Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement — *N°37 - Décembre 2023*

L'éolien en mer
Une nouvelle facette du maritime

Sébastien d'Aurade

Qui aurait pensé, il n'y a ne serait-ce qu'il y a trente ans, qu'il y aurait une nouvelle donne dans le secteur maritime ?
Très peu de gens, sans doute, à part les danois qui ont mis leur premières éoliennes maritimes en opération il y a maintenant vingt ans…
L'éolien en mer est arrivé à point nommé pour prendre le relai de l'exploitation pétrolière, survivante certes, mais de plus en plus critiquée au siècle du "zéro carbone" et vouée à disparaître dans les prochains lustres.
Peu importe du reste si le prix de revient du kWh est bien supérieur à celui auquel il pourra être revendu…
Pratiquement toutes les facettes du secteur sont représentées :

Éolien en mer : qu'est-ce que la technique du rideau de bulles pour protéger les animaux marins de la pollution sonore, en particulier lors de la construction d'infrastructures offshore

http://tinyurl.com/Rideau-de-bulles

Les études préliminaires
C'est par là qu'on commence, et elles sont nombreuses, car il faut obtenir beaucoup d'autorisations avant même d'avoir une amorce de projet, et les écueils arrivent dès le début, en général avec les riverains, écolos ou pas, qui n'ont pas la moindre envie de voir leur paysage maritime gâché par la présence de pylônes et de pales qui feraient fuir le moindre peintre, fût-il du dimanche.
Il faudra ensuite convaincre les élus locaux, souvent tributaires de l'opinion publique : ils pourraient s'y opposer, même s'ils trouvent que c'est bien, en pensant aux prochaines élections. Les éoliennes ont ceci de particulier en ce sens qu'en général tout le monde est pour, à condition qu'elles soient invisibles pour le voisinage. Les arguments employés au début pour rassurer les riverains ont fait long feu : les éoliennes du parc éolien de Saint Nazaire ne devaient -au dire de ses promoteurs- ne représenter de la rive qu'une "tête d'épingle". Si vous avez l'occasion d'aller faire un tour au Croisic, vous pourrez constater que là-bas, les épingles sont d'une taille peu ordinaire…
Il faut aussi rassurer les pêcheurs : ils ne sont pas emballés par les restrictions de navigation et la peur de voir les poissons déserter l'endroit, bien qu'à l'expérience, il ne semble pas que ce soit le cas.
C'est ensuite le stade des sociétés de géophysique, disposant de navires hautement spécialisés, et donc très coûteux.

Le financement
Vient le tour des banques : tout ceci doit être financé, et les investissements sont si lourds, que -bien souvent- plusieurs sociétés concurrentes s'unissent pour faire face aux dépenses, souvent beaucoup plus importantes qu'initialement prévu. C'est le cas aux États-Unis, où plusieurs consortiums ont déjà renoncé en raison des exigences sans cesse grandissantes des États côtiers.
Pour l'instant, pas de problème : la majeure partie des projets est parrainée, voire contrôlée par une entité officielle, en principe garante du paiement des factures.

Où les installer ?
Il faut d'abord choisir la zone d'implantation.
C'est à ce stade qu'interviennent les juristes, et ils ont du pain sur la planche : obtenir une première autorisation peut prendre des années, tant les obstacles sont nombreux, surtout chez nous : les mécontents vont multiplier les obstacles légaux pour essayer de faire capoter l'opération.
Après le stade administratif, viendra celui des études physiques : le sol pourra-t-il supporter les quelque 360 tonnes de poids unitaire ? (nous ne parlons ici que des installations fixes, car il y aussi un éolien flottant, mais très coûteux lui aussi)
Après, il faut consolider les assises ; travaux longs, et, donc, lui aussi coûteux.

La pose
Suivront la pose du pylône, de la turbine et celle des pales. Là encore, avec des navires spécialisés et des équipages familiers de ce genre de travail.
Une fois tout placé, il faut placer les câbles sous-marins pour relier les éoliennes entre elles et acheminer vers la terre le courant produit, d'où intervention d'une autre catégorie de navires.
À chaque étape, nous parlons souvent en centaines de millions de dollars, ou d'euros, qui viennent s'additionner, pour aboutir parfois à des dizaines de milliards selon la puissance en GW choisie. Rien qu'au troisième trimestre, Marinfos a noté des engagements dépassant les 140 milliards de dollars !
Et à terre, il faut fabriquer le matériel nécessaire, parfois créer des usines pour produire pylônes, pales, câbles, etc. Les chantiers doivent construire des navires adaptés, de plus en plus spécialisés, donc de plus en plus coûteux.
Parallèlement, certains ports, souvent secondaires, bénéficient de cette manne ; une fois les éléments fabriqués, il faut les acheminer sur les quais disponibles pour les entreposer et les charger sur des navires spécialement équipés. En France, Cherbourg figure parmi les grands gagnants, tout comme Aberdeen en Écosse. Les autorités portuaires cherbourgeoises craignent même de manquer de place, malgré des dizaines d'hectares gagnés sur la mer.

Un entretien permanent et hors normes
On constate déjà dans certains endroits des dégâts causés par les tempêtes sur les infrastructures et les travaux à faire sur les câbles pour des raisons variées ; le "flottant" étant encore plus susceptible d'être endommagé. Toutes ces réparations ne feront que gonfler le montant de la note.

Suite de l'éditorial, page 2.

Sommaire

✓ L'éolien en mer. *Sébastien d'Aurade*.
✓ Que sont les croisières devenues ? . *Capt. Pilchard.*
✓ Navire refusé. *Capt. Pilchard.*
✓ La grande aventure de la "*Jeanne d'Arc*". *Gilles Chatry.*
✓ Surélévation de passerelle. *Capt. Pilchard.*
✓ Humour et voeux 2024.

Rédacteur en chef : Sébastien d'Aurade - Maquette et informatique : Omar von Breizh - Sirène : Ondine Akelleur - Contributeur : Capt. Pilchard

Que sont les croisières devenues ?

Capt. Pilchard

Trop c'est trop, après Venise, c'est Amsterdam qui interdit, ou limite, les paquebots géants de croisière et leurs flots de passagers qui envahissent leurs villes.

Venise - Le Canal envahit par les touristes

À Marseille, la mairie veut limiter les escales des très polluants bateaux de croisière. Les habitants des fjords norvégiens voient déferler des nuées de touristes dans leurs petits ports. Les lieux touristiques, les îles des Caraïbes, ou d'ailleurs, sont submergés par les croisiéristes, et notamment lorsque plusieurs navires sont au port, ce qui peut arriver fréquemment.

L'attrait de l'escale sur l'île paradisiaque se trouve altéré avec des milliers de croisiéristes se mêlant à la population locale et aux autres touristes. Chacun devant faire la queue, qui pour un taxi, qui pour une excursion, et les "plages désertes" vantées sur les prospectus des compagnies de croisière perdent de leur charme lorsqu'elles sont surchargées et trop fréquentées.

Dans ce marché très concurrentiel, les compagnies de croisière ne sont pas en panne d'idées pour contenter et satisfaire leur clientèle.

La Norwegian Cruise Line a sans doute été la première à proposer l'idée d'une île privée lorsqu'elle a acheté une île des Bahamas à la fin des années 1970, qu'elle a transformée en *Great Stirrup Cay* (*). Depuis, et encore plus récemment, les autres compagnies de croisière, Carnival Cruise Line, Princess Cruise, Disney Cruise Line, ont acheté, achètent, ou louent, des îles, entièrement ou en partie, aux Bahamas et dans les Caraïbes.

Le succès du "*Perfect Day at CocoCay*" de Royal Caribbean (**), d'une valeur de 250 millions de dollars, aux Bahamas, ouvert en 2019, a généré un fort retour sur investissement.

Les passagers sont captifs à bord des bateaux et captifs sur l'île. Les compagnies contrôlent le nombre de personnes présentes sur une île à un

moment donné, elles peuvent alors s'assurer que les voyageurs obtiennent ce à quoi ils s'attendent. En contrepartie, elles peuvent facturer plus cher les itinéraires incluant des escales sur des îles privées.

Même si l'entretien et l'exploitation des îles et des plages privées peuvent être coûteux, exploitant les installations, restaurants, bars etc. les compagnies doublent encore la mise en vendant aux passagers, devenus touristes, les prestations proposées à terre.

Que sont les croisières devenues ! Avec ce tourisme de masse bien calibré, bien conditionné, bien contrôlé, finies les croisières maritimes de naguère. Le charme d'antan a disparu. Ces destinations restent certes paradisiaques, mais aseptisées, organisées, programmées, budgétées. Une soirée en mer, un jour sur l'île privée, un jour en mer.

Aucun intérêt si ce n'est, qu'indirectement, quand les passagers sont par milliers sur ces complexes privés, ils n'envahissent pas les ports habituels d'escale.

Un tour à bord d'un paquebot moderne :
https://tinyurl.com/bdxxup6a

Pour aller plus loin

(*) Le site web de *Great Stirrup Cay* :

https://tinyurl.com/NCL-Island

(**) Le site web de *Perfect Day at CocoCay* :

https://tinyurl.com/Coco-Bay

Suite et fin de l'éditorial "L'éolien en mer Une nouvelle facette du maritime".

Tout ceci nécessite des interventions constantes qui procurent et conservent nombre d'emplois dont notre secteur maritime a grand besoin, du moins pour ceux qui ont pu trouver un créneau en temps voulu.

Les retombées économiques

Il est cependant regrettable que la France ne participe que très modestement à cette course au trésor. Les Chantiers de l'Atlantique ont maintenant une division consacrée à l'éolien en mer, mais elle est encore très en retard par rapport à ses concurrents, et chez les armateurs, seul LDA dispose de quelques navires adaptés. Des sociétés de taille modeste sont également concernées, souvent en sous-traitance. Mais nous sommes encore très loin de l'auto-suffisance.

Pour de nombreux acteurs du maritime, cette nouvelle filière est une planche de salut, à l'heure où l'exploitation pétrolière en mer, mourante il y a quelques années, commence maintenant à se redresser, les cours du pétrole brut devenant de nouveau attrayants, mais elle n'est qu'en sursis.

Et partout, les prévisions sont excellentes : les projets se comptent par centaines, dans le monde entier, et représentent à moyen terme des centaines de milliards de dollars. Un rapport récent estime que pour le seul Royaume-Uni, le secteur devrait apporter 92 milliards de livres à l'économie du pays avant 2040. Il a même son indice, qui n'en finit pas de grimper. Et les Caisses de retraite d'Amérique du Nord commencent à s'y intéresser.

Début décembre, le belge Jan de Nul, spécialiste des travaux sous-marins, enlève pour 5,5 milliards d'euros de contrats. De quoi en faire rêver plus d'un…

La récente décision de la COP 28 de supprimer totalement pour 2050 les combustibles d'origine fossile ne peut que conforter la position de ceux qui ont misé sur l'éolien en mer, et nul doute qu'elle va générer nombre de vocations.

Un nouveau volet est né dans le maritime ; à nous d'essayer d'en profiter.

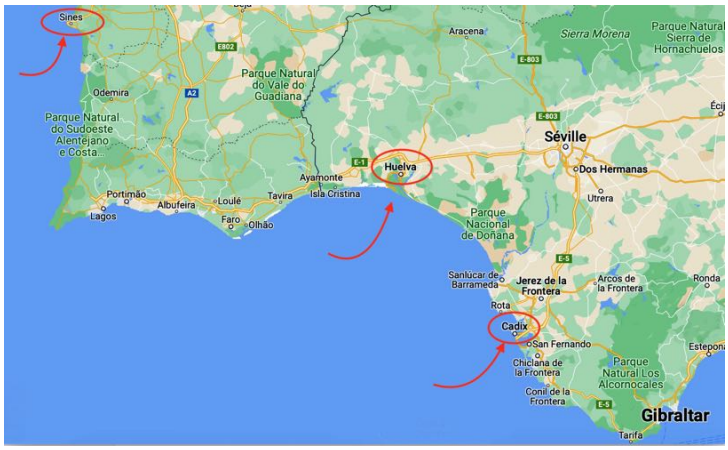
Navire refusé

Capt. Pilchard

Le navire de marchandises diverses "*Biscay Fin*", navire neuf construit en 2023, battant pavillon portugais, effectuait son premier voyage entre le port de chinois de Shanghaï et Rauma en Finlande.

Le "*Biscay Fin*" de 3 800 t. de port en lourd lors de son lancement à Shanghaï en juin 2023.

Le 17 octobre 2023, ayant rencontré du mauvais temps au large des côtes portugaises, et une partie de sa cargaison s'étant désarrimée, l'équipage a essayé de re-stabiliser le navire en jetant par dessus bord une partie de sa pontée.
À la recherche d'un port de refuge, le commandant a contacté Sines sur la côte Sud du Portugal pour lui demandait l'abri. Après le refus des portugais de le recevoir, le navire a tenté de rejoindre Huelva dans le golfe de Cadix, les autorités espagnoles lui ont également refusé l'accès. Ce n'est que dans la matinée du 20, trois jours après l'événement, que le port de Cadix a accepté le navire, et que celui-ci a pu enfin accoster et se mettre en sécurité.



La résolution de l'OMI stipule logiquement que "*plus un navire endommagé est forcé de rester longtemps à la merci des éléments en haute mer, plus son état risque de se détériorer, ou plus l'état de la mer, les conditions météorologiques, ou l'environnement, risquent de changer, créant ainsi une situation qui peut devenir plus dangereuse*". L'OMI ajoute que "*lorsqu'un navire est victime d'un événement, le meilleur moyen d'empêcher que des dommages, ou une pollution, ne se produisent du fait de la détérioration progressive du navire est d'alléger sa cargaison et ses soutes, et de réparer l'avarie. Et il est préférable que cette opération soit effectuée dans un lieu de refuge*".

Comment ne pas se rappeler le naufrage du pétrolier "*Prestige*" en novembre 2002, chargé de 77 000 tonnes de fioul lourd, qui au large du Cap Finisterre, près des côtes de la Galice au Nord-Ouest de l'Espagne, avait lancé, avec une brèche de 50 mètres sur bâbord, un appel de détresse durant une forte tempête. Le gouvernement espagnol lui avait aussi refusé l'accès à un port de refuge, et avait préféré l'envoyer au large avec des remorqueurs. Le navire s'était rapidement brisé en deux occasionnant une gigantesque marée noire qui avait souillé gravement des centaines de kilomètres de côtes du Portugal jusqu'au Sud de la Bretagne.

La raison pour laquelle Sines et Huelva ont refusé d'accueillir le "*Biscay Fin*" n'est pas claire.
Mais comment des autorités portuaires peuvent-elles refuser un navire en difficulté en ignorant et violant la résolution OMI de décembre 2003 sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ?
Cette fois, il n'y a pas eu de catastrophe , mais la prochaine fois ?

Pour aller plus loin

✓ **La résolution OMI-A-949-23 (Port de refuge) :**
https://tinyurl.com/OMI-A-949-23-F

✓ **Le dossier de l'EMSA (*European Maritime Safety Agency*) :**
https://tinyurl.com/Place-of-refuge

La grande aventure du porte-hélicoptères "*Jeanne d'Arc*"

Gilles Chatry
Vice Président IFM, Comité Bretagne occidentale

Pendant presque 50 années, le porte-hélicoptères "*Jeanne d'Arc*" a porté au loin les couleurs de la France tout en formant les futurs officiers de la Marine nationale. Un ouvrage est en cours d'élaboration dont la sortie est prévue au début de l'été 2024. Il rassemble de nombreuses anecdotes sur l'épopée du navire à travers le monde. Les historiens y évoquent les navires éponymes de la "*Jeanne d'Arc*" et des détails de sa construction dans l'arsenal de Brest. Les départs et les arrivées dans la cité du Ponant, les escales, les détournements humanitaires y sont racontés. De nombreux témoignages de brestoises et brestois – marins, familles, écoles, organismes et entreprises – sont autant de souvenirs des différentes missions du bâtiment devenu mythique.
Le navire "*Jeanne d'Arc*" fait suite au croiseur du même nom et est mis à l'eau sous le nom de "*Résolue*". Il commence ses missions de navire-école autour du monde en 1964 et les termine en 2010. Le navire représentait une véritable ville avec différents métiers et notamment sept tables ou restaurants autonomes qui servaient quotidiennement les repas à différents types de personnes. Des personnalités illustres sont montées à bord : des présidents, des ministres, des ambassadeurs mais aussi des artistes comme Bernard Giraudeau, des chefs d'État comme Léopold Sédar Senghor, Fidel Castro et le Prince Albert 1er de Monaco.

La "*Jeanne d'Arc*" sous le pont de Recouvrance à Brest.

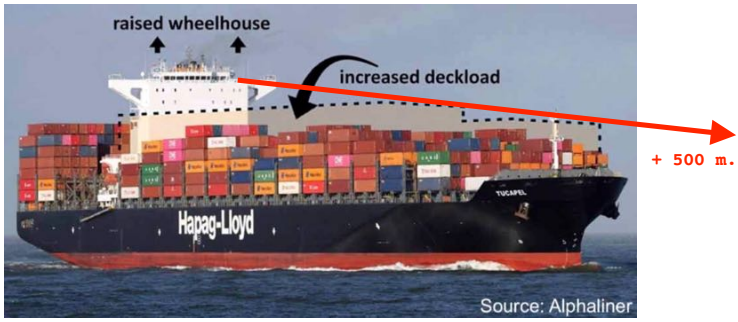
Le livre, destiné à un large public, paraitra avant les fêtes maritimes de Brest 2024. De nombreux partenaires tels Brest Métropole, la Préfecture maritime de l'Atlantique, le Service historique de la Défense, l'École navale, le Musée de la Marine, Naval Group vont proposer une exposition sur le célèbre bâtiment de la Marine du 15 juin au 22 septembre 2024 aux Ateliers des Capucins à Brest.

Surélévation de passerelle

Capt. Pilchard

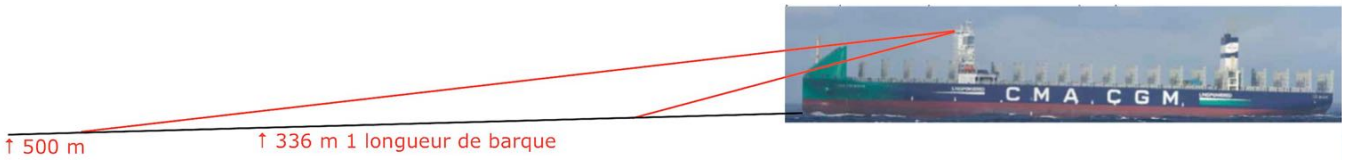
D'après un récent rapport d'Alphaliner sept navires porte-conteneurs de 8 004 EVP construits par Hapag Lloyd il y a une dizaine d'années sont prévus être jumboïsés pour augmenter leur capacité d'environ 1 000 EVP.

L'opération consiste à découper la superstructure et d'insérer une section préfabriquée pour augmenter la capacité d'emport de deux ponts.
La surélévation de la passerelle permettant le chargement d'un ou deux niveaux de plus de EVP n'est conditionnée que par la vue sur l'avant depuis la passerelle et le respect de la règle OMI 22-1, "*La vue de la surface de la mer depuis le poste de commandement ne doit pas être masquée par plus de deux longueurs de navire ou 500 m, la distance la plus courte étant retenue, à l'avant de l'étrave jusqu'à 10° de chaque côté, quelles que soient les conditions de tirant d'eau, d'assiette et de cargaison en pontée*".



Pour aller plus loin

La règle OMI 22-1 : https://tinyurl.com/OMI-22-1



"*CMA CGM Bahia*" mis à l'eau en juin 2023. 13 000 Teus – Longueur 336 m. vu par le travers avec son impressionnant déflecteur de vent qui permet des économies de carburant. Marinfos a vérifié que cet appendice respectait bien la règle OMI N°22 !

Humour

Mon grand-père avait prévenu tout le monde que le "Titanic" allait couler. Il le savait. Il l'a répété maintes fois.
... puis, il s'est fait sortir de la salle de cinéma.

Photo : Philippe Cabestan

Rare image d'une maman bateau nourrissant ses petits.

Pour s'abonner au bulletin quotidien de Marinfos gentyco1@gmail.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