



Communiqué - Brittany Ferries annonce la commande de deux nouveaux navires hybrides

21 juillet 2021 - 13h30



Dans le cadre de son plan de relance sur 5 ans, qui repose sur le renouvellement de sa flotte et son implication renforcée dans la transition énergétique, Brittany Ferries annonce l'affrètement de deux nouveaux navires hybrides propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL) et équipés de batteries électriques.

Prévues pour rejoindre la flotte de la Compagnie, en 2024 et 2025, ces deux nouvelles unités opèreront sur les lignes St Malo/Portsmouth et Caen-Ouistreham/Portsmouth. Le choix de leur gabarit et de leur mode de propulsion ont été opérés spécifiquement et de façon optimisée en fonction de leurs deux ports d'attache.

[Poursuivre le renouvellement de la flotte, un impératif au cœur du plan de relance de Brittany Ferries](#)

Affrétés à Stena RoRo pour une durée de 10 ans, avec option d'achat à 4 ans, ces deux nouveaux navires remplaceront le Bretagne entré dans la flotte il y a 32 ans et aujourd'hui affecté à la ligne Saint-Malo/Portsmouth et le Normandie qui assure liaison Caen/Portsmouth depuis son arrivée, il y a 30 ans.

Cette décision s'inscrit dans le cadre du plan de renouvellement de la flotte de la Compagnie entamé depuis 2016 et au cœur de son plan de relance post-Covid. Ces deux unités rejoindront deux autres nouveaux navires propulsés au GNL*, le Salamanca et le Santoña, dont l'arrivée est prévue respectivement en 2022 et 2023 pour opérer sur les lignes reliant le Royaume-Uni à l'Espagne.

"L'avenir de Brittany Ferries n'est envisageable que par l'investissement dans de nouveaux navires, en raison du vieillissement de sa flotte et également des contraintes environnementales", assure Christophe Mathieu, Président du Directoire Brittany Ferries. "Nos clients plébiscitent, à juste titre, des navires plus propres et plus respectueux de l'environnement. Avec nos partenaires portuaires, nous répondons à des attentes sociétales fortes. Dans les années à venir, nous serons confrontés à une réglementation environnementale plus stricte. L'avenir de notre Compagnie dépend de notre capacité à répondre aux besoins d'aujourd'hui et à nous préparer pour demain".

[Un renouvellement alliant pragmatisme et performance pour une rentabilité renforcée](#)

Chacun de ces deux navires a été spécifiquement conçu pour sa route maritime en intégrant les études prospectives en termes de trafics de passagers et de marchandises.

Actuellement, le Bretagne et le Normandie ont une capacité potentielle élevée en passagers, pouvant néanmoins se trouver limitée en traversée de nuit du fait du nombre de cabines. Les navires de demain lèveront ces limites avec l'optimisation de la capacité garage, un nombre de lits plus important avec une offre de type de cabines adaptée à la demande.

Seront proposée des cabines de 2 à 6 personnes, de la suite de luxe aux cabines standard, de celles pouvant accueillir des voyageurs avec leur animal domestique jusqu'au tout nouveau concept d'hébergement économique. Cabines et sièges seront équipés en connectivités, (Wi-Fi à bord, ports USB, prises électriques aux normes UE et UK, etc.).

Pour ajouter au plaisir de l'expérience à bord, des salons de détente de grand confort, spacieux et au design particulièrement soigné seront proposés aux passagers. Cinq bars et restaurants seront ouverts sur chaque navire, avec une exigence gastronomique renouvelée. Un spot de gymnastique sur le pont est également prévu. Deux espaces de jeux offrant des animations pédagogiques sont ouverts aux enfants gratuitement. Tous les espaces publics de ces deux navires sont adaptés à la distanciation sanitaire de rigueur. Une série de divertissements (films en streaming, musique, jeux, informations touristiques régionales, actualités) sera accessible gratuitement via les TV des cabines, les tablettes, les téléphones et les écrans interactifs.

Les deux navires seront dotés de duty-free, source de revenus complémentaires légitimes depuis la sortie du Royaume-Uni de l'U.E., mais également d'espaces de valorisation de produits régionaux de qualité, bretons ou normands.

Enfin, un office du tourisme installé à bord des deux navires valorisera respectivement la destination Normandie ou Bretagne, nouveau relai à l'attractivité des territoires desservis.

[Le remplacement du Bretagne](#)

Affecté à la ligne Saint-Malo / Portsmouth, le remplaçant du Bretagne a une longueur de 194.7 m (soit 43.5 m de plus que Le Bretagne) et 27,8 m de largeur. Pourvu de 10 ponts, capable d'une vitesse moyenne de 23 nœuds, ses deux moteurs ont une puissance de 13 740 KW chacun. Sa configuration intérieure a été repensée pour une plus grande capacité de fret toute l'année (+ 23 camions, + 24 voitures, + 20 fret avec complet voitures), pour des cabines plus spacieuses, plus confortables et plus nombreuses (28 cabines de plus que le Bretagne) et pour une capacité passagers adaptée aux besoins de la ligne, en particulier en saison intermédiaire. Son garage est également plus haut et plus long, permettant de transporter plus de camping-cars, plus de caravanes et 63 camions contre 37 sur l'actuel Bretagne.

Un potentiel annuel de 3 000 camions de plus que la capacité du Bretagne et + 1.35 millions d'euros de chiffre d'affaires par année.

Un potentiel de 35 000 à 40 000 passagers de plus vers la Bretagne et de + 5.5 à + 6.2 millions d'euros de chiffres d'affaires hôtelier annuel.

Un ferry conçu pour augmenter de 10% le nombre de visites en Bretagne d'avril à mi-juillet et en automne, soit un potentiel de 12 000 passagers de plus sur la ligne bretonne et + 1.65 millions d'euros de chiffre d'affaires par an.

Au total, un potentiel de + 50 000 passagers et + 8.5 millions d'euros de chiffre d'affaires par an.

"La commande de ces deux navires est une très bonne nouvelle pour l'avenir de Brittany Ferries et pour le futur des liaisons Transmanche" pour Loïc Chesnais-Girard, président de la Région Bretagne. "Ces investissements sont les meilleures réponses à la crise. Nous soutenons Brittany Ferries parce que son cœur est en Bretagne, qu'elle bat pavillon français, emploie des marins français et défend notre souveraineté européenne sur les mers".

Le remplacement du Normandie

Affecté à la ligne Portsmouth / Caen-Ouistreham, le remplaçant du Normandie a une longueur de 194.7 m (soit 43.5 m de plus que le Normandie) et 27,8 m de largeur. Pourvu lui-aussi de 10 ponts, capable d'une vitesse moyenne de 23 nœuds, ses deux moteurs ont, comme pour le remplaçant du Bretagne, une puissance de 13 740 KW chacun. Sa configuration intérieure a été repensée pour une plus grande capacité de fret toute l'année (+ 35 camions, + 11 fret avec complet voitures), pour des cabines plus spacieuses, plus confortables et plus nombreuses (11 cabines de plus que le Normandie), pour un nouveau concept d'hébergement économique et pour une capacité passagers adaptée aux besoins de la ligne, en particulier en saison intermédiaire. Son garage est également grand, permettant de transporter 120 camions soit 35 de plus que sur l'actuel Normandie. Pour les chauffeurs de poids lourds, le nouveau ferry offrira des cabines plus confortables de deux lits avec douche et WC et un embarquement facilité grâce à la configuration optimisée des ponts du garage. Enfin, ce ferry sera doté de nombreuses prises électriques pour la recharge, pendant la traversée, des véhicules électriques et hybrides.

Un potentiel annuel de + 5 000 camions de plus que la capacité du Normandie et + 2 millions d'euros de chiffre d'affaires par année.

Un potentiel de + 350 000 euros sur l'offre « petits budgets »

Un ferry conçu pour augmenter de 10% le nombre de visites en Normandie d'avril à mi-juillet et en automne, soit un potentiel de 15 000 passagers de plus sur la ligne normande et + 1.2 millions d'euros de chiffre d'affaires par an.

Au total, un potentiel de + 15 000 passagers, + 5 000 véhicules industriels et + 3.5 millions d'euros de chiffre d'affaires par an.

" La Région Normandie est un partenaire historique de Brittany Ferries. Nous nous réjouissons que la compagnie développe et modernise ses navires sur les lignes transmanche Caen / Portsmouth et Saint-Malo / Portsmouth. Ces deux navires innovants sur le volet environnemental et énergétique s'inscrivent dans la volonté de la Région de voir circuler des transports plus propres' " déclare Hervé Morin, Président de la Région Normandie.

Le système hybride GNL*/Electrique, une première sur le Transmanche

Brittany Ferries poursuit sa trajectoire environnementale avec, à l'horizon 2023, deux navires propulsés au GNL*, le Salamanca et le Santoña, rejoints en 2025 par ces deux navires hybrides GNL/Electrique. Cette technologie - qui a pourtant fait ses preuves - est peu courante sur les navires mixtes passagers/fret et sera une première sur le Transmanche, manifestation de l'engagement résolu de Brittany Ferries dans la transition énergétique.

Même si le GNL* est actuellement la meilleure solution environnementale de transition pour le transport maritime, Brittany Ferries fait le choix d'aller plus loin dans la réduction des émissions en introduisant le concept hybride GNL*/Electrique. La conception des navires (design coque et bulbe, hélices adaptées) engendre une réduction des émissions de 5 à 10%.

L'introduction du système hybride optimisé, permettra à terme d'atteindre une réduction totale de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre entre 10 et 20%. Cette performance est appelée à progresser au fur et à mesure de l'installation des prises de courant à quai dans les ports permettant le rechargement des batteries par un courant de terre ; dans l'intervalle ces batteries seront rechargées par le système hybride/GNL* du navire. Ces équipements seront mis en place dès l'après 2025 grâce aux investissements conséquents consentis tant par la Région Bretagne que par la Région Normandie.

Un investissement responsable au cœur de la double crise Brexit et Covid

Le choix stratégique d'investissement opéré par Brittany Ferries repose sur une double nécessité : poursuivre le renouvellement de la flotte, impératif au regard du vieillissement de la flotte, mais également réduire sa dette Covid.

Le plan CapEx initial s'élevait à près de 400 millions d'euros (380 millions d'euros pour des navires neufs). Le choix d'un affrètement sur 4 ans avec la possibilité d'une levée d'option d'achat au bout de 4 ans ramène le coût total de l'opération à environ 220 millions d'euros.

L'emprunt bancaire sera donc divisé par deux. Et le besoin d'endettement de la Compagnie est par ailleurs repoussé de 4 ans (première option d'achat, le Bretagne II, en 2028 versus un achat dès 2024 dans le plan CapEx précédent).

Enfin, en termes de trésorerie, l'impact net du coût des loyers et de la baisse de l'endettement représente dans l'immédiat une économie de + 50 millions d'euros à horizon 5 ans.

Dans l'ADN de Brittany Ferries, un lien étroit avec les territoires normands et bretons

Depuis plus de 40 ans, le "business model " de Brittany Ferries s'ancre dans un lien organique très fort avec les territoires bretons et normands dont elle assure une part du développement économique, tant par l'activité de ses ports que par la confortation de leur politique touristique et par le dynamisme des bassins d'emploi concernés.

Actionnaires unis au travers de la Somabret (Bretagne) et de la Somanor (Normandie), la Compagnie et les collectivités concernées (Régions & Départements) conjuguent leurs forces pour renforcer l'attractivité des territoires, assurer leur désenclavement, ouvrir les portes de l'exportation à leurs entreprises comme à leurs agriculteurs. Les Chambres régionales des Comptes de Bretagne et de Normandie ont d'ailleurs toutes deux salué (2018) « le risque maîtrisé » de l'investissement consenti par les collectivités avec l'armateur breton.

Les collectivités normandes et bretonnes ont renouvelé leur confiance dans l'avenir de Brittany Ferries en 2020. Accablée par l'impact des crises Covid et Brexit, toujours dans l'attente d'une aide d'Etat enfin proportionnée au préjudice subi par la fermeture des frontières, la Compagnie a pu passer ces premiers 18 mois de crise sanitaire grâce aux avances remboursables - avances en compte courant d'associés - que lui ont consenties les deux Régions. 35 millions d'euros ont ainsi été mobilisés par la Région Normandie et 30

millions d'euros par la Région Bretagne. Ces avances seront à rembourser à partir de l'année 2026. Un allongement de la durée d'amortissement des navires, de 30 à 35 ans, permettra également de réduire les loyers de Brittany Ferries aux deux sociétés pour les 5 prochaines années, ce qui porte l'accompagnement financier global des deux Régions à 85 millions d'euros. Pour le choix stratégique opéré aujourd'hui par Brittany Ferries, le soutien ferme des collectivités actionnaires de la Somanor et de la Somabret s'avère essentiel, une fois de plus, à la concrétisation de ces projets d'avenir.

Pour Jean-Marc Roué, président du Conseil de surveillance de Brittany Ferries, *"La Ministre de la Mer attend des Armateurs des engagements en contrepartie des mesures qu'elle annoncera en soutien à la flotte de commerce à l'issue du Fontenoy du Maritime. Avec cette commande, voici la réponse des 3 grands acteurs du Maritime Français, la Région Bretagne, la Région Normandie et Brittany Ferries. C'est un engagement fort au maintien de nos capacités d'import et d'export post-Brexit et post-Covid. C'est également un engagement fort dans le renforcement de l'attractivité touristique nationale auprès des Britanniques. C'est, enfin et surtout, un engagement fort pour un modèle économique et social mettant l'emploi du marin français au cœur de l'entreprise. J'attends en revanche toujours de voir ce que le Gouvernement, après dix longs mois de réunions à Bercy, va proposer de son côté comme soutien singulier au seul modèle économique et social qui a réussi, au long des 50 dernières années, à maintenir et développer le Pavillon français à l'Ouest du détroit de la Manche, et ceci sans subvention d'exploitation".*

Fonctionnement du système hybride

Chaque hélice est reliée par un arbre de transmission à un moteur à combustion interne. Un moteur électrique réversible est également monté sur chaque arbre et peut soit :

- entraîner l'hélice (mode PTI) - alimenté en électricité
- produire de l'électricité (mode PTO) - alimenté par le moteur à combustion interne GNL.

Les batteries peuvent stocker de l'électricité.

En mode PTI, le moteur électrique peut être alimenté soit par les batteries, soit par le moteur de l'autre ligne d'arbre en mode PTO.

En fonctionnement PTO, le moteur électrique peut fournir de l'électricité aux systèmes électriques du bord, pour recharger les batteries ou pour entraîner le deuxième arbre d'hélice (voir l'animation ci-après).

Comparaison chiffrée des navires Le Bretagne, Bretagne II, Normandie et Normandie II

| | Bretagne | Bretagne II | Normandie | Normandie II |
|----------------------------|----------|---------------|-----------|---------------|
| Longueur | 151,2 m | 194,7 m | 151,2 m | 194,7 m |
| Largeur | 27,8 m | 27,8 m | 27,8 m | 27,8 m |
| Puissance moteurs | 4*4400kw | 2 x 13 740 kw | 4*4400kw | 2 x 13 740 kw |
| Groupes électrogènes | 3*2220kw | 4 x 1680 kw | 3*2460kw | 4 x 1680 kw |
| Vitesse en nœuds | 21 | 23 | 21 | 23 |
| Capacité pax | 1 700 | 1 290 | 1 800 | 1 310 |
| Capacité voitures | 446 | 470 | 500 | 470 |
| Capacité camions seulement | 37 | 63 | 85 | 120 |
| Fret avec complet voitures | 0 | 20 | 52 | 63 |
| Sièges inclinables | 232 | 51 | 0 | 51 |
| Cabines passagers | 358 | 386 | 209 | 220 |

Brittany Ferries – Chiffres clés 2020

Chiffre d'affaires : 202, 4 M€ (469 M€ en 2019)

Renouvellement de la flotte avec 3 nouveaux navires de type E-Flexer : le Galicia entré en service en décembre 2020 et deux nouveaux

Navires propulsés au Gaz Naturel Liquifié qui entreront en service en 2022 and 2023

Emploi : 2 474 salariés dont 1 600 navigants (Equivalent plein temps)

Passagers : 752 102 en 2020 (2 498 354 en 2019)

Fret : 160 377 en 2020 (201 554 en 2019)

12 navires opérant entre la France, Le Royaume-Uni, l'Espagne et l'Irlande via 14 routes maritimes

12 ports : Roscoff, Saint-Malo, Cherbourg, Caen, Le Havre, Plymouth, Portsmouth, Poole, Cork, Rosslare, Santander, Bilbao.

Retombées touristiques 231 000 visiteurs uniques France, générant 2,6 millions de nuitées en 2020 (857 000 en 2019 avec 8,7 millions de nuitées en 2019)