sicilienne dans la nuit du 25 au 26 novembre, sur le littoral sablonneux de la station balnéaire sicilienne de Rometta Marea, à environ 15 kilomètres dans l'Est de Milazzo et une vingtaine de kilomètres dans l'Ouest de l'entrée Nord du détroit de Messine. Les autorités italiennes et la "Guardia Costiera" se sont mobilisées pour sortir la coque de ce mauvais pas. Après un premier contrôle de l'intégrité de la coque, effectué avec succès par le personnel de la 3^{ème} unité sous-marine des garde-côtes de Messine, les opérations de déséchouement du ferry **Lider Prestij** ont été lancées sous la coordination des garde-côtes de Milazzo. Le 27 novembre en soirée, le navire a été déséchoué à l'aide de remorqueurs locaux qui l'ont ensuite amené à son point d'amarrage dans le port de Milazzo.



Le navire échoué sur la plage sicilienne. (Photo : Guardia Costiera)

Le ferry va ensuite être inspecté par la Garde côtière afin de vérifier que les normes de sécurité de la navigation vont lui permettre de reprendre sa route en remorque. (Sources : Shipping Telegraph, Le Marin, InforMare.it)

UN TRANSPORTEUR DE VOITURES K LINE AUTONOME EFFECTUE UN VOYAGE ALLER-RETOUR

Le transporteur de voitures **Hokuren Maru No. 2**, de 173 m de long et construit en 2016, de la compagnie japonaise K Line, a effectué un voyage aller-retour entre les ports d'Hitachi et de Kushiro, de 865 milles à travers le Japon, en utilisant un système de navigation autonome dans le cadre du projet de navire entièrement autonome Meguri 2040 administré par la Nippon Foundation. Mais le navire n'était pas sans équipage à bord.

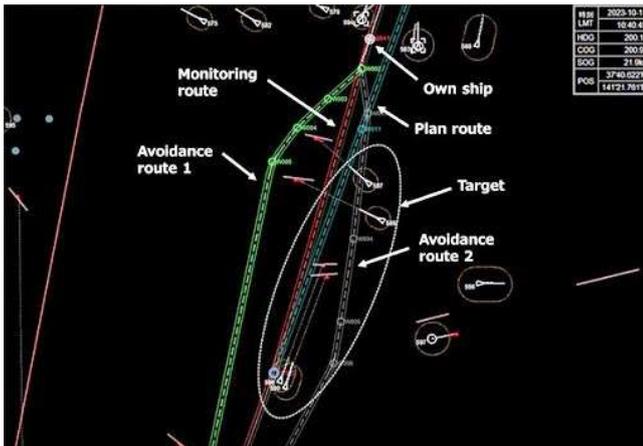


Le Hokuren Maru No. 2 en mars 2023. (Photo : MarineTraffic)

Le système de navigation autonome, développé en partenariat avec Japan Radio Co, a été utilisé pour naviguer tout en maintenant les tâches normales de navigation de l'équipage, et dans les situations où l'évitement était nécessaire, le système a proposé des itinéraires d'évitement et contrôlé la direction pour éviter en toute sécurité les autres navires. Au cours des essais en mer de démonstration qui se sont déroulés au cours du mois d'octobre 2023, les capacités de reconnaissance, d'analyse et de prise de décision du système de navigation autonome ont été confirmées.



L'équipage contrôlant le bon fonctionnement de la navigation autonome. (Photo : K Line)



Exemple d'itinéraire lors des voyages de démonstration. (K Line)

Les principales compagnies maritimes japonaises, dont K Line, Mitsui OSK Lines (MOL) et Nippon Yusen Kaisha (NYK), sont à la pointe du développement et du déploiement de technologies autonomes en mer. L'objectif est de développer un système complet pouvant être utilisé avec une variété de navires et d'itinéraires et d'être prêt pour une démonstration en 2025 et une commercialisation. (Sources : Splash247, The Maritime Executive)

À CONCARNEAU, L'ARMEMENT VIA OCEAN VERS LA CESSATION D'ACTIVITÉ

Confrontée à d'importantes difficultés économiques, la compagnie des pêches au thon Via océan (ex-Armement Saupiquet), basée à Concarneau, est près de mettre la clef sous la porte. «Depuis 2018, Via océan évolue dans un marché marqué par la très forte hausse de ses coûts opérationnels, le déclin des capacités de pêche et une baisse de la demande», explique la société. L'information est tombée fin novembre.

Quelques semaines plus tôt, c'est l'armement réunionnais Sapmer qui avait fait part de ses difficultés.

Pour en savoir plus : <https://www.ouest-france.fr/mer/peche/larmement-thonier-via-ocean-ex-saupiquet-en-passe-detre-liquide-58-emplois-menaces-f5174b4e-8a25-11ee-a92a-0b4bc05f91ae#>

LES PRÉSIDENTS DE NAVAL GROUP ET LDA APPELLENT À DÉFENDRE LES ATOUTS DE LA FRANCE

Philippe Louis-Dreyfus, Président du conseil de surveillance de Louis Dreyfus Armateurs (LDA) et Pierre Éric Pommellet, PDG de Naval group et Président du Gican, ont échangé lors d'un entretien croisé aux Assises de l'économie de la mer le 28 novembre, autour des atouts du secteur maritime français dans un univers mondialisé.

«Il y a aujourd'hui un grand intérêt pour les sujets de la mer, de l'outre-mer, mais il ne faut pas oublier l'économie maritime et les moyens. Nous sommes dans une période d'incertitudes. Beaucoup de choses sont dites, peu se sont faites», estime Philippe Louis-Dreyfus, qui attend les suites du rapport Chenevard visant à relancer le dispositif de flotte stratégique. S'il confirme «l'exemplarité de la France», notamment «sur le plan environnemental et social, là où des armateurs européens ne respectent pas toujours les normes», Philippe Louis-Dreyfus regrette «des hauts et des bas» du côté du soutien des pouvoirs publics, s'inquiétant notamment de la remise en cause de la taxe tonnage. Retrouvez l'article complet sur : <https://lemarin.ouest-france.fr/evenement/assises-de-leconomie-de-la-mer/assises-les-presidents-de-naval-group-et-lda-appellent-a-defendre-les-atouts-de-la-france-8632f3d4-8dc9-11ee-8501-b685221e4696>

LE CEMM RÉSUME LES MISSIONS DE LA MARINE NATIONALE

L'Amiral Vaujour, chef d'état-major de la Marine nationale, aux Assises de l'économie de la mer à Nantes :



Portrait officiel de l'Amiral Vaujour.

«Nous constatons une augmentation forte des usages de la mer avec un besoin accru de protection.

Protéger la ZEE française génère une grosse responsabilité avec de forts enjeux de souveraineté et de respect des règles. La Marine a trois grandes missions :

- La dissuasion avec au moins toujours un sous-marin à la mer.
- La protection de nos côtes avec la volonté de la renforcer par la mobilisation de notre réserve opérationnelle.
- Enfin, l'intervention c'est à dire la capacité à projeter en mer.

La marine est pourvoyeur de sécurité. Nous travaillons également au rapprochement avec la marine marchande. Le Mica Center une pépite, y contribue. **Nous travaillons enfin l'interopérabilité avec les marines tant marchande que de guerre.**

En conclusion, la Marine recrute ! »

(Source : Marine & Océans)

DAMEN PROPOSE UN SOV ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE RECHARGEABLE EN MER

Ce navire de service à l'éolien en mer a nécessité trois ans de développement pour le groupe néerlandais Damen, notamment avec la société britannique MJR Power & Automation, qui a développé un système de station de recharge. Les navires de soutien à l'éolien offshore (SOV) de demain seront-ils électriques ? Les chantiers néerlandais Damen ont développé une nouvelle classe de navires de support baptisée SOV E entièrement électrique.

L'annonce a été faite le 28 novembre à l'occasion de l'Offshore Energy Exhibition & Conference 2023 à Amsterdam. La société affirme que le nouveau SOV 7017 E, qui serait le premier navire au monde doté de capacités de charge en mer, ouvre la voie à une réduction significative des émissions dans le cadre de la maintenance des parcs éoliens en mer. Une charge complète nécessitera généralement de l'énergie produite en quelques heures par une seule éolienne offshore.

Le navire, qui mesure 70 m de long et 17 m de large, dispose de 60 cabines pour l'équipage et jusqu'à 40 techniciens, ainsi que de tout l'espace de stockage, des ateliers et de l'espace de pont nécessaires pour effectuer le large éventail de transports et de travaux requis.

Le nouveau SOV 7017 E est doté de la configuration DPX-DRIVE de Damen, avec quatre propulseurs azimutaux fournissant une propulsion indépendante dans n'importe quelle direction et offrant des niveaux de bruits sous-marins considérablement réduits, selon Damen.

Pour les capacités de recharge en mer, Damen s'est associé à la société britannique MJR Power & Automation - qui a déjà développé un système de recharge en mer pour un navire de transfert d'équipage - et a réalisé une analyse de rentabilité qui a montré un bon retour sur investissement, allant de 5 à 15 ans, selon le scénario, d'après l'entreprise. Le système de chargement utilise la passerelle à compensation de mouvement pour relier le navire à une éolienne ou à une sous-station en mer, de la même manière que pour le transfert de personnel.

Le système, qui est sur le point d'obtenir l'approbation de principe (AIP) de DNV, est conçu conformément aux normes de sécurité internationalement reconnues ainsi qu'aux futures normes de charge offshore développées en collaboration par DNV UK et Norvège.

Le SOV 7017 E est équipé d'une batterie de 15 MWh, suffisante pour alimenter le navire pendant une journée entière d'opérations. Il s'agit d'une batterie lithium fer phosphate (LFP), au lieu d'une batterie plus conventionnelle au lithium nickel manganèse cobalt (NMC). Cela a pour but de maximiser les références durables du navire, a souligné Damen. Les batteries LFP présentent l'avantage d'être moins dépendantes de matières premières sensibles, en particulier le cobalt, et offrent également de meilleures performances en matière de sécurité, étant moins susceptibles de s'enflammer et, en cas d'inflammation, plus faciles à contenir, a déclaré le constructeur naval.



(Images de synthèse : Damen)



Dans le cas où le navire n'aurait pas accès à l'électricité pendant une courte période, le SOV 7017 E dispose d'une redondance complète et peut poursuivre ses opérations avec une propulsion diesel conventionnelle.

(Sources : Offshore Wind, Mer et Marine)

COLLISION DE 2 CARGOS FLUVIAUX BATAVES

Le système de caméras des écluses de Volkerak, aux Pays-Bas, a filmé le moment spectaculaire où les deux cargos fluviaux sont entrés en collision. Les experts en sauvetage appelés sur les lieux ont déclaré que c'était un miracle que personne n'ait été blessé lors de la collision survenue tôt le matin du 29 novembre près de Willemstad, au sud de Rotterdam.

Le plus grand des deux navires, l'**Europa**, mesurant 135 m de long, était chargé de conteneurs et sortait du système d'écluses de Volker. En raison de la position du navire, les rapports indiquent qu'il n'était pas en mesure de manœuvrer. (Ndlr : Il apparaît aussi que compte tenu de son chargement, son champ de vision sur l'avant était très limité.)

Le plus petit navire, le **Nova**, d'une longueur de 80 m, se dirigeait vers le sud avec un chargement de maïs. Les enquêteurs tentent de déterminer comment cela s'est produit et si le Nova a coupé devant l'Europa, mais le plus grand navire a percuté le plus petit cargo intérieur.

Le capitaine du Nova aurait rapidement enclenché la marche arrière, mais il était trop tard pour éviter le contact. Sur la vidéo, on aperçoit les échappements noirs qui doivent correspondre au lancement en arrière. L'Europa a arraché les panneaux de cale du Nova en les repoussant, écrasés, sur la timonerie.



État du Nova après la collision. (Photos : X)

Le capitaine du Nova était seul sur sa passerelle à ce moment-là et, dans une manœuvre désespérée, a sauté

de son navire dans les eaux froides. Le pont du navire a presque été totalement arraché et gît en un tas froissé. Le drame n'est cependant pas terminé, car le navire est resté à flot, en marche arrière, mais la femme du capitaine ainsi qu'un jeune enfant se trouvaient en dessous, dans la zone de vie du navire. Le capitaine du Nova aurait réussi à remonter sur son navire après la collision pour enclencher l'arrêt d'urgence. Le bateau a toutefois reculé jusqu'à la berge. Le capitaine et sa famille s'en sortent indemnes.

Vidéo de la collision : <https://youtu.be/3n4jyl88a-c>

Les autorités néerlandaises ont ensuite libéré l'Europa et l'ont autorisé à poursuivre son voyage. Le Nova, quant à lui, est trop endommagé. Il est prévu de le remorquer jusqu'à Schiedam pour décharger la cargaison, puis de l'envoyer dans un chantier naval pour qu'il soit inspecté et réparé. (Source : The Maritime Executive)

NAUFRAGE D'UN CARGO AU LARGE DE LA GRÈCE AVEC UN SEUL SURVIVANT

Un cargo battant pavillon des Comores a fait naufrage le 26 novembre au large de l'île grecque de Lesbos avec 14 personnes à son bord, ont indiqué les garde-côtes grecs. Un premier marin a pu être récupéré par l'hélicoptère de la Marine. L'opération de sauvetage a mobilisé cinq navires de commerce, trois vaisseaux des garde-côtes, deux hélicoptères de la Marine et de l'armée de l'air et une frégate de la Marine. Des vents forts balayaient la zone.

Le Raptor était parti du port de Dekheila au nord de l'Égypte et avait Istanbul pour destination finale, avec une cargaison annoncée comme étant du sel. Il a fait naufrage à environ 4,5 milles au Sud-ouest de l'île de Lesbos. L'équipage comptait 2 Syriens, 1 ou 4 Indiens et 8 ou 11 Égyptiens, selon les sources.

Le cargo de 106 m de long et 17 m de large, construit en 1984, battant pavillon des Comores, avait signalé une avarie mécanique à 05 h 00 UTC avant d'activer le signal de détresse environ une heure plus tard, en indiquant que le navire gîtait fortement, puis de disparaître des radars, selon les autorités.

Selon le site internet de la chaîne publique Ert News, le rescapé d'origine égyptienne a été trouvé flottant sur un tonneau et en dépit d'une blessure à la tête était en bonne santé mais en état de choc.

Selon l'agence ANA, l'eau se serait massivement infiltrée sur le Raptor en raison de très fortes vagues alors que le cargo était déjà lesté par sa lourde cargaison, provoquant son naufrage.

Dans plusieurs parties de Grèce, les navires sont restés à quai ce week-end en raison de vents violents atteignant 9-10 sur l'échelle de Beaufort.



Le Raptor vu le 16 septembre 2023 cache bien son jeu, car vu de loin il ne semble pas en mauvais état. (Photo : MarineTraffic)

Le Raptor était un cargo de 6 338 t de port en lourd. Des photos récentes montrent que son gréement a été enlevé après 2014. Il avait déjà fait l'objet de plusieurs inspec

tions, avec un nombre impressionnant de 65 problèmes enregistrés lors d'une immobilisation de 18 jours en Roumanie en août 2023. Les autorités de Tulcea avaient constaté des défauts sur l'ensemble du navire, notamment des certifications manquantes pour les officiers, des irrégularités MARPOL, un générateur de secours en panne, du matériel de lutte contre l'incendie manquant, une EPIRB inopérante, des cartes périmées, une radio HF en panne, des cloisons "trouées", une coque "trouée", des panneaux d'écouilles corrodés et des écouilles endommagées. Une précédente inspection en Turquie, 3 ans plus tôt, avait révélé des problèmes similaires, notamment des écouilles mal entretenues et des ponts "troués" par la corrosion. L'armateur du navire est basé en Égypte et l'entreprise possède deux autres navires de charge. Comme le Raptor, ces deux navires approchent de la fin de leur quatrième décennie de service et ont tous deux été immobilisés au cours des trois dernières années, selon les registres Equasis concernant l'entreprise.

L'un des autres navires de l'armateur - le Manassa Moon M - a été immobilisé pour des cloisons fissurées, des portes étanches inopérantes et des systèmes de ventilation corrodés au Pirée en août 2023. Le Manassa Moon M est également tombé en panne dans les Dardanelles en 2022, nécessitant l'intervention d'un remorqueur. Bref un véritable armateur de navires poubelles et un pavillon qui ne vaut pas mieux.

Cinq jours après le naufrage du Raptor, les autorités grecques ont indiqué avoir arrêté les recherches pour retrouver les douze marins, dont neuf Égyptiens, portés disparus. Le cargo se trouve à 300 m de profondeur, a indiqué le 1^{er} décembre matin à l'AFP une responsable des garde-côtes grecs. Un marin a été retrouvé décédé et donc 12 marins sont portés disparus.

Le témoignage du survivant, paru dans la presse grecque, soulève de nombreuses interrogations autour du naufrage, du navire, de sa cargaison et même sa destination réelle.

Il semblerait que ce ne soit pas une avarie machine qui soit la seule cause de l'accident. En effet, selon le marin rescapé, le navire prenait l'eau dès la veille du naufrage. Le commandant a voulu prévenir les secours mais en aurait été découragé par l'armement du navire. Alors que des vents de force 10 faisaient rage, les marins ont, selon le rescapé, essayé d'écoper en utilisant des moyens dérisoires comme des seaux. Après une nuit qu'on imagine dantesque, l'équipage aurait constaté un trou et certains des marins auraient alors décidé de sauter à l'eau.

Outre l'état visiblement déplorable du navire, il semblerait également que sa destination réelle n'était pas Istanbul mais l'Ukraine. Le marin a également émis des doutes sur la nature de la cargaison, affichée comme étant du sel. Il semblerait que le navire ait déjà eu maille à partir avec les autorités, et soit épinglé pour trafic et pratiques illégales. D'autres navires de la flotte gérée par son armateur, Cedar Marine Services, auraient eu le même profil, c'est-à-dire âgés, mal entretenus et impliqués dans des trafics interlopes. Les autorités grecques poursuivent l'enquête sur ce naufrage. (Sources : Var Matin, AFP, Marine & Océans, Mer et Marine)

LES HOUTHIS S'EMPARANT D'UN ROULIER EN MER ROUGE ET ATTAQUENT D'AUTRES NAVIRES

Tout le monde a vu les images de l'attaque à la télévision. Les rebelles Houthis du Yémen ont affirmé, le 19 novem

bre, s'être emparés d'un navire qui croisait en mer Rouge. Il s'agit du **Galaxy Leader**, exploité par le japonais NYK, appartenant à Ray Car Carriers et battant pavillon des Bahamas. Le navire venait de Turquie et se dirigeait à vide vers l'Inde.



Attaque du Galaxy Leader.

Peu avant de s'emparer du Galaxy Leader, les rebelles yéménites avaient prévenu le 14 novembre qu'ils s'en prendraient aux navires israéliens en mer Rouge comme geste en soutien au peuple palestinien opprimé.

L'attaque et la prise du navire et de son équipage de 25 marins a été effectuée à partir d'un commando en hélicoptère.

Le porte-conteneurs **CMA CGM Symi** (construit en 2022) a été touché par un drone kamikaze présumé de fabrication iranienne dans l'océan Indien le 24 novembre, selon l'agence de presse AP, citant un responsable américain de la défense. Le drone Shahed-136 a explosé lorsqu'il a heurté le navire, causant des dommages mais ne blessant pas l'équipage, selon la dépêche.

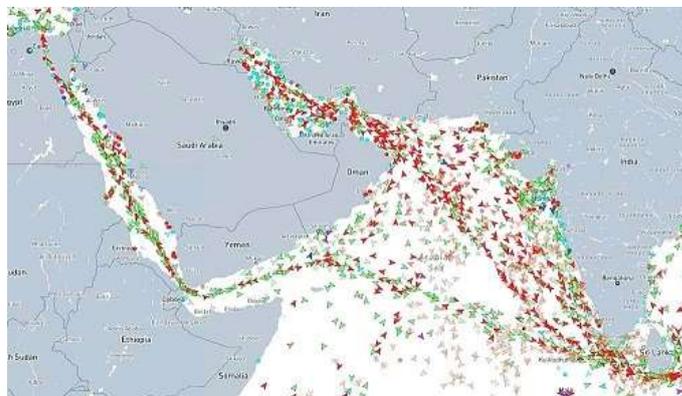
La compagnie CMA CGM affrète le CMA CGM Symi, battant pavillon maltais et d'une capacité de 15 264 EVP pour 366 m de long, auprès de la compagnie Eastern Pacific Shipping, basée à Singapour et détenue en dernier ressort par l'armateur et investisseur israélien Idan Ofer.

Cette affaire marque une recrudescence de la guerre de l'ombre menée par l'Iran contre les intérêts israéliens au cours des deux dernières années, au cours desquelles au moins quatre navires ont été attaqués et deux personnes ont été tuées. Les attaques de la semaine surviennent dans un contexte de tension au Moyen-Orient, alors qu'Israël combat le groupe militant du Hamas à Gaza. Les Houthis sont soutenus par le gouvernement chiite iranien contre le gouvernement internationalement reconnu du Yémen, qui est soutenu par l'Arabie saoudite, musulmane sunnite. (Source : TradeWinds)

Le 26 novembre, le chimiquier **Central Park** de Zodiac a été abordé par des pirates en matinée, et non, comme indiqué initialement, par des forces navales houthis. Le capitaine turc du Central Park a lancé un appel de détresse indiquant que le navire était attaqué par des pirates alors qu'il traversait le couloir de transit international recommandé, à environ 54 milles au large de la Somalie. Les attaquants s'étaient approchés du navire à bord de skiffs et étaient montés à bord. Tous les membres de l'équipage sont sains et saufs, et le navire et sa cargaison n'ont pas été endommagés. La marine américaine a appréhendé cinq personnes qui sont détenues pour interrogatoire. Les 22 membres de l'équipage s'étaient retirés dans la citadelle sécurisée du navire après cette première attaque de pirates au large de la Somalie depuis au moins 6 ans. Ils ont été sauvés grâce à l'intervention d'un

navire de guerre de l'US Navy, le destroyer USS Mason, qui a répondu à l'appel de détresse du navire.

Malgré tout, la veille de l'attaque des menaces avaient été proférées par les Houthis et le 27 novembre très tôt, un missile avait été lancé en direction du Central Park, comme d'ailleurs du USS Mason, Ils ont atterri à une dizaine de milles des navires et n'ont causé aucun dommage à l'un ou l'autre d'entre eux, a déclaré le commandement central américain le 27 matin. (Source : Lloyd's List)



Une vue du trafic maritime le 3 décembre grâce aux AIS des navires transitant en mer Rouge, au nord de l'océan Indien et dans le golfe arabo-persique.

CRÉATION D'UNE FORCE NAVALE DE PROTECTION AUTOUR DU DÉTROIT DE BAB-EL-MANDEB

Début décembre 2023, les États-Unis discutent avec leurs alliés de la création d'une force navale chargée de chaperonner les navires marchands en mer Rouge, dans un contexte de forte dégradation de la sécurité dans les eaux au large du Yémen.

La guerre de près de 2 mois entre Israël et le Hamas s'est étendue à la haute mer les dernières semaines de novembre, les milices houthis du Yémen ayant pris pour cible une série de navires ayant des liens avec Israël. Jake Sullivan, conseiller américain à la sécurité nationale, a déclaré le 4 décembre que les escortes navales pourraient être la réponse appropriée au ciblage des navires dans la région.

«*Nous sommes en pourparlers avec d'autres pays au sujet d'une sorte de force opérationnelle maritime impliquant des navires de pays partenaires aux côtés des États-Unis afin d'assurer la sécurité du passage des navires en mer Rouge*», a déclaré M. Sullivan aux journalistes à la Maison-Blanche.

M. Sullivan a déclaré que les attaques des Houthis étaient «*entièrement facilitées*» par l'Iran.

«*Ce sont eux qui ont le doigt sur la gâchette*», a-t-il déclaré à propos des Houthis. «*Ces armes, les armes ici, sont fournies par l'Iran, et nous pensons que l'Iran est l'ultime responsable de cette situation*».

La Chambre internationale de la marine marchande a appelé les États qui ont une influence dans la région à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour maintenir la liberté de navigation et dissuader les antagonistes de persister dans ce que le groupe de pression a décrit dans un communiqué comme «*une action agressive et illégale qui perturbe le commerce et fait des victimes parmi les marins innocents*». (Source : Splash247)

COUACH MET À L'EAU LE NOUVEAU NAVIRE DE SAUVETAGE DE LA STATION SNSM D'OLÉRON

Le chantier Couach de Gujan-Mestras a procédé à la mise

à l'eau du troisième des nouveaux navires de sauvetage hauturiers de première classe (NSH1) de la SNSM. Une unité peinte aux couleurs historiques des canots tout temps de l'association et qui sera livrée en 2024 à la station de La Cotinière, sur l'île d'Oléron.

Le SNS17-03 **L'Étoile Cotinarde** a été mis à l'eau le 27 novembre. Long de 17,44 m pour une largeur de 5,27 m, avec une vitesse de pointe de 25 nœuds, L'Étoile Cotinarde pourra embarquer 6 sauveteurs et recevoir 6 naufragés, voire beaucoup plus en cas de besoin. Il remplacera le Louis Blanchard, sorti fin 1990 du chantier morbihannais Bernard. (Source : Mer et Marine)



L'Étoile Cotinarde le 27/11/2023. (Photo : station SNSM de La Cotinière)



Pour soutenir les Sauveteurs en Mer :
Je fais un don sur le
site <http://jesoutiens.snsm.org> ou
<https://don.snsm.org/soutenir>

ACCORD INDE / RUSSIE

L'Inde a conclu un accord pour construire 24 cargos pour la Russie d'ici 2027. C'est Dmitri Dubovik, le directeur du Club d'intégration internationale Nord-Sud de la mer Caspienne qui a révélé l'accord début novembre lors du forum international d'Astrakhan en Russie. Alloué au chantier naval Goa Ltd, cet accord s'inscrit dans le cadre du projet de corridor de transport international nord-sud (INSTC), qui doit relier la Russie à l'Inde en passant par la mer Caspienne et l'Iran. Depuis le lancement de la guerre en Ukraine et les sanctions économiques qui ont suivi, la Russie a vu son secteur de la construction navale être durement touché. Financé par l'Agence russe de crédit à l'exportation, l'accord avec l'Inde présente l'avantage de coûter près de deux fois moins cher par rapport à des fabricants russes. L'Inde quant à elle confirme son statut de partenaire important pour la Russie comme le montrent les importations de pétrole russe multipliées par 40 depuis le début des sanctions. (Source : Les Amers du CESM)

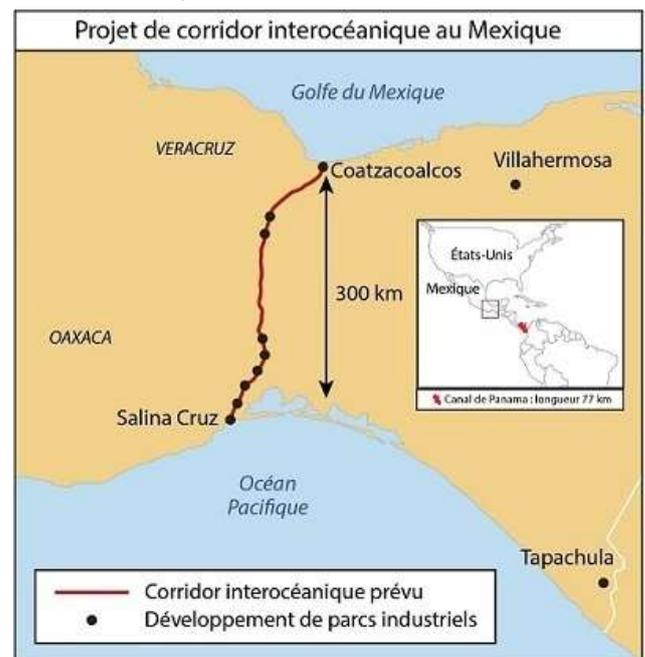
LE CELTIC INTERCONNECTOR IRLANDE / FRANCE

L'Irlande et la France ont commencé les travaux du Celtic Interconnector. Ce câble sous-marin à haute tension permettra d'alimenter 450 000 foyers et de créer une liaison électrique directe entre l'Irlande et l'Union Européenne. Le Réseau de transport d'électricité et son homologue irlandais vont travailler en collaboration avec en perspective la date de fin de projet en 2026.

Le 13 novembre, l'Irlande et la France ont également signé une déclaration d'intention commune sur la «coopération en matière de transition énergétique». La déclaration fournit un cadre pour la volonté mutuelle des deux pays d'accélérer la décarbonation des systèmes énergétiques et s'inscrit dans le cadre d'une ambition collective plus large visant à ce que l'Europe devienne le premier continent climatiquement neutre d'ici 2050. (Source : Les Amers du CESM)

SOLUTION DU MEXIQUE POUR PALLIER LES RESTRICTIONS DU CANAL DE PANAMA

En réponse aux difficultés de navigation sur le canal de Panama, le Mexique veut mettre en place une liaison ferroviaire de 300 km entre l'Atlantique et le Pacifique. Le corridor interocéanique devrait relier en six heures le port de Salina Cruz sur le Pacifique à celui de Coatzacoalcos sur le golfe du Mexique. Le but est de faire transiter 300 000 conteneurs par an d'ici 2028 et 1,4 millions en 2033.



Le canal de Panama (📍) a une longueur de 77 km.

Les pays d'Amérique centrale, qui disposent de côtes en Atlantique et dans le Pacifique voient leur commerce maritime fortement ralenti à cause du réchauffement climatique et des limitations du canal de Panama. Une telle alternative permettrait de protéger leurs économies. (Source : Les Amers du CESM)

APPROVISIONNEMENT DE GNL EN EUROPE

À la suite des températures clémentes et d'une moindre consommation, les ports européens ne peuvent plus accueillir les navires méthaniers en ce mois de novembre 2023, car aucune cuve n'est disponible pour décharger les cargaisons de gaz liquéfié. C'est une situation inédite depuis l'arrêt de l'approvisionnement en gaz russe et qui perturbe le trafic maritime.

Au mois de septembre, jusqu'à 32 navires ont patienté.

On constate une fois encore que les ports sont des lieux stratégiques vulnérables qui peuvent facilement être déstabilisés et ainsi perturber le trafic maritime mondial. Les navires contraints de patienter peuvent en effet engorger le trafic et devenir des obstacles au bon fonctionnement des routes maritimes et des infrastructures portuaires. (Source : Les Amers du CESM)

LE GRAND VOILIER DANMARK RISQUE D'ÊTRE DÉ-SARMÉ POUR DES PROBLÈMES DE FINANCEMENT

Le navire-école **Danmark**, vieux de 90 ans, a eu son lot de mauvaises nouvelles au cours des deux dernières années, et il en a encore d'autres : il pourrait être contraint de cesser ses activités après l'année prochaine en raison de contraintes budgétaires.

Construit en 1933, le Danmark est un navire-école à trois mâts et à gréement intégral dont le port d'attache est Copenhague. Il appartient au gouvernement danois et est géré par une académie maritime pour la formation des simples matelots. Lorsqu'il navigue, il peut accueillir jusqu'à 80 élèves à la fois.



Le navire-école Danmark. (Photo : Danmark)

Le Danmark sert d'ambassadeur à l'étranger pour l'État danois et bénéficie d'un soutien budgétaire de la part du gouvernement. Ce budget n'a pas augmenté assez rapidement pour suivre l'inflation, selon les opérateurs du voilier, et le navire pourrait être contraint de stopper ses activités après 2024.

«Le budget est trop bas depuis longtemps. Et il continue de l'être», a déclaré la directrice du programme, à la chaîne de télévision danoise TV2. «Nous pouvons voir que cela continuera avec le même financement, et des dizaines de milliers d'Euros manquent donc à l'appel. Lorsque nous accosterons en fin d'année prochaine (2024), nous n'aurons tout simplement pas assez d'argent pour pouvoir exploiter le navire en 2025».

Le Danmark a connu une période difficile au cours des dernières années. En février 2022, un membre d'équipage de 23 ans est tombé du gréement et est décédé au cours d'une période de travaux dans le port d'Assens, selon la police locale.

La même année, en septembre 2022, le Danmark a subi des dommages mineurs lorsqu'il a heurté le navire de combat côtier USS Minneapolis-Saint Paul sur une jetée à Baltimore, dans le Maryland. Le voilier était remorqué par deux remorqueurs lorsqu'il a heurté des piliers le long de la jetée, puis est entré en contact avec la coque du navire de guerre. Aucun blessé n'a été signalé et le navire de l'US Navy n'a subi que des dommages mineurs.

(Source : The Maritime Executive)

RÉSULTATS DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES EN FRANCE AU 3^{ÈME} TRIMESTRE 2023

La Direction générale des infrastructures, des transports

et des mobilités (DGITM) communique :

Au troisième trimestre 2023, le trafic de marchandises ayant transité dans les principaux ports français de métropole baisse légèrement après correction des variations saisonnières (- 0,6 %). Cette faible variation du trafic intervient après une première partie d'année fortement impactée par les mouvements sociaux contre la réforme des retraites. Le trafic avait baissé de 7,0 % au premier trimestre avant de rebondir de 5,4 % au deuxième trimestre. Avec un volume de 70,6 millions de tonnes au troisième trimestre 2023, le trafic maritime demeure inférieur de 6,2 % à son niveau du troisième trimestre 2022, un an auparavant.

Vous pouvez consulter cette étude en suivant le lien :

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publicationweb/605>

NOUVEAU MOYENS DE TESTS DE LA PERFORMANCE DES REVÊTEMENTS ACOUSTIQUES

Zoom sur le moyen d'essais de revêtement acoustique **Merou**.

Performances essentielles des sous-marins modernes, la discrétion et la furtivité acoustiques reposent sur l'emploi de matériaux absorbants destinés à revêtir la coque. Avant de devenir opérationnels et installés sur les sous-marins, ces matériaux doivent subir des cycles de qualification complets. Dans ce cadre, Naval Group a mis au point un moyen de mesure (**Merou**) qui permet de caractériser acoustiquement les matériaux.

Merou, qui a nécessité de gros efforts de conception et de développement, est le seul moyen d'essai connu à ce jour permettant la mesure des performances acoustiques en vraie grandeur, c'est-à-dire en champ acoustique libre, en immersion et aux fréquences d'emploi. Il a été accepté par la Direction générale de l'armement (DGA), satisfaite de ses performances à la mer (domaine d'emploi, justesse, fidélité, répétabilité...) en 2021. Retrouvez l'article complet sur : <https://www.naval-group.com/fr/discretion-et-furtivite-zoom-sur-le-moyen-essais-de-revetement-acoustique-merou>

UN MÉTHANIER CHINOIS EN PANNE BLOQUE LES EXPORTATIONS D'UN TERMINAL AUSTRALIEN

Un méthanier chinois bloquait l'un des terminaux d'exportation australiens, le terminal de l'île Curtis, près de Gladstone, et commençait à attirer l'attention des marchés mondiaux de l'énergie. Les inquiétudes sont nées le 28 novembre, lorsque le producteur australien en amont Origin Energy a annoncé qu'il avait commencé à «réduire la production» afin de réduire le flux de gaz vers l'installation de GNL après que plusieurs expéditions ont été reportées.



Le CESI Qingdao à Gladstone. (Photo: MarineTraffic)

Le méthanier chinois **CESI Qingdao** fait régulièrement escale au terminal dans le cadre d'une opération d'exportation spécifique. Le navire est exploité en vertu d'un contrat d'affrètement à temps à long terme avec la société énergétique chinoise Sinopec (China Petroleum & Chemical Company), qui est également l'un des trois investisseurs d'Australia Pacific LNG. Le navire a été construit

par le chantier naval Hudong-Zhonghua et livré en 2017 à une JV entre Sinopec, COSCO Ship et Mitsui O.S.K. Lines (MOL). Avec une capacité de 174 000 m³, il est l'un des six transporteurs construits dans une classe de navires spécifiquement destinés au transport de méthane depuis le terminal jusqu'en Chine pour Sinopec.

Le problème a commencé le 21 novembre lorsque le navire est arrivé pour l'une de ses escales régulières au terminal. Pendant le chargement, le navire a perdu de la puissance électrique, ce que ses armateurs décrivent comme une «*panne de propulsion*», tandis que les médias australiens se basent sur l'Autorité australienne de sécurité maritime, l'AMSA qui indique un problème de générateur, qualifiant le navire d'«*inapte à la navigation*» pour le moment. Le navire chargé devait appareiller à la fin de la semaine pour Wenzhou, en Chine.

Australia Pacific est l'un des plus grands producteurs et exportateurs du pays, avec une capacité de 9 millions de tonnes par an. Cependant, le terminal ne dispose que d'un seul quai et, selon Origin, le méthanier «*a perdu une partie de sa puissance électrique et est actuellement dans l'incapacité de quitter le terminal*». Aucune autre cargaison ne peut être chargée tant que la situation n'est pas résolue.

Origin indique que le terminal charge normalement un nouveau navire tous les trois jours et que, jusqu'à présent, deux cargaisons ont dû être reportées. Il y a maintenant déjà trois méthaniers ancrés au large de Gladstone qui attendent.

Australia Pacific est un fournisseur important de Sinopec et de Kansai Electric au Japon. Cette interruption survient alors que la demande de GNL augmente traditionnellement pendant la saison froide en Chine et au Japon. Finalement, Origin Energy a annoncé le 1^{er} décembre qu'un accord avait été conclu avec Gladstone Ports et Marine Safety Queensland ainsi qu'avec l'AMSA pour retirer le méthanier en panne du terminal. Sous la direction des autorités du Queensland, le navire a été remorqué jusqu'à un point d'ancrage sûr où l'équipage pourra continuer à travailler sur les réparations. Le chargement de la cargaison suivante devait commencer dans la nuit du 1^{er} au 2 décembre. (Source : The Maritime Executive)

NOUVEAU RECORD DE VITESSE À LA VOILE, EN SOLITAIRE

En course en large, le record de la plus grande distance parcourue en 24 heures, en solitaire, par un monocoque IMOCA vient de tomber début décembre. Engagé sur la course Retour à la Base, entre Fort-de-France et Lorient, où il est installé, Thomas Ruyant, à la barre de son bateau **For People**, vient d'avaloir 539,94 milles en un jour, soit 999,96 km.

Le skipper dunkerquois établit ce record à la vitesse de 22,49 nœuds, soit 41,65 km/h en moyenne, grâce à un IMOCA extrêmement performant dans l'allure de vent au portant.

Le marin a annoncé que la direction de course avait validé ces chiffres. Mais, pour être officiel et faire désormais référence, ce record doit encore être homologué par le World Sailing Speed Record Council (WSSRC), l'organisme international qui régit les grands records à la voile. On rappelle que le précédent tenant du record était Alex Thomson (en 2017, 536,81 milles en 24 h, et qu'en équipage, en IMOCA, le record est de 641,13 milles parcourus en 24 heures, œuvre du bateau Team Malizia sur The Ocean Race au printemps 2023. (Source : France Bleu)



For People. (Photo : Radio France)



For People. (Photo : Francois Van-Malleghem)

LES CHANTIERS BERNARD VONT LIVRER UNE VEDETTE DE SAUVETAGE AUX MARQUISES

Les chantiers navals Bernard, de Locmiquélic, signalaient le 4 décembre qu'ils s'approprient à livrer une vedette de sauvetage à la station de l'île d'Hiva Oa, aux Marquises. La vedette, baptisée **Mataa**, est du type ORC140. Soit un design Pantocarène insubmersible et autoredressable de 14,85 m de long hors-tout, pour 4,6 m de large, avec un tirant d'eau de 1,4 m. Elle est propulsée par deux moteurs de 404 kW et armée par un équipage de 6 personnes.



La vedette SAR Mataa. (Photo : Chantiers navals Bernard)

«Elle a été construite en série et elle est très réputée pour ses qualités de navigation par mer formée et ses qualités de sécurité pour l'équipage en manœuvre de jour comme de nuit par tous temps», indiquaient les chantiers navals. Très attendue, la vedette va rejoindre la Polynésie grâce à la Marine Nationale. (Source : Mer et Marine)

GALILEO : AIRBUS LANCE LA PRODUCTION DE SIX NOUVEAUX SATELLITES

Avec le lancement de la production de six satellites de deuxième génération, le concurrent européen du GPS américain entre dans une nouvelle phase. «Pour respecter le calendrier exigeant de livraison des six satellites en

moins de deux ans, Airbus a mis au point un programme de production coordonné afin de tirer parti de l'expertise en matière de fabrication, d'intégration et d'essais des engins spatiaux sur les sites d'Airbus», indique Airbus Defence and Space dans un communiqué.

Ces satellites d'un peu plus de deux tonnes, qui seront lancés dans quelques années, resteront en orbite durant au moins 15 ans. Ils intégreront «des antennes de navigation améliorées qui contribueront à accroître la précision du système européen de navigation par satellite», d'ores et déjà bien plus précis que le système GPS : Galileo offre une précision allant jusqu'à 20 centimètres horizontalement et 40 centimètres verticalement, contre 5 à 10 mètres pour le GPS.

Équipés d'une propulsion électrique et d'antennes de navigation plus résistantes, les satellites G2 pourront en outre être reconfigurés en orbite et intégreront des liaisons inter-satellites «leur permettant de communiquer et d'effectuer des vérifications croisées entre eux», indique Airbus Defence and Space.

Le système Galileo, mis en service en 2016, compte actuellement 28 satellites de première génération circulant en orbite moyenne (23 000 km). Voir le communiqué d'Airbus :

https://www.airbus.com/sites/g/files/jlcbta136/files/2023-12/FR-Airbus-SpS-Press-Release-Airbus-starts-Galileo-Second-Generation-satellite-production_0.pdf

UN NAVIRE PERD UNE ÉTONNANTE CARGAISON AU LARGE DU COTENTIN

Dans la nuit du 3 au 4 décembre, un navire de commerce déclare au CROSS Jobourg la perte de 6 cuves vides et ouvertes, de 8 m de long, vides et en inox, alors qu'il naviguait à l'entrée du DST, à plus de 35 milles à l'ouest de la Hague. Les conditions météorologiques étaient assez dégradées (vents de Nord-Ouest de plus de 20 nœuds, mer forte) et le navire de commerce perd rapidement les cuves de vue.

En conséquence, le CROSS Jobourg émet par radio VHF, des messages de "sécurité" pour prévenir les navires présents dans le DST et ainsi éviter un risque de collision avec les cuves. Un Avis Urgent aux Navigateurs (AVURNAV), est également émis par la préfecture maritime afin de prévenir du danger tous les navires qui seraient amenés à naviguer dans le secteur. Face à cette fortune de mer plusieurs moyens d'intervention et de surveillance maritimes sont engagés pour tenter de relocaliser les cuves à la dérive :

- le bâtiment de soutien d'assistance affrété (BSAA) **Argonaute** de la Marine nationale ;
- l'hélicoptère H160 de la Marine nationale, basé à Maupertus ;
- l'avion Falcon 50 de la Marine nationale, basé à Lann-Bihoué.

En parallèle, la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord contacte l'armateur du navire afin qu'il prenne rapidement ses dispositions pour intervenir et qu'il recherche des solutions pour récupérer les cuves perdues. Une mise en demeure à son intention est émise par le Préfet maritime.

Un peu plus tard, en début d'après-midi, une seule cuve a pu être relocalisée par l'avion Falcon 50, au sud du DST des Casquets. Les cinq autres cuves n'ont pas pu être relocalisées.

L'Argonaute rejoint la position donnée par le Falcon pour tenter de prendre la cuve en remorque.



Préparation du remorquage et tentative de remorquage de la cuve. (Photo : Twitter - Préfecture maritime Manche et mer du Nord)

Les mauvaises conditions météorologiques sur place rendent la manœuvre de passage d'une aussière de remorque sur la cuve, complexe et technique. Après plusieurs tentatives, l'équipage y parvient et commence le remorquage vers Cherbourg avec précaution. En fin de journée, les conditions météorologiques se dégradent encore et entraînent malheureusement la rupture de la remorque. La cuve dérive à nouveau.

L'équipage de l'Argonaute tente à nouveau de passer une remorque, mais les mouvements occasionnés par les conditions de mer ne le permettent pas. L'Argonaute, est donc maintenu à proximité de la cuve pour surveiller sa dérive. Elle se dirige au Sud-est, vers le secteur maritime des îles Anglo-Normandes.

En lien avec le service des garde-côtes de ces îles, la surveillance de la cuve est maintenue par le BSAA jusqu'à ce que les faibles fonds de la zone rocheuse autour de l'île d'Aurigny ne le permettent plus. En lien avec le MRCC de Jersey, l'avion de surveillance aérienne des îles Anglo-Normandes, Air search One, prend le relais et relocalise la cuve à proximité du Raz Blanchard.



Repérage aérien de la cuve.

Une nouvelle tentative de remorquage par l'Argonaute va donc être entreprise.

Finalement l'Argonaute a procédé à la récupération de la cuve à la dérive dans le raz Blanchard, au large de Carteret, le 6 décembre matin par une météo plus favorable.

L'équipage est parvenu à la déposer sur le pont. Retour à Cherbourg prévu dans l'après-midi. La cuve a fini par arriver dans le port militaire de Cherbourg. Elle y restera stockée le temps que la procédure administrative menée avec l'armateur pour son traitement aboutisse.

«On sait que les cuves étaient ouvertes et le fait de ne pas avoir pu les localiser malgré les moyens aériens déployés nous laisse penser qu'elles ont probablement coulé», a déclaré la Prémar.

Le bateau de commerce, ayant perdu ces six cuves, va être inspecté à son arrivée au port. Les inspecteurs maritimes vont vérifier qu'il avait fait un chargement correct, et si ce n'est pas le cas, il aura des amendes. (Sources : Prémar Manche-Mer du Nord, Le Marin, BFMTV)



La cuve a finalement pu être récupérée sur le pont de l'Argonaute. (Photos : Préfecture maritime Manche et mer du Nord)

LA CHINE ANNONCE UN PROJET DE PORTE-CONTENEURS À PROPULSION NUCLÉAIRE DE 24 000 EVP

Un chantier naval chinois a dévoilé les plans d'un nouveau porte-conteneurs géant innovant, propulsé par un réacteur qui, selon une revue spécialisée, pourrait offrir une véritable alternative "zéro émission". Le projet a été développé par Jiangnan Shipbuilding, une division de l'entreprise publique chinoise China State Shipbuilding Corporation, et pour prouver qu'il ne s'agit pas d'une simple théorie, il a été souligné que le DNV a délivré un certificat d'"approbation de principe" pour le projet. S'il est construit, il s'agira de l'un des plus grands porte-conteneurs océaniques jamais vus - avec une capacité d'emport de 24 000 EVP - et du premier à être propulsé par un réacteur nucléaire à sels fondus.

Contrairement aux réacteurs nucléaires des navires de guerre fonctionnant à l'uranium, ce nouveau réacteur devrait utiliser un métal radioactif appelé thorium, qui est abondant et peu coûteux en Chine. Le réacteur n'aura pas besoin de grandes quantités d'eau pour se refroidir, ce qui le rendra plus sûr et plus efficace.

Cependant, la technologie est complexe et la plupart des pays ont renoncé à la développer après des décennies d'efforts infructueux, y compris les États-Unis qui ont étudié la possibilité de l'utiliser pour alimenter un bombardier à longue portée. Mais la Chine a poursuivi ses efforts et, au début de l'année, a mis en service le premier réacteur à sels fondus basé sur le thorium dans le désert de Gobi.



Image de synthèse du projet. (Jiangnan Shipyard)

Les scientifiques impliqués dans ce projet ont déclaré que ces réacteurs peuvent être installés dans presque n'importe quel endroit, y compris sur des navires, et que leur petite taille leur permet d'être utilisés à des fins très

diverses.

La plupart des recherches menées dans le cadre de ce projet sont classifiées - peut-être en raison des utilisations militaires possibles de cette technologie - et peu d'informations ont été rendues publiques.

Le projet a été dévoilé lors de l'exposition Marintec China qui s'est tenue à Shanghai du 5 au 8 décembre 2023. Cette présentation suggère que la Chine a désormais une confiance considérable dans cette technologie et qu'elle est prête à la promouvoir dans le reste du monde. La Chine n'est pas le premier pays au monde à proposer un tel concept. Des constructeurs navals du Japon, des États-Unis, de Corée du Sud et d'Europe ont présenté des projets similaires. Toutefois, leurs modèles de navires sont généralement petits et aucun de ces pays ne dispose d'un réacteur moderne et fiable permettant de concrétiser le projet. (Sources : Shipping Italy, South China Morning Post)

L'OMI SE DIT 'TRÈS PRÉOCCUPÉE' ET PREND DES MESURES POUR CONTRÔLER LES PÉTROLIERS DE LA FLOTTE FANTÔME

L'Organisation maritime internationale s'est attaquée à la "flotte fantôme" croissante de pétroliers, qualifiant de "grave préoccupation" pour la sécurité environnementale ainsi que pour le bien-être des équipages et des États côtiers les navires opérant en dehors de la réglementation internationale, souvent sans assurance. Ces mesures ont été prises alors que des pays continuent de cibler les navires opérant illégalement et que les États-Unis recourent de plus en plus à des sanctions pour tenter de mettre un terme à ce commerce illégal et dangereux.

S'appuyant sur les efforts déployés par le sous-comité juridique, l'assemblée générale semestrielle de l'OMI a adopté ces mesures en dépit des objections et des efforts d'affaiblissement présentés par la Russie et l'Iran. L'Iran est depuis longtemps impliqué dans l'utilisation de pétroliers clandestins pour échapper aux sanctions américaines, y compris dans de nombreux cas bien documentés de transfert de navire à navire, de navires utilisant de fausses identités et de désactivation ou de falsification des signaux de position AIS.

Le nombre de transferts de navire à navire a toutefois augmenté de manière exponentielle en 2023, car de plus en plus de pétroliers participent au commerce en transportant du pétrole russe. S&P Global Maritime Intelligence a souligné dans un récent rapport qu'il y a eu plus de 432 transferts de pétrole russe de navire à navire (STS - Ship to ship) au cours du troisième trimestre.



Le pétrolier de l'ombre nommé Pablo a pris feu et explosé au large de la Malaisie en mai 2023. (Photo : MMEA)

La Malaisie, qui est toujours à l'affût des mouillages illégaux, a mis en évidence des cas d'activités illégales de STS qui ont permis de saisir des pétroliers, en particulier après l'explosion d'un pétrolier clandestin nommé **Pablo** dans les eaux malaisiennes au mois de mai 2023. Singa-

pour a également fait état d'une augmentation spectaculaire des détentions après que les autorités ont repris leurs programmes d'inspection à la suite de la pandémie. L'OMI, qui a pour mission d'établir des réglementations internationales, n'a pas le pouvoir de prendre des mesures spécifiques, mais dans une résolution ferme, elle «*exhorte les États membres*» et certains États du port et du pavillon à prendre des mesures pour empêcher les opérations illégales des navires communément appelés "flotte fantôme" ou "flotte obscure (ou noire)".

L'OMI a franchi une étape décisive en définissant les actions qui caractérisent ces navires, citant un manque d'adhésion aux normes internationales et aux meilleures pratiques et mettant ainsi en danger leurs équipages et l'environnement. L'OMI a demandé aux autorités de réglementation des pavillons et des ports de rechercher et d'inspecter les navires qu'ils soupçonnent de prendre des mesures telles que la désactivation des systèmes AIS et de repérage, la dissimulation de leur identité ou l'absence d'assurance adéquate. Ils soulignent que ces navires fonctionnent en essayant d'éviter les inspections des ports et des pavillons.

La résolution identifie les "meilleures pratiques" qui devraient être adoptées, tout en appelant à des efforts plus larges pour sensibiliser à ces navires et à leurs tactiques. Elle recommande aux assureurs et aux armateurs de se former à ces tactiques et aux signaux d'alerte qu'elles suscitent. Les États-Unis ont émis un avis similaire il y a quelques années, alors qu'ils intensifiaient leur ciblage de la flotte clandestine desservant l'Iran. Ils ont recommandé d'inspecter les documents financiers et d'enregistrement, de vérifier la documentation et de rechercher des actions telles que des changements fréquents d'identité, de propriété ou de pavillon.

L'OMI demande également aux armateurs de revoir leurs protocoles de transfert de navire à navire. Elle reconnaît qu'il peut s'agir d'une étape juridique, mais elle souhaite une meilleure protection de l'environnement et demande également que les transferts prévus soient signalés aux États du pavillon. Une activité STS non déclarée constituerait un autre signal d'alarme pour la flotte clandestine. Elle estime que l'augmentation des inspections par l'État du port et par le pavillon est la mesure la plus forte que l'OMI puisse recommander pour réduire l'activité de la flotte clandestine. Cette décision intervient alors que les États-Unis semblent progresser dans l'application de leurs sanctions. Ils ont utilisé avec succès les tribunaux pour saisir des cargaisons en provenance d'Iran et, maintenant, les sanctions ou les menaces d'action visant à faire respecter le plafonnement des prix du pétrole russe par le G7 semblent avoir un impact.

Reuters a récemment rapporté que plusieurs compagnies maritimes grecques s'étaient engagées à cesser de transporter du pétrole russe après avoir reçu des avertissements des États-Unis et que plusieurs de leurs homologues avaient fait l'objet de mesures d'application de la part des USA. L'un des pétroliers sanctionnés par les États-Unis dans le cadre de l'une de leurs actions les plus récentes serait toujours retenu au large des côtes pendant que l'Inde débat de ce qu'il convient de faire de la cargaison. De même, Bloomberg a suivi les sept pétroliers visés par les récentes sanctions américaines et a constaté qu'au moins deux d'entre eux semblaient avoir changé de cap et que deux autres semblaient être inactifs, n'ayant pas chargé de nouvelles cargaisons après l'annonce des mesures prises par les États-Unis. (Source :

The Maritime Executive)

DES SAUVETEURS S'OCCUPENT D'UN PÉTROLIER DE LA FLOTTE FANTÔME ÉCHOUÉ EN INDONESIE

Les équipes de sauvetage indonésiennes ont réussi à dégager un pétrolier qui s'était échoué dans le détroit de Singapour, à l'ouest de Batam.

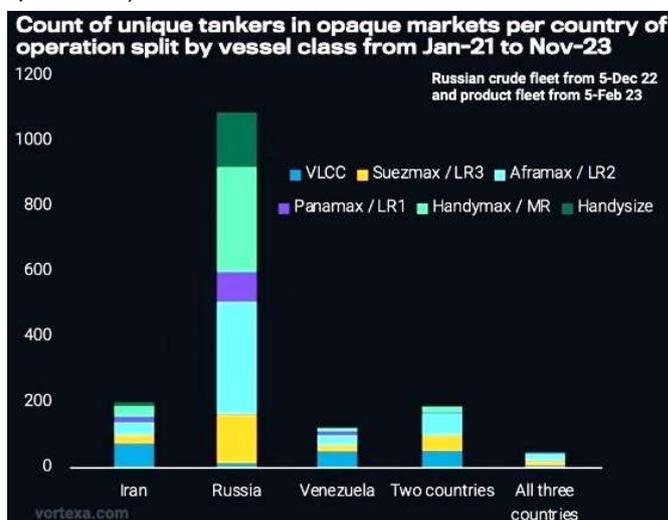
Le **Liberty**, âgé de 23 ans et battant pavillon camerounais, s'était échoué le 2 décembre et il a fallu attendre le 6 pour dégager le suezmax. Selon TankerTrackers.com, le navire transporte près d'un million de barils de fioul vénézuélien.



Au total, cinq remorqueurs ont été utilisés pour sortir le Liberty de sa fâcheuse position. (Photo : Indonesian Coast Guard)

L'Asie du Sud-Est - un carrefour important pour le commerce international des pétroliers - a connu récemment sa part de mésaventures avec les navires de la flotte fantôme. L'afamax **Turba**, âgé de 26 ans et battant également pavillon camerounais, a subi une panne de courant et est resté à la dérive au large de l'Indonésie pendant plusieurs jours en octobre 2023. Il y a également eu l'explosion de l'afamax **Pablo** en mai dans les eaux malaisiennes et l'échouement du VLCC **Young Yang** en 2022. Selon le cabinet d'assurance Allianz, il y a eu au moins 8 échouements, collisions ou accidents évités de justesse impliquant des pétroliers transportant des produits pétroliers sanctionnés en 2022, soit le même nombre qu'au cours des trois années précédentes.

Les pétroliers de plus de 20 ans encore en activité ne représentaient que 1 % de la flotte mondiale de pétroliers avant la crise Covid et étaient encore rares (3 %) avant l'invasion de l'Ukraine à la fin du mois de février 2022. Ils sont désormais en passe de représenter 11 % de la demande totale de pétroliers d'ici à la mi-2025, selon les données de la société de courtage Braemar. (Source : Splash247)



Nombre de pétroliers en service sur les marchés opaques par pays d'exploitation, répartis par classe de navires, de janvier 21 à novembre 23.

12 PORTE-CONTENEURS SE DÉTOURNENT DE LA MER ROUGE À CAUSE DES MENACES TERRORISTES

Initialement, les attaques contre la navigation en mer Rouge et dans le détroit d'Ormuz, qui comprenaient des détournements et des tirs de missiles, visaient des navires liés à Israël. Des incidents récents, tels que l'attaque de drone contre le porte-conteneurs **Number 9** affrété par OOCL, n'avaient pas de lien avec Israël.

Alphaliner a indiqué dans son rapport hebdomadaire que jusqu'au 4 décembre, quelque 12 porte-conteneurs s'étaient détournés du canal de Suez pour emprunter la route beaucoup plus longue du cap de Bonne-Espérance. Six autres navires devaient suivre le même chemin.

«*Parmi les navires qui ont déjà commencé leur détournement, on compte trois unités de 4 250 EVP, trois navires de 5 000 à 6 000 EVP, quatre navires de 15 000 EVP et une unité de 19 000 EVP*», indique la lettre d'information. Maersk et ZIM ont tous deux déclaré publiquement qu'ils détournent certains navires de la région.

Alphaliner a indiqué qu'il restait à voir si les compagnies déploieraient du tonnage supplémentaire ou sauteraient certaines escales sur les services affectés afin de compenser les allongements de trajets. (Source : Seatrade Maritime news)

ENCORE UN FEU DE DÉCHETS MÉTALLIQUES DANS LA CALE D'UN VRAQUIER

Le vraquier **Star Apus** a été victime d'un incendie dans sa cale à Tilbury Docks, au Royaume-Uni, dans la soirée du 6 décembre, alors qu'il chargeait des déchets métalliques. Quelque 5 équipes de pompiers sont intervenues, l'incendie a été circonscrit et la ferraille chargée a été déchargée afin d'atteindre les points chauds qui couvaient. Le feu aurait été éteint. Le Star Apus était arrivé le 4 décembre en provenance des Pays-Bas.

Construit en 2014 et d'un port en lourd de 63 123 tonnes, le vraquier navigue sous pavillon des Îles Marshall.



Intervention des pompiers sur le Star Apus amarré à proximité d'un tas de déchets métalliques. (Photo : Nub News Reporter)

(Source : FleetMon)

MODERNISATION DE LA FLOTTE DE POLYNÉSIE FRANÇAISE

En Polynésie française, de nouveaux navires (cargos, goélettes et navires à passagers) ont été livrés ou commandés, pour remplacer la flotte actuelle vieillissante. L'approvisionnement des 117 îles polynésiennes est effectué via ces navires, dont 9 ont plus de 40 ans. La modernisation de cette petite flotte permettra un ravitaillement plus efficace et un transport de passagers plus rapide. (Source : Les Amers du CESM)

UN NAVIRE MIXTE CARGO - CROISIÈRES EN POLY-

NÉSIE FRANÇAISE

Dans le cadre du programme 2025, le navire mixte de 125 m **Aranui 5** proposera 22 voyages, tous transportant du fret vers le nord aux îles Marquises ou le sud dans l'archipel des Australes.

Le programme 2025 de l'Aranui comprend trois voyages de 13 jours vers les Australes. Selon la compagnie, ces croisières sont le seul moyen de voir les cinq îles habitées de l'archipel le plus méridional de la Polynésie française : Tubuai, Rurutu, Rimatara, Raivavae, connue comme la Bora Bora du sud, et Rapa Iti, qui n'est accessible que par la mer et que l'Aranui 5 est actuellement le seul navire de croisière local autorisé à visiter.

En 2025, l'Aranui 5 livrera pour la première fois du fret aux îles Australes éloignées, tout en collectant des marchandises à livrer à Raiatea, Bora Bora et Papeete sur le trajet de retour, comme le café, qui pousse bien dans le climat plus frais du sud.



L'Aranui 5 en manœuvre à Papeete. (Photo : Bob Kok)



L'Aranui 5 au mouillage en opérations commerciale à Nuku Hiva. (Photo : Aranui Cruises)

Laurent Wong, représentant régional d'Aranui Cruises pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande, a déclaré que la compagnie offrait l'une des rares expériences de croisière mixte avec du fret au monde.

«*Lorsque nous avons commencé à proposer des croisières "cargo" aux Marquises il y a 40 ans, presque personne n'avait entendu parler de l'archipel septentrional de la Polynésie française, mais nous avons observé avec fierté Aranui devenir une partie intégrante des communautés insulaires et contribuer à créer un flux durable de tourisme dans une partie isolée du monde*», a déclaré M. Wong.

«*Nous espérons mettre les Australes sur la carte d'une manière similaire, en travaillant avec les communautés isolées du sud pour développer leur économie et leur tourisme d'une manière lente et durable, tout en ouvrant leurs magnifiques îles à un petit nombre de privilégiés*».

En plus de son programme Australes élargi en 2025, l'Aranui 5 continuera à proposer son itinéraire traditionnel de croisière "cargo" vers les îles Marquises éloignées de la Polynésie française avec 19 croisières aller-retour de 12 jours au départ de Papeete pour livrer du fret aux six îles Marquises habitées - Hiva Oa, Nuku Hiva, Ua Pou, Ua

Huka, Tahuata et Fatu Hiva - ainsi que des escales pittoresques dans les atolls des Tuamotu, Fakarava, Rangiroa et Makatea, ainsi qu'à Bora Bora. (Source : Daily Cargo News)

L'AUGMENTATION DU NOMBRE DE MÉGA-PORTE-CONTENEURS ACCROÎT LES CRAINTES D'INCENDIES

L'augmentation importante du nombre de grands porte-conteneurs au cours des deux prochaines années entraînera inévitablement une augmentation du nombre de victimes, selon la déclaration prospective contenue dans le rapport annuel d'Allianz Global sur le transport maritime et la sécurité.

«L'augmentation de la taille des navires entraîne une plus grande accumulation de conteneurs et une plus grande exposition, une tendance qui pourrait aggraver les problèmes observés ces dernières années, tels que les incendies, les échouements et les blocages portuaires», affirme le rapport.

Selon le Cpt Shriram Pathak, consultant principal en risques maritimes chez Allianz Commercial, les incendies et les explosions sont la première cause de sinistre en mer, représentant environ 32 % des pertes.

Le Cpt Pathak a déclaré lors de la conférence Seatrade Maritime Salvage and Wreck qui s'est tenue à Londres le 7 décembre que les pertes de navires observées en 2022 étaient à leur niveau le plus bas, ce qui est un point positif.

Au total, 38 navires ont été perdus en 2022, ce qui représente une baisse d'environ 36 % par rapport aux 59 navires perdus l'année précédente. Le capitaine Pathak a souligné qu'il s'agissait d'un point positif étant donné qu'il y a 30 ans, la flotte mondiale perdait plus de 200 navires par an», ajoutant que cela faisait six ans qu'une perte à trois chiffres n'avait pas été signalée. Si le nombre total de pertes a diminué, le nombre d'incidents n'a pas suivi, avec 3 032 incidents signalés en 2022, contre 3 000 un an plus tôt. «Nous n'avons donc pas eu beaucoup de pertes, mais nous avons eu des incidents et des cas», a observé le capitaine Pathak.

Selon le rapport d'Allianz, les incendies et les explosions représentaient 13 incidents en 2013, contre 116 en 2022. En 2022, huit des 38 pertes totales ont été causées par des incendies.

Les véhicules électriques représentent une nouvelle menace en tant que cargaison. Bien qu'il ne soit pas prouvé qu'il y ait plus d'incendies dans les VE que dans les voitures à moteur à combustion interne, on sait que lorsque des incendies se produisent, ils brûlent avec une plus grande intensité et libèrent un cocktail toxique de gaz toxiques. En outre, l'utilisation d'équipements de lutte contre l'incendie standard, tels que les arroseurs et les diffuseurs de CO₂, n'aura que peu d'impact sur un incendie de batterie au lithium-ion, car il ne dépend pas de l'oxygène pour se développer.

Un autre intervenant a notamment évoqué les niveaux de température et la toxicité des gaz, et a précisé qu'environ 80 % des incendies provoqués par les VE sont dus à la combustion de plastiques dans les voitures.

Un délégué de Brookes Bell a déclaré que l'intensité de la chaleur sur le **Freemantle**, victime d'un incendie en août, avait fait fondre l'aluminium de sorte qu'il y avait comme des stalactites de 2 m «suspendues» sur le plafond du pont concerné. Le gaz généré par plus de 300 véhicules électriques en feu a explosé et la force a littérale

ment soulevé le pont situé au-dessus d'environ 2 mètres. (Source : Seatrade Maritime News)

REMISE DU PRIX KUMMERMAN 2023 DE L'ACADÉMIE DE MARINE

Ce prix a été remis à Ariane de Rothschild, égérie et financière de l'écurie de voile Gitana Team, par Alain Bovis, Président de l'Académie de marine.

La présentation du prix Henri Kummerman a été prononcée par Francis Baudu, Président de la section "Marine marchande, pêche et plaisance" de l'Académie de marine. Il récompense une personnalité ou une équipe qui se distingue par ses travaux ou ses succès dans le domaine de l'amélioration des méthodes de construction ou d'exploitation des navires de commerce de toutes sortes.



Remise du prix le 7 décembre avec au premier rang, Alain Bovis à la droite d'Ariane de Rothschild, et Francis Baudu, le second à sa gauche.

Les membres du Gitana Team étaient réunis ce 7 décembre à Paris, autour d'Ariane de Rothschild, pour célébrer la remise de ce prix mais aussi pour une grande annonce portant sur l'avenir de l'écurie aux 5 flèches. Héritière d'une saga maritime familiale unique au monde, Ariane de Rothschild entend bien perpétuer cette lignée légendaire, qu'avec son mari Benjamin de Rothschild, ils ont mué en école d'excellence et en véritable laboratoire technologique. À l'été 2017, le Gitana Team dévoilait le maxi **Edmond de Rothschild** : un pionnier ! Le premier grand trimaran de course au large conçu pour voler en haute mer. 6 ans plus tard, l'équipe annonce sa descendance. Une nouvelle monture volante signée par un design team unifié Verdier/Gitana et construit à Lorient par CDK Technologies. Ce maxi-multicoque de nouvelle génération verra le jour en 2025. (Source : Gitana)

Voir aussi : <https://www.lefigaro.fr/sports/voile/voile-un-nouvel-ultim-volant-pour-la-famille-rothschild-et-charles-caudrelier-20231207>

RECONSTRUCTION DU BÂTIMENT DU LAZARET SUR LE PORT DES MINIMES À LA ROCHELLE

Siège des associations de plaisanciers locales, et lieu où se tenaient les assemblées générales de la FNPAM, la Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée dont est membre HYDROS, le bâtiment du Lazaret va être remplacé.



Bâtiment du Lazaret dans son état de novembre 2021.



Le projet de Lazaret nouveau à La Rochelle.

Les travaux de démolition ont commencé après le Grand Pavois 2023, marquant ainsi le début d'une nouvelle phase du projet.

Le nouveau bâtiment devra accueillir : Les sanitaires du port, des toilettes publiques, une vaste salle de réunion d'environ 70 places, des lieux de stockage de matériel, les bureaux des 3 associations Aunis Voile, Yakapartir et APLR (membre de la FNPAM), ainsi qu'une salle de cours.

Cette merveille devrait être mise à la disposition des heureux bénéficiaires après le Grand Pavois 2024.

Pour en savoir plus : <https://www.portlarochelle.com/le-port-lance-son-projet-pilote-de-renovation-de-batiment-bas-carbone/>, <https://www.portlarochelle.com/travaux-de-reconstruction-du-lazaret/>, <https://www.aplr.fr/batiment-lazaret-futur/>

L'AVENTURE DU SKY III. EST-IL OU NON UN BATEAU POUBELLE ?

Le 1^{er} décembre, un navire tanzanien, le **Sky III** de 51 m de long est tombé en panne au large de Lorient et de l'île de Groix, avec neuf marins à bord. Ce brise-glace, armateur turc, était parti de Rotterdam pour se rendre à Chypre où il devait subir des réparations. Le mécanicien avait préféré débarquer avant de partir, après un arrêt de 8 mois. Construit en 1966, le bateau a subi une avarie du système de propulsion. La seule machine qui fonctionnerait au bateau de naviguer à la vitesse de six nœuds par mer calme. Il y aurait eu aussi conflit dans l'équipage de sept nationalités différentes (chypriote, roumaine, géorgienne, grecque, finlandaise, birmane et syrienne) avec salaires en attente. Il y aurait eu manque d'eau et de nourritures, matériel défectueux, propulsion à 6 nœuds.



Le Sky III vu le 23/11/2023. (Photo : MarineTraffic)

Les autorités maritimes françaises ont été alertées sur la situation de l'équipage. «L'équipage ne se sent pas en sécurité à bord. Il faut intervenir rapidement. Lorsque les besoins de base ne sont pas assurés et que le navire n'est plus en état de naviguer, on est dans une situation d'abandon» expliquait une inspectrice de l'ITF.

D'après les témoignages qu'elle a recueillis, une partie de l'équipage juge que le navire est trop dangereux pour effectuer un voyage vers Chypre.

«Ils veulent être débarqués et être payés. Aucun salaire n'a été perçu depuis le début de leur contrat. La demande des marins est simple et justifiée. Ils ne veulent pas continuer de naviguer sur cette épave, un danger pour eux et pour la mer», résumait Jean-Paul Hellequin, le président de Mor glaz.

Le 2 décembre, l'armateur a indiqué qu'il devait faire apporter des pièces et des vivres.

Le SKY III est-il ou non un bateau poubelle ?

Au terme d'une mission d'évaluation et d'intervention menée à bord par un membre du Centre de Sécurité des navires de Lorient, un gendarme maritime, accompagnée d'un pilote du port, la Préfecture maritime indique que «les conclusions sont rassurantes, à la fois sur l'état du bâtiment, et les conditions de vie de l'équipage». Toujours selon la Prémar, «le bateau est très propre, l'habitabilité satisfaisante. Il y a de la nourriture et des boissons en quantité suffisante, frigos et congélateurs fonctionnent, les sanitaires sont opérationnels, et les cabines sont propres. Les équipements de sécurité ont été testés, ils fonctionnent. Sur la partie avarie, le bateau était dans l'attente d'une pièce pour réparer. Elle est arrivée, les réparations ont été faites», ajoute la Prémar. «Si le bateau est vieux, son état a été jugé correct au moment du passage de l'équipe» termine la Prémar.



Le Sky III au large de Lorient. (Photo : FTV)

Le 5 décembre la préfecture maritime a donc autorisé le bateau à reprendre la mer pour Chypre. En fin d'après-midi, après avoir effectué sa réparation, il a été autorisé à rejoindre un nouveau point de mouillage à proximité de Belle-Ile pour y attendre des conditions météorologiques favorables pour son transit vers la Méditerranée.

Quant aux trois marins géorgiens qui avaient demandé à quitter le navire après une rixe à bord, ils ont bien été débarqués. Et confiés dans un premier temps aux services de la Douane. L'équipage est donc désormais réduit à 6 hommes. (Sources, Ouest-France, France 3 Régions)

Ndlr : Le Sky III a quitté la France le 14/12 et est finalement arrivé à Aliaga en Turquie, le 29/12/2023 après avoir fait escale à Ceuta le 19/12 et un soutage au mouillage à Malte du 25 au 26/12.

UNE REMORQUE REMPLIE D'ACIDE SULFURIQUE COULE EN MER ENTRE LA CORSE ET LA TOSCANE

Parti de La Valette, à Malte, le 30 novembre, et en direction de Gênes, l'**Eurocargo Malta** a été pris dans une violente tempête, alors qu'il se trouvait à environ 10 milles de la côte génoise. L'agitation de la mer - avec des vagues hautes de 4 à 6 mètres - a engendré la perte d'une partie de sa cargaison. Le navire qui appartient à la compagnie Grimaldi Lines, a perdu quatre semi-remorques

en mer le 2 décembre 2023.

Problème : parmi ces semi-remorques se trouvait notamment une remorque citerne qui contient 28 000 litres d'acide sulfurique, produit hautement corrosif et toxique pour le milieu marin.

L'incident a été directement signalé par le Commandant du navire roulier auprès des garde-côtes. Ceux-ci ont alors déclenché le décollage d'un hélicoptère de la base de Sarzana, en Ligurie, afin de vérifier une possible présence de pollution, et s'assurer de l'absence de semi-remorques flottantes, qui pourraient provoquer un danger en mer.

Autre problème, la cargaison aurait coulé à proximité ou au sein du Sanctuaire Pelagos par 900 m de profondeur, mais dans les eaux italiennes. Un événement qui n'impacte a priori pas les eaux françaises.

Une enquête au chef de présomption de "pollution dangereuse de l'environnement" a été ouverte par le parquet de Gênes. L'enquête devra notamment déterminer si le chargement était correctement arrimé et saisi, avec des chaînes et des crochets, et si le navire a ou non appareillé dans des conditions météorologiques particulièrement dangereuses. (Source : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/une-remorque-remplie-d-acide-sulfurique-coule-en-mer-entre-la-corse-et-la-toscane-une-enquete-ouverte-par-le-parquet-de-genes-2887454.html>)



L'Eurocargo Malta vu à La Valette le 21/09/2023. (Photo : MarineTraffic)

L'Eurocargo Malta est un navire roulier construit en 2010 et navigant sous le pavillon italien. Sa longueur est de 200,78 m et sa largeur de 26,5 m pour un port en lourd de 10 787 t.

LA COUVERTURE P&I DE LA FLOTTE FANTÔME EN ESTONIE SOULÈVE DES QUESTIONS

Quelque 27 pétroliers âgés et anonymes, dont 10 liés à des numéros de compagnie OMI délivrés frauduleusement, sont inscrits auprès d'un assureur maritime basé en Estonie.

La Continental Steamship Owners Mutual Protecting & Indemnity Association Ltd n'a pas confirmé le statut des pétroliers inscrits auprès de l'assureur maritime, qui ont été associés à des pratiques de transport maritime qualifiées de trompeuses et d'évasives par les régulateurs occidentaux.

Les navires impliqués dans des opérations parallèles peuvent s'appuyer sur des fournisseurs d'assurance P&I non éprouvés et opaques, dont la réglementation est limitée et dont le capital ou les accords de réassurance peuvent être insuffisants. (Source : Lloyd's List du 11/12/2023)

LA PÉNURIE DE MAIN-D'ŒUVRE DANS LES CHANTIERS NAVALS SUD-CORÉENS POURRAIT AVANTAGER LA CHINE

Selon BusinessKorea, le chantier HD Hyundai Heavy Industries (HHI) envisage d'importer de Chine des blocs

pour navires marchands pour la première fois depuis sa création. Selon des sources industrielles du 10 décembre, HD HHI a récemment pris contact avec plusieurs fabricants de blocs chinois et envisage de leur confier une partie de sa production de blocs, car le constructeur naval coréen a eu du mal à se procurer des blocs pour navires marchands en Corée. Depuis sa fondation en 1972, il y a plus de 50 ans, tous les blocs pour navires marchands ont été fabriqués par les partenaires coréens de HD HHI et livrés à HD HHI.

Les navires sont constitués de petits et de grands blocs assemblés. Les grands blocs peuvent peser jusqu'à 400 tonnes chacun, et les très grands porte-conteneurs sont construits avec 300 grands et petits blocs. En général, les partenaires fabriquent les blocs et les livrent aux chantiers navals. Il s'agit d'un processus central qui nécessite beaucoup de main-d'œuvre, notamment pour couper les plaques d'acier et les souder ensemble. Si HD HHI reçoit des blocs par l'intermédiaire de sous-traitants chinois au lieu de sous-traitants coréens, les trois principaux constructeurs navals coréens - HD HHI, Hanwha Ocean et Samsung Heavy Industries - deviendront dépendants de la Chine pour la production de blocs.

Le recours aux sous-traitants chinois s'explique par la pénurie de main-d'œuvre dans les chantiers navals sud-coréens. L'industrie de la construction navale est en plein essor depuis 2022 en raison de l'augmentation des commandes de transporteurs de gaz naturel liquéfié. En réponse, les chantiers navals et leurs fournisseurs ont augmenté les salaires et recruté des travailleurs en masse. Cependant, les commandes récentes de navires à prix élevé ne seront pas payées avant deux ou trois ans et, comme ils manquent de liquidités, ils sont limités dans leurs dépenses pour couvrir les coûts de main-d'œuvre. En outre, rien n'indique que le problème de l'offre de main-d'œuvre sera résolu, car les gens n'aiment généralement pas travailler dans les zones rurales. Bien que le gouvernement coréen ait récemment assoupli les exigences en matière de visa pour les travailleurs étrangers, nombre d'entre eux sont encore loin de devenir des travailleurs qualifiés. (Source : PortNews)

POUR LE CEMM, LA MARINE NATIONALE DOIT RÉFLÉCHIR SUR SA «CAPACITÉ À USER L'ADVERSAIRE»

Quoi qu'il en soit, le retour d'expérience (RETEX) de la guerre en Ukraine nourrit les réflexions au sujet des capacités à développer dans l'avenir. «C'est un conflit qui s'ancre dans la durée. Il pose aux Ukrainiens la question du rapport entre l'usure et la décision», a ainsi relevé l'Amiral Nicolas Vaujour, le chef d'état-major de la Marine nationale (CEMM), lors d'une récente audition au Sénat. «L'exemple, c'est le drone qui ne coûte presque rien, mais qui vient saturer, 'user' la défense aérienne de l'adversaire. Si la question nous était posée, il nous faudrait réfléchir à notre capacité à durer et à user un adversaire», a-t-il poursuivi. Or, «aujourd'hui, nous avons essentiellement misé sur des armes de décision», a-t-il souligné.

Aussi, pour le CEMM, la «vraie question est aussi de disposer d'armes d'usure capables d'épuiser un adversaire, de le fatiguer, de façon à déployer nos armes de décision au moment opportun pour remporter la victoire». Et de conclure : «Usure et décision : l'un ne va pas sans l'autre. Il y a probablement un nouvel équilibre à trouver de ce point de vue». Retrouvez l'article complet avec le lien :

<https://www.opex360.com/2023/12/09/pour-lamiral-vaujour-la-marine-nationale-doit-reflechir-sur-sa-capacite-a-user-ladversaire/#>

UN CHERCHEUR BRETON RÉVÈLE QUE L'OCÉAN PIÉGERAIT PLUS DE CO₂ QUE PRÉVU

Une "neige marine", constituée de plancton mort, permet de stocker du carbone au fond des océans. Beaucoup plus qu'estimé jusqu'alors, pointe une étude publiée le 6 décembre dans la revue Nature, à laquelle a participé un scientifique brestois, Frédéric Le Moigne.

Elle est constituée de phytoplancton qui vit à la surface des mers, baignée de lumière et riche en nutriments. Il s'agit de petites cellules qu'on peut considérer comme la forêt des océans, qui captent le CO₂. Une partie du phytoplancton est consommée par du zooplancton, des petites crevettes ou des poissons. Une autre partie, non consommée, finit par mourir et coule, sous forme de petits flocons blancs riches en carbone, jusqu'aux fonds marins.

Voir : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/finistere/brest/surprise-l-ocean-stockerait-plus-de-co2-que-prevu-c-est-une-avancee-solide-2885849.html> et <https://www.cnrs.fr/fr/presse/locean-stockerait-davantage-de-carbone-questime-dans-les-precedentes-etudes>

APRÈS UNE AVARIE DE PROPULSION, LE CARGO AURORA REMORQUÉ VERS BREST

Parti le dimanche 10 décembre 2023 après-midi du port anglais de Southampton, le porte-conteneurs **Aurora** a subi une avarie de propulsion le 11, peu après 20 h. Le navire s'est retrouvé à la dérive en mer Celtique à environ 22 milles dans le nord-ouest d'Ouessant. Il faisait alors route vers Montoir où il était attendu le 12.

Un contrat de sauvetage a été signé par l'armateur avec les Abeilles International et le remorqueur Abeille Bourbon est intervenu pour remorquer le navire désemparé jusqu'à Brest. Le remorquage a commencé vers 22 h 30 le 11 décembre.



L'Aurora effectue également des rotations avec Brest, vu ici le 15/11/2023 et Le Havre. (Photo : MarineTraffic)

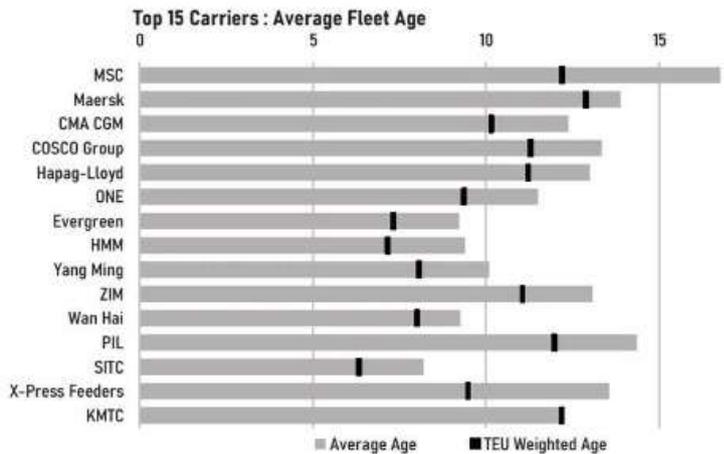
Construit en 2001, le porte-conteneurs bat pavillon d'Antigua-et-Barbuda. Long de 134 m, il a une capacité de 868 EVP. Le convoi était attendu à Brest tôt le 13 décembre un peu après minuit. (Sources : FleetMon, Le Télégramme)

LA FLOTTE VINTAGE DE PORTE-CONTENEURS DE MSC SOUS LES FEUX DE LA RAMPE

Mediterranean Shipping Co (MSC), le plus grand transporteur de conteneurs au monde, détient de nombreux records, notamment le plus gros carnet de commandes, mais aussi, paradoxalement, la flotte la plus ancienne parmi les 15 premiers transporteurs mondiaux.

Selon les données de Linerlytica, la compagnie dirigée par Soren Toft possède une flotte dont l'âge moyen est de 16,8 ans, tandis que Maersk possède la flotte la plus

ancienne en termes pondérés en EVP, soit 12,8 ans.



Depuis août 2020, MSC s'est lancé dans une frénésie historique de navires d'occasion, accumulant une quantité sans précédent de tonnage ancien - ajoutant plus de 330 navires en un peu plus de trois ans.

(Source : Splash247)

UNE NOUVELLE IDENTITÉ VISUELLE POUR LA MÉRIDIONALE

La Méridionale a dévoilé, début décembre, sa nouvelle identité visuelle, symbole d'un nouveau chapitre de son histoire, après son arrivée au sein du Groupe CMA-CGM.



Un relooking pour réaffirmer son rôle dans le transport quotidien de fret et de passagers entre la Corse et le continent, et de manière plus générale en Méditerranée, mais aussi son appartenance au Groupe CMA CGM. «Le nouveau logo revendique le Bleu comme héritage et s'appuie sur une typographie qui fait écho à celle du Groupe CMA CGM», précise la compagnie dans un communiqué. Une conception qui se veut moderne et dynamique pour refléter l'engagement de la compagnie envers ses clients. (Source : TourMag)

L'ÉLARGISSEMENT DU CANAL DE KIEL BAT SON PLEIN, SELON DEME

Une équipe chargée de l'élargissement du canal de Kiel en Allemagne progresse régulièrement, les travaux de terrassement à sec et de revêtement battant leur plein, selon le groupe DEME.

Dans le cadre d'une contreprise, DEME réalise les travaux d'élargissement d'un tronçon de 4,2 kilomètres de cette voie d'eau stratégique, qui relie les ports de la mer du Nord à la région de la Baltique.

L'objectif principal du projet est d'élargir la largeur du fond du canal de 44 m actuellement, à 70 m.

La campagne de dragage débutera en 2024, avec le déploiement d'une drague rétrocaveuse et de plusieurs barges. (Ndlr : Une drague rétrocaveuse est une machine

montée sur un navire ou une barge qui est utilisée pour creuser un fond marin. Ceci est fait pour que la voie navigable reste navigable pour les plus gros navires, et la drague rétrocaveuse n'est qu'une des nombreuses machines qui peuvent accomplir cette tâche. Ce type de drague ressemble à une pelle mécanique utilisée sur la terre ferme). Au total, environ 1 million de m³ de matériaux seront dragués, a déclaré DEME.



Zone du canal de Kiel en travaux. (Photo : WNA NOK / Bernot)

Des grands travaux avaient été entrepris sur le canal en 2020 en vue d'élargir le passage pour porter sa largeur d'environ 44 à au moins 70 m, afin de permettre le passage de navires de plus gros tonnage. La partie Ouest, elle, a déjà été élargie à 90 m, entre 1965 et 2001. En revanche, les écluses situées à Brunsbüttel, vieilles de plus d'un siècle, doivent être rénovées et agrandies. La fin des travaux n'est pas prévue avant 2024. (Source : Dredgingtoday.com)

UNE DOCK-FLOTTANT COULE DANS UN CHANTIER NAVAL TURC

Un chantier de superyachts en Turquie a perdu son dock flottant le 13 décembre, selon les autorités maritimes. La direction générale des affaires maritimes de Turquie rapporte qu'un dock flottant d'un chantier de réparation et de construction à Kocaeli s'est enfoncé dans l'eau au cours d'une procédure d'accostage. Le dock de 145 m appartient à Yachtley, un chantier de réparation et de construction situé dans la zone franche de Kocaeli. L'incident s'est produit lors de l'accostage d'un yacht. Le navire qui devait être réparé semble s'en être sorti indemne, et 24 travailleurs ont été sauvés sains et saufs de la cale sèche.



Le dock s'enfoncé dans l'eau. (Photo : General Directorate of Maritime Affairs)

Une vidéo spectaculaire montre les grues jumelles du dock roulant sur leurs rails tandis qu'une extrémité de la structure s'enfonçait sous la surface. Les photos prises sur place montrent que le dock s'est immobilisé dans des

eaux suffisamment peu profondes pour que les extrémités des flèches des grues restent visibles :

<https://www.instagram.com/reel/C0y2WgFLDTJ/>

Une enquête administrative a été ouverte par l'autorité portuaire régionale de Kocaeli. Aucune pollution de l'environnement n'a été signalée, a indiqué l'agence, bien qu'une nappe soit visible sur les vidéos de drone prises par les médias locaux.

Le chantier naval Yachtley a été fondé en 2005, et ses projets répertoriés se situent dans la classe des 50-90 mètres. Parmi les nouvelles constructions les plus importantes figure l'opulent superyacht de 80 m **Elements**, construit en 2018. (Source : The Maritime Executive)

LE ROUTAGE MÉTÉOROLOGIQUE FAIT UN PAS EN AVANT AVEC DES PRÉVISIONS BASÉES SUR LA PROBABILITÉ

Les prévisions probabilistes, développées par la société japonaise Weathernews Inc. (WNI), permettent aux navires et aux moyens de transport maritime d'atteindre un nouveau niveau, ce qui ouvre de nouvelles perspectives en matière de gestion des risques et d'efficacité opérationnelle, selon un éminent météorologue basé au siège de la société à Norman, dans l'Oklahoma (États-Unis).

Amy Buhl, qui a étudié la météorologie à l'école de météorologie de l'université d'Oklahoma il y a deux décennies, est aujourd'hui directrice générale des opérations du groupe maritime pour l'Europe et les Amériques. Les phénomènes météorologiques extrêmes résultant du changement climatique sont désormais beaucoup plus fréquents, a-t-elle expliqué aux journalistes lors d'un webinaire organisé le 12 décembre, soulignant la fréquence accrue des cyclones tropicaux, des vagues de chaleur, des inondations et des sécheresses.

Elle a également révélé que les données de Weathernews démontrent que, bien que de nombreux navires utilisent des systèmes de routage météorologique pour optimiser leurs voyages, la longueur et la durée moyennes des voyages transpacifiques ont en fait augmenté ces derniers temps. Cela s'explique, selon elle, par l'incertitude croissante des événements météorologiques.

Avec 400 météorologues basés sur le site d'Oklahoma, la société a une approche pratique de la collecte de données. Environ 6 000 navires fournissent chaque jour des données météorologiques à WNI, ainsi que de nombreux avions et d'autres sources. L'incertitude croissante est cependant une réalité, a déclaré Mme Buhl, mais les prévisions probabilistes peuvent aider à identifier les faiblesses des prévisions d'un seul modèle, facilitant ainsi une prise de décision beaucoup plus stratégique.

Armés de ce type d'analyse, les propriétaires et les opérateurs peuvent aligner leurs stratégies de voyage plus étroitement sur les navires eux-mêmes, leurs voyages prévus et d'autres paramètres opérationnels. En fonction de son approche du risque, un exploitant de navire peut, par exemple, choisir une route plus courte avec une probabilité plus élevée de grosses vagues, ou un voyage plus long avec un risque de vagues plus faible.

Les prévisions probabilistes sont également particulièrement pertinentes pour d'autres activités maritimes. Pour les compagnies de croisière, il est important de minimiser l'inconfort des passagers. Pour les exploitants de parcs éoliens, elle peut aider à prédire la force probable du vent. Quant aux installateurs de parcs éoliens et d'infrastructures sous-marines, ils peuvent contribuer à l'optimisation du temps de fonctionnement et de l'efficacité opé

rationnelle.

L'approche améliorée des prévisions a également des implications opérationnelles pour les propriétaires et les affréteurs. Un navire respectera-t-il sa fenêtre de laycan ? La consommation de carburant atteindra-t-elle les objectifs fixés ? Le navire sera-t-il livré avec un indicateur d'intensité de carbone (CII) correspondant à celui défini dans la charte-partie ?

Une chose est certaine, a conclu Mme Buhl, l'incertitude est une réalité dans les prévisions météorologiques. Mais les prévisions probabilistes ont été appliquées avec succès dans d'autres secteurs, notamment les marchés financiers, l'agriculture et la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

Le transport maritime, en tant que maillon clé de la chaîne d'approvisionnement, peut désormais bénéficier des mêmes principes probabilistes. (Source : Seatrade Maritime News)

(Ndlr : **Laycan**, abréviation de "*Laydays and Cancelling*" (jours fériés et annulation), désigne la période définie dans une charte-partie au cours de laquelle le navire doit remettre au chargeur un avis de mise à disposition (*Notice of Readiness*) indiquant que le navire est arrivé au mouillage ou au lieu d'attente habituel et qu'il est à tous égards prêt à commencer le chargement).

LE PREMIER REMORQUEUR À HYDROGÈNE AU MONDE ENTRE EN SERVICE

Le Port d'Anvers-Bruges et l'entreprise de navigation et de technologies propres CMB.Tech ont mis en service l'**Hydrotug 1**, qui est, selon eux, le premier remorqueur au monde à fonctionner à l'hydrogène. Le navire, dont la force de traction est de 65 t, mesure 30 m de long et 12,5 m de large.



L'Hydrotug 1, 1^{er} remorqueur à hydrogène au monde (Photo : Port d'Anvers-Bruges)

Le remorqueur est équipé de moteurs V12-D Dual-Fuel de BeHydro d'une puissance de 2 MW à régime moyen. En outre, les moteurs utilisent le tout dernier traitement des gaz d'échappement de l'UE de niveau V. Le Port d'Anvers-Bruges fait savoir que la consommation de carburant traditionnelle et les émissions qui y sont liées sont ainsi réduites d'environ 65 pour cent sur l'ensemble du cycle du remorqueur. L'Hydrotug 1 peut stocker 415 kg d'hydrogène comprimé dans 6 réservoirs sous pression installés sur le pont. Le remorqueur compense ainsi les émissions de plus de 350 voitures par an.

(Source : Schiff & Hafen)

DOUZE PERSONNES SAUVÉES APRÈS LE CHAVIREMENT D'UN CARGO

Dans la nuit du 12 au 13 décembre, le petit cargo **Two Brothers** a chaviré puis coulé à environ 30 milles au Nord

de Puerto Plata en République Dominicaine alors qu'il faisait route de Puerto Plata vers les îles Turks et Caicos. Le navire avait appareillé vers 18 h 30 le 12 et aurait succombé à des problèmes de surcharge à bord.

Lorsque les messages d'alerte sont parvenus sur le navire de croisière **Carnival Vista**, celui-ci a immédiatement modifié sa route en coordination avec le centre d'opérations de la flotte de Carnival à Miami.

Les officiers du Carnival Vista ont repéré six hommes sur un radeau de sauvetage et se sont arrêtés pour les faire monter à bord, tôt le 13 décembre.

Apprenant que six membres d'équipage étaient toujours portés disparus, le navire a prévenu les garde-côtes de la République dominicaine, qui ont lancé une opération de recherche et de sauvetage et informé le Carnival Vista qu'il pouvait reprendre sa route.

Les garde-côtes américains ont indiqué qu'ils avaient reçu une demande d'assistance de la part de la marine de la République dominicaine. L'équipage d'un hélicoptère MH-60 Jayhawk des garde-côtes des Turks and Caicos est arrivé sur les lieux et a commencé à effectuer des recherches près de la dernière position signalée de la radiobalise de localisation des sinistres du navire coulé et a repéré les six autres marins accrochés à des débris du navire coulé. L'équipage a hissé les six survivants à bord de l'hélicoptère et les a transférés aux services médicaux d'urgence de Puerto Plata. Les 12 survivants sont en bonne santé. Vidéo de la récupération des naufragés par l'hélicoptère : <https://youtu.be/ycglFOdsdLs>. Le bateau Two Brothers est un petit cargo de 30 m battant pavillon dominicain. (Sources : MarineLink, Dominican Today)

LES TRANSITS PAR LE CANAL DE PANAMA CHUMENT, LES PLUS GROS NAVIRES ÉTANT REFOULÉS

Les restrictions ont un impact croissant sur les transits de Neopanamax.

Les chiffres officiels des transits sur le canal de Panama pour le mois de novembre ont été publiés - et ils sont peu glorieux. Le mois de novembre pourrait être la partie émergée de l'iceberg. Les créneaux de réservation sont encore réduits ce mois-ci et le seront encore en janvier. Le nombre total de transits a diminué de 22 % en novembre par rapport à octobre, selon les données de l'Autorité du canal de Panama (ACP) qui viennent d'être publiées. Et pour la première fois depuis le début de la sécheresse, les chiffres ne baissent pas seulement dans les plus anciennes et plus petites écluses Panamax. Ils sont également en forte baisse aux écluses Neopanamax, plus grandes, qui ont fait leur apparition en 2016.

Les écluses Neopanamax sont un passage crucial pour les porte-conteneurs de grande capacité qui transportent des marchandises d'Asie vers les ports de la côte Est et du Golfe des États-Unis, ainsi que pour les gaziers, GPL et GNL, qui transportent des exportations du Golfe des États-Unis vers l'Asie. Les transits dans les écluses Neopanamax ont chuté de 28 % en novembre par rapport à octobre, tandis que les transits dans les écluses Panamax ont chuté de 19 %. Aux écluses Panamax, c'est le transport maritime de vrac sec qui a le plus régressé, et de loin. Cette période de l'année correspond à l'apogée de la saison d'exportation pour les agriculteurs américains, lorsque les cargaisons de céréales transitent traditionnellement par le canal de Panama depuis le golfe du Mexique jusqu'en Asie. Ces transits se sont effondrés, car les vraquiers chargés de céréales se sont tournés

vers le canal de Suez : 164 vraquiers Panamax ont transité en octobre et seulement 87 en novembre, soit un effondrement de 47 % d'un mois sur l'autre.

TRANSITS VIA BOTH LOCKS:				TRANSITS VIA PANAMAX LOCKS:			
	OCT	NOV	CHANGE		OCT	NOV	CHANGE
ALL SHIPS	1,002	783	-21.9%	Chemical tankers	166	152	-8.4%
				Dry bulk	164	87	-47.0%
				Container ships	95	91	-4.2%
TRANSITS VIA NEOPANAMAX LOCKS:				Ro-ros	61	66	8.2%
	OCT	NOV	CHANGE	LPG	62	59	-4.8%
Container ships	164	132	-19.5%	Crude/product tankers	35	30	-14.3%
LPG	85	56	-34.1%	Refrigerated carriers	37	28	-24.3%
LNG	24	18	-25%	General cargo	39	15	-61.5%
ALL SHIPS	306	221	-27.8%	ALL SHIPS	696	562	-19.3%

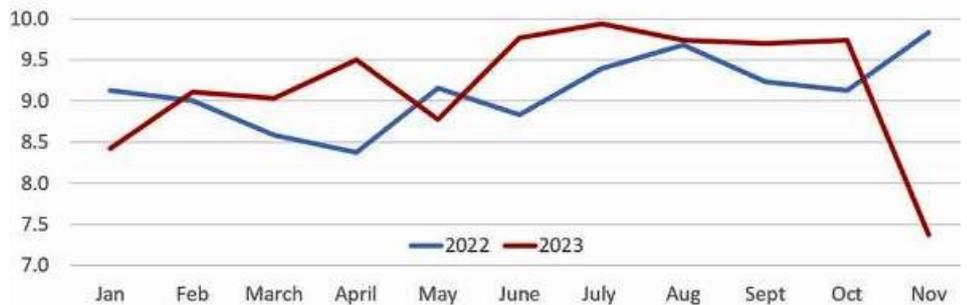
Novembre a été un tournant pour les écluses Neopanamax

L'ACP publie également des données mensuelles sur les transits quotidiens moyens par type d'écluse. Ces données montrent à quel point la chute du mois de novembre a été importante par rapport aux mois précédents.

L'impact sur le transport maritime des faibles niveaux d'eau au Panama a fait l'objet d'une grande publicité depuis cet été. Cependant, l'effet de la sécheresse sur les transits de Neopanamax - et donc sur le transport de conteneurs entre l'Asie et les États-Unis - n'a commencé que le mois dernier.

Les transits quotidiens moyens par les écluses Neopanamax ont en effet augmenté de 4 % au cours des 10 premiers mois de 2023 par rapport à la même période en 2022, avant la sécheresse. En octobre, les transits quotidiens moyens étaient en hausse de 7 % par rapport à l'année précédente. Puis vint le mois de novembre. Il y a eu en moyenne 7,37 transits par jour dans les écluses Neopanamax, soit une baisse de 25 % par rapport aux 9,83 transits par jour de novembre 2022.

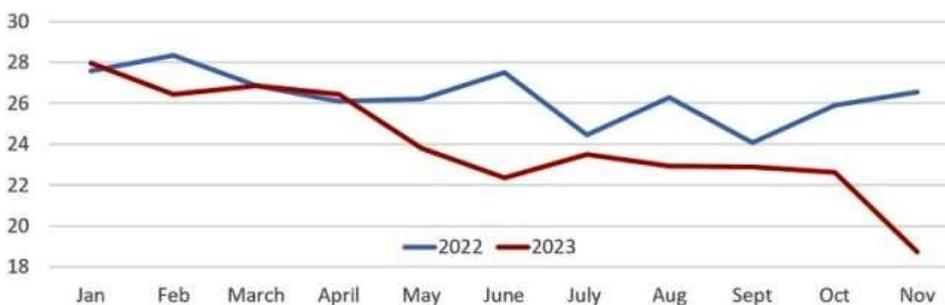
Average daily transits via Neopanamax locks: 2022 vs. 2023



Graphique des transits du canal de Panama par les nouvelles écluses comparant 2022 et 2023.

En revanche, les baisses d'une année sur l'autre aux écluses Panamax ont commencé dès le mois de mai. Entre mai et octobre, les transits quotidiens moyens aux écluses Panamax ont chuté de 11 % par rapport à la même période en 2022. Mais là encore, le mois de novembre a marqué un recul important. Il y a eu en moyenne 18,74 passages par jour dans les écluses Panamax le mois dernier, soit une chute de 29 % par rapport à novembre 2022.

Average daily transits via Panamax locks: 2022 vs. 2023



Graphique des transits du canal de Panama par les anciennes écluses comparant 2022 et 2023.

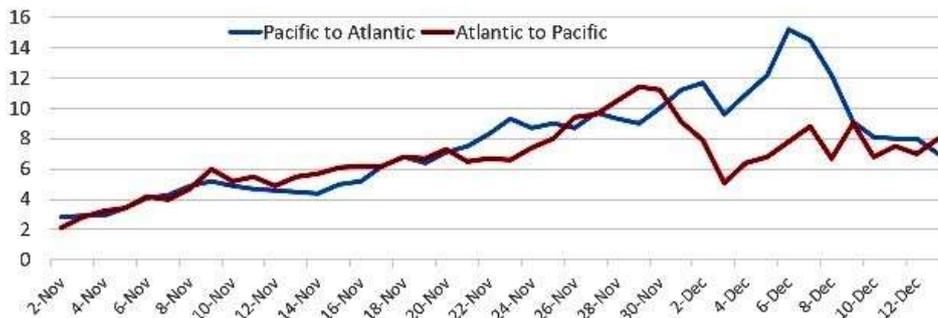
Le temps d'attente moyen diminue comme les navires se détournent du Panama

L'ACP a instauré de sévères restrictions sur les transits programmés depuis le début du mois de novembre. Au début novembre, il y avait 10 créneaux de réservation quotidiens pour les transits de Neopanamax. Au 1^{er} décembre, il n'y en avait plus que 6. Le 1^{er} janvier, le nombre de créneaux tombera à 5. Au début du mois de novembre, il y avait 22 créneaux de réservation quotidiens aux écluses Panamax. Au 1^{er} décembre, il y en avait 16. Il n'y en aura plus que 15 le 1^{er} janvier 2024 et 13 le 1^{er} février. L'effet initial de la réduction des créneaux de réservation par l'ACP a été une augmentation du temps d'attente pour les navires qui arrivaient sans réservation. Cet effet est en train de changer. Les armateurs semblent avoir compris la leçon. Plutôt que de se rendre au canal de Panama sans réservation, ils choisissent d'autres itinéraires et évitent le risque, ce qui réduit à la fois la file d'attente et le temps d'attente. Le 13 décembre, il n'y avait plus que 23 navires dans la file d'attente sans réservation. Le nombre total de navires dans la file d'attente, y compris ceux qui ont une réservation, n'est plus que de 76, alors qu'il avait atteint 163 le 9 août et que la moyenne en

période normale est d'environ 90.

Le temps d'attente moyen pour les navires sans réservation a augmenté tout au long du mois de novembre. Sur la route Atlantique-Pacifique vers le sud, le temps d'attente a diminué en décembre. Sur la route Pacifique-Atlantique vers le Nord, le temps d'attente a continué à augmenter jusqu'au 6 décembre, puis a également diminué.

Average days in queue for vessels without transit reservations



Graphique des temps d'attente.

Le temps d'attente moyen pour les navires sans réservation dans le sens sud a culminé à 11,4 jours le 29 novembre, soit 5,4 fois plus que le 2 novembre. Le temps d'attente a été ramené à 8 jours le 13 décembre, soit 30 % de moins que le maximum atteint. Le temps d'attente moyen pour les navires en direction du nord sans réservation a atteint 15,2 jours le 6 décembre, soit 5,4 fois plus qu'au début du mois de novembre. Il a depuis chuté de 53 % pour atteindre sept jours le 13 décembre. (Source :

Freightwaves)

Pour donner une idée, voici le relevé AIS des navires en attente aux 2 extrémités du canal aux environs du 13 décembre 2023.



LES PÉTROLIERS DOIVENT FAIRE FACE À UN LONG TRAJET ALORS QUE LA SÉCHERESSE DU CANAL DE PANAMA DÉTOURNE LES FLUX.

Le pétrolier **Cururo** prend le long chemin de Houston vers le Chili : il navigue le long de la côte Atlantique de l'Amérique du Sud, traverse le détroit de Magellan et remonte la côte Pacifique avant de décharger sa cargaison.

Le voyage pourrait durer 32 jours pour parcourir plus de 10 000 milles, contre environ 23 jours et moins de 5 000 milles pour un itinéraire classique passant par le canal de Panama.

Cette odyssee est la nouvelle réalité du transport maritime en raison d'une grave sécheresse au Panama qui devrait modifier les flux commerciaux et faire grimper les coûts de fret.

Selon Matt Smith, analyste au service de suivi des navires Kpler, ce changement se traduira par une diminution de la quantité de carburant américain acheminé vers la

côte ouest de l'Amérique du Sud, en particulier vers le Chili. À la place, le Chili achètera probablement du carburant en Asie, a-t-il ajouté.

Le **Cururo** s'était dirigé vers le canal de Panama en novembre, mais n'a pas réussi à obtenir un créneau de passage et a changé d'itinéraire. 2 autres navires de produits raffinés, **Green Sky** et **High Loyalty** (voir page 59), ont également emprunté des itinéraires plus longs à destination ou en provenance du Chili, évitant ainsi le canal de Panama.

Le fait d'emprunter ces itinéraires plus longs ou d'opter pour les enchères quotidiennes de créneaux horaires du Panama a rendu le transport plus coûteux pour les pétroliers et d'autres types de navires qui n'ont pas de priorité dans le canal.

Les flux de diesel américain se dirigent de plus en plus vers l'Europe, car l'Amérique du Sud achète moins en raison des blocages du canal de Panama, selon les données de Kpler. Environ 45 % des exportations américaines de diesel ont été dirigées vers l'Europe jusqu'à présent à la mi-décembre, contre environ 21 % en novembre.

La réorientation des flux de produits raffinés entraînera également une augmentation de l'activité maritime mesurée en tonnes-milles et des taux de fret, car les pétroliers américains qui se rendent habituellement en Amérique du Sud traversent désormais l'Atlantique pour se rendre en Europe, ou les navires en provenance d'Asie se rendent en Amérique du Sud, selon les analystes. (Source : Reuters)

KNUTSEN LNG FRANCE PREND LIVRAISON DE SON ONZIÈME NAVIRE

L'**Ignacy Lukasiewicz**, du nom d'un chimiste et pionnier de l'industrie pétrolière polonaise au XIX^{ème} siècle est un méthanier de 174 000 m³, le onzième navire de l'armateur norvégien sous pavillon français Rif, géré par sa filiale Knutsen LNG France.



Le nouveau méthanier affrété par le polonais Orlen. (Photo : Knutsen)

Il a été construit à Mokpo en Corée par Hyundai Samho. Après le **Saint Barbara** livré le 26 octobre, c'est le quatrième navire de Knutsen LNG France affrété par PGNIG Supply & trading (PST), filiale de l'énergéticien polonais Orlen. PST aura encore ensuite deux navires à recevoir de Knutsen LNG France sous pavillon français. (Source : Le Marin)

IL VA Y AVOIR FOULE DANS CE QU'IL RESTE DE GLACES !

La nouvelle compagnie EWE Croisiers va construire son premier navire d'expédition pour les chinois. Elle s'est associée à l'architecte naval Deltamarin et au bureau d'études suédois Tillberg Design (TDoS) pour développer son premier navire de croisière d'expédition. Le groupe travaille également en étroite collaboration avec l'Association chinoise des guides polaires pour construire un navire d'une jauge brute de 17 000 pouvant accueillir 200 passagers. Il sera conçu pour naviguer aussi bien dans l'Arctique que dans les régions tropicales et sera équipé de technologies vertes lui permettant de fonctionner de manière durable. Le navire, dont le nom n'est pas encore connu, a reçu l'approbation de principe de la société de classification DNV.



Le projet de navire pour opérer aussi bien en Arctique que sous les tropiques. (Image de synthèse : Tillberg Design of Sweden)

«Le projet EWE représente une nouvelle approche des croisières d'expédition pour le marché asiatique», a déclaré lina Forsblom, associée et directrice de la conception des croisières chez TDoS. «Le navire sera à l'avant-garde tant au niveau de la conception que de l'exploitation». (Source : Cruise&Ferry)

UNE SIMPLE ÉQUATION CRÉÉE PAR L'IA POUR PRÉDIRE L'APPARITION DES VAGUES SCÉLÉRATES

Elles peuplent, depuis des siècles, l'imaginaire des marins du monde entier. Les vagues scélérates ont désormais leur propre équation, formulée par des chercheurs danois et canadiens grâce à l'intelligence artificielle. Longtemps cantonnées aux récits de marins et aux romans d'aventure, et malgré les disparitions inexplicables de navires et de leurs équipages, les vagues scélérates ont mis des siècles avant de franchir les portes des laboratoires scientifiques et devenir un véritable sujet d'étude. La réalité de leur existence s'est progressivement imposée aux chercheurs durant la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, mais il a fallu attendre 1995 pour en obtenir une preuve objective et mesurable, à la faveur d'une vague suffisamment puissante pour endommager (légèrement) la plateforme pé-

trôlière norvégienne Draupner, en mer du Nord. Sa taille a pu être précisément évaluée grâce à des capteurs embarqués sur la plateforme : elle a été jaugée à 25,6 m, au milieu de vagues dont la hauteur significative était d'environ 12 m. Depuis cette date, des entreprises ont créé des systèmes de prévision des risques de vagues scélérates (dont le Français Noveltis, avec son service pionnier SAVAS).

Si les causes de ces phénomènes par nature complexes ne font pas consensus au sein de la communauté scientifique, celle-ci s'accorde toutefois pour reconnaître que, sous l'effet du changement climatique, ils sont en augmentation. D'où l'intérêt de prédire où, mais aussi quand ces vagues destructrices vont se former. C'est ce qu'ont cherché à déterminer des scientifiques des universités de Copenhague et Victoria (Canada), en s'appuyant sur l'intelligence artificielle. Les résultats de leur étude ont été publiés en novembre 2023 dans la prestigieuse revue PNAS (Proceedings of the National Academy of Sciences), la revue officielle de l'Académie nationale des sciences des États-Unis.

Dans un communiqué publié par l'université de Copenhague, Dion Häfner, auteur principal de l'étude, explique sa démarche : «Les vagues scélérates sont causées par une combinaison de nombreux facteurs qui, jusqu'à présent, n'ont pas été combinés en une seule estimation des risques. Dans l'étude, nous avons cartographié les variables causales qui créent des vagues scélérates et nous avons utilisé l'intelligence artificielle pour les rassembler dans un modèle qui peut calculer la probabilité de leur formation».

Le chercheur et son équipe ont notamment utilisé les données récoltées par 158 bouées localisées le long des côtes et territoires ultra-marins américains. Ces données représentent l'équivalent de 700 ans d'informations sur la formation de ces vagues, enregistrées 24h/24. Pour affiner leur échantillon, les scientifiques ont défini comme "vagues scélérates" celles qui mesuraient deux fois la taille des vagues environnantes. Environ 100 000 de ces vagues, sur le milliard de vagues enregistrées, entraînent dans cette catégorie. Celles-ci ne sont donc pas si rares. L'analyse des données a montré qu'environ une vague scélérate se produisait chaque jour, de manière totalement aléatoire, sur l'ensemble des mers, sans pour autant qu'il s'agisse d'une vague de taille extrême (au-delà de 20 mètres).

Mais comment les chercheurs ont-ils procédé pour réduire ce gigantesque jeu de données à une simple équation ? C'est là que l'intelligence artificielle intervient : les chercheurs ont utilisé la méthode de la régression symbolique qui permet, à partir d'un ensemble de données, de produire un modèle de formation de ces vagues sous la forme d'une équation mathématique, la plus simple et la plus précise possible. Une sorte de "recette" de la vague scélérate :

$$P(H > 2H_S | r, \epsilon, \sigma_\theta, \sigma_f, \tilde{D}) = \exp \left[\underbrace{-12.}_{\text{I}} + \underbrace{3.8r}_{\text{II}} - \underbrace{\frac{\log \sigma_\theta}{2}}_{\text{III}} + \underbrace{66.\epsilon^2}_{\text{IV}} - \underbrace{\sqrt{\epsilon}}_{\text{V}} - \underbrace{\frac{0.23\epsilon}{\tilde{D} \cdot \sigma_f}}_{\text{V}} \right]$$

Fig. 8. Our empirical equation for rogue wave risk, as identified through the distillation of our neural network predictor via symbolic regression. This equation outperforms existing wave theory on unseen stations from our dataset, while being fully interpretable. Numbered terms are discussed in Section 4B. All floating point coefficients are rounded to two significant digits.

(Source : Mer et Marine). Voir aussi : <https://sciencepost.fr/ia-predire-formation-vagues-scelerates/> et <https://oceansconnectes.org/lintelligence-artificielle-au-service-de-la-prediction-des-vagues-scelerates/>

DERNIÈRES NOUVELLES DU PARC ÉOLIEN DE LA BAIÉ DE SAINT-BRIEUC

Le 5 octobre, une nouvelle étape est franchie dans le chantier de construction du parc éolien de la baie de Saint-Brieuc. Après avoir terminé les derniers forages et scellements de pieux le 27 août, l'installation de la dernière fondation d'éolienne a été finalisée dans la matinée du 5 octobre, par le **Seajacks Scylla**, de la société britannique SeaJacks. Toutes les fondations jacket sont désormais installées sur leurs emplacements et 48 des 62 éoliennes ont déjà été mises en place par le **Brave Tern**. Le parc a commencé à livrer ses premiers électrons le 5 juillet 2023.



Les 62 fondations jacket sont en place en baie de Saint-Brieuc. (Photo : Ailes marines)



Le Seajacks Scylla. (Photo : Seajacks)



Le Brave Tern.

Le 17 novembre, il ne restait plus que 9 éoliennes à installer. Le chantier touchait donc bientôt à sa fin.



La photo aérienne est impressionnante. Les éoliennes émergent de la brume de mer, avec le soleil en toile de fond.

(Photo : Fred Olsen Windcarrier)

L'extrémité des pales culminera à 207 m au-dessus de la mer.

Le 5 décembre, Le Brave Tern a chargé un dernier lot de trois éoliennes en vue de leur installation pour compléter le parc.



Le Brave Tern charge les trois dernières éoliennes. (Photo : Mer et Marine)

Le 17 décembre, la dernière des 62 éoliennes du parc a été installée, au terme de trois ans de travaux. Ailes Marines, la filiale du géant énergétique espagnol Iberdrola, a annoncé, le 18 décembre, que l'installation des 62 éoliennes du parc marin de la baie de Saint-Brieuc était achevée : «*Dans les délais annoncés, moins de trois ans après le début des travaux, la dernière éolienne de 8 MW a été installée sur sa fondation, le 17 décembre*». Il aura donc fallu 8 mois pour poser les 62 machines.

Installation de la dernière éolienne. (Photo : Iberdrola)

(Sources : Le Marin, Ouest-France, Mer et Marine, Le Télégramme)



SIX NOUVEAUX NAVIRES DÉCARBONÉS D'ICI 2030 POUR DFDS SEAWAYS

L'opérateur danois de ferries DFDS Seaways a levé le voile le 15 décembre sur sa stratégie pour la transition énergétique à l'horizon 2030 qui prévoit des investissements annuels de 200 à 270 millions d'euros par an. Six nouveaux navires sont prévus ainsi que la conversion de rouliers. Dans le détail, les six constructions neuves comprendront une paire de maxi-catamarans électriques pour le Pas-de-Calais développés avec le constructeur australien Incat Tasmania, deux ferries au méthanol carburant pour la ligne longue de la mer du Nord entre Newcastle et Ijmuiden (Amsterdam) et deux rouliers neufs à l'ammoniac. (Source : Le Marin)



Maxi-catamaran tout électrique d'Incat. (Photo : Incat-ABB)

IL FAUT CONTINUER À DONNER LA PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ PARALLÈLEMENT À LA DÉCARBONATION

Le maintien de la sécurité des marins et de la santé des moteurs reste vital alors qu'une variété de nouveaux carburants et de nouvelles technologies maritimes commencent à arriver.

Dans les discussions actuelles sur la décarbonation marine, les carburants nouveaux et changeants occupent le devant de la scène. La conversation s'est principalement concentrée sur leurs émissions, leur disponibilité et leurs coûts. Bien que ces sujets soient clairement importants, d'autres éléments clés de la décarbonation, en particulier la sécurité et la santé des moteurs, ne doivent pas être négligés.

Le dévouement des marins et de toutes les personnes employées dans les chaînes d'approvisionnement maritime est le fondement de l'ensemble du secteur de la navigation commerciale. Les gens sont essentiels et ne pas perdre de vue la nécessité de donner la priorité à la sécurité et au bien-être de l'équipage est un élément important pour que le métier de marin reste une carrière attrayante. À mesure que le secteur évolue, la sécurité et la durabilité doivent continuer à aller de pair et à évoluer ensemble. Des éléments tels qu'une formation ciblée, l'élaboration de normes et de réglementations pour la manipulation de carburants alternatifs, les nouvelles technologies des moteurs et l'utilisation appropriée des lubrifiants peuvent tous jouer un rôle dans la minimisation des risques pour l'équipage, aujourd'hui et à l'avenir. Il est d'autant plus important de prêter attention aux détails techniques qui protègent les équipages que l'élargissement de la gamme des carburants peut créer un environnement d'exploitation de plus en plus complexe. Il ne faut pas oublier que, par exemple, les carburants et les lubrifiants sont intrinsèquement liés aux opérations. Tout changement apporté à l'un ou à l'autre - que ce soit en termes d'approvisionnement, de spécification ou de type - peut avoir un effet d'entraînement sur l'autre. Ce paysage est encore compliqué par le risque de voir des carburants

hors spécifications entrer dans le mélange. Une étude récente de Lloyd's Register (LR) et Thetius estime que plus d'un million de tonnes de carburants hors spécifications ou non conformes sont détectées chaque année, ce qui coûte aux exploitants de navires entre 27 000 et 50 000 dollars par incident. Andrew Shaw, du Fuel Oil Bunker Advisory Service du LR, a récemment souligné que cette nouvelle étude mettait en évidence les problèmes liés à la qualité des carburants et l'importance d'effectuer des tests appropriés à une époque où la contamination et les nouveaux produits mélangés mettent en péril la sécurité de l'équipage, l'environnement et la protection du navire en tant qu'actif.

En mettant l'accent sur la sécurité à mesure que la complexité opérationnelle augmente, on protège non seulement les marins, mais aussi les actifs des moteurs. Coûtant des millions de dollars, le fonctionnement fiable et sûr des moteurs marins peut faire la différence entre les profits et les pertes de chaque navire commercial naviguant sur les océans du monde. Ces pièces de matériel moteur sont devenues des outils plus avancés soutenant les objectifs de décarbonation du transport maritime, et potentiellement ils sont aussi plus vulnérables - impactés par la nécessité de combiner correctement l'utilisation de nouveaux carburants avec des routines de maintenance appropriées, des tests approfondis et l'utilisation de lubrifiants. Plus que jamais, le choix du bon lubrifiant est une question opérationnelle et technique. Au niveau de la salle des machines, un navire a fondamentalement besoin de trois choses pour fonctionner en toute sécurité : des carburants pour la propulsion, un matériel moteur bien entretenu et des lubrifiants appropriés pour soutenir ces éléments. Si le carburant est considéré comme la source d'énergie du navire (sa nourriture en quelque sorte), le lubrifiant devrait être considéré comme son sang, fournissant des preuves essentielles de l'état de santé actuel du moteur et des machines critiques par le biais de tests. Une salle des machines bien entretenue et une lubrification adéquate protègent non seulement les équipages et les moteurs, mais favorisent également l'efficacité des moteurs et des navires. Cet aspect est appelé à prendre de l'importance à mesure que des réglementations telles que l'indicateur d'intensité carbone (CII) de l'Organisation maritime internationale (OMI) arrivent à maturité et deviennent de plus en plus percutantes. Bien que potentiellement marginaux, plusieurs petits gains d'efficacité s'additionnent rapidement et peuvent faire la différence entre deux classements CII.

La protection des marins reste la priorité, surtout en cette période d'évolution et de turbulence de notre secteur. Si nous continuons tous à donner la priorité à l'évolution de la sécurité dans le transport maritime, parallèlement à la décarbonation, nous pourrions avoir des moteurs qui restent fiables et efficaces, tandis que l'industrie et son personnel vont de l'avant. (Source: Gianluca Marucci, Castrol Global Marine and Energy Technical Services Director dans Hellenic Shipping News)

ACQUISITION DU VOILIER PHOENIX

«J'ai le plaisir de vous annoncer qu'avec mon nouvel associé Yannick Berdellou nous avons fait l'acquisition du navire **Phoenix** qui sera prochainement en France sous pavillon Français.

Nous travaillons sur le site internet, le navire sera probablement disponible au départ de Quiberon.

Bonnes fêtes de fin d'année à tous, cap sur 2024».



Le Phœnix.

(Source : Post de Yannick Arz, Capitaine et Président de l'association les voiles Océane du 20/12/2023)

RENCONTRE ANNUELLE ENTRE ARMATEURS DE FRANCE ET LA MARINE NATIONALE

Elle s'est tenue le 14 décembre dans l'amphi du musée de la Marine à Paris.

A propos de la Flotte stratégique évoquée lors de cette rencontre, nous vous proposons le post de Yannick Chenevard, député du Var et grand témoin de cette réunion.

Extraits : «C'est du lien entre nos marines que dépend en grande partie l'effectivité du dispositif de la flotte stratégique, nous y travaillons.

La flotte stratégique est par définition un ensemble dont les composantes répondent à la satisfaction des besoins fondamentaux de la Nation en situation de crise. Elle doit donc être capacitaire plutôt que nominative. Ce sont les caractéristiques, la nature des missions à accomplir qui doivent définir le type de navires entrant dans cette flotte, répondant ainsi à la satisfaction des besoins stratégiques du pays dans une situation anormale et durable».

Retrouvez la totalité du post avec le lien :

https://www.linkedin.com/posts/yannick-chenevard-59677480_flotte-strat%C3%A9gique-rencontre-marine-nationale-activity-7143142846936612864-jhYa/

INCENDIE DE GRANULÉS DANS LA CALE D'UN CARGO ALLEMAND EN SUÈDE

Une cargaison de granulés s'est enflammée dans la cale du cargo **Mai Lehmann**, amarré à Soderhamn en Suède dans le Golfe de Botnie, vers midi le 20 décembre. Il a été décidé de décharger la cargaison fumante et d'éteindre l'incendie et les points chauds sur le quai.



Déchargement de la cargaison avec les pompiers. (Copie écran Youtube)

La lutte contre l'incendie devait durer plusieurs heures. Pas de flamme visible ni de panique. Dégagement de fumée léger. Combustion spontanée limitée. Voir la vidéo : <https://youtu.be/VgH088etiKk>. (Source : FleetMon)

TECHNOLOGIE INNOVANTE DE REVÊTEMENT AU GRAPHÈNE SUR LA COQUE D'UN CHIMIQUIER

Stolt Tankers est la première compagnie maritime au monde à appliquer un revêtement durable de pointe sur la coque de l'un de ses chimiquiers, le **Stolt Lotus**.

La technologie du graphène X-GIT FUEL, développée par Graphite Innovation & Technologies (GIT) Coatings, a le potentiel de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre qui en résultent. L'X-GIT FUEL est un revêtement de coque dur et anti-encrassement qui crée une surface à très faible frottement pour augmenter les performances des navires, sans utiliser de biocides, d'huiles de silicone ou de composants toxiques. Le revêtement devrait permettre de réaliser des économies de carburant de l'ordre de 5 à 7 % en réduisant le frottement entre la coque et l'eau et en éliminant la croissance des organismes marins au fur et à mesure que le navire se déplace. Cette dernière application fait suite à la collaboration de Stolt Tankers avec GIT Coatings au début de l'année 2023 pour appliquer le revêtement de graphène sur les hélices de plus de 40 navires - une autre première mondiale.

Début novembre, le Stolt Lotus, d'une longueur de 183 m et d'un port en lourd de 30 345 t, a été mis en cale sèche en Chine pendant cinq jours, où le revêtement durable a été appliqué sur la coque. Il devrait durer environ dix ans, avec une évaluation au bout de cinq ans pour confirmer si une maintenance est nécessaire. (Source : Statnano. - Stolt-nielsen)



Les œuvres vives avec leur nouvelle robe au graphène.

(Ndlr : Le **graphène** est un matériau bidimensionnel cristallin, forme allotropique du carbone dont l'empilement constitue le graphite. Matériau miracle, molécule révolutionnaire, les superlatifs pleuvent sur le graphène. Meilleur conducteur que le cuivre, deux cents fois plus résistant que l'acier en étant six fois plus léger, flexible, imperméable. Sur le papier le graphène est premier dans toutes les catégories. Difficile d'envisager un jour de se passer du métal ou du plastique, et pourtant ce nouveau matériau pourrait bientôt s'imposer dans tous les domaines. Le graphène est un cristal bidimensionnel d'atomes de carbone répartis régulièrement sur un réseau hexagonal en forme de nid d'abeilles. Dans la nature, l'empilement de couches de graphène forme le graphite, que l'on rencontre couramment dans nos mines de crayons. Enroulé sur lui-même, il forme les nanotubes de carbone.

Pour en savoir plus : <https://abgi-france.com/graphene-materiau-xxieme-siecle/>

LE PREMIER CAR-CARRIER DE CMA CGM LIVRÉ EN CHINE

Le chantier naval Jinling de China Merchants à Weihai a livré le **CMA CGM Indianapolis** le 20 décembre, le premier des quatre transporteurs de véhicules bicarburants alimentés au GNL qui seront exploités par l'armateur français via sa filiale Ceva logistics, qui avait confirmé en mai 2023 son intention d'entrer dans ce segment, dans le cadre des efforts du groupe français pour étendre ses activités par la diversification.



Le CMA CGM Indianapolis manœuvre face au chantier chinois. (Photo : CMHI Jinling Weihai)

Le transporteur de véhicules a été remis à Eastern Pacific Shipping de Singapour, qui affrètera le navire à CMA CGM. Trois navires jumeaux doivent être livrés en 2024 et font partie d'une commande plus importante de 16 navires passée par EPS auprès de Jinling. EPS, une société de transport maritime dirigée par Idan Ofer, a passé la commande initiale en 2021 pour un maximum de 6 navires alimentés au méthane et a également passé une commande pour un maximum de 10 autres de ces car carriers qui seront construits par le chantier naval de China Merchant à Nanjing. EPS souligne que les navires, qui ont une capacité de 7 000 unités, sont les plus grands de la flotte de transport de véhicules de l'entreprise. Ils sont également d'une conception avancée, construits avec un système de double carburant à haute pression. Chaque navire est équipé de deux réservoirs de stockage de gaz GNL de 2 000 m³. Les autres dispositifs d'économie d'énergie comprennent un générateur de ligne d'arbre et une batterie au lithium développée par Corvus avec une capacité ESS (Energy Storage Solution) de 751 kWh. Les navires sont également équipés de systèmes photovoltaïques. Chacun des navires mesure environ 200 m de long avec un port en lourd de 18 600 t. Ils navigueront à une vitesse de 19 nœuds. Les navires ont un total de 12 ponts de cargaison, divisés en types fixes et mobiles, ce qui améliore l'efficacité du chargement et du déchargement des cargaisons ainsi que les avantages économiques de l'exploitation du navire. Lors de l'annonce de son projet de lancement d'une activité de transport de voitures, CEVA a déclaré qu'elle prendrait quatre navires d'EPS dans le cadre d'un contrat d'affrètement de 10 ans. L'entreprise prévoit de se concentrer sur le marché de la Chine vers l'Europe. Elle a souligné que les quatre navires lui donneraient la capacité de transporter jusqu'à environ 140 000 véhicules par an.

China Merchants a acquis un rôle de premier plan dans la construction de transporteurs de voitures. Le chantier naval Jinling à Weihai souligne qu'il a été en mesure de livrer le CMA CGM Indianapolis 102 jours avant la date

prévue, «marquant l'entrée du chantier dans la voie rapide de la construction de masse de navires PCTC (Pure Car & Truck Carrier)». Il s'agit de leur dernière livraison de navires pour 2023. Une nouvelle page dans l'histoire de CGM s'ouvre avec la livraison de son premier car-carrier. Le même chantier a d'ailleurs été retenu par CMA CGM pour réaliser les deux prochains navires de sa filiale La Méridionale. (Sources : Le Marin, The Maritime Executive)

ENCORE UNE COLLISION EN RUSSIE, SANS L'AIDE DES UKRAINIENS

Le cargo **Red Line** est entré en collision avec le pétrolier **TN-709** le 20 décembre sur la rivière Don en aval de Rostov-sur-le-Don, alors qu'il naviguait en aval de Rostov vers Mersin en Turquie. Les deux navires ont subi des dommages. La coque et la superstructure tribord du pétrolier ont été déchirées et bosselées, quant au cargo il a subi des déformations à la proue et la coque aurait été percée au-dessus de la ligne de flottaison. Aucune fuite n'a été signalée. (Source : FleetMon)



Les deux navires sont encore en contact.

LA CROISIÈRE A DESTINATION DES TROPIQUES SE TERMINE AU CANADA. BRRRR...

Cette croisière du soleil devait initialement faire route vers les Caraïbes. En raison de conditions météorologiques défavorables, le paquebot **MSC Meraviglia** a finalement pris la direction du Canada, via une escale à Boston... Prévenus seulement 24 heures avant le départ - le 16 décembre 2023 - des passagers n'ont pas eu le temps de se retourner et se sont retrouvés sous des températures hivernales avec de la crème solaire et des maillots de bain dans les valises...

La croisière ne s'amuse pas vraiment. À l'approche de Noël, ces passagers de la compagnie MSC Croisières avaient choisi de passer le réveillon sur l'eau et embarqué à New York, direction les Caraïbes.

Pour les croisiéristes, c'est la douche froide, au sens premier du terme...

La plupart ont appris ce changement de cap seulement 24 heures avant le départ, d'autres n'auraient même pas eu l'information.

Dans un mail adressé aux futurs passagers, MSC Croisières précisait que les voyageurs ne souhaitant pas embarquer pourraient être remboursés... en bon d'achat. Pas simple pour tous ces passagers de faire une croix à la dernière minute sur un voyage préparé depuis des mois. Nombre d'entre eux se sont sentis piégés par ce changement de programme. Seulement 2800 passagers sur les 5400 prévus auraient maintenu leur croisière. Désormais, il leur faut profiter des vacances coûte que coûte avec la désagréable sensation de s'être fait avoir avec

5° au lieu de 30°... La plupart se retrouvent dépourvus et en petite tenue sous des températures hivernales... (Sources : France Live, Midi Libre)



Le navire de leurs rêves ou plutôt de leur cauchemar.

NOUVEAU NAVIRE DE TRANSFERT DE TECHNICIENS POUR LA FLOTTE DE LD TIDE

Le chantier de Singapour Strategic Marine a livré l'**Esti'Vent** à la mi-décembre. Il s'agit du deuxième catamaran rapide pour le transfert de techniciens sur les parcs éoliens livré par le chantier de Singapour. Il sera exploité sous pavillon français par LD Tide, coentreprise entre le britannique Tidal Transit et Louis Dreyfus Armateurs. Il est destiné à travailler sur les phases de construction et de maintenance des parcs éoliens en mer français.



L'**Esti'Vent** vu le 14/11/2023 au chantier. (Photo : LDA)

La flotte de CTV (Crew transfer vessel) de LDA croît rapidement. Il s'agit de son cinquième navire de ce type et du deuxième construit par le chantier de Singapour, après l'**Acti'Vent**, exploité sur le parc de Fécamp. Pour l'**Esti'Vent**, LDA dit compter sur «*la dynamique du marché français de l'éolien pour fixer ce nouveau navire*», avec la mise en service imminente des parcs de Saint-Brieuc et Fécamp, suivie des travaux des parcs du Calvados, d'Yeu-Noirmoutier et de Dieppe-le-Tréport.

Comme son aîné, l'**Esti'Vent** est un catamaran en aluminium rapide de type StratCat 27. Il mesure 26,7 m de long par 9,1 de large et dispose de 81,7 m² de surface de pont disponible. Armé par trois marins, il peut embarquer jusqu'à 24 passagers.

LD Tide exploite aussi trois CTV sur le parc de Saint-Nazaire. Les **Moti'Vent**, **Inno'Vent** et **Capti'Vent** qui ont été conçus par le cabinet nantais Mauric et livrés par le chantier sablais Ocea. Tous sont sous pavillon français. (Sources : Mer et Marine, Communiqué LDA)

L'AFKAN ALERTE SUR LES DIFFICULTÉS DES RELÈVES POUR LES ÉQUIPAGES

«*Le mauvais traitement fait aux marins perdure malheureusement aujourd'hui*», dénonçait l'Association française des capitaines de navires (AFKAN) dans un communi-

qué du 15 décembre. En début de mois, deux ports européens, en Espagne d'abord puis au Portugal, ont refusé la descente et le transit de marins en fin de contrat, après plus de six mois de bord. «*Les administrations de ces ports ont refusé les visas de débarquement*», révèle Pierre Blanchard, le Président de l'AFKAN. «*Devant le premier refus, la compagnie avait même dérotté le bateau qui navigue sous pavillon Rif, espérant obtenir l'accord du port suivant*».

Une vingtaine de membres d'équipage étaient concernés, dont de nombreux Philippins, mais l'armement n'a finalement obtenu qu'un nombre limité de visas. Une demi-douzaine de marins serait restée à bord, sans pouvoir rejoindre leurs familles pour les fêtes de fin d'année.

«*C'est effrayant de voir cela se produire dans l'espace Schengen*», s'inquiète Pierre Blanchard. «*Nous ne comprenons pas ce blocage et cette frilosité générale des agents des administrations. Existe-t-il un quota restreint de visas à attribuer aux marins ? Depuis la Covid, le problème des relèves n'a pas du tout été résolu. Selon les pays, il peut être impossible d'obtenir des laissez-passer pour les marins extra-européens*».

L'AFKAN demande «*aux autorités maritimes Françaises de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour débloquer cette situation*» et propose la création d'un visa de transit européen de dix ans qui permettrait «*à tout marin de pouvoir embarquer ou débarquer dans un port*» sans «*complexification administrative supplémentaire*». Au moins «*en théorie*», admet l'AFKAN. (Source : Le Marin)

UN CARGO CHARGÉ DE 21 000 TONNES DE BLÉ SAISI À LA ROCHELLE

Une procédure déclenchée par le propriétaire d'une marchandise de grande valeur dégradée à son bord fin 2021. Le **Yangtze Jewel**, vraquier de 200 m de longueur immatriculé aux îles Marshall est saisi à titre conservatoire et immobilisé depuis le 18 décembre. Il ne pourra reprendre la mer qu'une fois résolu le contentieux qui oppose son armateur et l'acheteur d'une machine de forte valeur qu'il avait transportée en novembre 2021.



Le **Yangtze Jewel**, saisi à La Rochelle. (Photo : Sud-Ouest)

À cette époque, le **Yangtze Jewel** charge 132 colis parmi lesquels un appareil, alors en pièces détachées, utilisé pour compter les volumes de gaz extraits des champs offshore, une machine très coûteuse. Problème, elle a été livrée endommagée à son propriétaire. Le sinistre est-il intervenu lors de son chargement ou au cours de la navigation ? Nul ne le sait. Les dégâts ont été estimés à 1,7 million de dollars, auxquels s'ajoutent les retards et des frais divers qui portent la créance à 2 millions.

(Source : Sud-Ouest)

La situation semblait pouvoir se résoudre assez rapide-

ment. Le navire a finalement quitté La Pallice le 23 décembre midi pour Algésiras puis la Chine où il est arrivé le 31 janvier 2024, via Suez.

EN PLEIN JOUR, SOUS LES YEUX DE SON ÉQUIPAGE, UN CARGO CHINOIS HEURTE ET COULE UN BATEAU DE PÊCHE PHILIPPIN ET POURSUIT SA ROUTE

Le vraquier **Tai Hang 8** est suspecté d'avoir commis un délit de fuite le 5 décembre dans la mer de Chine méridionale, à quelque 33 milles de la côte occidentale de Mindoro, aux Philippines. Le vraquier, sur ballast, allant de Chine en l'Indonésie, a heurté le bateau de pêche **Ruel J** en plein jour et s'est éloigné. L'équipage chinois se serait contenté de regarder le bateau naufragé et les pêcheurs en détresse, ne montrant aucun signe de réaction. Les garde-côtes philippins enquêtent déjà. Trois autres navires de pêche - le Joker, le Precious Heart et le Jaschene - ont secouru les cinq membres d'équipage et remorqué leur navire endommagé jusqu'au rivage à Sablayan. Les 5 membres de l'équipage du bateau de pêche sont sains et saufs.



Le bateau de pêche Ruel J a été remorqué vers la terre.
(Photo : PCG)

Selon la PCG (Philippine Coast Guard), le bateau de pêche Ruel J était amarré à un dispositif de concentration de poissons au large de la pointe Nord-ouest de Mindoro Occidental.

La PCG prévoit de signaler l'incident à l'État du pavillon du Tai Hang 8, la Chine, et demandera l'assistance de l'État du port pour l'enquête lors de la prochaine escale du navire. Il a également pris contact avec l'armateur, une entreprise de taille moyenne basée dans la province chinoise de Hebei. Les données AIS fournies disponibles confirment que le vraquier est passé à l'ouest de l'île Occidentale de Mindoro dans l'après-midi du 5 décembre, date de l'accident.

Le signal AIS du Tai Hang 8 n'a été reçu que par intermittence au cours des semaines suivantes, mais il semble qu'il ait fait escale au sud de Kalimantan, en Indonésie, avant de remonter vers le nord, en mer de Chine méridionale.

Le 22 décembre, les garde-côtes philippins ont annoncé que le propriétaire du Ruel J avait accepté un règlement intégral pour les pertes et dommages causés par la collision. La PCG a ouvert une enquête et a travaillé avec l'a-

gent de l'armateur pour évaluer les dommages subis par le bateau de pêche.

Dans un communiqué, la PCG a averti tous les usagers de la mer aux Philippines «*que la PCG engagera des poursuites judiciaires chaque fois que nécessaire pour les infractions commises dans les eaux du pays*».

(Sources : The Maritime Executive, FleetMon)

L'EXPLORIS ONE REPREND LA MER

Après plusieurs semaines de rénovation, sur les chantiers de Valparaíso au Chili, l'**Exploris One** arbore ses nouvelles couleurs et s'appête à recevoir dès le lendemain 23 décembre, les passagers de la croisière inaugurale de Valparaíso à Ushuaia, le long des fjords chiliens et des glaciers de Patagonie. Le début d'une belle et grande aventure. Croisière Valparaíso – Ushuaia du 23/12/23 au 04/01/2024. (Source :

<https://escalcroisiere.com/category/paquebots/exploris/>)



Étrave de l'Exploris One avant sa mise en eau.
(Photo : Jean-Félix Fayolle)

L'Exploris One sur le départ. (Photo : DR)



LES 80 ÉOLIENNES DU PARC ÉOLIEN MARIN DE SAINT-NAZAIRE MISES À L'ARRÊT

Le premier parc éolien marin mis en service en France est à l'arrêt depuis le 1^{er} décembre 2023. Les 80 éoliennes de 175 m, posées à 15 km au large du Croisic, sont toutes stoppées et mises en sécurité depuis l'apparition d'erreurs dans les données fournies. «*Après des contrôles de routine, les équipes de maintenance du parc ont identifié des données anormales dans les paramètres des transformateurs de puissance de la sous-station électrique, qui permettent d'injecter sur le réseau la production électrique des éoliennes*», a expliqué EDF Renouvelables, qui exploite le site.

Quelle que soit la puissance du vent, les éoliennes du parc de Saint-Nazaire envoient leur courant électrique à une tension de 33 000 volts. Ce n'est pas suffisant pour le réseau électrique terrestre français, qui demande 225 000 volts. La sous-station joue ce rôle de transformateur tout en analysant les variations de données.

Les experts estiment à deux semaines l'arrêt nécessaire des installations. EDF travaille depuis le 1^{er} décembre en continu avec son fournisseur pour régler le problème. Selon EDF Renouvelables, cet incident n'est pas en lien avec la baisse de production relevée mi-novembre et qui correspondait à une maintenance programmée.

EDF Renouvelables a finalement trouvé l'origine de la panne qui affectait la première ferme éolienne marine de France. Un des deux transfos est à nouveau opérationnel. La défaillance venait des deux transformateurs de l'énorme sous-station électrique située au cœur du parc, qui centralise l'énergie pour la renvoyer vers le réseau terrestre à terre. Un élément a été changé sur le premier transformateur. L'opération va maintenant être dupliquée sur le second appareil. L'intervention a été perturbée en décembre par les mauvaises conditions de mer. «Le parc va redémarrer à 50 % le 21 décembre 2023, en fin de journée», a expliqué la direction du groupe EDF Renouvelables. (Source : Ouest-France)

On sait maintenant que le redémarrage à 100 % annoncé pour début janvier a eu lieu en fin de journée du 6 février. (Source : Le Marin)

NAVIRE DE CROISIÈRE EN PANNE APRÈS TEMPÊTE ENTRE DANEMARK ET GRANDE-BRETAGNE

Le **Maud** était parti de Florø, en Norvège, le 21 décembre, et devait arriver le 22 décembre à Tilbury, au Royaume-Uni avec ses 266 passagers et 131 membres d'équipage. C'était sans compter sur la tempête Pia.

Une vague scélérate a brisé des vitres de la passerelle du croisiériste norvégien, laissant pénétrer de l'eau de mer à l'intérieur, le privant d'électricité et provoquant une panne générale, le 21 en soirée, à 120 milles au large du Danemark et à 180 milles des côtes britanniques. Les différents équipements de navigation ont été mis hors service. Pendant 20 minutes, les passagers ont craint que le navire de croisière ne sombre ou ne chavire alors qu'ils étaient ballottés sans électricité dans la mer du Nord.

Dans un premier temps, plusieurs navires opérant en mer du Nord se sont portés au secours du navire de croisière. L'équipage a été en mesure de rétablir partiellement l'alimentation électrique, ce qui a permis de redémarrer la propulsion à petite puissance. Des tentatives de remorquages ont eu lieu mais les remorques se sont rompues à chaque fois. Aussi le Maud a fait route par ses propres moyens, mais sans ses équipements de navigations, à une vitesse voisine de 10 nœuds, escorté par le Esvagt Server. Le navire est arrivé à Bremerhaven, en Allemagne, le 23 décembre, après une épreuve de près de 48 heures.



Le Maud vient d'arriver à Bremerhaven. (Photo : Facebook)

Les images diffusées par les médias allemands montrent deux vitres de la passerelle du navire explosées. Aucun autre dégât extérieur n'était visible, mais des photos prises à bord montrent des meubles et des décorations renversés. Les passagers ont été débarqués. (Sources : Pa-

ris Match, The Maritime Executive). Aux dernières nouvelles, le navire est en travaux à Bremerhaven et devrait être remis en service au mois d'avril 2024.



Le Maud à Bremerhaven pour les réparations. On voit les 2 vitres cassées de la timonerie obturées par des contreplaqués. (Photo : Facebook)

LES ÉTATS-UNIS AGRANDISSENT LEUR ZEE D'UNE FAÇON PEU ORTHODOXE

Juste avant Noël, la Maison Blanche a ajouté près de 250 millions d'acres aux revendications maritimes des États-Unis, réalisant ainsi la plus grande expansion administrative depuis l'établissement de la zone économique exclusive américaine en 1983.

D'un trait de plume, l'administration Biden a discrètement ajouté environ 390 000 milles carrés de fonds marins dans le Pacifique, l'Atlantique, la mer de Béring et l'océan Arctique à une revendication territoriale de "plateau continental étendu". La majeure partie se trouve au large des côtes de l'Alaska et fait suite à l'extension par la Russie de ses propres demandes de reconnaissance territoriale dans les eaux arctiques.



Les principaux ajouts se situent dans la mer de Béring et l'océan Arctique. La croix rouge correspond à Prudhoe Bay. (Département d'État).

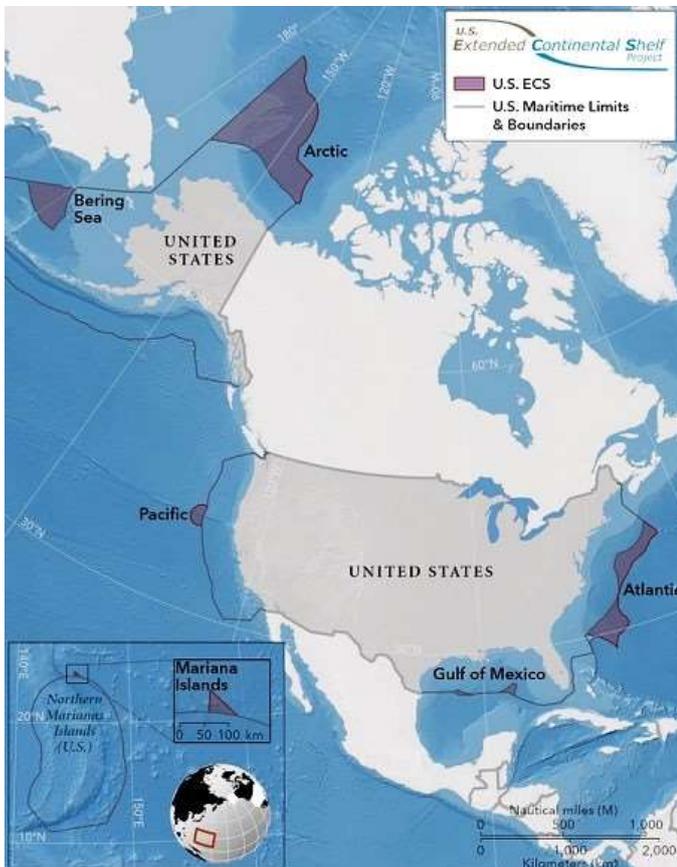
La plus grande partie de l'extension est située au Nord de Prudhoe Bay et couvre des zones du fond marin connues sous le nom de plateau des Tchouktsches et de bassin du Canada. Ce dernier se situe en dehors de la partie "plateau" du plateau continental : le bassin du Canada a une profondeur moyenne d'environ 3800 m soit beaucoup plus que la définition hydrographique commune du plateau continental. (La Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) donne une définition différente du rebord du plateau). Selon le professeur James Kraska, expert en droit maritime et professeur de droit maritime international à l'US Naval War College, l'exploitation minière en eaux profondes est l'une des raisons qui justifient l'extension de la zone revendiquée.

«Le plateau continental américain contient une cinquantaine de minéraux durs nécessaires à la nouvelle économie», a déclaré M. Kraska. «Il contient des nodules riches en minéraux stratégiques et en éléments de terres rares

nécessaires pour tout, de l'énergie verte aux semi-conducteurs qui alimentent l'intelligence artificielle. L'annonce des États-Unis sur le plateau continental étendu (ECS - extended continental shelf) met en évidence les intérêts stratégiques américains dans la sécurisation de ces minéraux durs».

M. Kraska a fait remarquer que les États-Unis ne sont pas parties à la CNUDM et qu'ils ne peuvent donc pas demander à la Commission des limites du plateau continental de valider les revendications maritimes américaines. En l'absence de ratification de la CNUDM par le Sénat, le gouvernement doit se contenter de revendiquer unilatéralement le plateau continental et devra résoudre tout différend éventuel avec d'autres États sur une base ad hoc. (Source : The Maritime Executive)

Des explications : Les États-Unis ont récemment étendu leur plateau continental maritime d'un million de kilomètres carrés. Depuis 2003 en effet, ils collectent des données géologiques afin de définir les limites d'extension de leur plateau continental (ECS) et le résultat a été officialisé le 23 décembre dernier. Cela permet de revendiquer des droits de gestion et d'exploitation au-delà de leurs eaux côtières immédiates. L'extension de leur plateau continental concerne sept zones dont l'Arctique, la mer de Béring (voir ci-dessus), l'Atlantique, le Pacifique, les îles Mariannes et deux autres dans le golfe du Mexique. Cette extension américaine pose cependant une incertitude légale puisque les États-Unis n'ont pas officiellement ratifié la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, comme nous venons de le voir. Ils défendent toutefois la validité de leur démarche en mettant en avant la qualité des données scientifiques collectées avec des agences comme l'US Geological Survey.



En violet, toutes les zones "ECS" de l'extension des USA. (Carte : www.state.gov/the-us-ecs)

Retrouvez page 97 la carte mondiale des zones élargies de plateaux continentaux "ECS" selon les États côtiers.

Voir aussi : <https://www.noaa.gov/news-release/us-government-announces-size-limits-of-extended-continental-shelf>

DU "VERT" À TOUTES LES SAUCES !

La compagnie maritime japonaise Kawasaki Kisen Kaisha (K Line) a décidé d'utiliser JGreeX, le produit en acier vert fabriqué par JFE Steel Corporation, pour l'un de ses nouveaux vraquiers. Le vraquier Ultramax sera construit par le constructeur naval compatriote de K Line, Imabari Shipbuilding, et sera achevé en 2026.

Le JGreeX est un **acier vert** qui réduit considérablement les émissions de CO₂ dans son processus de fabrication. Le vraquier Ultramax sera le plus grand navire au monde à n'utiliser que de l'acier vert, selon K Line.

Au début de cette année 2023, JFE Steel Corporation a commencé à fournir une variété de produits en acier vert sous la marque JGree. Ces produits sont fabriqués à l'aide de procédés d'élaboration de l'acier "très avancés" qui permettent de réduire considérablement les émissions de CO₂ par rapport aux produits conventionnels.

La compagnie maritime japonaise K Line souhaite disposer de navires à zéro émission d'ici 2030.

En 2021, la compagnie a révisé la K Line Environmental Vision 2050 en remplaçant l'objectif de réduction de moitié des émissions d'ici à 2050 par l'objectif d'émissions nettes de GES nulles d'ici à 2050. (Source : Offshore Energy)

UN PORTE-CONTENEURS MAERSK PERD DES BOITES EN MER DU NORD

L'un des plus grands navires de Maersk, le **Mayview Maersk** (18 270 EVP) avait quitté Bremerhaven, en Allemagne, le 21 décembre, et il a rencontré des conditions difficiles en raison de la tempête Pia qui a provoqué des inondations et des dégâts considérables dans la région de la mer du Nord. C'est cette même tempête qui a endommagé le navire de croisière Hurtigruten Maud. Avec comme conséquence la perte par-dessus bord de plusieurs dizaines de boîtes. La compagnie maritime confirme qu'elle a appris l'incident tôt le 22 décembre et qu'elle va enquêter sur l'étendue des dégâts.



Conteneur 40' et débris sur la côte (Photo : TV2Nord sur X)

Les médias danois affirment qu'au moins 4 conteneurs se sont échoués sur le rivage et qu'il en reste peut-être 42 dans la mer du Nord. Les images diffusées par les médias danois montrent des réfrigérateurs, des articles médicaux, notamment des aiguilles, des chaussures et d'autres biens de consommation sur les plages. Le matériel semble être éparpillé sur près de 20 km de plages. Les conteneurs semblent être des 40 pieds.

Maersk a confirmé qu'au moins 40 conteneurs auraient été perdus par-dessus bord de son navire construit en 2014 et qui mesure 399 m de long. Le navire est immatriculé au Danemark.



Le Mayview Maersk vu le 15/09/2023. (Photo : MarineTraffic)

Maersk a déclaré que le navire devrait atteindre Gdansk, en Pologne, le 24 décembre, et qu'il commencera alors une inspection complète à la lumière du jour. Selon des informations non confirmées, il y aurait d'autres conteneurs endommagés à bord du navire. De plus, l'armateur a déclaré à la TV locale qu'elle avait engagé une société pour localiser les boîtes perdues. Aucun membre de l'équipage n'a été blessé au cours de l'incident et le navire fonctionne normalement à la suite de cet incident. (Source : PortNews). 2 vidéos disponibles sur : <https://www.tv2nord.dk/jammerbugt/tabt-gods-giver-store-udfordringer-nu-maa-vi-se-om-vi-kan-holde-fri-i-morgen>

INCENDIE SUR UN CARGO RUSSE À PROPULSION NUCLÉAIRE

Un incendie s'est déclaré à bord du navire à propulsion nucléaire **Sevmorput** dans la soirée du 24 décembre dans le port de Mourmansk, au Nord-ouest de la Russie, dans la mer de Barents. Le feu aurait pris dans les quartiers d'habitation et a été éteint par les équipes de pompiers de la ville. Aucune information sur les dommages, aucun autre détail n'a été donné. Le navire était amarré au port de Murmansk, quai ATOMFLOT, depuis le 16 décembre.

Le Sevmorput est un cargo russe à propulsion nucléaire. Le navire construit en 1988 est l'un des quatre seuls navires marchands à propulsion nucléaire jamais construits et, après sa remise en service en 2016 à la suite d'une vaste rénovation, le seul navire de ce type à rester en service en 2022. Long de 260,3 m, il est large de 32,20 m.



Le Sevmorput en route vers Arkhangelsk, Golfe de Finlande, Mer Baltique, le 25 février 2020. (Photo par Kinburn via Wikipedia)

Début décembre 2023, Atomflot, l'opérateur du navire, avait déclaré que le Sevmorput devrait être remplacé par un navire du marché utilisant des combustibles conventionnels, car il aura dépassé sa durée de vie en 2024. La société d'État qui gère le navire a déclaré qu'il n'y avait pas eu de victimes et que la sécurité du réacteur n'avait pas été mise en péril. L'incendie, à son apogée, couvrait une surface d'environ 30 m². (Sources : gCaptain, Fleet-Mon)

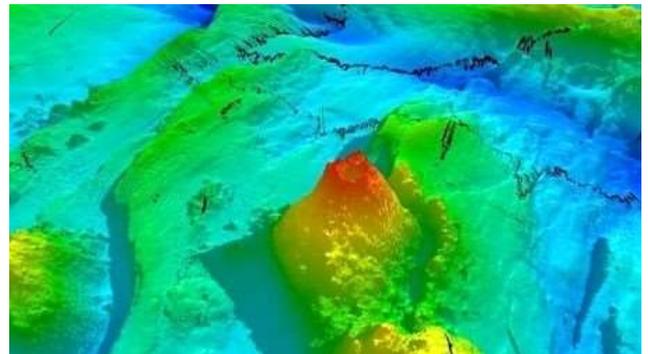
UN NAVIRE DE RECHERCHE AUSTRALIEN DÉCOUVRE UNE NOUVELLE CHAÎNE DE MONTAGNES SOUS-MARINES

Des scientifiques à bord du navire de recherche australien **Investigator** ont découvert une chaîne de montagnes sous-marines, ce qui permet de mieux comprendre

les courants sous-marins et le transfert de chaleur dans le courant circumpolaire antarctique.

Le CSIRO, l'agence gouvernementale australienne chargée de la recherche scientifique, a annoncé que la chaîne se compose de 8 volcans dormants atteignant des hauteurs de 1 500 m au-dessus du plancher océanique. Ils ont été découverts à mi-chemin entre la Tasmanie et l'Antarctique, et 4 d'entre eux sont de nouvelles découvertes.

Selon l'équipe, les monts sous-marins ont dû être formés par des volcans issus d'un magmatisme de point chaud au cours des 20 derniers millions d'années. Ces nouvelles découvertes ont été rendues possibles grâce à la cartographie à haute résolution réalisée à l'aide du système de sondeur multifaisceaux de l'Investigator. Le navire de recherche a pu sonder les couches de courants tourbillonnants jusqu'au fond de la mer, à 4 000 m de profondeur.



Un mont sous-marin volcanique particulièrement proéminent que les chercheurs ont baptisé "Mt. Doom". (Image : CSIRO)

Au cours des cinq semaines précédentes, les scientifiques ont travaillé à bord du navire dans le courant circumpolaire antarctique afin de comprendre comment la chaleur s'échappe à travers la barrière naturelle du courant. Le transfert de chaleur depuis les eaux plus chaudes des basses latitudes contribue à la fonte des plates-formes glaciaires de l'Antarctique.

Selon l'équipe, cette étude intensive a permis de mieux comprendre les océans, qui absorbent plus de 90 % de la chaleur due au réchauffement climatique et environ 25 % des émissions humaines de CO₂. «*Nous avons travaillé dans une zone où la chaleur est canalisée vers l'Antarctique, ce qui contribue à la fonte des glaces et à l'élévation du niveau de la mer. Nous devons comprendre le fonctionnement de cette porte, la quantité de chaleur qui la traverse et les changements qui pourraient intervenir à l'avenir*», a déclaré Benoît Legresy, responsable scientifique du voyage.

L'équipe contribue également à l'étalonnage du nouveau satellite SWOT (Surface Water and Ocean Topography) en cartographiant simultanément les caractéristiques océaniques à petite échelle à l'aide du satellite et du navire. SWOT a été développé conjointement par la NASA et le Centre national d'études spatiales (CNES). Tandis que le navire mesure les propriétés de l'océan à l'intérieur du courant, le satellite mesure la hauteur de la surface de l'océan avec une haute résolution sans précédent depuis l'espace. (Source : The Maritime Executive)

LE FERRY VOLANT PREND SON ENVOL

Le constructeur suédois Candela s'est fixé comme objectif de révolutionner le marché des bateaux électriques, et ils comptent le faire en produisant des hydroptères. Ce sont des bateaux électriques dotés d'ailes sous-marines.

Comme pour les voitures électriques, il s'agit de réduire la consommation pour maximiser l'autonomie.

Ces ailes soulèvent en effet la coque au-dessus de la surface de l'eau, éliminant ainsi la résistance de l'eau, et, avantage supplémentaire, le bruit des vagues et les vagues laissées normalement par les bateaux disparaissent, car on vole littéralement au-dessus de l'eau. Les passagers qui ont testé cela avec le nouveau bateau de la marque, nommé C-8, ont eu la sensation très particulière de simplement filer à environ 20 nœuds alors que le bateau restait complètement horizontal et que le seul bruit qu'ils entendaient était le sifflement du vent.

Candela utilise maintenant cette technologie pour des bateaux encore plus gros, à savoir des ferries. Dès l'été 2023, ils ont pu présenter le concept P-12. Comme le C-8, le ferry se soulève au-dessus de l'eau lorsqu'il atteint 18 nœuds et il utilise alors également 80 % moins d'énergie que les navires traditionnels rapides, selon Candela. Le ferry a également atteint 30 nœuds, ce qui est un record pour de tels navires à passagers selon les Suédois.



Le Candela P12.

Le P-12 a une autonomie de 50 milles. Il peut donc gérer la plupart des trajets côtiers que ces ferries effectuent normalement. Candela indique également que la variante pouvant transporter 30 passagers coûte 1,7 million d'euros, ce qui est apparemment assez raisonnable, et cela en raison de l'efficacité de la solution hydroptère qui fait que le ferry électrique n'a besoin que d'une batterie de 252 kWh.

Il y a aussi d'autres avantages économiques avec ce ferry électrique. Selon Candela, il réduit les coûts de carburant de jusqu'à 90 % par rapport aux navires diesel, tandis que les moteurs C-Pod spéciaux qui sont sous l'eau nécessitent un minimum d'entretien. De plus, le navire est conçu pour un équipage réduit, offrant ainsi la possibilité de réduire les coûts de main-d'œuvre. Candela estime que le P-12 réduira de moitié les coûts par kilomètre-passager, et atteindra une économie d'exploitation par passager comparable à celle d'un bus électrique hybride. Le ferry dispose d'un système de "contrôle de vol" numérique inspiré des chasseurs qui ajuste les hydroptères 100 fois par seconde, évitant ainsi les vagues et assurant un trajet particulièrement agréable.

(Source : <https://www.linternaute.com/mer-voile/magazine/4189733-.../#>)

ÇA COMMENCE BIEN !

Le **Pearl Kenzo**, un souteur singapourien récemment immatriculé, a été impliqué dans une collision avec un bateau de pêche chinois, et huit membres de l'équipage du bateau de pêche ont été portés disparus.

L'incident s'est produit le 26 décembre, alors que le souteur faisait route de Penglai, dans le nord de la Chine, vers Zhoushan. La collision s'est produite vers 12 h 08,

heure de Singapour, près de Chengshan Jiao en Chine. Le souteur ne transportait apparemment aucune cargaison et aucun dommage environnemental n'a été signalé à la suite de l'accident.



Le souteur Pearl Kenzo. (Photo : Jinglu Shipbuilding)

Le Pearl Kenzo de 7 999 t de port en lourd a été construit par Jinglu Shipbuilding en Chine pour la société singapourienne Consort. Il mesure 115 m de long et a une vitesse de pointe de 12 nœuds. La cérémonie de baptême et de remise du navire avait eu lieu le 18 décembre, soit 8 jours plus tôt.

À la suite de l'accident, l'administration chinoise de la sécurité maritime a lancé une opération de recherche et de sauvetage. Elle a informé l'Autorité portuaire maritime de Singapour (MPA) que le bateau de pêche avait coulé sur le lieu de la collision, et que huit membres d'équipage étaient portés disparus. L'équipage à bord du navire de sauvetage n'a quant à lui pas été blessé. Les autorités chinoises ont confirmé que le souteur devait rester ancré à Shidao, dans le nord de la Chine, pendant que l'enquête sur l'accident se poursuit. (Source : FleetMon)

SAUVETAGE DE L'ÉQUIPAGE D'UN CARGO EN FEU DANS LE CANAL DU MOZAMBIQUE

L'**Apollo Triumph**, navire de 12 317 t de port en lourd et 117 m de long, battant pavillon panaméen, naviguait entre les ports de la côte africaine. Il avait quitté Le Cap, en Afrique du Sud, le 18 décembre et se dirigeait vers Dar-es-Salaam, en Tanzanie.

L'équipage de l'**Apollo Triumph** a signalé aux autorités l'incendie et le fait que ce navire construit en 2010 était à la dérive, sans électricité, à 100 milles de la côte du Mozambique. Le 25 (ou 26) décembre, vers 22 heures, le ministère chinois des transports a été informé que le vraquier **Apollo Triumph**, propriété de la Chine, avait subi un incendie en cale. Le centre SAR chinois a coordonné une opération de sauvetage avec les autorités du Mozambique, de Madagascar et d'autres États côtiers voisins. L'agence a contacté d'autres navires proches pour demander de l'aide. L'équipage a apparemment essayé d'éteindre ou de maîtriser le feu, mais n'y est pas parvenu. Les 19 membres de l'équipage ont donc abandonné le navire et se sont réfugiés sur des radeaux de sauvetage. Le porte-conteneurs allemand **AS Christiana** a été le premier à répondre au message de détresse et est arrivé sur les lieux pour secourir les 19 membres de l'équipage le 27 décembre, vers 2 heures. Les 19 marins ont été récupérés sains et saufs. Depuis, il n'y a plus de nouvelles ni de trace de l'**Apollo Triumph**. Le sort du navire n'a pas été communiqué. (Sources : FleetMon, The Maritime Executive, Rivieramm.com)

INSTALLATION ET PROTECTION DES CÂBLES INTÉRIEURES DU PARC DE FÉCAMP TERMINÉES

L'installation et la protection des câbles raccordant les éoliennes à la sous-station du parc éolien de Fécamp sont terminées. Asso.Subsea a annoncé avoir achevé, le 24 novembre, la pose, l'enfouissement et le recouvrement de ces 71 câbles sous-marins parcourant plus de 118 km. Le lancement de ces travaux réalisés pour le compte de Prysmian avait été annoncé un an plus tôt, le 2 novembre 2022.

Ces câbles de 140 mm de diamètre permettent de transmettre à la sous-station l'électricité produite par les éoliennes. Elle est ensuite élevée de 33 000 à 225 000 volts pour être exportée par deux câbles vers le continent.

4 navires ont été mobilisés, dont les CLV Ariadne (navire poseur de câbles), et les navires de support pour faire des tranchées Athena et Argo, tous deux équipés de la dernière version des outils d'enfouissement AssoTrencher IV, ainsi que divers outils sous-marins. Le projet se caractérisait par des sols durs et d'importantes exigences d'enfouissement, d'après Asso.Subsea. L'armement a conçu et construit une trancheuse (AssoTrencher IV Mk13) avec une approche innovante pour améliorer les capacités de remblayage. Cet outil a réalisé plus de 100 km de remblayage en réutilisant les matériaux précédemment excavés. La mise en service complète est annoncée durant l'hiver 2023-2024. Le parc aura une durée de vie de 25 ans. (Sources : Mer et Marine, Offshore Wind)



Le câblage Ariadne installe un câble à partir d'une fondation. (Photo : Asso.subsea)

La première éolienne avait été installée sur le site en juillet 2023. Le même mois, quelques éoliennes du parc éolien offshore avaient commencé à produire de l'électricité. Le 27 décembre, Prysmian a indiqué avoir terminé avec succès la mise en service des 118 kilomètres de câbles. (Source : OffshoreWind)

L'ABEILLE BOURBON A PRIS EN REMORQUE UN CARGO DÉSEMPARÉ APRÈS UN INCENDIE

À la suite d'un incendie à la machine qui s'est propagé aux alentours de 1h15 du matin avant d'être maîtrisé par l'équipage vers 2h35 le 27 décembre 2023, le **Guana**, un cargo battant pavillon du Panama était à la dérive au large de la pointe de Penmarc'h. Le navire de 150 m de long a perdu sa propulsion et était donc dans l'incapacité de naviguer, à environ 100 milles des côtes du Finistère. Il transporte de la limaille de fer et devait rejoindre Alexandrette, en Turquie. Le commandant a communiqué sa volonté de faire évacuer son équipage qui ne se sentait plus en sécurité en raison des conditions météorologiques.

Le CROSS Étel s'est mis en branle et un Atlantique 2 de la Marine a été envoyé sur place dans la matinée pour faire l'état des lieux. Un Falcon 50, ainsi qu'un hélicoptère

re H160 Rescue Beligou, au départ de la base d'aéronautique navale de Lanvéoc-Poulmic, ont également été mobilisés dans l'après-midi.

6 membres de l'équipage de nationalité turque ont pu être transférés à bord de l'Esperanza del Mar, navire-hôpital du gouvernement espagnol qui se trouvait à proximité du cargo, qui s'est ensuite dirigé vers Brest où il est arrivé le 28 vers 5 h 00. Les 14 autres membres d'équipage ont été pris en charge par l'hélicoptère H160, qui a fait plusieurs allers-retours, en direction de la BAN de Lanvéoc-Poulmic. Le remorqueur Abeille Bourbon, parti en début d'après-midi, est arrivé sur place aux alentours de 22 h pour prendre en remorque le cargo. En raison des conditions météorologiques difficiles, l'équipage de l'Abeille Bourbon a attendu la levée du jour pour débiter les opérations de remorquage.



Le Guana remorqué par l'Abeille Bourbon. (Photo : Prémarm)



Arrivée du Guana à Brest, passant devant le phare du Petit Minou. (Photo : Prémarm)

Le cargo Guana remorqué par l'Abeille Bourbon est arrivé à bon port à Brest le 28 décembre vers 21 h 30. (Sources : France Bleu, FR3 Bretagne, Ouest-France)

UN CARGO GREC HEURTE UNE MINE AU LARGE DE L'UKRAINE BLESSANT 2 MARINS

Un cargo grec se dirigeant vers l'Ukraine pour y charger une cargaison de céréales a heurté une mine le 27 décembre. Le Capitaine et un membre d'équipage ont été blessés lors de ce nouvel incident en mer Noire.

Le navire a été identifié comme étant le Vyssos, un petit cargo construit en 2007 appartenant à une compagnie maritime grecque et enregistré au Panama. Le navire de 8 758 t de port en lourd, d'une longueur de 112 m, se dirigeait vers l'un des ports ukrainiens le long du Danube après s'être arrêté un temps au mouillage au large de Sulina, en Roumanie et semblait venir d'Italie.

On pense que la mine a explosé près de la poupe, ce qui a provoqué une panne générale et une perte de contrôle de la navigation. Ambrey rapporte que l'explosion a eu lieu à environ 80 milles au Sud-ouest de Chornomorsk, en Ukraine. Le navire aurait aussi pris feu sur le pont supérieur à l'arrière d'après des autorités Ukrainiennes dans un message publié sur les réseaux sociaux.



Le cargo grec au moment de l'explosion de la mine. (Photo publiée par le State Border Service Ukrainien)

L'équipage aurait réussi à reprendre partiellement le contrôle et le Capitaine aurait manœuvré le navire pour se rapprocher de la côte. Les autorités ukrainiennes ont déclaré que des secours avaient été envoyés au navire et que des remorqueurs avaient aidé à le manœuvrer plus tard jusqu'au port. Selon certaines sources, le Vyssos aurait fini par s'échouer à proximité d'un brise lames avant d'être pris en charge par des remorqueurs.

Une équipe médicale ukrainienne est montée à bord et a apporté son aide. Selon les informations recueillies, le Capitaine a été légèrement blessé et soigné à bord. Un membre d'équipage égyptien, qui serait le cuisinier, a été blessé à la tête et transporté à l'hôpital d'Ismail, où il se porte bien. Les médias grecs indiquent qu'il y avait au total 18 membres d'équipage à bord, dont 3 Ukrainiens, 2 Turcs et 13 Égyptiens.

Le vice-premier ministre ukrainien avait souligné plus tôt en décembre le succès continu des efforts d'exportation de céréales. Il avait déclaré que depuis le lancement du corridor en août, l'Ukraine a augmenté le taux d'exportation de 278 000 t à près de cinq millions de tonnes par mois. À la mi-décembre, plus de 300 navires avaient transporté plus de 10 millions de tonnes de produits de l'Ukraine vers 24 pays. À la mi-décembre, 337 navires étaient arrivés dans les ports maritimes ukrainiens pour charger principalement du maïs et des céréales, ainsi que d'autres produits métalliques.

Si les navires continuent à emprunter le corridor, le danger reste élevé, principalement en raison des mines. Au début de l'automne, le commandement sud de l'Ukraine avait averti que les forces russes larguaient ce qu'il pensait être des mines de fond le long de la route et près de l'entrée des ports. La garde maritime d'Odessa a déclaré à l'AFP que le Vyssos était le troisième navire endommagé par une mine au mois de décembre. (Source : The Maritime Executive)

L'USCG DETOURNE VERS L'ALASKA UN CARGO DONT LE CHARGEMENT DE BATTERIES LI-ION A PRIS FEU

Un cargo effectuant une traversée transpacifique a signalé qu'il luttait contre des incendies dans ses cales contenant un chargement de batteries lithium-ion. Le centre de commandement des garde-côtes américains du secteur d'Anchorage a demandé au navire de se diriger vers Dutch Harbor, en Alaska, compte tenu de la situation. Des ressources ont ensuite été rassemblées pour aider à combattre l'incendie lorsque le navire se rapprochera de l'Alaska.

Le média Must Read Alaska rapporte qu'un incendie a été découvert à bord du navire le 25 décembre dans la

cale numéro 1. On soupçonne une mer agitée d'avoir provoqué l'incendie, mais le navire a pu utiliser son système d'extinction au CO₂. Un deuxième incendie a été signalé dans la cale numéro 2, mais selon le média, le navire avait déjà épuisé sa réserve de CO₂. Du coup, l'équipage était en train de refroidir le périmètre des cales à l'aide des lances à incendie. Le capitaine a ordonné à l'équipage de ne pas ouvrir les cales afin qu'elles restent scellées, ce qui permet de contenir et de maîtriser l'incendie. Le centre de commandement du district des garde-côtes à Juneau a reçu le rapport de l'incendie à 4h40 heure locale le 28 décembre alors que le cargo se trouvait à environ 225 milles au Sud-ouest de Dutch Harbor, en Alaska. Le navire, le **Genius Star XI**, est un cargo gréé de petite taille appartenant à la société taïwanaise Wisdom Marine Lines. Il avait quitté Hai Pong, au Vietnam, le 10 décembre, après des escales en Thaïlande et à Singapour, à destination de San Diego, en Californie. Construit en 2012, il mesure 125 m de long et a un port en lourd de 13 663 t. L'équipage compterait 19 personnes.

Le navire était chargé de plus de 800 t de batteries lithium-ion. Les garde-côtes américains ont envoyé un avion HC-130 et le navire garde-côte Alex Haley pour prendre rendez-vous avec le cargo afin de déterminer la situation et d'apporter leur aide pendant qu'il naviguait vers Dutch Harbor qu'il était prévu d'atteindre avant minuit le 29 décembre. Il lui a été demandé de rester à l'extérieur du port jusqu'à ce que la situation soit mieux comprise et qu'un plan soit élaboré. A son arrivée, des équipes de T&T Salvage et de Resolve Marine sont montées à bord pour déterminer l'état du navire. L'USCG a ordonné au Genius Star XI de rester à deux milles des côtes et une zone de sécurité d'un mille a été établie autour du navire jusqu'à ce que la situation soit mieux définie.



Les images thermiques du navire prises le 30, publiées par l'USCG ne montrent pas de chaleur dans les cales. Par contre, la chaleur rayonnée par le compartiment machine et la cheminée est bien visible. (USCG Alaska)

(Source : The Maritime Executive)

Finalement le navire est resté un mois sur rade avant d'être autorisé à passer à quai le 30 janvier 2024.



Le Genius Star enfin à quai en Alaska. (Photo : USCG).

Pendant ce temps, il a été surveillé puis ses cales ont été ven-tilées avec beaucoup de précautions, les sauveteurs craignant une reprise du feu.

LE BIMCO ADOPTE UNE NOUVELLE CLAUSE CII POUR LES CHARTES-PARTIES AU VOYAGE

L'industrie du transport maritime est confrontée à une augmentation des nouvelles réglementations de l'OMI et de l'UE, ainsi qu'à une augmentation de l'urgence de la décarbonation. Pour soutenir l'industrie, le BIMCO (Baltic and International Maritime Council) a développé une nouvelle clause CII pour les chartes-parties au voyage. Cette clause a été adoptée par le Comité documentaire du BIMCO le 11 octobre 2023 et constitue le dernier ajout au portefeuille de clauses carbone du BIMCO.

«*Alors que l'industrie du transport maritime œuvre en faveur de la décarbonation, le besoin de nouveaux contrats et de nouvelles clauses augmente. Nous travaillons constamment pour nous assurer que les contrats et les clauses du BIMCO sont adaptés à l'évolution du paysage réglementaire*», a déclaré le président de la commission documentaire du BIMCO.

En novembre 2022, le Comité documentaire du BIMCO a adopté la Clause opérationnelle CII pour les parties à l'affrètement à temps avant la réglementation de l'OMI sur l'indicateur d'intensité carbone (CII) qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023. Après sa publication, un nouveau sous-comité a été chargé d'élaborer une clause CII pour les chartes-parties au voyage, qui a maintenant été adoptée.

Ces clauses visent à faciliter la collaboration et à assurer la sécurité des armateurs et des affréteurs au moment où de nouvelles réglementations entrent en vigueur, modifiant la façon dont le secteur opère pour faciliter la mise en conformité et réduire les émissions.

«*La nouvelle clause de la CII se concentre sur l'ajustement du cap et la réduction de la vitesse et comprend des éléments commerciaux tels que le partage des données. Tout au long du processus, des projets ont été partagés avec le comité documentaire et un groupe de réflexion composé d'affréteurs et de négociants pour consultation et commentaires*», expliquait la directrice des contrats et de l'assistance du BIMCO.

Parmi les autres clauses carbone du BIMCO figurent la clause de transition EEXI, publiée en décembre 2021, et la clause relative aux quotas du système d'échange de quotas d'émission (ETSA) pour les parties à l'affrètement à temps, publiée fin mai 2022. (Source : Communiqué BIMCO)

LE BV DÉVOILE LES RÈGLES APPLICABLES AUX NAVIRES FONCTIONNANT À L'HYDROGÈNE

Le Bureau Veritas (BV), leader mondial des essais, de l'inspection et de la certification, a lancé ses premières règles de classification pour les navires fonctionnant à l'hydrogène (NR678) afin de soutenir le développement en toute sécurité de la propulsion à l'hydrogène dans le secteur maritime.

Ces règles définissent les exigences techniques relatives à l'avitaillement, au stockage, à la préparation, à la distribution et à l'utilisation en toute sécurité de l'hydrogène comme carburant pour la production d'énergie à bord. Les systèmes de surveillance et de contrôle sont également couverts, ce qui permet de relever les défis spécifiques en matière de sécurité liés au transport et à l'utilisation de l'hydrogène sur les navires, tels que l'inflammabilité

élevée, ainsi que la nécessité de stocker le carburant dans des conditions de très haute pression ou de basse température.

Les règles du BV pour les navires fonctionnant à l'hydrogène visent à atténuer le risque de fuite d'hydrogène, d'incendie ou d'explosion, avec des exigences détaillées pour la conception des machines et des moteurs, ainsi que pour la configuration du navire et la disposition des réservoirs de carburant et autres systèmes à bord. Elles comprennent également des prescriptions relatives à la ventilation des zones dangereuses, aux systèmes d'évacuation et de décompression, ainsi qu'aux systèmes de surveillance et de sécurité, y compris la détection des vapeurs et des gaz.

La NR678 couvre également les navires "préparés pour l'hydrogène", qui sont conçus pour être prêts à l'installation d'un système d'alimentation en hydrogène à un stade ultérieur. Ces règles de classification complètent la note de règle existante du BV (NR547) sur les systèmes d'alimentation par piles à combustible à bord des navires, lancée en 2022 en réponse à l'intérêt croissant de l'industrie maritime pour les piles à combustible, et couvrent tous les types de combustibles, y compris l'hydrogène. Le BV travaille actuellement sur une dizaine de projets impliquant l'hydrogène comme carburant, soit comme source de propulsion principale pour les petits navires, soit comme source d'énergie auxiliaire pour les navires plus grands. Ces nouvelles règles ont été élaborées sur la base des réactions de l'industrie et des contributions d'un large éventail de parties prenantes, combinées à l'expérience d'autres divisions du groupe Bureau Veritas dans le domaine de l'hydrogène terrestre. La NR678 reflète l'état le plus récent des connaissances de l'industrie sur l'utilisation de l'hydrogène comme carburant pour les navires et sera périodiquement mise à jour, en fonction de l'évolution de la technologie, ainsi que des décisions réglementaires des États du pavillon et de l'OMI.

(Source : Communiqué BV du 30 Nov. 2023)

En savoir plus sur la NR547 : <https://marine-offshore.bureauveritas.com/newsroom/new-bureau-veritas-rule-note-addresses-safety-fuel-cells-ships>.

Accéder à la NR547 : <https://marine-offshore.bureauveritas.com/nr547-ships-using-fuel-cells>.

Accéder à la NR678 :

https://erules.veristar.com/dy/data/bv/pdf/678-NR_2023-11.pdf

RONAN SEVETTE DEVIENT DIRECTEUR GENERAL DE PHOSPHOTECH

Après six années passées comme délégué général de l'Union nationale des industries de manutention dans les ports de France (UNIM), on a appris le 24 novembre que **Ronan Sévette** devenait directeur général du laboratoire Phosphotech, un acteur des biotechnologies marines, basé à Saint-Herblain, près de Nantes. Ronan Sévette est aussi le Président du Propeller Club de Paris dont HYDROS est partenaire. Ancien officier plongeur démineur de la Marine nationale, auditeur de l'Institut des hautes études de la défense nationale (IHEDN) et réserviste au Mica center, il a contribué à l'Unim à porter une stratégie de co-construction avec les décideurs publics et l'écosystème industriel et portuaire des conditions d'attractivité et de compétitivité des places portuaires françaises, dans un contexte hautement concurrentiel. Il sera remplacé à l'UNIM début décembre 2023 par **Magali Bonnacarrère**. (Source : Le Marin)

ARSENIO ANTONIO DOMINGUEZ VELASCO CONFIRMÉ À LA TÊTE DE L'OMI

La candidature d'**Arsenio Antonio Dominguez Velasco** au poste de secrétaire général, qui avait été retenue en juillet par le Conseil de l'OMI, a été validée le 30 novembre à la 33^{ème} session de l'Assemblée de l'organisation maritime internationale. Le 1^{er} janvier 2024, le Panaméen succédera donc au Sud-coréen Kitack Lim pour un mandat de quatre ans. Il devient ainsi le 10^{ème} secrétaire général élu de l'Organisation, qui n'a connu aucune femme. Un Français, Damien Chevallier, assure depuis le 1^{er} septembre 2023 la direction du cabinet du secrétariat général de l'OMI. (Source : Journal de la Marine marchande)

LE LIBÉRIA REMPLACE LA RUSSIE AU CONSEIL DE L'OMI

La Russie, membre sans interruption depuis 1960 du club des 40 pays qui gouvernent l'Organisation maritime internationale, a été exclue du conseil le 1^{er} décembre par l'assemblée générale. La France a été réélue.

Le Libéria, premier État du pavillon dans le monde, occupe désormais un siège au sein de l'organe exécutif du régulateur, la Russie étant arrivée dernière parmi les 11 pays candidats pour les 10 sièges au titre du groupe des pays fournisseurs de services de transport maritime international, lors d'un scrutin secret des 175 États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) le 1^{er} décembre. Le conseil est renouvelé tous les deux ans. (Source : Le Marin)

L'Assemblée a élu les États suivants comme membres du Conseil pour l'exercice biennal 2024-2025 :

Catégorie (a) : 10 États ayant le plus grand intérêt à fournir des services de transport maritime international (classés par ordre alphabétique) : Chine, États-Unis, Grèce, Italie, Japon, **Libéria**, Norvège, Panama, République de Corée et Royaume-Uni.

Catégorie (b) : 10 États ayant le plus grand intérêt dans le commerce maritime international : Allemagne, Australie, Brésil, Canada, Émirats arabes unis, Espagne, **France**, Inde, Royaume des Pays-Bas et Suède.

Catégorie (c) : 20 États non élus sous (a) ou (b) ci-dessus, qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection au Conseil assurera la représentation de toutes les grandes régions géographiques du monde : Bahamas, Bangladesh, Chili, Chypre, Danemark, Égypte, Finlande, Indonésie, Jamaïque, Kenya, Malaisie, Malte, Maroc, Mexique, Pérou, Philippines, Qatar, Arabie Saoudite, Singapour et Turquie.

Le Conseil nouvellement élu se réunira, après la clôture de la 33^{ème} Assemblée, pour sa 131^{ème} session (le 7 décembre) et élira son président et son vice-président pour le prochain exercice biennal. (Source : Marine LOG)

NATHALIE MERCIER-PERRIN, NOUVELLE PRÉSIDENTE DU CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

Le 12 décembre, le Conseil d'administration du Cluster Maritime Français a élu **Nathalie Mercier-Perrin** à la présidence de l'association.

Elle succède à Frédéric Moncany de Saint-Aignan qui avait lui-même pris la relève en 2014 de Francis Vallat, premier président du CMF, fondé sous son impulsion en 2006 afin de fé-



dérer les acteurs du monde maritime français.

Pour en savoir plus : <https://www.cluster-maritime.fr/2023/12/13/nathalie-mercier-perrin-succede-a-frederic-moncany-de-saint-aignan-a-la-presidence-du-cluster-maritime-francais/>

THIERRY COQUIL REMPLACÉ PAR RODOLPHE GINTZ À LA DGITM

Le directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) **Thierry Coquil** sera remplacé par **Rodolphe Gintz**, inspecteur général des finances, à compter du 2 janvier 2024, indique le communiqué du conseil des ministres du 20 décembre.

Le départ, à peine plus d'un an après sa nomination, de Thierry Coquil, ancien directeur des Affaires maritimes jusqu'à la création de la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture - DGAMPA (dont il avait été préfigurateur aux côtés d'Éric Banel) est une surprise. La DGITM est une direction stratégique qui, dans le secteur maritime, a notamment la tutelle des ports.

Apprécié de ses interlocuteurs pour son approche des dossiers et ses qualités humaines, Thierry Coquil était en poste depuis novembre 2022. Il a annoncé son départ surprise à ses équipes, constatant l'absence d'affinité avec le cabinet ministériel et la volonté de Clément Beaune de travailler avec des proches.

Diplômé de l'École polytechnique et de l'École des Ponts Paris tech, Rodolphe Gintz a notamment été directeur général des douanes et des droits indirects de 2017 à 2019 mais aussi, en tant qu'inspecteur général des finances, cinq mois coordinateur interministériel pour le Brexit, en 2020, puis plus d'un an directeur du centre interministériel de crise Covid. (Sources : Le Marin, Transport Info)

CHRISTOPHE LENORMAND, NOUVEAU DIRECTEUR INTERRÉGIONAL DE LA MER EN MÉDITERRANÉE

Le poste de directeur interrégional de la mer en Méditerranée était vacant depuis le départ en septembre d'Éric Levert à la représentation française auprès de l'OMI.

Christophe Lenormand, le chef du service Flotte et marins à la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) au côté d'Éric Banel, qui sera nommé début janvier après être sorti gagnant du processus de sélection, rejoindra la "Dirm Med" en mars, une fois transmis les nombreux dossiers, très techniques, qu'il suit actuellement à la DGAMPA.

Il en conservera au moins un dans ses nouvelles fonctions : la lutte contre le dumping social, qu'il a suivi toute l'année avec l'adoption de la loi sur le transmanche, se poursuit en Méditerranée avec des dispositions attendues mi-2024.

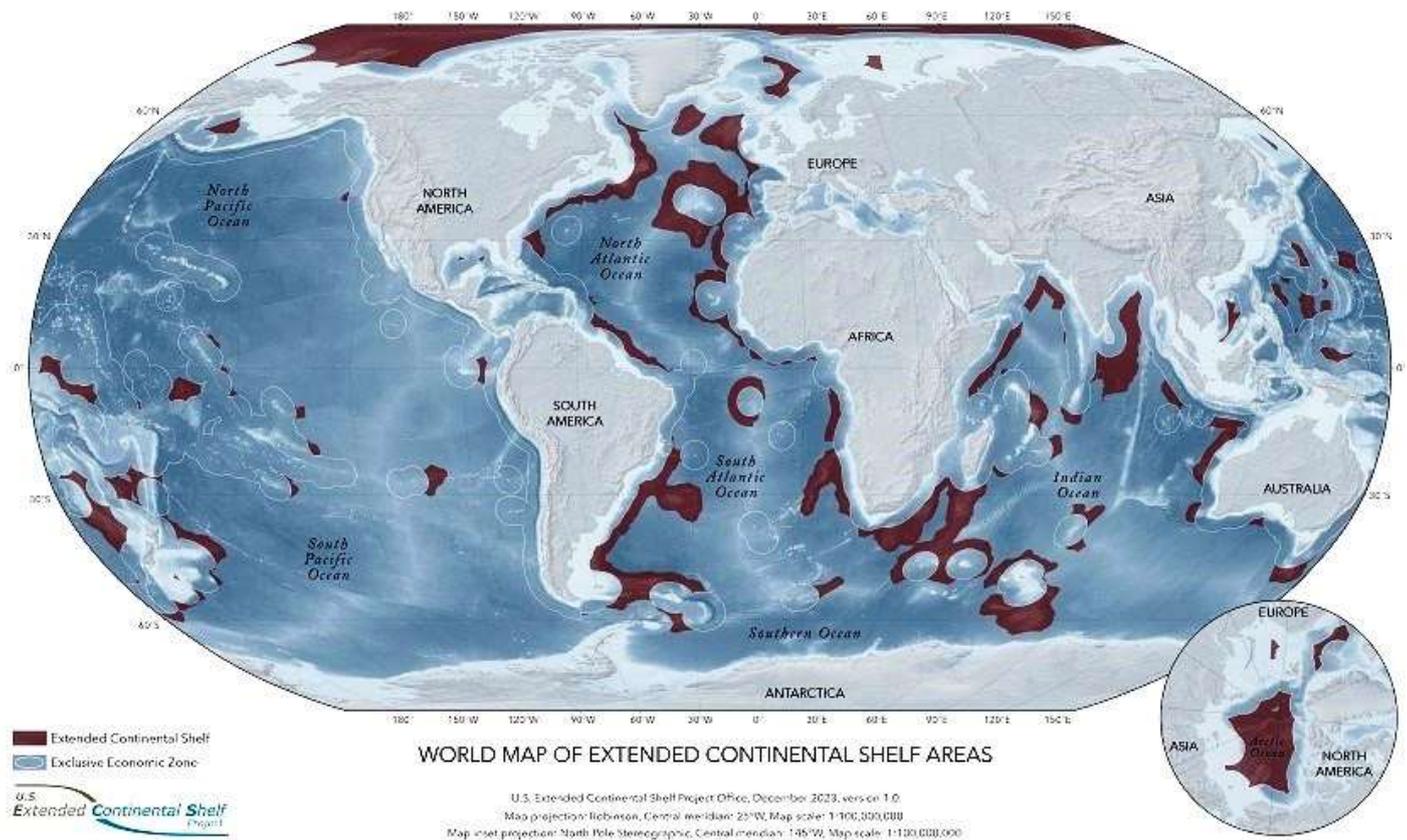


Christophe Lenormand, 50 ans, administrateur en chef de première classe des Affaires maritimes, a notamment été conseiller mer, outre-mer, ports et transport fluvial du Secrétaire d'État Alain Vidalies dans le gouvernement Valls en 2015 avant de devenir Directeur adjoint des affaires maritimes puis l'un des trois

chefs de service de la nouvelle DGAMPA.

(Source : Le Marin)

Complément de la page 90, 1^{ère} colonne.



En violet, les zones ECS (Extended Continental Shelf - Plateau continental étendu). En bleu entouré d'une petite ligne bleu clair, les ZEE. Pour avoir cette carte en grand, utiliser le lien : <https://www.state.gov/world-map-of-extended-continental-shelf-ecs-areas/>

L'ŒIL AVISÉ DU RÉDACTEUR EN CHEF



Que sont devenues les belles silhouettes des bons vieux cargos d'antan ?



Ci-dessus, le tout nouveau navire **Astrid Maersk** construit par Hyundai Heavy Industries Co. Ltd à Ulsan a été repéré au large de Busan lors de ses essais en mer. (Photo : Jan Plug). Long de 351 m et large de 54 m pour un port en lourd de 189 508 t et une capacité de 19 000 EVP, il naviguera sous pavillon danois. On imagine l'inconfort de l'équipage face aux vagues dans le mauvais temps compte-tenu de la position du château sur le gaillard d'avant.

Heureusement, il reste encore quelques jolis navires, comme le navire frigorifique transporteur de thons **Kuri Koma**, long de 115 m, vu arrivant à Malte le 17 novembre 2023.

(Photo : Michael Cassar)



Autre vue du Kuri Koma prise le 18 janvier 2014 à Zadar en Croatie. (Photo : MarineTraffic)

Il n'y a pas cette configuration dans le livre blanc de Wind Ship !

Il a fallu un coup de chance au photographe pour immortaliser au bon moment le pétro-chimiquier Alder Express construit en 2022, long de 183 m avec un port en lard de 49 832 t et le pavillon des Îles Marshall, lors de son passage devant des éolienne faisant croire à l'installation de ces machines à bord : Avec 2 éoliennes plage AR et une autre sur l'avant de la pontée.



Enfin nous terminerons avec cette question : CPA ?

Pour ceux qui ne le savent pas, le CPA ou Closest Point of Approach, est la distance minimale de passage entre deux navires. Elle est en général fixée par les instructions permanentes du Capitaine et dépend aussi de la configuration des lieux.

Ici, on peut se demander ce qu'il se passe, car il n'y a même pas la largeur d'un bateau entre les deux navires dont les routes se croisent. Il semblerait qu'il y ait un mouvement de pilote sur le navire de droite car on aperçoit une embarcation sur son bâbord arrière. D'où la remarque du rédacteur en chef : **Pilote à bord !**

On pourrait être dans un chenal car on voit une bouée en haut de la photo.





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 - B. DATCHARRY - Y.N. MASSAC //
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° 245 - 4^{ème} trimestre 2023
