

Brittany Ferries finalise la commande de son navire au GNL

IN MERETMARINE.COM DU 17 MARS 2017

« Le GNL, c'est une histoire qui a commencé en 2009 chez Brittany Ferries. C'est dans nos gênes ». Directeur du pôle armement et opérations maritimes et portuaires de la compagnie bretonne, Frédéric POUGET et son équipe réfléchissent depuis quelques années déjà à cette nouvelle génération de propulsion. Le GNL remplit en effet toutes les conditions posées par le cadre réglementaire international en termes d'émissions d'oxydes de soufre (SOx) mais est également plus vertueux que le gasoil dans le domaine des oxydes d'azote (NOx), des particules et du CO2. « Il a donc été naturel pour nous de penser à équiper nos navires de ce type de propulsion. Nous avons réfléchi à la possibilité de rétrofiter une partie de notre flotte existante. C'était techniquement possible, mais il s'est avéré que le coût et la longueur des travaux rendaient ces projets extrêmement difficiles à mener. En revanche, nous avons rapidement travaillé sur un projet de navire neuf au GNL ». Pour cela, l'équipe de Brittany Ferries se tourne vers STX France, « son partenaire historique ». Pegasis, premier projet de ferry au GNL pour remplacer le BRETAGNE, est lancé. Mais il ne peut aboutir faute de financement et est abandonné en 2014. « Nous ne nous sommes pas découragés. Même si le GNL est plus cher, c'est la bonne solution, et ceci malgré le fait qu'aujourd'hui, pour Brittany Ferries, il faut comparer les coûts du GNL au HFO car nos solutions scrubbers fonctionnent et sont fiables ». Le plan de transition énergétique de Brittany Ferries est lancé en 2015 : six des ferries de l'armement sont équipés de scrubbers et un nouveau projet de construction neuve émerge. Il s'agit maintenant de penser à un nouveau MONT ST MICHEL, le ferry effectuant la très fréquentée liaison entre Caen-Ouistreham et Portsmouth. A nouveau, c'est avec le bureau d'études de STX France que Brittany Ferries choisit de travailler. « Notre idée était d'établir un concept design le plus précis possible. Nous connaissons parfaitement nos contraintes et nos besoins, liés aux ports dans lesquels nous escalons, à nos standards de cabines et d'espaces à bord, à la répartition du trafic entre les passagers et le fret, à la puissance et la capacité de manœuvre nécessaire. Nous avons donc intégré tout cela dans cette spécification de besoins. Cela nous a permis de gagner beaucoup de temps dans le processus de choix du chantier : avec notre propre design, il a été facile de comparer les différentes offres et prix qui nous ont été proposées ». Le futur MONT ST MICHEL 2 va mesurer 185 mètres de long pour 31.5 mètres de large et 6.5 mètres de tirant d'eau, soit un peu plus que les 173 x 28.5 x 6.2 du MONT-ST-MICHEL. Sa jauge de 42.000 GT est elle aussi un peu plus élevée que les 35.600 du bateau actuel. Sa propulsion de 23.600 kW sera fournie par des moteurs dual-fuel qui alimenteront des moteurs électriques. « Ce type de configuration de propulsion nouvelle pour Brittany Ferries est adapté à notre rythme de manœuvres fréquentes ». Une fois le principe du GNL acté se posait encore la question du soutage des navires, encore peu évident en France. « Nous avons beaucoup réfléchi à cette question qui peut se révéler un poste budgétaire très conséquent. Dans le contexte du Brexit, nous devons être particulièrement prudent sur ce point ». La solution de la barge dédiée est écartée, « le modèle économique n'était pas acceptable ». Et c'est donc une solution originale, celle de conteneurs embarqués, qui a été retenue. « Nous embarquons des conteneurs de GNL qui vont alimenter un buffer tank, une cuve tampon, avec une capacité de 250 m3. Cela nous permet également de ne pas impacter notre durée d'escale. » Le contrat pour la construction du MONT ST MICHEL 2 doit être signé d'ici fin mars avec le chantier Flensburger Schiffbau Gesellschaft avec qui une lettre d'intention a été signée fin décembre. Le nouveau navire devrait entrer en flotte en avril 2019.