



Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N°16 - Avril 2019

Plaidoyer pour les Chantiers de l'Atlantique

Éditorial

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

Dès la mi-février, nous avons exprimé notre surprise quand le ministre des Affaires étrangères avait dit qu'il pensait que l'accord Fincantieri / Chantiers de l'Atlantique était une bonne chose et devait se faire. Bruno Le Maire abondait dans ce sens quelques jours plus tard. Nos confrères ont mis du temps à réagir, mais ont finalement critiqué ces prises de position. Depuis longtemps, nous nous sommes élevés contre cet accord absurde, pris par un gouvernement irresponsable, qui n'avait su réagir quand en 2017, le sud-coréen STX avait mis en vente sa filiale française dont le carnet de commande était plein pour cinq ans. Les italiens doivent -en principe- contrôler les chantiers français, redevenus entre-temps "de l'Atlantique" avec un 1 % baladeur, mais légalement suffisant.

Dans l'intervalle, Fincantieri a pris la décision désastreuse de signer un accord de coopération avec les chantiers d'État chinois pour l'aider à construire des paquebots, corde qui manquait à leur arc. Le secteur de la croisière est un des rares du secteur maritime à être en plein développement. Que croyez vous que feront les chinois quand ils maîtriseront cet art difficile ?



On connaît la réponse : l'accord avec Fincantieri sera terminé, légalement ou pas, et ils proposeront au marché des paquebots moins chers que leurs concurrents européens auxquels il ne restera plus que les yeux pour pleurer. Ils sont déjà à l'ouvrage...

Comme nous l'avions écrit en son temps, en cas de récession, les italiens fermeront d'abord leurs filiales étrangères, en attendant le tour de certains de leurs chantiers spécialisés dans les paquebots (le groupe est puissant et fabrique beaucoup d'autres types de bateaux, notamment des bâtiments militaires).

Aussi la décision de Bruno Le Maire, ministre de l'Industrie, est incompréhensible, à moins, bien sûr, qu'elle ne fasse partie d'un marchandage beaucoup plus important dont le *vulgum pecus* n'est pas informé.

Quoi qu'il en soit, cher monsieur le ministre, faites machine arrière, s'il vous plaît ; ne mettez pas les Chantiers de l'Atlantique entre des mains... ennemies.

C'est Marinfos qui vous le demande.

D'avance, merci...



Humour



Épurateurs ou carburant propre ?
Et si on revenait à la rame ?
(avec les voiles, on est tributaire du vent)



Sommaire

- ✓ Editorial : Plaidoyer pour les Chantiers de l'Atlantique. Sébastien D'Aurade
- ✓ Les Johnnies. Omar von Breizh
- ✓ Le remorqueur Carrousel
- ✓ Beaucoup de bruit pour rien ? Alain Genty

Les Johnnies Omar von Breizh



Au XIXe siècle, en Bretagne et particulièrement dans le nord Finistère, dans le pays du Léon, les paysans vivent chichement et très pauvrement de leurs travaux agricoles.

De l'autre côté de la Manche, en Angleterre, la population a plus que doublé tout au long du XIXe siècle ; la révolution industrielle a vidé les campagnes qui n'arrivent plus à fournir suffisamment de nourritures aux populations citadines.



Après la levée en 1815 du blocus continental, initié par Napoléon 1er qui voulait tenter de ruiner l'Angleterre, et l'ouverture des ports anglais pour les importations des produits alimentaires, de jeunes bretons désespérés de leurs conditions de vie

traversent la Manche avec les oignons de leur production, les fameux oignons roses de Roscoff. Ils vont les vendre avec leurs vélos de village en village, de ville en ville. Ils seront jusqu'à 1 500 à commercer de cette façon avec l'Angleterre à la fin des années 20.



Les gabares étaient chargées dans le vieux-port de Roscoff jusqu'à Plymouth.

Avec le barrage de la langue, les accents locaux et le fait que ces hommes s'appelaient très fréquemment Jean ou Jean-Yves comme beaucoup de bretons, les anglais eurent tôt fait de les surnommer *John*, Jean en anglais, ou *Johnny*. L'appellation "*Johnnies*" était née. Ils resteront très actifs jusque la première moitié du XXe siècle et sont restés très populaires en Angleterre.

Après les événements de mai 68, plusieurs projets sont portés par la région Bretagne dont celui d'un port en eau profonde à Roscoff. "*L'histoire nous apprend que la mer est un élément de richesse fantastique*" dit Alexis Gourvenec, le futur "armateur-paysan". Toutefois aucun armateur existant n'accepte de prendre le risque d'ouvrir une ligne régulière avec l'Angleterre. Les marins bretons et les paysans prennent leur avenir en main et créent leur propre compagnie maritime de ferries.

La compagnie Brittany Ferries, (toujours contrôlée par les paysans bretons), et à l'origine dénommée armement Bretagne Angleterre Irlande (BAI), est fondée en 1972 sous l'impulsion d'Alexis Gourvenec, président de la Société des intérêts collectifs agricoles (SICA) de Saint-Pol-de-Léon avec la Chambre de commerce et d'industrie de Morlaix. Un des objectifs est d'assurer le transport des produits agricoles des coopératives (les oignons et échalotes bien sûr mais aussi les choux-fleurs et autres productions) entre la Bretagne et l'Angleterre et l'autre de développer le tourisme de la région suite à l'adhésion du Royaume-Uni à la Communauté économique européenne.

On connaît la suite et le développement de la Brittany ferries qui constitue l'une des grandes réussites maritimes françaises ... et bretonnes contemporaines.

Elle est en quelque sorte l'héritière de l'esprit des *Johnnies*.



"Armorique" construit en 2008 - Tonnage 29500 Longueur 168,30m. - Largeur 26,80m.

Les conjonctures historiques et sociales ont poussé de tout temps des hommes à franchir les mers, à aller vers l'inconnu, à tenter une aventure économique pour améliorer leurs conditions de vie.

A l'heure des grands mouvements et changements économiques et politiques que nous vivons actuellement, on ne peut que constater qu'il reste encore de nombreux défis à relever.

Je fais un don à la SNSM :

<https://don.snsn.org>



Le remorqueur "Carrousel"

Marinfos a récemment relevé dans la presse la présentation et les reportages photos d'un nouveau type de remorqueur, le *Carrousel rave tug* en service depuis plusieurs mois dans les ports de Rotterdam et d'Anvers ou Terneuzen, avec les remorqueurs de type Multiratug 32 et 33.



La caractéristique novatrice du navire est le système "Carrousel", qui permet de travailler avec des navires de mer à des vitesses plus élevées sans risque de chavirer. Le cœur de l'innovation étant le "Carrousel".

Le système se compose d'une structure de base entourée d'un anneau en acier qui peut tourner librement sur 360° dans le plan horizontal. Il porte un treuil de remorquage pouvant s'incliner verticalement de 45 degrés afin que le treuil puisse toujours être aligné avec la ligne de remorquage, offrant un contrôle optimal. Le remorqueur peut par conséquent travailler avec de grands navires de mer à des vitesses beaucoup plus élevées, ce qui signifie que le remorqueur et le remorqué sont plus faciles à piloter.

La conception du remorqueur maximise efficacement l'utilisation de l'énergie cinétique du remorquage plutôt que sa propre puissance moteur, la même force de remorquage est obtenue à des niveaux de consommation de carburant bien inférieurs. Les économies s'élèvent à au moins 25 pour cent sur une opération moyenne impliquant un navire de mer.



Le treuil à double tambour à entraînement hydraulique a deux vitesses avec une capacité de rupture de 200 tonnes et une traction de 20 tonnes à 10 m/min qui peut se déplacer librement autour de la superstructure du remorqueur.

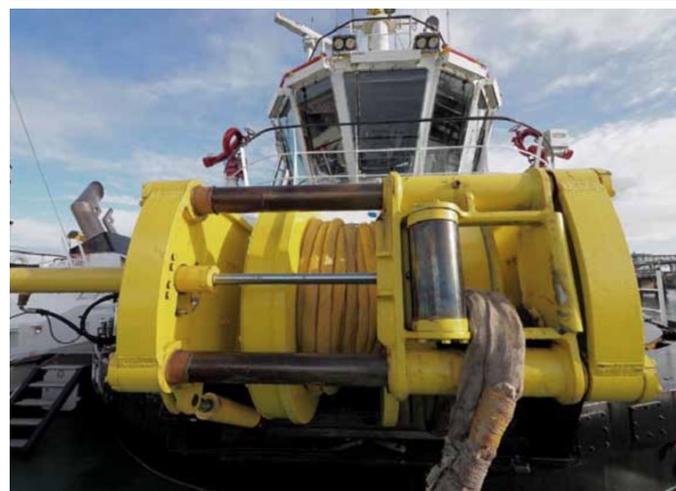
D'après le concepteur Novatug du groupe *Multraship Towage and Salvage* la sécurité a guidé l'ensemble de la réflexion du concept.

En principe, le chavirement est impossible lors du remorquage avec le "Carrousel", ce qui facilite l'exécution en toute sécurité de toutes les manœuvres.



(Extraits des sites de Novatug, Multraship, Damen et du reportage de Pieter Sinke de Maasmond Maritime).

Vues du treuil



Beaucoup de bruit pour rien ?

Alain Genty

Dans les salons du maritime, on ne manque pas de sujets de conversation. Celui du moment est, bien sûr, ce qui attend le secteur au premier janvier 2020 : la mise en application des nouvelles normes OMI pour limiter les émissions de soufre à 0,50%. Il n'y a pas que le soufre qui pollue, ni le transport maritime, mais passons...



Dès le début, les armateurs ont réagi : certains approuvant haut et fort cette mesure, mais la maudissant discrètement en cercle restreint, d'autres affichant immédiatement leur hostilité.

Le choix est simple : ou bien on installe des épurateurs (*scrubbers*) pour filtrer les particules nocives et disposer ensuite des résidus dans des stations agréées, ou bien passer directement à un carburant plus propre.

Ils semblent être assez partagés sur les bienfaits de telle ou telle méthode. Maersk, par exemple, s'oriente vers compromis : certains navires seront équipés d'épurateurs, mais l'armateur a conclu par ailleurs un accord d'approvisionnement de carburant "propre" avec un fournisseur américain. MSC en fait installer sur certains navires, mais pas tous.

En attendant, les chiffres les plus fantaisistes circulent : il y a 18 mois, l'un d'eux annonçait que ce passage aux nouvelles normes lui coûterait un milliard de dollars. Le même, il y a quelques semaines, parlait de deux milliards. On a vu récemment chez les "grands" de la ligne régulière 10 milliards par an, puis 15 milliards par an. Le tout bien entendu sans la moindre explication sur le mode de calcul de ces sommes faramineuses. Le passage tant redouté aura un coût, et il sera certainement élevé. Mais nous attendons toujours des précisions à ce sujet. D'après une information récente, il pourrait coûter entre 250 et 300 dollars de plus que la qualité actuelle <http://tinyurl.com/yxuoogjw>.



Installation d'un épurateur (*scrubber*).

Comme nous l'avons déjà signalé en son temps, s'il est relativement facile d'estimer le coût d'installation (et d'entretien) des épurateurs, il est très difficile d'y voir clair dans le futur prix des soutes, aucun raffineur ne s'étant encore risqué à annoncer ne serait-ce qu'une estimation sur le supplément requis pour une telle opération. Voici du reste un rapport récent du site "*shipandbunker*" sur le futur prix de ce fameux VLSFO (*very low sulphur fuel oil*) <https://tinyurl.com/yyqpmkns>. On peut passer au GNL, mais pas du jour au lendemain, car les moteurs classiques ne conviennent pas sans modifications importantes, donc coûteuses et les opérations de soutage nécessitent des stocks et des équipements spéciaux, ainsi que des barges idoines, pour l'instant en nombre très insuffisant. De plus, il est plus cher de près de 40% ; Mais nombre d'armateurs font directement construire des navires pouvant accepter ce type de carburant, souvent avec des moteurs hybrides, acceptant aussi les qualités "classiques".

Mais il nous manque toujours le principal élément, ce qui nous empêche de faire la moindre comparaison, et -partant- de donner un prix.

Ceci dit, certains armateurs ne manqueront pas d'essayer d'utiliser ce bon vieux "tuyau magique", petit branchement clandestin déjà utilisé pour se débarrasser à moindre coût de certains résidus, quand le navire est en pleine mer. Attention aux amendes, très élevées si vous vous faites repérer.



Mais en parlant de raccords, il y en a d'autres, qui permettent notamment de passer rapidement d'un carburant à un autre. Il suffit d'avoir deux carburants disponibles. On utilise le plus polluant (fioul lourd HFO donc moins cher) en général et on passe à l'autre quand on arrive dans une "SECA" (zone de contrôle des émissions où la teneur en soufre ne doit pas dépasser 0,1%)

Voilà pour le bureau des pleurs...

Maintenant, passons aux choses sérieuses :

On peut se couvrir sur le marché à terme : c'est possible pour le GNL, depuis le 19 février à Rotterdam.

Ce sera probablement possible pour le VLSFO dans un proche avenir.

Quoi qu'il en soit, que croyez-vous que vont faire les armateurs qui devront supporter ces dépenses supplémentaires, particulièrement à un moment où les taux de fret sont très bas ?

Eh bien ils feront ce qu'ils font depuis des siècles : ils augmenteront leurs tarifs, tout simplement ; et il faudra bien que les chargeurs, et en bout de chaîne l'utilisateur final (vous et moi) mette la main à la poche. Quels que soient ces coûts, il y en aura, et ils seront élevés. Il est bien clair que les armateurs ne pourront être les seuls à les supporter. MSC et les armateurs grecs ont du reste déjà annoncé la couleur : le premier avec la mise en place d'une surcharge, les seconds en annonçant qu'ils seront obligés de répercuter ces frais supplémentaires. Toutes leurs lamentations donnent l'impression qu'ils crient avant d'être écorchés. En fait, c'est de bonne guerre : il s'agit d'opérations de communication, destinées à préparer les chargeurs de ce qui les attend (ces derniers ne s'y trompent pas et ont déjà commencé à s'insurger). On peut difficilement leur en vouloir...

Finalement, la situation n'est pas nouvelle et relativement fréquente dans d'autres secteurs de l'économie.

Alors, beaucoup de bruit pour rien ?

Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco@dbmail.com

**Marinfos Magazine est strictement privé, envoyé
à un nombre limité de destinataires
et ne saurait en aucun cas être assimilé
à une quelconque entreprise de presse.**

Les envois et dossiers de Marinfos : <http://marinfos.e-monsite.com>