

Actualité portuaire :

Chronique maritime

PORTE-CONTENEURS AU GAZ NATUREL

A l'occasion de la tenue de la «COP23» organisée à Bonn (Allemagne), le groupe CMA CGM a annoncé sa décision d'équiper ses neuf futurs porte-conteneurs d'une capacité de 22.000 EVP (conteneurs équivalents vingt pieds) de moteurs utilisant du gaz naturel liquéfié.

CMA CGM devient ainsi le premier transporteur maritime au monde à doter des porte-conteneurs géants de cette motorisation et poursuit ainsi son engagement dans la protection de l'environnement et la préservation des océans.

La compagnie précise que, véritable rupture technologique au service de la protection de l'environnement, l'utilisation du gaz naturel liquéfié permet, par rapport aux navires actuellement motorisés au fuel lourd, jusqu'à 25 % de réduction de CO2, la réduction de 99 % des émissions de soufre, la réduction de 99 % des émissions de particules fines et la réduction de 85 % des émissions d'oxydes d'azote. De plus, l'indice d'efficacité énergétique, qui calcule l'empreinte environnementale d'un navire, s'améliore de 20 % par rapport à un navire propulsé uniquement au fuel.

Les moteurs des neuf futurs porte-conteneurs de 22.000 EVP fonctionneront au gaz naturel, un peu de MGO (marine gas oil) ne servant plus qu'à créer l'étincelle nécessaire à la combustion.

En choisissant le gaz naturel, le groupe CMA CGM va au-delà des réglementations actuelles et à venir concernant la limitation du taux de soufre à 0,5 % à l'horizon 2020 et s'inscrit pleinement dans les suites de l'accord de Paris et des discussions actuellement en cours au niveau international.

CMA CGM rappelle qu'entre 2005 et 2015, le groupe a réduit de 50 % ses émissions de CO2 par conteneur transporté au kilomètre et a mis en place un plan ambitieux de réduction

supplémentaire de 30 % de ses émissions de CO2 entre 2015 et 2025.

A l'occasion de cette annonce majeure, Rodolphe Saadé, directeur général du groupe CMA CGM, a déclaré : «*Nous avons fait le choix audacieux d'une technologie résolument en faveur de l'environnement pour équiper nos futurs navires de 22.000 EVP. En choisissant une motorisation au GNL, CMA CGM confirme sa volonté de mener l'industrie à aller toujours plus loin dans la protection de l'environnement en étant pionnier sur les innovations et les technologies écoresponsables*».

Livrables en 2020, ces navires longs de 400 mètres et larges de 63,50 mètres ont été commandés aux chantiers Shanghai Waigaoqiao et Hudong-Zhonghua, membres du groupe étatique China State Shipbuilding Corporation (CSSC). Ils seront affectés à la ligne Asie-Europe et toucheront, selon toute vraisemblance, le port du Havre.

MODERNISATION CHEZ SUCRE OCÉANE

Sucre Océane et le Port du Havre ont inauguré le 31 octobre un nouveau silo à sucre. La levée des quotas européens sur l'exportation de sucre de betterave au 1^{er} octobre dernier a été anticipée par cet opérateur qui en a profité pour augmenter ses capacités de stockage et de traitement à l'exportation. Filiale de la SHGT (groupe Sofrino Sogena) et d'Euroports, Sucre Océane a ainsi investi 13 millions d'euros pour la construction d'un silo de 15.000 tonnes et la modernisation complète du site, situé au cœur du port du Havre, chaussée Hermann du Pasquier, aux côtés de trois autres silos de même capacité. Le nouveau silo porte donc de 45.000 tonnes à 60.000 tonnes la capacité totale de stockage de sucre du terminal portuaire havrais ; il permet en outre la création de 25 emplois directs.

Pour Guillaume Blanchard, président de la SHGT, «*la libéralisation du marché européen du sucre est l'occasion pour nos clients de servir de nouveaux marchés et de renouer*

avec le grand export. L'extension de nos capacités de stockage et de transit permettra de répondre à ces opportunités de développement ; nous traiterons jusqu'à 140.000 tonnes de sucre sur cette campagne, soit 6.000 EVP exportés depuis le port du Havre».

EN BREF...

■ Contrairement à ce que nous avons indiqué la semaine dernière, le *Seatrade White* n'a pas été le 21 octobre le dernier navire de la ligne «Meridian» de Seatrade à faire escale à Radicatel, avant le transfert de la ligne au Havre à la suite d'un accord avec CMA CGM. Radicatel a encore reçu le 8 novembre le navire réfrigéré bahamien *Swedish Reefer* (14.178 tonnes de port en lourd) qui est venu charger à destination de Papeete.

■ Le navire roulier comorien *Agat* a été arraisonné dans l'Atlantique par la Marine portugaise et ramené le 29 octobre à Lisbonne après la découverte à son bord de 1,1 tonne de cocaïne. Propriété depuis mars 2017 d'un armement basé à Dubai, l'*Agat* est l'ancien *Ariana* (7.190 tonnes) qui a consacré l'essentiel de sa carrière à l'acheminement des éléments de la fusée «Ariane» vers la Guyane. Fruit d'une coopération nouée entre l'armement allemand SAL (Schiffahrtskontor Altes Land), spécialiste des «colis lourds», et l'Union industrielle et maritime, il a été livré en 1988 par le chantier Sietas, de Hambourg. Il battait à l'origine pavillon allemand, mais son équipage était entièrement français à l'exception du commandant. Le navire peut embarquer en roulage des charges jusqu'à 400 tonnes et il dispose de deux grues de 100 tonnes. L'*Ariana* fut finalement francisé en 1996 par le groupe Compagnie nationale de navigation, reprenneur de l'UIM, et armé par la Compagnie maritime nantaise. Il a quitté le pavillon français en 2005 pour devenir le *Beluga Spirit* à l'armement allemand Beluga.

■ Yves Michel, président de l'Association sportive maritime et portuaire (ASMP), propose de prendre date dès maintenant pour juin 2018 qui verra se dérouler un événement spécifiquement rouennais, les rencontres sportives pour les marins. Ce sera alors la quarantième édition de cette manifestation qui, en France, ne se tient plus qu'au port de Rouen.

Gérard CORNIER