

FRANCE

■ SÉCURITÉ ENVIRONNEMENT.

► **Wendel Investissements** (Legrand, Wheelabrator Allevard, Oranje Nassau, Stallergènes), contrôlé par le patron du Medef E.-A. Sellière, va acheter le **Bureau Veritas** en montant sa participation de 33,2 à 66 %. (LL-3/11/04).

► **Exercice** de sécurité sur le *Scandola*, au large de Sète, dans le cadre de l'accord Lion Plan, entre l'Espagne et la France, pour améliorer les conditions de sauvetage et de lutte contre la pollution. (La Provence).

■ PERSONNEL

► **J. Barrot**, futur commissaire européen aux transports, demande à ce que l'Europe soit représentée à l'OMI. Les pays maritimes traditionnels préfèrent se représenter eux-mêmes. (LL-29/9/04). J. Barrot s'inquiète de l'état "lamentable" des navires employés par les Russes pour exporter leur pétrole de la Baltique et de la Mer de Barentz. (LL-1/10/04). François Lamoureux ne pourra rester le second du Commissaire aux Transports européens, lorsque J. Barrot prendra ses fonctions: il faut deux nationalités différentes à la tête. (LL-14/10/04).

► Par la voix de **François Lamoureux**, le bras droit de L. de Palacio, Bruxelles a défendu la criminalisation des sanctions affectant les marins en cas de pollution même involontaires, pour négligence. Le directeur veut supprimer la limitation de responsabilité. Il fait remarquer que le capitaine ne serait pas seul: l'armateur, l'affrètement également. (LL-6/10/04). L'OMI s'oppose à cette criminalisation des marins. Cela les amènera à refuser de coopérer avec les commissions d'enquête. Le fait de les inculper en fera des hôtages dans les jeux politiques et légaux. Le capitaine Mangouras du *Prestige*, retenu en Espagne depuis 2 ans, est un héros national en Grèce. (LL-8/10/04).

► Un contrat de **désamiantage** du *Clémenceau* a été signé avec la Ship Decommissioning Industries Corporation, qui a débuté le travail

le 28/6/04. Il faudra 6 mois pour enlever les 210 t d'amiante. Ensuite la coque de 22.400 t sera exportée vers un chantier indien de démolition. (La Baille-10/04).

■ NAVIGATION

► La Fédération Fse. des Pilotes a décidé de donner accès au Ministère des Transports dans sa **base de données** qui contient 600 navires. Il n'est pas question d'attribuer un rôle d'inspection aux pilotes. Ils se contentent de signaler les défauts flagrants. (LL-5/11/04).

■ TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

► Nouveau site **Profmarine**: actualités et ressources pédagogiques sur le maritime. <www.profmarine.org>.



► **Port Revel**, ouvert en 1967, propriété de la Sogreah, peut accueillir 150 stagiaires/an, s'entraînant à la manœuvre sur des modèles navigants. Il est concurrencé par l'Institut Warsash de Southampton et le Centre d'Entraînement de Ilawa en Pologne. Les navires à l'échelle 1/25e, vont de 17.000 tPL à 400.000 tPL. 2 remorqueurs d'escorte télécommandés ont été ajoutés. Un stage d'une semaine revient à 11.000€ par personne. (LL-6/10/04).

► Le portail d'achat de fournitures **EUROSHIP**, lancé en janvier 2003 par Fincantieri, Alstom Marine, HDW, Meyer Werft et Izar, aura 1000 souscripteurs à la fin de l'année. Il permet de traiter et coter les demandes par Internet. Chaque chantier a investi 2 M€ dans son développement. Chaque abonné paie 700€ d'entrée et 350€ chaque année suivante. (LL-1/10/04).

■ ECONOMIE. FRETS

► CMA CGM prétend **limiter** son dédommagement envers l'armateur du *CMA Djakarta* affrété à temps, endommagé par incendie chimique dans 2 conteneurs en 1999, selon la Convention de 1976, à 26,6 M\$. Elle

a déjà perdu en 1re instance et appel et se pourvoit en cassation devant la Chambre des Lords. (LL-8/11/04). CMA CGM a lancé une action en justice afin d'empêcher Johnny Saadé, frère de Jacques Saadé, de réclamer de l'argent en compensation pour l'argent qui lui serait dû. Johnny Saadé serait motivé par la jalousie et le fait que la baisse du dollar a réduit la valeur des gains obtenus lors des négociations de l'an 2000. (LL-10/11/04).

► **Bolloré** se bat contre deux firmes US qui veulent qu'un différend entre **OT Africa Line** et elles soit jugé au Canada. Un juge de la Haute Cour lui donne raison. Les frais judiciaires ont atteint une somme hors de proportion avec l'objet du litige, qui est de seulement 30.000 \$ canadiens. (LL-8/11/04).

dans ce cas les réserves d'uranium seront tarées aussi vers 2050. (Int. Herald Tribune-18/10/04).

► **Axa Corporate Solutions** attend de bons résultats de l'emballage du transport maritime, qui devrait durer encore 2 à 3 ans. Axa est l'un des 1ers assureurs maritimes mondiaux. Avec 20 % du tonnage mondial, il est l'assureur principal dans 40 % des litiges. L'assurance coque représente 1/3 de son CA et la marchandise les 2/3 restants. Axa possède une base statistique excellente, avec pour l'assurance coque, toute la flotte mondiale périodiquement analysée en moins de 2 ans. (LL-8/10/04).

► Le réassureur **Scor** a perdu 35,5 M€ sur ses résultats, néanmoins bénéficiaires pour les 9 premiers mois de 2004, par suite des cyclones Charley, Frances et Ivan aux USA et des typhons Chaba, Songda et Ranamim en Asie. (LL-5/11/04).

► Fusion de l'électronicien **Sagem**, avec le motoriste Snecma. Les activités sont complémentaires; les cycles industriels sont décalés et donc complémentaires; Snecma vend en \$ et Sagem achète des \$: le groupe devrait être moitié moins exposé au billet vert. (La Tribune-30/10/04).

► Le gouvernement va ouvrir le capital de la DCN au secteur privé afin de permettre une alliance **DCN-Thales**, vue comme un prélude à un regroupement européen des industriels de défense, sur le modèle d'EADS. Les Allemands de Thyssenkrupp-HDW sont réticents. (LL-27/10/04).

■ ARMEMENTS

► Revenus en hausse de 17 % pour Delmas au 1er semestre. (LL-4/10/04). **Delmas** espère pouvoir relever ses taux de fret Europe-Afrique de l'Ouest, après la réduction de la capacité de transport sur cette route. Après augmentation de 200\$/evp au 1/10, le fret n'est pas encore au niveau de référence de l'année 2001. (LL-5/10/04). La guerre des prix est terminée sur l'Afrique de l'Ouest, et la conférence EWATA relève ses tarifs de 200 \$/evp et 360 \$/eqp. (LL-22/10/04).

► Le PDG de Total, Thierry Desmarest parie sur un prix du baril de **brut à 30 \$** en 2005. (LL-11/11/04).

► **Technip** vend sa branche amarrage aux USA, basée en Louisiane, au groupe britannique UWG. (LL-10/11/04).

► À mesure que se précise la perspective de manquer d'hydrocarbures, le **nucléaire** redevient la seule solution pour créer de l'énergie en quantité. Avec 439 réacteurs en service dans 31 pays, dont 58 en France, et 31 en construction, il faudra y recourir pour combler le besoin en électricité qui augmentera de 5 fois d'ici 2050. Mais attention,

► Deux après avoir inauguré sa nouvelle direction à Marseille, **CMA CGM** lance un appel d'offres pour construire une tour à proximité, destinée à abriter une partie de ses 1300 employés. Trois architectes, Sir Norman Foster, Christian de Portzamparc et Zaha Hadid vont concourir. (LL-25/10/04). CMA CGM a obtenu la concession des terminaux Freeport de Malte pour 30 ans, garantissant l'emploi de tous les employés durant la même période. Investissement prévu, 421 M\$ sur 30 ans, et 7 à 12 M€ pour accroître la capacité de 1,3 à 2,3 M d'evp. Il en confie la gestion journalière à P&O Ports. Malte deviendra le premier hub méditerranéen de CMA CGM qui en utilise d'autres: Kingston, Khor Fakkan et Port Kelang. D'ici 3 ans CMA CGM recevra 43 navires neufs, dont 17 super post-panamax. (LL-6 & 7/10/04). CMA CGM a signé avec P&O Ports et le PAH l'accord de concession de 36 ans du Terminal de France, & phase de Port 2000 au Havre: 675.000 evp/an et 14,5 à 16 de tirant d'eau. ✚ CMA CGM lance un service intra-Asie avec Cheng Line Navigation et Yangming Line, desservant Qingdao, Shanghai, Hong Kong, Manille, Jakarta, Surabaya, Manille, Hong Kong et Qingdao avec 4 PC de 1500 evp. (Affiches Normandie-3/11/04). Livraison des derniers PC musiciens de 5700 evp, le *CMA CGM Strauss* a escalé au Havre le 31/10, le *Verdi* a été livré le 5/10, le *Wagner* sera au Havre le 2/12. (Affiches Normandie-17/11/04).

► **Petromarine** a 6 caboteurs pétroliers en construction: *Minorque* (L: 59m; 1500 tPL); *Majorque* (80 m; 3300 tPL); *Gascogne* (119 m; 7100 tPL); *Guyenne* (120 m; 11.000 tPL); *Alienor* et *Aquitania* (143 m; 19.000 tPL). Sa flotte comprend les *Adour*, *Artha*, *Belisaire*, *Cap Ferret*, *Cape Limboh*, *Chassiron*, *Gironde*, *Pointe Clairette*, *Pyla* et *Suzac*. (Affiches

Normandie-27/10/04).

► **Compagnie Générale de Géophysique (CGG)** retire son offre d'achat de Petroleum Geo-Services, rejetée par ce dernier. L'écart entre les deux parties est trop grand. (LL-7/10/04).

► **La Navale Française** et ses 7 chimiquiers inox a rejoint le groupe Camillo Eitzen qui comprend Gibson Gas Tankers (5 gaziers semi-réfrigérés), la Naviera Quimica espagnole et ses 7 chimiquiers inox. S'ajouteront ensuite 6 navires neufs livrés en 2005-06. (LL-18/11/04).



Menace de grèves de protestation à Fos des équipages des **méthaniers** *Descartes* et *Tellier* contre l'embarquement d'un équipage philippin et 3 officiers français à bord du *Gaz de France Energy*. (LL-2/11/04). Les syndicats ont décidé de manifester lors du baptême du *Gaz de France Energy* à St-Nazaire le 5/11. (LL-5/11/04). Le PDG de GdF, J.-F. Cirelli a justifié sa décision d'embaucher des Philippins, en affirmant créer 50 emplois nouveaux avec le **Gaz de France Energy**, le **Provalys** et le **Gazelys**. Il a indiqué qu'il était le plus français des employeurs maritimes, à l'exception des transbordeurs. (LL-9/11/04).

■ PAQUEBOTS, PAR LE CDT R. CANAGUIER, CLC

► Les compagnies transmanche demandent que soient clarifiées les tolérances de la **douane** anglaise sur les retours de traversées alcool-cigarettes. Ils se plaignent des excès inopinés de zèle des douaniers. (LL-22/10/04).

► La grève corse de la **SNCM** entraînera un déficit de 30 M€. Le gouvernement a donné un mois à la SNCM pour se restructurer. B. Vergobbi a indiqué qu'il se séparait d'abord du *NGV Aliso* (Nice-Corse), trop petit et non rentable, même lorsqu'il est plein à 100 %. Il est question de vendre un car-ferry récent pour le remplacer par un vieux. (LL-12/10/04). Le concurrent Corsica Ferries a pris 52 % du marché Nice-Corse durant les 8 premiers mois. (LL-5/11/04). En définitive, l'enveloppe prévue pour subventionner les activités de la SNCM pendant 3 ans est déjà amputée de 20 M€ (sur 66 M€). (Les Échos). La

Cour de Cassation a jugé la SNCM responsable de la mort de M. J.P. Orega, lors d'un accident arrivé du fait du *Napoléon Bonaparte* le 17/8/98. Les vagues créées par le passage du navire auraient noyé le baigneur. (Corse Matin).

► Le DG de **Corsica Ferries** indique qu'il n'a pas de problèmes avec les Corses: ses marins sont corses à 95 % et il ne reçoit aucune subvention. Sa compagnie apporte plus de 1,6 M de touristes par an, qui rapportent plus de 500 M€ de dépenses sur l'île. Grâce à ses bénéfices, il achète un nouveau *Mega Express* pour la Sardaigne. (Informations Corse).

► La **Méridionale** serait désireuse de se libérer des 45 % que possède la SNCM dans son capital. (Les Échos).

► Le Conseil général de Seine Maritime veut acheter la ligne **Hoverspeed** Dieppe-Newhaven, seul moyen pour arrêter une concurrence dommageable pour ses

Sardinia Vera et *Dieppe*. (LL-14/10/04).

► **L'Express des Iles** commande 2 catamarans rapides pour desservir la Guadeloupe à Aoustal. Caractéristiques: 45 m de long, 12,3 de large, 38 nds, l'un 360 pax et 10 voitures, l'autre 446 pax. (LL-8/11/04).

► Les banques se désintéressent du projet de rachat du *Norway* pour en faire un **hôtel** à Honfleur. Un groupe néerlandais veut en faire un hôtel de 600 chambres à Amsterdam. (LL-26/10/04).

■ FORTUNES DE MER

► Le pétrolier *Odin* a amené à La Corogne, le 3/10, le dernier chargement de fioul récupéré sur l'épave du **Prestige**. Les 5 % qui restent à bord, soit 700 t, seront dissous grâce à des bactéries en 2-15 ans et transformés en résidus solides. (LL-5/10/04). Le bilan du *Prestige* s'établit à 927 demandes de remboursement pour 763,5 M€. Le Fipol limite ses remboursements à 171,5 M€, selon la convention de 1992 en vigueur. (LL-22/10/04).

► France Shipmanagement devra payer 1,5 M\$ de compensations pour la pollution provoquée, il y a 8 ans, par le pétrolier bahaméen *Anitra* qui avait perdu **182 m3 de pétrole** dans la baie de Delaware en mai 1996. Il déchargeait, au mouillage de Big Stone, du brut léger. (LL-7/10/04).

► Le vraquier panaméen *Gardno* empruntant le chenal d'accès à La Pallice sous remorque, brise sa remorque, dérive sur le viaduc d'accès au Môle d'escale qu'il **heurte**. Son flanc bâbord est endommagé et il a une voie d'eau en cale 5. La passerelle d'accès du Môle est interdite aux véhicules de plus de 3,5 t. (LL-15/10/04).

► Les derniers débris du **Tricolor**, coulé en 12/2002, ont été enlevés. (LL-28/10/04).

► **Incendie** dans 2 conteneurs en cale sur le *CMA CGM Puget* à Barcelone le 26/10. Feu éteint et conteneurs débarqués. (LL-29/10/04).

► Le chimiquier Kerguelen *Pointe du Cormoran*, allant d'Eastham à Milford Haven, en **avarie** de machi-
Unités. Barrel= 42 US gallons= 159,987 litres (pétrole).
 Bushel= 8 gal (US dry)= 35,239 l.
 Pied cube= 0.028316846592 m3 gaz
 n° 175 - Novembre - décembre 2004

Dessin paru dans La Marseillaise, 28/9/2004



ne le 12/11, pris en remorque par l'*Afon Goch* et entré à Milford le 14/11. (LL-16/11/04).

■ CHANTIERS

► Les **Chantiers de l'Atlantique** ont reçu une demande d'aide de leur partenaire le chantier chinois Hudong-Zhonghua, pour la construction de deux méthaniers de 147.200 m3 destinés à relier Withnell Bay en Australie à Dapeng Bay en Chine sur 20 ans. Propulsion par turbine à vapeur. Les Chantiers de l'Atlantique fourniront les plans, l'aide à la construction et la surveillance de la qualité, grâce à 50 ouvriers envoyés sur place. (LL-12/11/04).

► **VeriSTAR Newbuilding** est un outil de gestion d'un projet par Internet, qui permet à l'armateur, au chantier et aux inspecteurs d'en gérer tous les aspects, modification du concept, certification du produit, surveillance sur site. La base de données ainsi formée, suit le navire, donnant accès aux spécifications pour acheter des pièces détachées. Il économise du temps pour le chantier et l'armateur, tout au long de la vie du navire. Le BV classe 6700 navires (42,1 Mtx JB). Le carnet de commande des navires neufs totalise 12,3 Mtx JB, 35,9 % de navires citernes, 32 % de vraquiers, 18,2 % de PC et 5,6 % de gaziers. (LL-1/10/04).

■ TECHNOLOGIES

► La propulsion des **méthaniers** par un diesel lent couplé avec une centrale de reliqufaction embarquée pour contenir l'évaporation en cours de voyage semble la meilleure voie pour les ingénieurs d'ABS. Ils ont entrepris des études poussées sur l'effet des vibrations sur les membranes employées pour contenir la cargaison, et les effets de résonance. La solution diesel-électrique est la plus compacte, et emploie des moteurs bi-carburants (gaz ou gazole). (LL-17/11/04).

■ PORTS

► **Dunkerque** offre 17 km de front de mer, et 60 navires peuvent y être traités en même temps. Le port développe la zone logistique qui s'est vue attribuer 190 hectares en fin d'aménagement. (LL-15/11/04).

► **Boulogne-s-Mer** va ouvrir deux liaisons rapides fret vers Oslo et Vigo. Les navires de 35 nds sont à construire. Début: été 2006. Un nouveau terminal roulier va être

construit sur le site vacant de la Comilog. (LL-17/11/04).

► **Bio-Ethanol Nord Picardie** (BENP), filiale de Tereos a acquis la société Sodes, créée en 1968, propriété de l'américain SpecChem de Philadelphie, qui produit 1,5 M d'hectolitres d'éthanol de synthèse à **Lillebonne**, près de Port Jérôme. Une nouvelle unité de bio-éthanol de blé de 2,5 M d'hl sera construite. A partir de 2007, la Sodes produira 3M d'hl et traitera 1 Mt de blé/an, et



► Le cargo *Barachois* (Kerguelen) avec un chargement de céréales, avec le feu sur le pont et un manque à gouverner, mouille près de Trois Rivières le 2/11. (LL-4/11/04).

5,5 M d'hl en 2010. (*Affiches Normandie-10/11/04*).

► Au Havre, CMA CGM et P&O Ports ont obtenu pour la **Générale de Manutention Portuaire** le contrat de 36 ans de service de Port 2000, pour 2 des 4 premiers postes de 350 m mis en service au premier trimestre 2006. GMP a commandé 6 portiques super post-panamax en Chine à ZPMC. 1er essai en décembre 2005. (LL-1/11/04). Pour gagner du temps, les membres de la Grand Alliance (P&O Nedlloyd, Hapag Lloyd, NYK Line, OOCL, CP Ships) réorganisent leurs dessertes et suppriment Le Havre du pendule PAX. (LL-16/11/04).

► **Cherbourg** a été désigné site officiel de la Guerre Civile Américaine, par suite du combat naval qui a opposé le 19/6/1864 le *CSS Alabama* à l'*USS Kearsarge*. L'épave du premier, localisée en 1984, gît par 60 m de fond. (LL-12/10/04).

► Le nouveau terminal à conteneurs Fos 2XL de **Marseille** sera en service au début de 2008 et il pourra tripler la capacité en conteneurs du port. La 1re phase sera exploitée par CMA CGM et Portsnynergy (CMA CGM et P&O Ports): 2 postes de 350 m.

MSC est favori pour la 2e phase: 2 postes de 350 m. Les contrats sont pour 35 ans. Même problème qu'au Havre pour le statut de service public des portiqueurs: il faut qu'ils soient contrôlés par l'opérateur tout en conservant leur statut. (LL-5/11/04). Le grand terminal de La Joliette est en pleine activité. Sa hauteur a été rabotée pour ne pas masquer la cathédrale, mais cela fait une belle construction sur 6000 m2, avec vue sur la mer et les îles du Frioul. (*La Provence*).

MONDE

■ SÉCURITÉ. ENVIRONNEMENT

► L'IACS se donne un nouveau délai de 6 mois pour assimiler le millier de réponses à ses propositions de nouvelles règles communes concernant les **vraquiers**. Elles imposeront un emploi de 2 à 3 % d'acier en plus, pour renforcer l'échantillonnage raisonnablement selon B. Anne le PDG du Bureau Veritas, actuel président de l'IACS. (LL-7/10/04).

► Les armateurs grecs de **vraquiers** ont développé une flotte importante depuis les années 60 et accumulé une bonne expérience. Ils conduisent la tendance vers des navires structurellement plus robustes. Le groupe Angelicoussis a choisi le concept de la double coque, peu en vogue dans son pays. (LL-29/10/04).

► L'armateur de tramping allemand Leonhardt & Blumberg critique le code **ISPS**. Il a dû accroître ses équipages d'un ou deux marins par navire pour effectuer le travail supplémentaire. Le système automatique d'identification aide les terro-

ristes à identifier les navires. L'alerte de sécurité déclanchée par le capitaine arrive à l'état du pavillon. Pour le Liberia, cela aboutit à l'ambassade du pays de l'armateur: "trop long, l'équipage sera déjà mort". (LL-28/10/04). Selon le responsable de la sécurité d'APL, l'examen physique de 10 % des conteneurs entrant aux USA est inacceptable. À présent, 5 à 6 % des conteneurs sont l'objet d'inspections extérieures, et seuls quelques uns sont ouverts par la douane. Pour inspecter 900.000 boîtes par an, il faudrait embaucher 6500 douaniers. (LL-2/11/04). Les garde-côtes rendent publique la liste des pays défaillants en matière de code ISPS: Albanie, Bénin, Congo, Guinée Eq., Guinée Bissao, Liberia, Madagascar, Mauritanie, Nauru. (LL-12/11/04).

► Singapour crée une **Chambre d'Arbitrage Maritime** sur le modèle anglais. Ouverture le 8/11, avec 40 arbitres singapouriens et aussi d'US, UK, Chine et Japon. Pour les litiges de - de 75.000 \$, procédure rapide prévue. (LL-9/11/04).

► 8 ans après son inauguration à Hambourg, le Tribunal International du **Doit de la Mer** (21 juges) a jugé 12 conflits, dont celui de la saisie par la France du chalutier panaméen *Camouco*, dont elle a ordonné la libération après paiement d'une caution de 8 MF. (LL-2/11/04).

► L'idée de doter tout conteneur arrivant aux USA de **scellés mécaniques** type ISO/PAS 17712 (prix: 50 c), gagne du terrain. C'est une règle qui tendait à se généraliser de toute façon. (LL-1/10/04).

► Un pétrolier aframax d'OSG, le *Overseas Josefa Camejo*, de 112.200 tPL arrivé à Primorsk avec de l'eau de **ballast contaminée** (3 fois le niveau toléré), a été interdit de charger à bloc par le commandant de port. (LL-7/10/04).

► La meilleure manière de prévenir les **roulis paramétriques** de devenir dangereux, est d'installer de petites citernes anti-roulis qui absorbent le surplus d'énergie engendré. Le système, passif, ne nécessite aucune intervention. (LL-17/11/04).

► Le prototype du système de traitement des **eaux de ballast** le plus prometteur, capable de supprimer toutes les espèces marines, va être industrialisé à la suite d'un accord signé entre Alfa Laval et une filiale de Wallenius Lines. Alfa Laval va fabriquer des installations pouvant n° 175 - Novembre - décembre 2004