



Soufre et CO2 au cœur du débat à l'OMI

Il a beaucoup été question de soufre et d'émissions de CO2 lors du 73^e comité de l'environnement marin de l'Organisation maritime internationale, réuni à Londres fin octobre.

La lutte contre la prolifération des déchets plastiques, mais aussi la proposition d'interdiction du fuel lourd dans les eaux arctiques, qui pourrait entrer en vigueur en 2021, et surtout les émissions de soufre et de CO₂, ont dominé les débats de la 73^e session du comité de protection de l'environnement marin de l'Organisation maritime internationale, du 20 au 28 octobre.

Sur le soufre, les États-Unis, jusqu'ici muets sur la question, sont sortis du bois pour apporter leur soutien à une nouvelle initiative visant à adosser l'entrée en vigueur de la nouvelle limite de 0,5 % des carburants marins (hors zone d'émissions spéciales) à compter du 1^{er} janvier 2020 aux réalités techniques.

À l'origine de cette proposition, les Bahamas, les îles Marshall, le Liberia, Panama et les associations d'armateurs Bimco, Intertanko et Intercargo. Ceux-ci assurent qu'il ne s'agit pas de reporter la date

de l'entrée en vigueur de la réglementation, mais de fournir des informations fiables pour sa mise en œuvre. La question centrale porte toujours sur la disponibilité, en quantité et à temps, des nouveaux fuels à 0,5 %, et sur la garantie de leur compatibilité technique à bord des navires.

Limite de vitesse

Pour les émissions de CO₂, responsables du réchauffement climatique, alors que l'OMI a déjà adopté sa stratégie globale de réduction de 50 % des émissions en 2050 par rapport à 2008, les délégués ont avancé sur la feuille de route. Celle-ci prévoit des mesures de réduction à adopter à court terme (2018 à 2023), à moyen terme (2023 à 2030) et à long terme (à partir de 2030).

Les propositions pour les mesures à court terme seront débattues lors de la 74^e session du comité qui se tiendra en mai 2019. Le groupe d'ONG environnementales



Le maintien de vitesses modérées est essentiel pour limiter les émissions de CO2.

Clean shipping coalition (CSC), ayant statut d'observateur à l'OMI, propose l'instauration de limites de vitesse, modulables selon les types de navires. Selon CSC, une dimi-

nution de la vitesse de 10, 20 et 30 % permettrait de diminuer les émissions de CO₂ de 13, 24 et 33 % d'ici à 2023.

Frédéric AUVRAY

■ Elisabeth Borne soutient la limitation de vitesse des vraquiers

Elisabeth Borne, clôturant le 15 octobre l'atelier du transport et des services maritimes organisé par Armateurs de France au siège de Louis Dreyfus armateurs à Suresnes, a souligné que « la limitation de la vitesse des navires est une des réponses efficaces qui peut être apportée pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre ».

Plus d'informations sur le marin.fr

■ La reprise de Containerships par CMA CGM validée

Toutes les autorisations administratives relatives au rachat de l'armateur finlandais ayant été obtenues le 22 octobre, Containerships devrait intégrer le groupe CMA CGM le 31. À la fois logisticien et opérateur multimodal avec une flotte de quinze porte-conteneurs feeders exploités sur les lignes courtes intra-européennes en Baltique et Méditerranée, Containerships attend six nouveaux feeders au gaz carburant de 1 368 EVP en construction en Chine chez Guangzhou Wenchong. C'est le quatrième armement de feeders à intégrer CMA CGM après Mc Andrews-OPDR en Europe, Sofrana pour le Pacifique sud et Mercosul au Brésil.

■ One en fortes pertes pour sa première année

Ocean Network express, issu de la fusion de l'activité conteneur des armateurs japonais NYK, K Line et Mol, prévoit 600 millions de dollars de pertes en 2018, contre 110 millions de dollars de profits initialement budgétés. Le n° 7 mondial s'est notamment retrouvé face à des problèmes opérationnels, notamment la mise en place du nouveau système informatique.

Plus d'informations sur le marin.fr

■ V.Group rachète Norddeutsche Reederei

V.Group, maison mère de V.Ships, le géant du shipmanagement, rachète 66,6 % de Norddeutsche Reederei H. Schuldt, un armateur créé il y a 150 ans à Hambourg et qui détient 46 porte-conteneurs de 1 000 à 7 000 EVP, loués aux grands noms du conteneur, et un vraquier de 27 000 tpi.

Plus d'informations sur le marin.fr



Le lac artificiel de Port-Revel offre 5 hectares pour l'entraînement à la manœuvre.

À Port Revel, on se forme à l'excellence dans la manœuvre

Cela fait plus de cinquante ans que l'équipe de Port Revel assure l'entraînement de pilotes et capitaines venus du monde entier, toujours avec les mêmes rigueurs et exigences.

Il vaut mieux savoir pourquoi on a raté une manœuvre plutôt que de ne pas comprendre pourquoi on l'a réussie. » C'est ainsi que Jean-Paul Jeanjean résume la philosophie du centre de formation de Port Revel.

Depuis 15 ans, cet ancien pilote de Sète forme à la manœuvre capitaines et pilotes, sur un lac artificiel creusé au beau milieu du parc naturel de Chambaran, dans les forêts de l'Isère. À bord d'un petit bateau à moteur, il parcourt les eaux du lac, chapeau vissé sur la tête. Après quelques gouttes d'eau, le

soleil recommence doucement à taper.

Il sont huit autres formateurs comme lui, tous anciens pilotes très expérimentés de Marseille, Dunkerque, Port-Vendres ou encore Amsterdam. « Les instructeurs sont faciles à repérer, ce sont ceux avec les cheveux gris », plaisante Jean-Paul Jeanjean.

« Sculpté au bulldozer »

Il sont présents sur le site une dizaine de semaines par an pour former, sur des modèles réduits, des marins venus parfois de l'autre

côté du globe. « Plus de 60 % de nos clients sont nord-américains, mais ils viennent aussi d'Amérique du Sud, de Russie, d'Asie et d'Europe », précise François Mayor, le directeur du site de Port Revel. Cet ancien de la Marine nationale a pris les commandes en 2015 et a fêté, l'année dernière, les 50 ans du site. Cinquante ans de remontées du canal de Suez, d'entrées dans les écluses du canal de Panama et autres manœuvres, tout cela dans des navires et un décor impeccablement reproduits à l'échelle du 1/25^e.

Sur le lac, la plupart des noms

Brittany Ferries : le trafic passagers en hausse de 2 % l'été dernier

Si le fret a reculé (-5 %), le trafic passagers a augmenté de 2 % cet été par rapport à la même période en 2017 sur les navires de Brittany Ferries, passant de 1,06 million de passagers entre juillet et septembre 2017 à 1,09 million en 2018. En cumulé sur l'année, de janvier à septembre, 2,22 millions de passagers ont été pris en charge en 2018 contre 2,18 au cours de l'exercice précédent.

La compagnie roscovite salue une « saison estivale encourageante » et ce, « malgré les incertitudes liées au Brexit », peut-on lire dans un communiqué diffusé le vendredi 19 octobre.

Pour Christophe Mathieu, président du directoire, « 85 % de nos passagers étant britanniques, nous devons être bien conscients que le Brexit n'est pas seulement un problème pour le Royaume-

Uni. Les réservations passagers pour l'été 2019 montrent déjà une tendance inquiétante à la baisse, aussi, il est urgent pour nous de tirer la sonnette d'alarme ».

En dépit de ces craintes, la compagnie bretonne maintient ses projets : en 2019, le **Honfleur** devrait entrer en service sur la ligne la plus fréquentée de la compagnie, Quistreham - Portsmouth. Deux autres navires devraient suivre, dans le cadre d'un investissement de 450 millions d'euros destiné au renouvellement de la flotte.

« Avant 2025, gage d'exemplarité, la moitié de la flotte de Brittany Ferries devrait être renouvelée avec le choix du GNL, ce carburant propre qui sera celui du futur pour le secteur maritime », promet Jean-Marc Roué, président du conseil de surveillance.

Lucie LAUTRÉDOU



Entraînement à la manœuvre avec un remorqueur.



Deux capitaines russes s'entraînent à se croiser dans la reproduction du canal de Suez.



La précision de la reproduction va jusqu'au tableau de commandes, parfaitement modélisé.

sont familiers, **Cape of Good Hope**, **Suez canal**, **Cape Horn**, d'autres, inventés, sont là pour rappeler l'histoire du site : **Sogreah Bay**, **Esso Bay**...

Au début des années 1950, c'est en effet la volonté de la compagnie pétrolière américaine de faire transiter de plus gros navires dans le canal de Suez qui marque le début de l'aventure de Port Revel. Avant de se lancer, Esso veut évaluer l'impact qu'auraient les nouveaux navires sur les rives du canal. Pour cela, elle fait appel à la société grenobloise d'études et d'application hydraulique (Sogreah) qui doit se charger d'étudier l'érosion des berges du canal de Suez au passage des tankers.

La Sogreah décide alors de fabriquer des maquettes de navires qui, dès 1954, seront conçues pour embarquer le pilote. D'abord en laboratoire puis sur le lac de Port Revel, les essais de navigation convainquent Esso qui décide d'in-

vestir dans la création d'un centre de formation dont la construction s'achève en juin 1967.

« **Seule une petite partie du lac existait à l'origine, tout le reste a été sculpté au bulldozer** », précise François Mayor. Choisi pour sa faible exposition aux vents, le site a bénéficié pendant sa construction de la même exigence de réalisme que les maquettes de navires.

Toutes les difficultés de navigation existant dans le monde s'y retrouvent concentrées sur un lac de 5 hectares.

Les nombreux générateurs de courants, de vent et de vagues permettent de moduler les conditions à volonté, de recréer presque n'importe quelle situation de navi-



1967

Début des formations sur le site de Port Revel.

150 à 200

Le nombre de pilotes et capitaines formés à Port Revel chaque année.

Flotte

Onze navires pouvant se décliner en 22 modèles de bateaux sont utilisés pour les entraînements à la manœuvre.

En fond, le « **Voyager** », reproduction d'un paquebot de croisière, dernier né de la flotte de Port-Revel.

gation, de la plus simple à la plus dangereuse. « **En ce qui concerne le niveau de l'eau dans le lac, nous sommes à une précision centimétrique. Nous devons parfaitement maîtriser la différence entre le fond du bateau et le fond de l'eau** », détaille François Mayor.

Réalisme et flexibilité

Racheté en 1970 à Esso, le site de Port Revel est aujourd'hui rattaché à la division maritime d'une des cinq sociétés du groupe industriel d'ingénierie Artelia. « **On nous présente soit comme la pépite soit comme la verve ! Bon, plus**

souvent comme la pépite tout de même », sourit François Mayor.

Il existe aujourd'hui cinq autres centres de formation équivalents dans le monde : au Royaume-Uni, en Australie, au Panamá, aux États-Unis et en Pologne. Mais aux yeux de son directeur et de ses instructeurs, aucun n'égale Port Revel, où le niveau d'exigence dans le réalisme et la construction reste très élevé. Et si les capitaines et les pilotes qui viennent s'entraîner ici ont parfois l'air d'enfants s'amusant à piloter de gros jouets, ce qui se passe ici est tout ce qu'il y a de plus sérieux.

Malgré les entraînements sur si-

mulateurs, la pertinence des formations à la manœuvre sur modèles réduits reste la même. « **Les deux approches sont complémentaires. En simulateur, on travaille l'aspect humain et psychologique et l'entraînement sur modèles réduits permet de réduire ce que l'on appelle le temps de sidération et de produire un effet de déjà-vu. Et il s'agit de vrais bateaux, de vraie eau, le virtuel n'a pas sa place et on peut se planter sans trop de conséquences** », assure François Mayor. Dans certains États, comme en Californie, ce type d'entraînement est même obligatoire. Ainsi, Port Revel re-

trouve tous les cinq ans les pilotes de la baie de San Francisco.

« **Ici, tout est fait pour enquinquer le client. Nous avons une très forte capacité de nuisance** », s'amuse François Mayor. « **Les stagiaires trouvent leurs limites, il faut laisser son ego au vestiaire** », renchérit Jean-Paul Jeanjean. Ainsi, l'équipe de Port Revel n'hésite pas à mettre en difficulté les marins trop confiants quand cela est nécessaire. « **On leur apprend à gérer des situations qu'ils n'auront, on l'espère, peut-être jamais à gérer dans leur carrière, mais au moins, si cela arrive, ils seront prêts.** »

Deux capitaines russes embouquent justement le canal de Suez, chacun par une embouchure, l'un à bord d'un pétrolier, l'autre d'un méthanier. « **Ils s'entraînent à se croiser. Ils s'en sortent très bien, ils ont déjà réussi une première fois** », analyse Bruno Mercier, ancien pilote de Marseille. La reproduction du canal de Suez de Port Revel reflète sa version initiale, la plus exigeante, sans élargissement ni approfondissement.

Une autre force de ce site d'entraînement est sa complète autonomie. « **Nous avons les moyens techniques et humains pour offrir un grande souplesse dans nos programmes de formation. On s'adapte à tous les niveaux et toutes les configurations** », se félicite François Mayor. Les huit permanents sont aussi capables de gérer n'importe quel problème technique dans l'urgence. « **Nous sommes équipés pour répondre à tout.** » ■

Margaux GAUBERT



Le hangar, qui accueille actuellement les onze modèles réduits, est saturé.

Un porte-conteneurs géant et un nouvel agrandissement

Le hangar situé sur la rive sud-ouest du lac accueille les onze navires de la flotte de modèles réduits, mais il ne peut pas en accueillir un de plus. Or, dans quelques mois, il est prévu qu'un nouveau bateau arrive.

« **Nous manquons actuellement d'un grand porte-conteneurs pour nos entraînements. Ce modèle mesurera environ 14,50 mètres, réplique d'un navire de plus de 360 mètres** », détaille François Mayor. L'évolution de la flotte de Port Revel reflète celle de la flotte mondiale.

Les travaux du hangar devraient débuter cet hiver pour réception-

ner le nouveau navire au printemps. En tout, quatre à cinq nouveaux modèles réduits pourront y être accueillis. « **Si vous voulez rester leader, il faut évoluer** », résume François Mayor.

Le **Voyager** était le dernier à rejoindre la flotte de Port Revel en 2014. Équipé de deux pods, il est la réplique au 1/25^e d'un paquebot de croisière de plus de 310 mètres de long. Depuis, aucun nouveau navire n'est venu s'ajouter mais le chantier de Port Revel a construit huit bateaux qui servent à l'entraînement des pilotes du canal de Panamá.

M. G.

Panamá

Les derniers modèles construits sur le site ont été expédiés au Panamá, destinés à l'entraînement des pilotes du canal.

2009

Le dernier agrandissement du site qui a porté la surface de navigation à 5 hectares.

Trajectographie

Cinq des bateaux de Port Revel en sont équipés. Le système permet de parfaitement suivre leur position lors des manœuvres.