

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : LE DÉFI MAJEUR DES ARMATEURS

DES INITIATIVES MULTIPLES POUR LA
PROTECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET LA
LUTTE CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT
CLIMATIQUE

Avec l'entrée en vigueur du *Global Sulphur Cap 2020* au 1^{er} janvier 2020, les émissions de soufre des navires seront divisées par 7 sur toutes les mers du globe. Les armateurs répondent ainsi d'une façon majeure aux enjeux de santé publique.

En parallèle, ils sont engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et visent à atteindre les objectifs arrêtés par l'Organisation Maritime Internationale en 2018 :

- la réduction d'au moins 40% des émissions de gaz à effet de serre (à la tonne par kilomètre) par les navires d'ici 2030,
- la réduction du volume total des émissions d'au moins 50% en 2050 par rapport à 2008, tout en poursuivant l'action vers la décarbonation du transport maritime.

Reste un véritable besoin d'accompagnement pour réussir la mutation du secteur. Le renouvellement de flotte nécessite en effet des avancées technologiques considérables et des investissements importants et ce, alors qu'une réduction sensible du volume de liquidités alloués aux financements maritimes pénalise le shipping depuis 2008.

L'enjeu n'est donc pas seulement technique. Pour poursuivre le renouvellement et la modernisation de la flotte, l'économie bleue doit pouvoir compter notamment sur une stratégie globale et ambitieuse de soutien aux investissements.

Ce dossier présente quelques-unes des solutions mises en œuvre par les acteurs du shipping français visant la décarbonation du secteur. De la réduction de la vitesse des navires, mesure immédiatement disponible, aux initiatives parmi les plus innovantes, en rupture avec l'utilisation de carburants conventionnels¹, les armateurs ne cessent d'explorer tous les moyens pour limiter l'impact de leurs activités sur l'environnement. Une sélection d'annonces récemment communiquées vient illustrer chacune de ces réponses au défi environnemental pour apporter l'information la plus précise possible.

La proactivité du secteur ne s'arrête pas là. Armateurs de France explore d'autres solutions d'avenir comme, par exemple, les solutions hydrogène/carburants dérivés. Un groupe de travail sur les solutions décarbonées est d'ores et déjà en place au sein de notre organisation, qui se mobilise par ailleurs dans le cadre du futur « Engagement pour la Croissance Verte - Mobilités hydrogène maritimes et fluviales » avec d'autres acteurs publics et privés.

Des données techniques et détaillées sur l'ensemble des initiatives des armateurs pour protéger notre planète et ses habitants sont disponibles dans le dossier de presse préparé à l'occasion du Shipping Day 2019 d'Armateurs de France. Consultez-le sur notre site web : www.armateursdefrance.org

¹ issus du pétrole

Sommaire

- **Réguler la vitesse des navires :
une mesure phare** p. 1

- **Le GNL : un carburant marin alternatif crédible** p. 2

- **La connexion à quai : une avancée considérable
pour la qualité de l'air dans les zones portuaires** p. 4

- **Utiliser la force du vent :
une solution éminemment écologique** p. 6

- **Des initiatives multiples
pour un développement durable du shipping** p. 8

- **Annexes : Les annonces des armateurs**
 - 1- **La régulation de la vitesse des navires** p. 10
 - 2- **La propulsion au GNL** p. 17
 - 3- **La connexion à quai** p. 27
 - 4- **La propulsion vélique** p. 51
 - 5- **Le développement durable du shipping** p. 58

7 Réguler la vitesse des navires : une mesure phare



La régulation de la vitesse est une mesure d'efficacité énergétique qui consiste à contraindre délibérément la vitesse des navires dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cette mesure est un pas sur la route qui mènera le shipping à la décarbonation de ses activités. **En réduisant la vitesse de 1 nœud, les émissions de CO₂ peuvent diminuer de 15% à 20% dans le secteur du vrac.**

Portée depuis des années par Philippe Louis-Dreyfus, président du conseil de surveillance du groupe LOUIS DREYFUS ARMATEURS, cette mesure est avant tout préconisée, au niveau international, pour les secteurs du vrac sec et du vrac liquide, qui représentent 70% de la flotte mondiale.

Armateurs de France s'est réjoui de l'annonce du Président de la République, Emmanuel Macron, fin août, en amont du G7 à Biarritz, indiquant que la France s'engageait avec les professionnels du transport maritime pour réduire la vitesse des navires.

L'organisation professionnelle soutient résolument cette mesure efficace et immédiatement disponible qu'il conviendrait de mettre en œuvre sans attendre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime. La communauté des armateurs français se félicite que la France porte et défende cette mesure par le biais de deux soumissions déposées à l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

Les avantages de la réduction de la vitesse des navires

- + Aucun investissement
- + Disponible immédiatement
- + Réduction des émissions de gaz à effet de serre

7 Le GNL : un carburant marin alternatif crédible

Composé essentiellement de méthane, le gaz naturel liquéfié (GNL) est un gaz liquéfié par cryogénie à une température de -162 degrés Celsius.

Pour Armateurs de France, **le GNL est une des solutions clés de la transition énergétique et une composante majeure de la réponse à la problématique de santé publique.** En effet, il permet d'éliminer dès maintenant les émissions d'oxydes de soufre et de particules fines tout en réduisant considérablement les émissions d'oxydes d'azote. Il permet, par ailleurs, de réduire les émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 20%.

L'utilisation du GNL comme carburant marin suppose une infrastructure d'approvisionnement, des capacités de stockage spécifiques à bord ainsi qu'un moteur adapté à la propulsion au gaz. **Son développement demande donc des efforts financiers importants, non seulement pour les armateurs mais aussi pour les ports.**

Aujourd'hui 5 compagnies maritimes françaises ont opté pour des navires à propulsion GNL, pour un total de 19 commandes, un record mondial. Ces compagnies maritimes sont PONANT, CMA-CGM, BRITTANY FERRIES et CORSICA LINEA. CORSICA FERRIES prévoit quant à elle le passage au GNL pour 4 de ses navires existants et un navire neuf d'ici 2023.



©CMA CGM

Rendant hommage au fondateur du groupe Jacques Saadé, ce porte-conteneurs de 23 000 EVP est le premier d'une série de 9 navires de très grande capacité propulsés au GNL.

Convaincu de la pertinence du carburant GNL comme une des solutions clés de la transition écologique et énergétique, Armateurs de France adhère à la Plateforme GNL marin et fluvial² et participe aux groupes de travail du Comité France Maritime, soutenant ainsi les travaux à mener pour le développement de la filière et pour déployer plus encore les potentialités du GNL tels que les projets de navire souleveur et de connexion à quai au GNL. L'organisation professionnelle est également attentive aux possibilités offertes par le bio-GNL, carburant que les navires propulsés au GNL pourront également utiliser.

Les avantages du GNL

- + Coût compétitif
- + Peu ou pas d'émissions de polluants (Sox, Nox, particules fines)
- + Réduction des émissions jusqu'à 20% de gaz à effet de serre

² Créée en mai 2017, la plateforme GNL marin et fluvial rassemble de nombreux armateurs, ports, fournisseurs de GNL, sociétés de classe, d'ingénierie et équipementiers et associations autour d'un objectif partagé d'amorcer, en France, l'usage du GNL en remplacement des carburants traditionnels dans le transport maritime et fluvial.

➤ La connexion à quai : une avancée considérable pour la qualité de l'air dans les zones portuaires



©La Méditerranéenne

Le « **branchement à quai** », appelé également « **escale froide** » ou « **cold ironing** » est une **solution idéale pour remplacer les groupes électrogènes**. C'est un dispositif permettant d'alimenter un navire par une source d'énergie autre que celle produite par ses moteurs le temps de l'escale à quai. Ce branchement peut se faire directement au réseau électrique terrestre, comme c'est le cas aujourd'hui à Marseille.

En l'absence d'un réseau électrique suffisamment puissant pour alimenter tous les ports de commerce, d'autres solutions sont envisageables : le branchement à un groupe électrogène alimenté au GNL, comme cela a été expérimenté en Corse par LA MERIDIONALE, ou encore le branchement à un dispositif de pile à combustible alimenté par de l'hydrogène, technique encore à l'étude.

La connexion à quai permet de réduire, voire de supprimer, non seulement les émissions de polluants (oxydes de soufre et d'azote, et particules fines) et les émissions de gaz à effet de serre, mais également les nuisances sonores autour des ports.

Si cette alternative est très efficace, elle requiert des investissements lourds tant pour l'équipement des navires que pour la mise en place d'infrastructures dédiées dans les ports. Armateurs de France appuie donc les initiatives qui encouragent les armateurs et les acteurs portuaires à s'équiper et préconise la mise en œuvre de tarifications portuaires incitatives pour les navires ainsi équipés.

Les avantages du branchement électrique à quai

- + Suppression des émissions de polluants et de gaz à effet de serre
- + Suppression du bruit du navire à quai



Utiliser la force du vent : une solution éminemment écologique



Canopée, le navire à voiles d'Alizés transportera les pièces d'Ariane 6
©Jifmar

La propulsion vélique, c'est-à-dire l'usage du vent comme moteur grâce à une voile, constitue aujourd'hui une réponse crédible pour réaliser la transition énergétique du secteur. De plus en plus de projets de navires munis d'une propulsion hybride, associant la voile à un autre mode de propulsion (diesel, GNL, électricité) apparaissent dans le paysage des solutions innovantes, permettant ainsi de réduire toujours davantage l'empreinte environnementale du secteur. **La propulsion vélique se présente comme une véritable solution de rupture et non plus seulement comme une solution de transition : ayant recours à une énergie renouvelable et gratuite, elle ne génère en tant que telle aucune émission.** L'efficacité de la solution vélique dépendant de la force du vent explique qu'elle soit suppléée par un autre mode de propulsion pour maintenir une vitesse commerciale.

A titre d'exemple, les compagnies JIFMAR et ZEPHYR & BOREE³, se lancent dans la construction d'un navire hybride de 121 mètres équipé de quatre ailes articulées permettant de réduire la consommation de carburant du navire d'environ 30% grâce à l'énergie du vent.

Les avantages de la propulsion vélique

- + Energie renouvelable et gratuite
- + Solution décarbonée
- + Suppression des émissions de polluants

³ La compagnie maritime Alizés est une *Joint Venture* entre Jifmar Offshore Services et Zéphyr & Borée

Des initiatives multiples pour un développement durable du shipping

L'engagement des armateurs ne se limite pas à ces quatre solutions détaillées plus haut. **Conscients et soucieux de l'impact leurs activités sur l'environnement et les personnes, les armateurs multiplient les initiatives écologiques et ne cessent d'explorer de nouvelles solutions.** Les annonces sélectionnées en annexe 5 en sont la démonstration.

- Communiqué de presse ARMATEURS DE FRANCE
Protection de l'environnement : les armateurs français en avance sur la réglementation
- Dossier de presse CORSICA FERRIES
Zéro plastique jetable : Corsica Ferries s'apprête à réaliser son objectif
- Communiqué de presse CMA CGM
CMA CGM décide de ne pas emprunter la route du Nord
- Communiqué de presse BRITTANY FERRIES
Hélices du Pont-Aven. Un pas de plus dans l'engagement de Brittany Ferries en faveur du développement durable
- Communiqué de presse LOUIS DREYFUS ARMATEURS
Le Groupe Louis Dreyfus Armateurs a signé, via sa filiale Louis Dreyfus TravOcean, un premier contrat lié au développement des projets éoliens en mer français
- Communiqué de presse PONANT
PONANT soutient Aldabra Clean Up Project
- Communiqué de presse COMPAGNIE ARMORICAINE DE NAVIGATION
Le « côtes de bretagne » navigue plus vert dans la grande bleue grâce à ECO GAS
- Communiqué de presse CMA CGM
CMA CGM WHITE SHARK successfully refuels with sustainable marine bio-fuel oil in Rotterdam trial
- Communiqué de presse LA MERIDIONALE
La Méridionale expérimente un filtre à particules novateur, une première mondiale dans le domaine du transport maritime !
- Communiqué de presse CORSICA FERRIES
Projet « ADN de la mer » : Corsica Ferries accentue son engagement pour la protection des cétacés en mer Méditerranée
- Communiqué de presse CORSICA LINEA
CORSICA linea salue le plan d'investissement "Escalaes zéro fumée" de la Région Sud

ANNEXES

ANNEXE 1

La régulation de la vitesse des navires

- Communiqué de presse LOUIS DREYFUS ARMATEURS

Réduction de la vitesse des navires : un shipping responsable et exemplaire à l'initiative de Philippe Louis-Dreyfus, Président du Conseil de Surveillance de Louis Dreyfus Armateurs

- Communiqué de presse ARMATEURS DE FRANCE

Armateurs de France revient sur les récentes annonces faites dans le cadre du G7

- Communiqué de presse MTES / ARMATEURS DE France

Élisabeth Borne et les armateurs français confirment leur engagement pour un transport maritime plus propre

Réduction de la vitesse des navires : un shipping responsable et exemplaire à l'initiative de Philippe Louis-Dreyfus, Président du Conseil de Surveillance de Louis Dreyfus Armateurs

La France, il y a quelques mois, puis plus récemment le BIMCO (Baltic and International Maritime Conference, la plus ancienne et la plus grande des associations maritimes au monde) ont proposé à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des mesures visant à réduire la vitesse ou la puissance des navires.

Le Groupe Louis Dreyfus Armateurs se félicite de ce pas important vers un shipping durable, conscient de ses émissions de polluants atmosphériques et désireux de les réduire. En effet, notre groupe est à la pointe des sujets environnementaux depuis de nombreuses années : avec les premiers navires vraquiers double-coques au monde, avec les premières installations de batteries sur des navires dédiés à l'éolien offshore ou encore avec les recherches engagées sur l'assistance vélique à la propulsion des navires.

Philippe Louis-Dreyfus mène depuis plus de 10 ans une action énergique en faveur d'un shipping responsable et exemplaire, particulièrement lorsqu'il a présidé l'ECSA (association des armateurs européens) et le BIMCO. Il a été le premier à proposer cette mesure de réduction de la vitesse des navires. Cela permet de réduire significativement l'ensemble des émissions de polluants atmosphériques (oxydes de soufre et d'azote, particules et CO₂) de façon immédiate, sans investissements.

Nous sommes parfaitement conscients que réduire la vitesse ou la puissance n'est qu'un pas sur la route qui mènera le shipping à la décarbonation de ses activités. Mais c'est un pas absolument nécessaire, ne serait-ce que pour démontrer la volonté de notre industrie de réduire son empreinte environnementale et d'être une force motrice sur les enjeux écologiques, aujourd'hui essentiels.

Nous devons nous féliciter aussi du rôle éminent que la France a décidé de jouer dans la promotion de cette mesure. Par la voix du Président de la République, Monsieur Emmanuel Macron, en marge du dernier G7, et grâce aux travaux des équipes dirigées par la ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, Madame Elisabeth Borne.

Nous appelons aujourd'hui l'OMI à accueillir favorablement cette mesure. Maintenant que l'industrie est prête à faire un pas important, immédiatement, il n'est pas envisageable que l'OMI n'agisse pas en ce sens. La Commission Européenne et de nombreux gouvernements y sont aujourd'hui très attentifs.

Contact Presse

Sylvie Virasack

Responsable Communication

+33 (0) 1 7038 6080 / +33 (0)6 2224 4669

sylvie.virasack@lda.fr

A propos du Groupe LOUIS DREYFUS ARMATEURS

Depuis plus de 165 ans, le **Groupe LOUIS DREYFUS ARMATEURS** (LDA) propose à ses clients des solutions maritimes industrielles sur-mesure avec des activités à forte valeur ajoutée et des services intégrés allant de la conception des navires aux opérations maritimes.

A travers ses valeurs (Innovation, Réactivité, Savoir-faire, Engagement), le Groupe propose des prestations de transports et de services maritimes dans les métiers de la **Logistique & Transports** (transbordement en mer et logistique portuaire de vracs; transport en eaux peu profondes; Logistique 4PL et transport de colis lourds et spéciaux; commissionnement de transport; Ingénierie logistique), du **Transport de Vrac sec** et des **Solutions Industrielles Marines** (Pose et réparation de câbles optiques sous-marins; installation et protection de câbles de puissance sous-marins par petits fonds; maintenance de champs éoliens offshore; études & relevés sous-marins; oil & gas) et de la **gestion de navires**.

Présent dans le monde entier avec plus de 2600 collaborateurs et disposant d'une soixantaine de navires, LDA est un groupe familial français.

www.lda.fr

Armateurs de France revient sur les récentes annonces faites dans le cadre du G7

COMMUNIQUE DE PRESSE
PARIS, LE 28 AOUT 2019

Une mesure phare : la réduction vitesse

Armateurs de France se félicite de l'annonce du Président de la République, Emmanuel Macron, en amont du G7, indiquant que les professionnels du transport maritime allaient s'accorder pour réduire la vitesse des navires.

Armateurs de France travaille depuis longtemps à différentes solutions permettant de limiter l'impact environnemental du transport maritime¹. Aujourd'hui, la réponse la plus pertinente, la plus rapide en application et la plus facilement contrôlable est la réduction de la vitesse des navires du secteur du vrac (pétroliers et cargos), qui représentent les deux tiers de la flotte mondiale. C'est dans ce cadre qu'Armateurs de France et le Ministère de la transition écologique et solidaire ont œuvré ensemble pour déposer une soumission à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en avril dernier.

En effet, comme toutes les mesures réglementant le shipping, celle qui viserait à réduire la vitesse des navires, devra nécessairement s'appliquer au niveau mondial. Il va donc désormais falloir user de diplomatie pour convaincre l'ensemble des pays et faire en sorte que cette annonce soit suivie d'effets à l'OMI.

Philippe Louis-Dreyfus² qui est à l'origine et qui défend énergiquement l'idée de réduction de vitesse des navires précise : « *cela fait plusieurs années qu'en tant que Président des armateurs européens (ECSA) puis mondiaux (BIMCO), j'exhorte les opérateurs maritimes à être plus proactifs pour protéger l'environnement. La réduction de vitesse est une solution simple, économique, immédiatement efficace et de pur bon sens pour réduire les émissions nocives des navires. Je remercie vraiment le Président de la République de s'être engagé en ce sens et je suis fier que la France mène ce combat diplomatique. Car nous devons maintenant convaincre nos homologues étrangers du bien-fondé de cette mesure, qui ne peut être envisagée qu'au niveau mondial pour être efficace.* »

Les armateurs : des professionnels qui s'engagent

La veille de cette annonce, s'est tenu à l'Élysée une réunion des coalitions d'entreprises qui ont présenté leurs engagements pour lutter contre les inégalités et pour protéger la planète. La coalition maritime a remis la Charte SAILS au Président de la République. Les dix compagnies

¹ Ces solutions sont détaillées dans le dossier de presse « shipping day 2019 : les enjeux d'avenir du transport et des services maritimes » disponible sur le site d'Armateurs de France : <http://www.armateursdefrance.org/presse>

² Président du Conseil de Surveillance du groupe Louis Dreyfus Armateurs

membres d'Armateurs de France, premières signataires de cette charte³, défendent un transport et des services maritimes à la pointe de l'innovation environnementale et ouvrent la voie à l'ensemble des acteurs de la filière. Elles continuent à s'engager, de manière volontaire et au-delà de leurs obligations réglementaires, à mettre en place des actions spécifiques comme diminuer les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, protéger les cétacés, optimiser la performance énergétique des navires ou encore, renforcer les liens avec le secteur scientifique.

Rodolphe Saadé, Président directeur général de CMA CGM, a profité de l'occasion pour annoncer une décision majeure : la flotte CMA CGM n'empruntera pas la route du Nord afin de ne pas mettre davantage en péril cet environnement fragile. Armateurs de France se réjouit qu'un armateur de cette envergure fasse le choix résolu de la protection de l'environnement et de la biodiversité et espère que d'autres compagnies suivront.

Un objectif final à ne pas perdre de vue : la décarbonation du secteur

Rappelons enfin que le véritable enjeu, en matière environnementale, est la décarbonation du secteur, et que l'investissement maritime se fait sur le long terme. La décision de construire un navire est effectivement le fruit d'une projection sur 30 ans.

Jean-Marc Roué, Président d'Armateurs de France :

« J'ai invité le Président de la République à lancer, dès 2020, un changement profond dans la vision de la fourniture en énergie de notre pays, et notamment pour les carburants et autres solutions décarbonés. Ces solutions existent mais sont beaucoup trop issues de sources fossiles.

Les armateurs français sont prêts à travailler aux côtés des pouvoirs publics pour faire avancer ces projets.

Il me semble également opportun que la France soit le moteur, auprès de la future commission Von der Leyen, de la création d'une équipe dédiée à ces projets. »

A PROPOS D'ARMATEURS DE FRANCE

Armateurs de France est l'organisation professionnelle représentative des entreprises françaises de transport et de services maritimes. Porte-parole d'une industrie de pointe et diversifiée, elle représente 22.000 emplois en France, 18.000 à l'étranger et 15 milliards d'euros de chiffres d'affaires. Sa mission : construire un cadre propice au développement de l'économie et de l'emploi maritimes en France, dans un contexte de forte concurrence internationale, en défendant activement les intérêts de la profession auprès des instances nationales, communautaires et internationales concernées.

Contact presse Armateurs de France :

Agnès RINCE

a-rince@armateursdefrance.org

01.53.89.52.42 / 06.24.35.45.43

³ Brittany Ferries, CMA CGM, Corsica Ferries, Corsica Linea, Express des îles, Jifmar, La Méridionale, Louis Dreyfus Armateurs, Orange Marine, Ponant. Ces compagnies étaient toutes représentées le 23 août 2019 à l'Élysée.



Paris, le vendredi 19 octobre 2018

Communiqué de presse

Élisabeth Borne et les armateurs français confirment leur engagement pour un transport maritime plus propre

Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports, a clôturé le 15 octobre l'atelier du transport et des services maritimes, organisé par Armateurs de France au siège de Louis Dreyfus Armateurs, à Suresnes. Une occasion d'échanger avec les fleurons français de la marine marchande et des parlementaires sur les solutions concrètes pour la transition énergétique du transport maritime.

Les grands sujets liés au verdissement de la flotte française étaient au programme de l'atelier d'Armateurs de France, organisation professionnelle qui regroupe l'ensemble des entreprises françaises de transport et de services maritimes. Au cœur des discussions, un même constat : si le développement des activités maritimes est un enjeu économique majeur pour le pays, les initiatives déjà engagées par les armateurs pour réduire l'impact de leurs activités sur l'environnement et sur la santé des populations doivent être encouragées. Solutions techniques existantes, mesures concrètes pour un transport décarboné, modalités d'accompagnement des armateurs vers la transition et modes de financement disponibles ont notamment figuré au programme.

L'une des mesures phares en la matière, largement impulsée par la France au niveau international, consiste en la réduction de la teneur en oxydes de soufre des carburants marins à 0,5 % au 1er janvier 2020, soit une division par sept de la norme actuelle. Dans ce contexte de réduction de la norme de soufre, différents choix d'investissements sont disponibles, comme le gaz naturel liquéfié (GNL) qui constitue aujourd'hui la solution technique la plus aboutie pour la substitution des carburants à base de pétrole. Le GNL permet en effet de supprimer les émissions d'oxydes de soufre et de particules, et de réduire drastiquement les émissions d'oxydes d'azote. Autre solution, les dispositifs de lavage des fumées des navires ou scrubbers, dont plusieurs technologies existent actuellement sur le marché.

Une stratégie initiale de réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime a par ailleurs été adoptée en avril dernier par l'Organisation maritime internationale, l'instance de réglementation internationale du transport maritime. Il s'agit d'une étape fondamentale dans la promotion d'un transport décarboné, dans la continuité de l'accord de Paris. Les participants à l'atelier ont pu débattre sur les solutions concrètes à mettre en œuvre, telles que la régulation de la vitesse.

Si Elisabeth Borne a constaté « avec satisfaction que les armateurs portaient et s'approprièrent ces sujets majeurs pour le Gouvernement et pour l'avenir de nos concitoyens et de notre pays », elle a proposé une méthode de travail partenariale aux acteurs de l'économie maritime. L'atelier a donc été « l'occasion de prendre rendez-vous pour un contrat partagé entre le Gouvernement et la filière, pour une économie et un transport maritimes plus compétitifs, plus attractifs et plus propres. ». Elle a en outre 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 ». Elle a souligné que la France soutiendrait les mesures qui permettent, notamment par l'optimisation de la vitesse des navires, d'atteindre les objectifs fixés par l'OMI.

Jean-Marc Roué, président d'Armateurs de France, a déclaré : « A court terme, la mesure permettant de réduire l'empreinte environnementale du shipping mondial est la réduction de vitesse des navires, notamment ceux classés dans le transport de vrac. Pour les autres flottes, il existe plusieurs solutions techniques et de gestion pour engager la marine marchande vers une nouvelle baisse de son empreinte à la tonne transportée. Le transport maritime mondial représente moins de 3% des émissions globales sur la planète, mais les armateurs de France souhaitent aller plus loin dans la lutte contre le changement climatique et l'action pour la santé publique. Le récent rapport du GIEC nous rappelle à tous l'urgence de la situation".

[Retrouvez le communiqué de presse en ligne](#)

Pour toute information complémentaire, contacts :

Service de presse d'Elisabeth Borne : 01 40 81 77 57

Service de presse d'Armateurs de France : 01 53 89 52 42

ANNEXE 2

La propulsion au GNL

- Communiqué de presse CMA CGM

Première mondiale : mise à l'eau du plus grand porte-conteneurs au monde propulsé au gaz naturel liquéfié et futur navire amiral du Groupe CMA CGM

- Dossier de presse CORSICA LINEA

CORSICA linea acquiert son premier navire neuf au Gaz Naturel Liquéfié

- Communiqué de presse BRITTANY FERRIES

Brittany Ferries et Repsol confirment leur engagement en faveur du GNL

Marseille, le 25 septembre 2019

Première mondiale : mise à l'eau du plus grand porte-conteneurs au monde propulsé au gaz naturel liquéfié et futur navire amiral du Groupe CMA CGM

- Le CMA CGM JACQUES SAADE, premier navire d'une nouvelle flotte de 9 porte-conteneurs de 23 000 EVP propulsés au GNL battant tous pavillon français
- Un hommage exceptionnel au Fondateur du Groupe CMA CGM
- Un concentré de technologies au service de la protection de l'environnement
- CMA CGM, première compagnie de transport maritime au monde à faire le choix du GNL pour ses porte-conteneurs de très grande capacité



© CMA CGM

Le Groupe CMA CGM, un leader mondial du transport maritime et de la logistique, a le plaisir d'annoncer la première mise à l'eau du plus grand porte-conteneurs (23 000 EVP) au monde propulsé au gaz naturel liquéfié (GNL).

Cette étape majeure dans la construction du premier navire de très grande capacité au monde propulsé au GNL s'est déroulée ce jour au chantier naval Shanghai Jiangnan-Changxing en présence de Rodolphe Saadé, Président Directeur Général du Groupe CMA CGM, de responsables français et chinois ainsi que de dirigeants d'entreprises et clients du Groupe CMA CGM.

Le premier navire d'une nouvelle flotte propulsée au GNL et battant pavillon français

En 2017, Rodolphe Saadé a annoncé sa décision de commander une série de neuf porte-conteneurs de 23 000 EVP propulsés, pour la première fois dans l'histoire du transport maritime, au GNL. En faisant ce choix stratégique, le

Groupe CMA CGM confirme son engagement résolu en faveur de la protection de l'environnement et de la transition énergétique de l'industrie.

Energie propre, le GNL permet de réduire :

- de 99% les émissions d'oxydes de soufre et de particules fines
- jusqu'à 85% les émissions d'oxydes d'azote
- de l'ordre de 20% les émissions de dioxyde de carbone

Dès 2020, cette nouvelle série de navires rejoindra la flotte du Groupe sur la *French Asia Line* (Asie-Nord Europe) et sera immatriculée au Registre International Français (RIF), confirmant l'engagement du Groupe en faveur du pavillon tricolore.

Des navires bénéficiant d'innovations de pointe

Ces neuf navires bénéficieront notamment d'un design de passerelle à la pointe de la technologie, première mondiale s'articulant autour de quatre innovations majeures pour assister le Commandant et l'équipage :

- une table tactique offrant une meilleure vision des cartes et permettant des briefings de navigation plus dynamiques
- un système « *path prediction* » optimisé pour prédire la localisation du navire dans les trois prochaines minutes
- un système de projection dit « *smart eye* » permettant de visualiser le navire dans son environnement immédiat
- des écrans de réalité augmentée fournissant à l'équipage des informations précises sur le taux de giration du navire, sa distance par rapport au quai ou encore les vitesses transversales

Premier navire de cette nouvelle série de navires de 23 000 EVP au GNL, le CMA CGM JACQUES SAADE disposera également d'un système intelligent pour la ventilation des conteneurs réfrigérés placés dans la cale.

Afin d'améliorer encore leur performance environnementale, l'hydrodynamisme du CMA CGM JACQUES SAADE et de ses *sisterships* est optimisé. Le bulbe est ainsi intégré au profil du navire et son étrave est droite. L'hélice et le safran ont également été améliorés, ainsi que le *Becker Twisted Fin*.

Navires aux dimensions exceptionnelles (400 mètres de long et 61 mètres de large), ils seront reconnaissables parmi tous les autres navires de la flotte grâce à une livrée spéciale arborant fièrement un logo « LNG POWERED », rappelant ainsi l'innovation mondiale majeure que représente la propulsion GNL sur des navires de cette dimension.

Un hommage exceptionnel à Jacques Saadé, Fondateur du Groupe CMA CGM

En nommant le premier navire au monde de 23 000 EVP propulsé au GNL « CMA CGM JACQUES SAADE », le Groupe fait le choix symbolique de donner le nom de son fondateur à son futur navire amiral. Entrepreneur visionnaire, Jacques Saadé a fait du Groupe CMA CGM un leader mondial du transport maritime tout en conservant sa dimension familiale et ses valeurs humaines fortes. Il aura ainsi marqué de son empreinte l'industrie entière du transport maritime.

A cette occasion, **Rodolphe Saadé, Président Directeur Général du Groupe CMA CGM**, a déclaré : « Avec la mise à l'eau du premier porte-conteneurs de 23 000 EVP propulsé au gaz naturel liquéfié, nous démontrons que la transition énergétique devient une réalité et n'est une réussite que si l'ensemble des acteurs concernés travaillent ensemble. Nous ouvrons ainsi la voie à un transport maritime international où croissance économique et compétitivité vont de pair avec le développement durable et la lutte contre le changement climatique. »

Lien dossier de presse et photographies : <https://we.tl/t-Ed58kLNZHQ>

Lien vidéo timelapse : https://www.youtube.com/watch?v=uQx_EPScmCI

Dossier de presse

CORSICA linea acquiert son premier navire neuf au Gaz Naturel Liquéfié

Dossier de presse sous embargo

Conformément à son ambition affichée début 2019, CORSICA linea annonce l'acquisition de son premier navire neuf propulsé au Gaz Naturel Liquéfié (GNL), mode de propulsion parmi les plus respectueux de l'environnement.

Note de synthèse

CORSICA linea annonce la signature, le 25 Juillet 2019, du contrat de construction de son premier navire neuf propulsé au Gaz Naturel Liquéfié (GNL), mode de propulsion parmi les plus respectueux de l'environnement – **aucune émission de soufre et de particules fines, réduction de 90% des émissions d'oxyde d'azote et de 25% des émissions de CO2.**

Ce navire roulier à passagers sera construit par le chantier italien Visentini, spécialisé dans la fabrication en série de ce type de navire, avec une livraison en 2022.

Son financement sera assuré par le Groupe Crédit Agricole, sous le pilotage du Crédit Agricole de la Corse, qui ainsi joué un rôle-pivot dans l'aboutissement de ce projet, en y impulsant une dynamique essentielle à sa réalisation.

L'arrangeur du projet est le Crédit agricole Corporate and Investment Bank (CACIB), banque de financement et d'investissement du Groupe. Conformément à la stratégie Climat du Groupe Crédit Agricole, en ligne avec l'Accord de Paris sur le Climat, le financement de la transition énergétique constitue l'une des priorités du Groupe. L'acquisition de ce qui sera le premier navire au GNL à toucher les côtés corses s'inscrit pleinement dans cette politique de Finance verte.

Outre sa propulsion GNL, l'une des spécificités du futur navire sera d'être doté de chaudières et de groupes électrogènes fonctionnant également au GNL : **cela signifie qu'il n'émettra en permanence aucun rejet d'oxyde de soufre, ni de particules fines.** En cela, **sa performance environnementale sera d'un standard plus élevé que la réglementation actuelle, mais aussi, et surtout, que celle à venir** en matière d'émissions atmosphériques du transport maritime.

Pierre-Antoine VILLANOVA, Directeur général de CORSICA linea : « Seulement trois ans après sa création, CORSICA linea a défini une feuille de route, qui place la qualité de service, l'emploi local et la transition environnementale au cœur de sa stratégie. L'acquisition de ce navire constitue ainsi **une avancée majeure pour notre compagnie en termes de verdissement de sa flotte.** Le choix du GNL ancre CORSICA linea dans un mouvement de transport maritime durable en Méditerranée, grâce aux qualités environnementales probantes de ce carburant. Ce navire sera le premier navire au GNL à assurer des traversées Corse-Continent. Enfin, notre engagement sur la voie du GNL et d'une transition énergétique forte renforce **notre capacité à travailler avec l'ensemble des acteurs maritimes à Marseille comme en Corse.**».

Avantages du Gaz Naturel Liquéfié

Depuis l'entrée en vigueur le 19 mai 2005 de l'annexe VI de la convention MARPOL, les armateurs doivent faire face à des normes de plus en plus contraignantes sur les émissions de gaz provenant de la combustion des moteurs diesels et des chaudières embarqués.

Les normes décrites dans cette annexe réglementent essentiellement les émissions d'oxydes de soufre (SOx), d'oxydes d'azote (NOx), de dioxyde de carbone (CO2) et de particules fines.

L'annexe VI prévoit également la création par l'Organisation Maritime Internationale (= ONU de la Mer) de zone de contrôle d'émission (Emission Control Area ou ECA en anglais) où les limites d'émission sont renforcées.

Afin de répondre aux exigences croissantes de la réglementation internationale et européenne, voire de la devancer, **l'utilisation du GNL** comme combustible constitue **une réponse efficace et pertinente**, puisqu'elle permet :

- **d'éliminer les émissions de SOx (le GNL ne contient pas de soufre) et les rejets de particules fines;**
- **de diminuer les émissions de NOx de 90% et celles de CO2 de 25%.**

Ce qui signifie que, dans l'éventualité de la création d'une zone ECA en Méditerranée, les navires fonctionnant au GNL sont assurés d'être conformes à la réglementation.

Le GNL est en outre la garantie d'un navire plus propre, tant au niveau de la salle des machines que de la réduction de 50% du volume des résidus à débarquer et de la consommation d'huile.

Le GNL, nouveau pan de l'action environnementale de CORSICA linea

A l'issue des trois premières années de son existence, CORSICA linea a amorcé un nouveau tournant dans sa stratégie d'entreprise, en mettant le cap sur le développement durable.

En mettant en place un mix de solutions énergétiques à bord pour accroître le rendement environnemental de sa flotte (branchement électrique des navires à quai, installation de scrubbers, eniram, etc. : voir ci-après), la compagnie s'est pleinement mobilisée pour en accélérer le verdissement.

Ces engagements ont par ailleurs été récemment formalisés dans le cadre de la signature, par CORSICA linea, de **la Charte SAILS** (Sustainable Actions for Innovative and Low-Impact Shipping), le 23 juillet 2019. Créée à l'initiative du ministère de la Transition écologique et solidaire, avec le soutien d'Armateurs de France, l'organisation professionnelle du transport et des services maritimes français, cette Charte vise à fédérer secteur public et armateurs français et étrangers, au sein d'une « coalition maritime » pour le prochain G7, qui aura lieu à Biarritz en août prochain.

En figurant parmi les 9 armateurs français signataires de cette Charte, CORSICA linea affirme sa volonté de contribuer à la protection et à la mise en valeur de la biodiversité marine, dans une perspective de développement durable.

L'achat de ce navire neuf au GNL vient compléter un plan global de transition énergétique et environnemental de l'entreprise :

- **Branchement électrique à quai (CENAQ) sur 3 navires** (*Pascal Paoli, Jean Nicoli et Paglia Orba*) permettant **une réduction accrue des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre lors des escales.**
- **Optimisation de la performance énergétique des navires :**
 - ✓ **Dispositif Reblading** (réduction de 10 à 16% de la consommation combustible du navire, en optimisant la combinaison hélices/puissance moteur).

- ✓ **Dispositif Energo-pro-fins** (diminution des trainées produites par l'hélice de propulsion afin d'en améliorer l'efficacité énergétique).
- ✓ **Dispositif ENIRAM** pour déterminer des combinaisons chargement du navire/assiette/conditions météorologiques encore plus optimales.

Financement vert

Le financement du navire GNL de CORSICA linea intègre **la politique de Finance Verte** du Groupe Crédit Agricole.

Ce dispositif financier ajoute un crédit supplémentaire à la démarche environnementale globale de CORSICA linea – le GNL étant un élément de sa politique en la matière.

Il constitue à cet égard un **indicateur significatif du haut degré d'engagement de la compagnie en faveur du développement durable et de sa capacité à adapter son modèle économique pour rendre effective sa transition énergétique.**

Dans le cadre de ce financement, la politique de développement durable de CORSICA linea a également fait l'objet d'un audit externe, piloté par Vigeo Eiris, agence de notation sociale et environnementale de renommée internationale. Couvrant à la fois les actions de transition énergétique et celles liées à l'engagement sociétal de la compagnie, cet audit est venu attester de manière complémentaire de la validité, de la solidité et de la cohérence de la feuille de route globale de CORSICA linea.

Une contribution à la modernisation des infrastructures portuaires et logistiques du GPMM à Marseille

Le GNL présente un **enjeu économique fort pour le Grand Port maritime de Marseille-Fos (GPMM)**, en termes d'attractivité industrielle et d'efficacité opérationnelle, notamment en lien avec l'activité des terminaux méthaniers présents sur les bassins Ouest.

Le GPMM a été mobilisé dès 2017 avec la création d'un groupe de travail dédié, pour évaluer la faisabilité du soutage au GNL. Pour mémoire, le groupe de travail réunissait les armateurs intéressés par la filière GNL – dont CORSICA linea, le fournisseur de gaz Total Marine Fuels Global Solutions, les exploitants de terminaux méthaniers fossés Elengy et Fosmax LNG, ainsi que la plateforme interprofessionnelle du GNL carburant marin et fluvial, entité pilotée par l'Association française du gaz (AFG).

Partie prenante de la promotion du GNL comme carburant marin, CORSICA linea soutient encore un peu plus le GPMM dans sa vision industrielle, en s'engageant elle-même sur cette voie, et en anticipant la réussite du projet de soutage en GNL du port de Marseille.

Visentini, le choix d'un chantier naval européen, en cohérence avec l'engagement sociétal de CORSICA linea

Situé à Porto Viro, près de Venise, le chantier naval Visentini est un chantier familial, doté d'une solide expérience dans la production de navires rouliers à passagers.

Le choix d'un chantier européen fait pleinement sens avec l'engagement sociétal de CORSICA linea en faveur de standards exigeants en matière de conditions de travail et de production.

En cela, il rejoint, par exemple, le choix de CORSICA linea de naviguer sous pavillon français – gage d'un haut degré de compétence des personnels navigants, en même temps que d'une protection sociale renforcée.

Caractéristiques techniques

- Capacité d'accueil de 650 passagers
- 2560 mètres linéaires fret + 150 places véhicules sur un car deck dédié
- Longueur : 206 m
- Vitesse de service : 23 nœuds

Contact presse
Pasquine ALBERTINI
06.46.36.31.92
palbertini@corsicalinea.com



Communiqué de presse - Brittany Ferries et Repsol confirment leur engagement en faveur du GNL

30 juillet 2019 - 10h00



Brittany Ferries et Repsol ont confirmé leur accord signé en février dernier pour la livraison en gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible des deux nouveaux navires de la Compagnie française. Le Salamanca et le Santoña prévus respectivement entrer en service en 2022 et 2023 opéreront sur les lignes reliant le Royaume-Uni au nord de l'Espagne.

Repsol fournira le GNL destiné aux navires de Brittany Ferries lors de leurs escales régulières à Bilbao et Santander. Afin de garantir l'approvisionnement, Repsol construira dans chacun des ports un terminal de soutage de GNL à quai incluant un réservoir de stockage de 1 000 m3.

"Le gaz naturel liquéfié offre d'importants avantages environnementaux par rapport aux combustibles maritimes traditionnels, et nous sommes extrêmement satisfaits de travailler avec Repsol sur les opérations d'avitaillement en GNL de nos futurs ferries en Espagne. Le Salamanca et le Santoña seront les deuxièmes et troisièmes navires alimentés au GNL de la Compagnie et les premiers à opérer depuis et vers le nord de l'Espagne. La compétence de Repsol dans le domaine du ravitaillement en GNL et de carburants respectueux de l'environnement ainsi que sa capacité à nous livrer en font un partenaire de confiance. Ces nouveaux terminaux permettront des livraisons

régulières, flexibles et fiables lors des escales du Salamanca et du Santoña dans nos ports espagnols." se félicite Frédéric Pouget, Directeur Pôle Armement, Opérations Maritimes et Portuaires Brittany Ferries.

Laura Rejón Pérez, Directrice Grands Comptes et Négocie Gaz Naturel chez Repsol, a déclaré : *"En tant que leader dans le domaine de l'énergie, Repsol a ajouté le GNL à son vaste programme de combustibles marins. Nous considérons le gaz naturel comme un combustible clé dans la transition énergétique et cet accord reflète notre engagement à fournir une énergie propre et accessible. Les systèmes de stockage de Bilbao et Santander assureront la sécurité d'approvisionnement et la flexibilité. Ce projet est le reflet de l'engagement de Repsol à fournir des solutions à ses clients."*

Parce que la préservation de l'environnement est une valeur dominante de sa démarche globale de développement, Brittany Ferries s'engage concrètement pour un avenir éco-responsable et en faveur du GNL. Ce combustible est la solution la plus respectueuse de l'environnement actuellement disponible pour le transport maritime et permet de réduire le dioxyde de carbone d'environ 20% et de ramener les émissions de dioxyde de soufre et d'azote ainsi que de particules à quasiment zéro. Il est également conforme à l'OMI 2020, la réglementation de l'Organisation maritime internationale qui entrera en vigueur en janvier 2020.

À propos de Brittany Ferries

En 1967, un agriculteur du Finistère, Alexis Gourvenec, parvient à fédérer le Comité d'Etudes et de Liaison des Intérêts Bretons (CELIB) et la Société d'Economie Mixte du Nord-Finistère (SEMENF) autour d'un projet aussi novateur qu'ambitieux : contribuer au désenclavement de la Bretagne par son ouverture maritime aux partenaires traditionnels que constituent pour elle l'Irlande et la Grande-Bretagne.

En 1972 naît la Compagnie B.A.I. (Bretagne-Angleterre-Irlande), dont la première liaison transmanche est inaugurée, en janvier 1973, quand le navire Kerisnel quitte le port de Roscoff pour celui de Plymouth avec à son bord des camions transportant différentes productions légumières bretonnes. L'histoire de Brittany Ferries commence donc le 2 janvier 1973, juste 24 heures après l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun. Une première réussite pour la toute jeune Compagnie. Elle s'ouvre rapidement au transport de passager, puis devient également tour-opérateur.

Brittany Ferries s'imposera rapidement comme leader national du transport maritime français : un leader atypique, sous actionnariat privé, toujours détenu par des coopératives agricoles bretonnes et battant pavillon français.

Brittany Ferries en quelques chiffres aujourd'hui

1er employeur de marins français / Entre 2400 et 3100 collaborateurs selon la saisonnalité (dont 2 000 marins) / Chiffre d'affaires : 444.2 millions d'euros/an / 2,63 millions de passagers / 901 000 voitures / 205 400 camions / 6 000 emplois indirects / 14,5 millions de nuitées générées en Europe dont 9,2 millions en France / 12 navires / 12 routes maritimes desservies entre la France, le Royaume Uni, l'Irlande et l'Espagne / 11 ports : Roscoff, Saint-Malo, Cherbourg, Caen-Ouistreham, Le Havre, Plymouth, Poole, Portsmouth, Cork, Santander, Bilbao.

Contact presse : clauder@rivacom.fr – Tel 06 51 64 96 52

Repsol est une entreprise énergétique mondiale présente sur toute la chaîne de valeur de l'énergie. La société emploie plus de 25 000 personnes et ses produits sont vendus dans plus de 90 pays et atteignent 10 millions de clients. Repsol produit plus de 700 000 barils d'équivalent pétrole par jour, dont 63% de gaz, et dispose de l'un des systèmes de raffinage les plus efficaces d'Europe. La société exploite des actifs de production d'électricité à faibles émissions, notamment des projets photovoltaïques et éoliens offshore. Repsol est un pionnier dans le développement d'initiatives de mobilité visant à créer de nouvelles solutions et sources d'énergie pour les transports.

Contact :Tel. 91 753 87 87 - prensa@repsol.com- www.repsol.com



ANNEXE 3

La connexion à quai

- Dossier de presse CORSICA LINEA

Arrêt technique du Paglia Orba : top départ de l'électrification à quai pour CORSICA linea

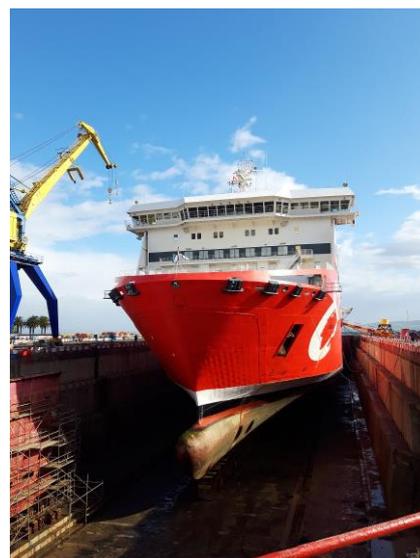
- Dossier de presse LA MERIDIONALE

Connexion électrique des navires à quai : une solution écologique pour la Corse

Dossier de presse

Arrêt technique du *Paglia Orba* : top départ de l'électrification à quai pour CORSICA linea

Le *Paglia Orba* est entré en arrêt technique au chantier naval de Bizerte (Tunisie) le 8 janvier dernier et jusqu'au 6 février 2019. Durant cette période, il deviendra le premier navire de notre flotte à être équipé d'un système de Connexion des Navires A Quai (CENAQ). Les navires *Pascal Paoli* et *Jean Nicoli* suivront début 2020 lors d'arrêts techniques qui dureront respectivement 4 semaines.



Réduction des fumées à quai : le dispositif CENAQ

La Connexion des Navires à Quai (CENAQ) : une solution efficace pour limiter l'empreinte environnementale des navires

La situation actuelle : des groupes électrogènes embarqués

Habituellement, durant leurs escales, les navires produisent l'énergie électrique dont ils ont besoin avec des groupes électrogènes embarqués, appelés Diesels Alternateurs. Ces Diesels Alternateurs sont donc des moteurs diesels fonctionnant avec du Marine Gas Oil avec une teneur en soufre maximum de 0,1%.

Si ce taux réglementaire constitue un premier pas vers un meilleur respect de l'environnement, il n'en demeure pas moins que le fonctionnement de ces moteurs à combustion interne émet les polluants atmosphériques suivants : CO₂ - SO₂ (soufre) - NO_x (oxyde d'azote) - Particules fines.

La solution CENAQ pour une réduction massive de notre impact environnemental

C'est pourquoi, afin de limiter encore mieux et encore plus cet impact sur l'environnement, CORSICA linea a décidé d'opérer l'électrification à quai de 3 de ses navires (*Paglia Orba, Jean Nicoli, Pascal Paoli*), grâce à un système de Connexion des Navires A Quai (CENAQ) - et cela en dehors de toute contrainte réglementaire.

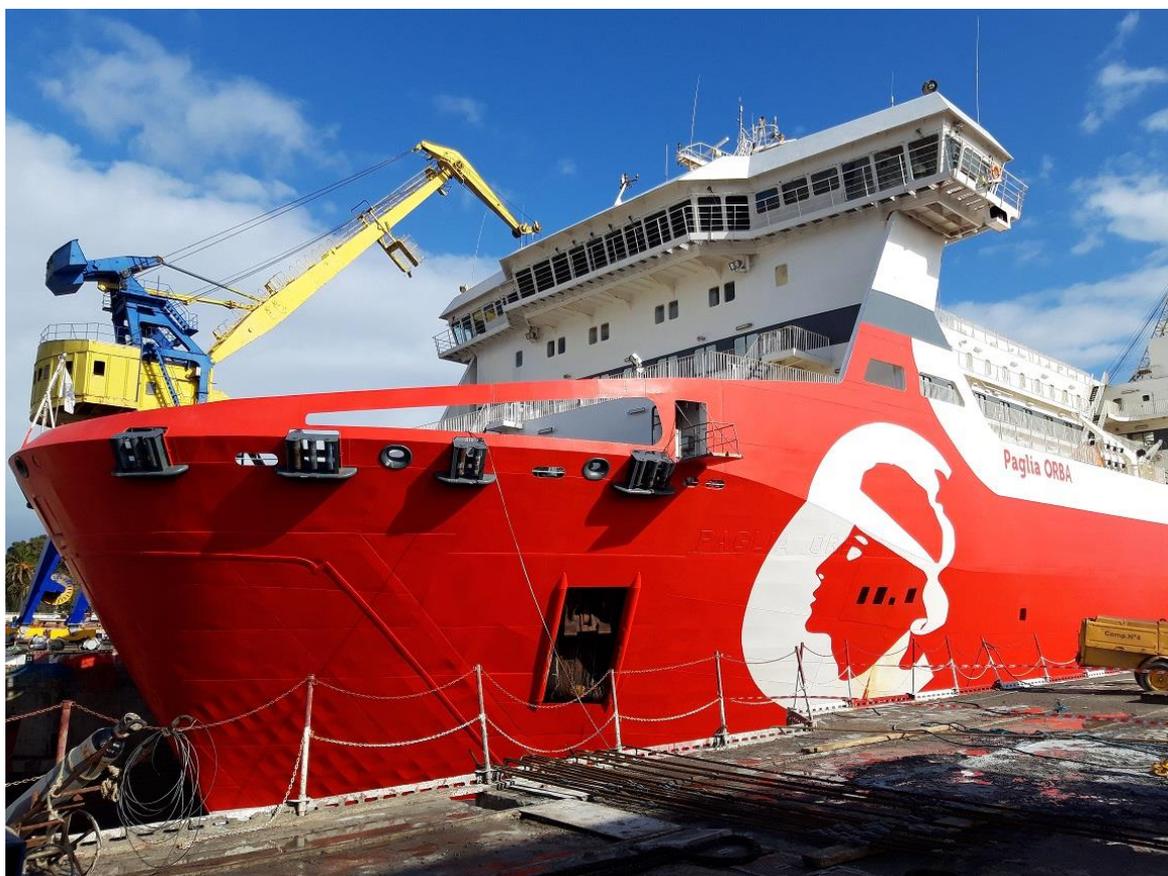
Le dispositif CENAQ permet d'alimenter les navires en escale en énergie électrique uniquement par du courant de terre, leur évitant ainsi tout recours à une production interne d'énergie électrique, habituellement assurée par des Diesels alternateurs.

Pour des raisons techniques et de sécurisation de l'exploitation des navires, le branchement à quai ne peut se faire que 30 minutes après le début de l'escale, et le débranchement 1 heure avant la fin de l'escale.

Sont ainsi supprimés au moins 80 % des polluants atmosphériques émis par les Diesels Alternateurs du navire pendant son escale à quai (**suppression du dioxyde de carbone - CO₂, dioxyde de soufre - SO_x, dioxyde d'azote - NO_x, et des particules fines**). De surcroît, le CENAQ met fin aux nuisances sonores et à la vibration des moteurs, **améliorant nettement les conditions de vie et de travail des usagers du port, des salariés de la compagnie et des riverains.**

*Suppression d'au moins **80%** des polluants atmosphériques émis par le navire durant son escale à quai.*

Fin des nuisances sonores et de la vibration des moteurs



Le CENAQ en pratique : une réalisation collective

Ce système nécessite des investissements sur les navires (transformateur électrique) comme sur les quais des ports concernés, afin d'aboutir à un fonctionnement optimisé de ce système.

Une action coordonnée de CORSICA linea et du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) pour un dispositif optimal

Substituer aux Diesels Alternateurs une alimentation en 11000V provenant de la terre implique un travail concerté pour la réalisation des travaux.

Les 2 postes à quai concernés par le projet CENAQ doivent être équipés d'une potence d'alimentation orientable, munie d'une prise électrique sur laquelle viendra se brancher le navire.

La tension d'alimentation est de 11 500 V.

Le GPMM a mis en place à Marseille l'infrastructure technique nécessaire à l'alimentation électrique des navires à quai.

En parallèle, CORSICA linea réalise les investissements nécessaires dans les portiques qui seront connectés au courant amené par le GPMM.

Au final, les postes à quai n° 74 et n° 78, situés entre la tour CMA-CGM et le centre commercial Les Terrasses du Port, seront équipés pour être connectés au système CENAQ.

*Avec le CENAQ,
CORSICA linea
anticipe toute nouvelle
réglementation
maritime, nationale,
européenne ou
internationale, en
matière d'émissions
atmosphériques.*

De surcroît, CORSICA linea travaille activement avec les Chambres de Commerce et d'Industrie et les ports de Corse pour opérer cette modernisation indispensable de nos infrastructures maritimes.

ABB, leader technologique mondial, pour nous accompagner dans l'installation du CENAQ

CORSICA linea a choisi la solution d'électrification à quai du Groupe ABB, l'un des leaders des technologies de pointe dans les domaines des réseaux électriques, des produits d'électrification, de l'automatisation industrielle et de la robotique, fort d'un héritage de plus de 130 ans d'innovation. Un partenaire de grande qualité, reconnu pour le développement de technologies performantes et respectueuses de l'environnement, et dont les équipes interviendront lors de chaque arrêt technique des trois navires concernés par le CENAQ.



Ludovic AMOUROUX, Chef de projet Transition énergétique chez CORSICA linea

« De long mois d'études et d'échanges entre ABB et CORSICA Linea ont permis d'optimiser la mise en place du système de connexion électrique à quai du navire *Paglia Orba*. Nous avons mutualisé nos connaissances et retours d'expériences, afin d'obtenir un système adapté à nos exigences en termes d'exploitation et dans le respect des normes internationales. La gestion d'énergie à bord a également fait l'objet d'une amélioration. Un partenariat avec le GPMM permettra prochainement d'assurer le transfert d'énergie entre les quais et nos navires. Construire la transition énergétique est un travail d'équipe. »



Thomas MELEUX, Second Mécanicien, délégué spécialement pour le suivi chantier du projet CENAQ chez CORSICA linea

« La construction du dispositif CENAQ à bord se décompose en 6 sous-ensembles. Parmi ceux-ci, on peut notamment citer : la construction d'un local de connexion communiquant avec une ouverture dans le bordé du navire, pour établir la connexion avec la potence installée à terre ; la construction d'un local transformateur ou l'interfaçage de l'automatisation de commande de la connexion terre avec le système de gestion d'énergie du navire. Des opérations d'une technicité élevée, qui explique la durée des travaux – 4 semaines par navire. »

Le CENAQ en images

1 Schéma de la solution de courant quai

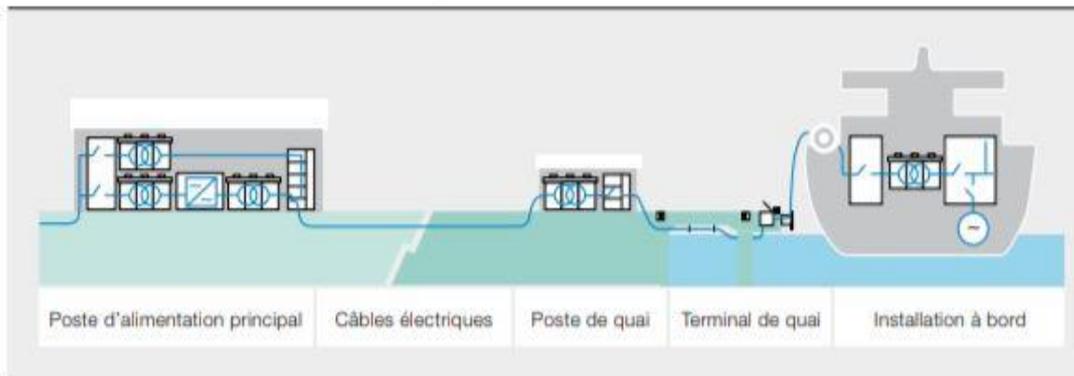


Schéma de fonctionnement du CENAQ entre le navire et le quai (source ABB)



Vue sur le transformateur installé à bord du Paglia Orba pour permettre de transformer la tension GPMM de 11500V en 410V, valeur de la tension à vide du bord.

Fédérer secteur public et privé pour une transition énergétique réussie

Pour la réalisation du CENAQ, CORSICA linea bénéficie du précieux soutien de deux partenaires publics : d'un montant total de 4 500 000 d'euros, ce projet est en effet financé à hauteur de 15% par la Région Sud, de 15% par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et de 70% par CORSICA linea.

Etat, collectivités locales et entreprises : voilà la combinaison gagnante pour une transition énergétique réussie.



A D E M E



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie

Les autres réalisations de l'arrêt technique du *Paglia Orba*

Témoignage de Bruno ROGIER, superintendant du *Paglia Orba*



Vous êtes superintendant du *Paglia Orba* : en quoi cela consiste ?

Ingénieur d'armement, j'ai en charge la « bonne santé » technique du navire. De l'approvisionnement en pièces de rechange à l'organisation du travail à bord en lien avec le Commandant et le Chef mécanicien, en passant par la planification des arrêts techniques, mon métier suppose une grande variété de missions en lien étroit avec les équipages, les Directions Technique et Flotte.

Le branchement électrique à quai est l'une des grandes réalisations de cet arrêt technique. Mais elle n'est pas la seule. Quels sont les autres aspects de ce chantier ?

Nous réalisons une véritable modernisation des installations techniques du navire, pour améliorer encore ses performances et mieux satisfaire notre clientèle. Ainsi, le nettoyage de l'ensemble des circuits vapeur permettra d'optimiser les consommations en mer. Sondeur, station radio, loch (qui

permet de mesurer la vitesse du navire) et station de diffusion de messages audio au travers du navire sont également remplacés. Tout comme le module de production d'eau chaude sanitaire, qui laissera la place à un modèle nouvelle génération pour alimenter l'ensemble des cabines du navire. Côté fret, nous procédons à la visite, au démontage et à l'inspection des équipements d'accès du navire permettant de manœuvrer les rampes d'accès.

Entre l'installation du CENAQ et la gestion de toutes les autres opérations, nous sommes nombreux à intervenir à bord : nos équipage et équipes techniques, les équipes du chantier, nos sous-traitants, les équipes d'ABB.

Contact presse

Pasquine ALBERTINI

06.46.36.31.92

palbertini@corsicalinea.com

DOSSIER DE PRESSE



*Connexion électrique des navires à quai :
une solution écologique pour la Corse*



Jeudi 20 septembre 2018

Communiqué de presse

Connexion électrique des navires à quai : une solution écologique pour la Corse

Ajaccio, le jeudi 20 septembre 2018 – La Méridionale, compagnie maritime qui assure les liaisons maritimes quotidiennes entre la Corse et Marseille, teste ce jour une solution écologique afin de réduire son empreinte environnementale : la connexion électrique de ses navires à quai à l'aide de Gaz Naturel Liquide (GNL). **Pionnière dans ce domaine**, elle est la première compagnie maritime en Méditerranée à avoir connecté électriquement ses navires à quai dans le port de Marseille fin 2016.

Les bateaux émettent des particules fines, une pollution qui peut engendrer des risques pour la santé des riverains. **La Méridionale est la première et la seule compagnie en Méditerranée équipée d'un système de branchement à quai pour ses navires.** Un branchement qui met fin à la fois aux émissions polluantes mais aussi aux nuisances sonores. Une solution qui répond à un réel enjeu sociétal, la pollution de l'air étant de moins en moins tolérée par les citoyens et par les politiques.

La connexion électrique des bateaux a déjà fait ses preuves à Marseille, la ville de France la plus chargée en particules fines. Selon Air Paca, le trafic maritime des passagers représente 15 % de la pollution de la cité phocéenne. « *Opérationnel depuis fin 2016, le branchement des navires à quai réduit notablement les émissions d'oxydes de soufre, de particules fines et d'oxyde d'azote. Cette procédure écologique est aussi économique. Pour chaque escale de douze heures, ce sont ainsi entre deux et quatre tonnes de gazole par navire qui sont économisées* » indique Christophe Seguinot, Directeur technique de La Méridionale.

Une solution sur-mesure sécurisée

Dans les ports corses d'Ajaccio, de Bastia et de Propriano où escale La Méridionale, le branchement au réseau électrique n'est pas possible pour des raisons techniques. L'entreprise Air Flow, basée à Rousset, a donc imaginé une **solution innovante**, à partir du gaz naturel liquide. « *Cette technologie est à la fois flexible, écologique et économique* » explique Emilien Doye, Responsable projet « électrification des navires » chez Air Flow. « *Le GNL est transporté et stocké dans des conteneurs réfrigérés à -161 degrés, afin qu'il conserve sa forme liquide. Avant d'être utilisé, le gaz est porté à température ambiante au moyen d'un réchauffeur atmosphérique puis envoyé dans le groupe électrogène qui le brûle afin de produire de l'électricité.* »

La solution sera testée durant quinze jours sur le port d'Ajaccio. « *Cette technologie éprouvée est utilisée par de nombreuses industries et soumise à des règles de sécurité drastiques. Elle ne présente aucun danger pour l'environnement et les riverains. L'essai est réalisé avec la validation de tous les organismes compétents en matière de sécurité* » souligne Christophe Seguinot.

Un déploiement qui doit être porté par les autorités locales

« *Nous espérons que le système séduira les gestionnaires de port et les collectivités locales. Cette solution ne peut en effet pas être déployée sans un investissement initial afin d'installer, de manière pérenne, les différents équipements sur le quai. L'investissement est notablement moins lourd que le raccordement des quais au réseau électrique* » explique Benoît Dehaye, Directeur général. « *Il convient également de faire évoluer la législation relative au transport du GNL. La Méridionale doit obtenir de l'administration les autorisations nécessaires pour acheminer les conteneurs. Une fois que ces conditions auront été remplies, tout navire équipé d'un branchement électrique pourra se connecter à ce dispositif, qui n'appartient pas de manière exclusive à La Méridionale. Plusieurs ports de la façade méditerranéenne, notamment Toulon, Nice et Monaco ont déjà fait connaître leur intérêt pour cette solution.* »

Pour toute demande d'interviews, visuels et informations supplémentaires, merci de contacter :
Anouk Rizzo – a.rizzo@sparkrp.com – 07 72 22 27 94

Sommaire

Communiqué de presse	2
1. Réduire la pollution de l'air : un enjeu sociétal.....	4
❖ Une concentration de la pollution dans les ports	4
o Marseille, en tête de la pollution aux particules fines.....	4
o Corse : jusqu'à 37 fois plus de pollution	4
❖ Une pollution qui nuit à l'acceptation des navires.....	4
❖ Une réponse aux nouvelles réglementations.....	4
2. Le courant quai : une solution technologique éprouvée à Marseille.....	5
3. Ports corses : une solution sur-mesure	7
❖ Une problématique technique : un réseau insuffisant	7
❖ La solution : la production d'électricité à partir du GNL	8
❖ Une solution qui requiert le soutien des différents acteurs.....	9
4. La Méridionale, une compagnie engagée.....	10
❖ La Méridionale, compagnie maritime marseillaise historique	10
❖ La Méridionale, une compagnie française responsable	10
5. Trois questions à.....	12
❖ Paul Marcaggi, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de Corse du Sud (CCIAS)	12
o Le transport maritime, essentiel à l'approvisionnement de la Corse, est montré du doigt pour son impact sur la qualité de l'air. Quelle est votre position sur le sujet ?	12
o Vous soutenez la mise en œuvre de la solution d'électrification des navires à quai par La Méristionale, pourquoi ?	12
o Quelles sont les actions mises en œuvre par votre institution pour agir en faveur de l'environnement et de la biodiversité ?	13
❖ Laurent Marcangeli, Maire de la Ville d'Ajaccio et président de la Communauté d'agglomération du Pays Ajaccien	14
o Que pensez-vous de la solution d'électrification des navires à quai durant les escales, proposée par la Méristionale ?	14
o Quelles sont les actions mises en place par votre collectivité pour favoriser la protection de l'environnement ?	14
❖ François Alfonsi, Président de Qualitair Corse	15
o Quelles sont les missions de Qualitair Corse ?	15
o Quelles conclusions tirez-vous des études que vous avez menées ?	15
o Que pensez-vous de la solution technique, à savoir l'électrification des navires à quai, proposée par la Méristionale ?	15
Informations pratiques	16
❖ Contacts	16
❖ Contact presse.....	16

Réduire la pollution de l'air : un enjeu sociétal

❖ Une concentration de la pollution dans les ports

Les navires émettent une pollution aux particules fines qui peut engendrer des risques pour la santé des riverains. Les carburants des navires ont une teneur en soufre jusqu'à 3 500 fois plus élevée que celles des voitures.

○ Marseille, en tête de la pollution aux particules fines

Ainsi, Marseille est aujourd'hui la ville de France la plus chargée en particules fines. D'après les analyses effectuées par l'association France Nature Environnement au moyen de capteurs, la teneur en particules fines serait 100 fois plus élevée à proximité du port que dans les autres secteurs de la ville. Selon Air Paca, le trafic maritime des passagers représente 15 % de la pollution de la cité phocéenne.

○ Corse : jusqu'à 37 fois plus de pollution

Les ports de Corse sont également très concernés par cette pollution aux particules fines. Selon France Nature Environnement, l'air serait jusqu'à 37 fois plus pollué lors des départs et des arrivées de ferries. À Ajaccio, un pic de 70 000 particules ultrafines a été mesuré lors du départ d'un navire.

❖ Une pollution qui nuit à l'acceptation des navires

La pollution engendrée par les navires à quai conduit certains citoyens à se regrouper au sein d'associations. Pour favoriser l'acceptation de l'augmentation du transport maritime, **il est nécessaire d'apporter des solutions concrètes pour réduire la pollution** : c'est ce à quoi s'emploie La Méridionale, aussi bien à Marseille que sur l'Ile de Beauté. Le Président de l'Assemblée de Corse, Jean-Guy Talamoni, a déposé, au mois de juillet, une motion demandant le classement de la Méditerranée en zone SECA et NECA. Dans ces zones réglementées, dont font partie la Manche, la Mer du Nord, les côtes nord-américaines et la zone des Caraïbes, les émissions d'oxyde de soufre (SECA) et d'oxyde d'azote (NECA) sont contrôlées rigoureusement. Ces mesures semblent générer une amélioration très rapide de la qualité de l'air. A titre d'exemple, le ministère danois de l'environnement a annoncé un recul de 60 % des émissions d'oxyde de soufre présents dans l'air.

❖ Une réponse aux nouvelles réglementations

La connexion des navires à quai permet à la Méridionale de réduire ses émissions et ainsi de se préparer aux nouvelles réglementations internationales, plus exigeantes. **En avril 2018, les 173 Etats membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) se sont accordés pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 50 % d'ici 2050 par rapport à 2008.**

Le courant quai : une solution technologique éprouvée à Marseille

Fin 2016, La Méridionale a été la première compagnie maritime en Méditerranée à adopter l'électrification à quai de ses navires.

En escale, chaque navire a besoin de l'équivalent de la consommation en électricité de 300 logements. Seul un **réseau électrique haute tension peut fournir la puissance requise**, en moyenne 1,5 MW.

À Marseille, les navires mixtes de La Méridionale (fret & passagers) effectuent des escales quotidiennes de douze heures dans le périmètre urbain d'Euroméditerranée, au cœur de la ville. Jusque fin 2016, durant ces escales, l'énergie nécessaire au fonctionnement des navires était produite par des groupes électrogènes fonctionnant au diesel. Cette consommation de carburant générait des désagréments tels que des vibrations, du bruit et des émissions de particules polluantes.

Une première en France et en Méditerranée

Afin d'éliminer ces désagréments, La Méridionale, en collaboration avec le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), a investi dans la solution de la Connexion Électrique des Navires À Quai. Une première en France et en Méditerranée !



« Concrètement, il suffit de brancher une prise pour raccorder nos navires au réseau haute tension » commente Christophe Seguinot, Directeur technique de la Méridionale. « Les bateaux sont branchés sur l'alimentation électrique une demi-heure après le débarquement des passagers et jusqu'à deux heures avant l'appareillage. Ils utilisent ainsi le réseau électrique terrestre plutôt que l'énergie produite par leurs moteurs ».

La Méridionale compte au maximum deux navires en escale en simultané mais en cas de besoin, elle dispose de trois postes à quais équipés de potence qui alimentent ses navires avec la puissance, la tension et la fréquence requises.

Cette solution **permet d'éviter** quotidiennement, pour chaque navire, **l'équivalent de plus de 3 000 trajets automobiles aller-retour entre Aix et Marseille pour les particules PM10 et le CO2 et de 65 000 trajets en ce qui concerne les oxydes d'azote (NOx).**

« Cette procédure écologique permet également de réaliser des économies, avec une réduction de la consommation de carburant de la flotte de 30 %. Pour chaque escale de douze heures, ce sont ainsi entre deux et quatre tonnes de gazole par navire qui sont économisées », explique Christophe Seguinot. La Méridionale constitue une référence, qui a acquis une expertise notable dans ce domaine.

○ Bénéfices

- Suppression des émissions polluantes (NOx, SOx, Particules, CO2...)
- Diminution des coûts de carburant
- Réduction des coûts de maintenance des moteurs
- Amélioration des conditions de travail à bord grâce à la suppression des nuisances sonores et des vibrations
- Réduction des nuisances sonores dans l'environnement du port
- Financement La Méridionale : 3 millions d'euros

Le saviez-vous ?

La technologie du courant à quai est utilisée dans d'autres pays, où elle est connue sous le nom de « **cold ironing** ».



Ports corses : une solution sur-mesure

❖ Particularité insulaire : un réseau électrique insuffisant

La solution technique déployée à Marseille ne peut pas être dupliquée dans les ports corses. En effet, ni les ports d'Ajaccio, de Bastia et de Propriano, les trois villes où escale La Méridionale, ne disposent d'un réseau électrique d'une puissance suffisante, soit 1,5 Mégawatt. **Il était donc nécessaire de rechercher une alternative.** C'est ce à quoi s'est employée La Méridionale avec son partenaire Air Flow.

Testée à Marseille, la solution fait l'objet d'une **expérimentation dans le port d'Ajaccio à partir du 20 septembre**, pour une durée de quinze jours. « Cette technologie éprouvée est utilisée par de nombreuses industries et soumise à des règles de sécurité drastiques. Elle ne présente aucun danger pour l'environnement et les riverains. L'essai est réalisé avec la validation de tous les organismes compétents en matière de sécurité » explique Christophe Seguinot, Directeur technique de la Méridionale. « Si les résultats sont concluants, elle pourrait intéresser les gestionnaires de ports et les collectivités locales ».

Nathalie Mosca, Directrice générale d'Air Flow « Rendre le gaz naturel accessible »



« Créée en 2004 et installée à Rousset, dans les Bouches-du-Rhône, Air Flow affiche sa volonté de rendre le gaz accessible aux professionnels du gaz. Nous sommes présents dans cinq pays, en France, en Espagne, en Belgique, à Singapour et aux Etats-Unis. Notre savoir-faire dans le domaine de la cryogénie, technique de refroidissement permettant de conserver des gaz sous leur forme liquide, et de la thermodynamique sont reconnus dans le monde entier.

C'est en participant à une conférence à l'automne 2017 que nous avons pris conscience des besoins existants au sein des ports. Amener le réseau électrique au niveau des quais requiert des investissements lourds. Nos ingénieurs ont donc réfléchi à une solution innovante, la production d'électricité grâce au GNL, qui répond aux attentes de la Méridionale et des gestionnaires maritimes. Nous sommes ravis de tester cette technologie en Corse. Nous sommes fiers de participer à la fourniture d'une énergie propre et bon marché, à destination des ports. »

❖ La solution : la production d'électricité à partir du GNL

Emilien Doye, Responsable projet « électrification des navires » chez Air Flow
« Une solution flexible, écologique et économique »

« La solution technique retenue pour assurer l'électrification des navires à quai en l'absence d'un réseau électrique suffisant est à la fois flexible, écologique et économique. Un conteneur de 6 mètres de long sur 2,5 mètres de large permet de stocker 20 000 litres de gaz naturel liquide, ce qui correspond à environ 8 tonnes. Il s'agit de conteneurs cryogéniques à double enveloppe. Les deux réservoirs internes et externes sont séparés par un espace annulaire qui est tiré au vide. Cette constitution assure une très bonne isolation thermique permettant de maintenir le gaz naturel sous sa forme liquide, à -161°C. Avant d'être utilisé, le gaz est porté à température ambiante au moyen d'un réchauffeur atmosphérique, également conçu sous forme d'un conteneur. Le gaz naturel est ensuite envoyé dans le groupe électrogène qui le brûle afin de produire de l'électricité.



À raison d'une puissance de 1,5 mégawatt, un conteneur de 20 000 litres de GNL permet d'alimenter un navire à quai durant trente-quatre heures, soit près de trois rotations. Le principal intérêt de cette technologie est lié à l'environnement. L'usage du GNL plutôt que du fioul pour alimenter le groupe électrogène permet de réduire totalement les émissions d'oxydes de soufre (SOx), de 90 % les émissions de particules fines, de 70 % la production des oxydes d'azote (NOx) et de 20 % celle de dioxyde de carbone (CO2). En montrant la viabilité technique de cette solution, nous espérons faire évoluer les mentalités et appeler à créer une logistique dédiée à ce nouveau combustible qui est capable d'allier les impératifs environnementaux et économiques. »



❖ Une solution qui requiert le soutien des différents acteurs

Le test réalisé par La Méridionale et Air Flow à Ajaccio permet de démontrer en conditions réelles d'exploitation l'efficacité du système. Pour que celui-ci soit développé, le soutien des différents acteurs qui gravitent autour des ports s'avère essentiel.

Benoît Dehaye, Directeur général délégué de La Méridionale « Un modèle économique à valider »



« La démonstration effectuée sur le port d'Ajaccio est une alternative qui s'appuie sur une énergie "propre". Elle est le fruit d'une collaboration avec notre partenaire technique Air Flow et la Chambre de Commerce d'Ajaccio. Nous espérons que le système séduira les gestionnaires de port et les collectivités locales. Cette solution ne peut en effet pas être déployée sans un investissement initial permettant d'installer, de manière pérenne, les différents équipements sur le quai. Pour cela, le modèle économique doit être validé par toutes les parties prenantes : les CCI gestionnaires des infrastructures portuaires, l'Office des Transports de la Corse et les fournisseurs.

L'investissement est notablement moins lourd que le raccordement des quais au réseau électrique.

Il convient également de faire évoluer la législation relative au transport du GNL. La Méridionale doit obtenir de l'administration les autorisations nécessaires pour acheminer les conteneurs de GNL. En effet, paradoxalement, un navire peut transporter du GNL si c'est le carburant de sa propulsion mais est soumis à des contraintes rigoureuses s'il s'agit d'un transport de conteneur GNL pour un usage autre !

Une fois que ces conditions auront été remplies, tout navire équipé d'un branchement électrique pourra se connecter à ce dispositif, qui n'appartient pas de manière exclusive à La Méridionale. Plusieurs ports de la façade méditerranéenne, notamment Toulon, Nice et Monaco ont déjà fait connaître leur intérêt pour cette solution. »

La Mériidionale, une compagnie engagée

❖ La Mériidionale, compagnie maritime marseillaise historique

La Mériidionale est la compagnie maritime marseillaise historique pour la desserte de la Corse.

Fondée en 1931, elle assure les liaisons maritimes avec l'Île de Beauté depuis 1937. Aujourd'hui, elle assure un service quotidien de transport maritime de fret et de passagers entre Marseille et la Corse. Sa flotte de navires mixtes (Girolata, Piana et Kalliste) dessert Ajaccio, Bastia et Propriano. Proche de ses clients, La Mériidionale dispose de 3 agences commerciales à Marseille, Ajaccio et Bastia.

Chaque jour ses 500 collaborateurs et marins œuvrent pour délivrer un service de qualité dans le respect des réglementations en matière de sécurité, de droit du travail et de protection de l'environnement. Ses navires sont tous équipés du programme REPCET d'observation et de repérage des cétacés et sont les premiers en Méditerranée à utiliser la connexion électrique à quai lors des escales à Marseille, afin de limiter l'impact sur l'environnement.



En 2017, la compagnie a transporté 275 000 passagers, 105 000 véhicules et 852 kilomètres de fret. Elle est la filiale maritime du groupe STEF, leader européen de la logistique du froid.

❖ La Mériidionale, une compagnie française responsable

Battant pavillon français, **La Mériidionale respecte les réglementations en matière de sécurité, de sûreté, de politiques sociales et environnementales.**

Certifiée ISO 9001 et ISO 14001, elle répond aux exigences relatives à la gestion de la qualité et à l'amélioration continue de la performance environnementale.

Dès 2005, La Mériidionale s'est engagée dans une démarche de gestion responsable de ses activités. En 2013, le Trophée de la Charte Bleue a récompensé ses actions en faveur de la protection de l'environnement.

Parmi ces actions figurent :

- La réduction des consommations de combustibles fossiles
 - Application de peintures de coque en silicone
 - Optimisation des vitesses de traversées
 - Modification des dessins de pales d'hélices
- La prévention des pollutions et diminution des impacts des rejets
 - Raccordement électrique des navires à quais
 - Réglage des moteurs
 - Diminution de la quantité d'eau nécessaire au lavage des ponts
- Le tri et la valorisation des déchets de toutes natures
- La contribution à la protection des mammifères marins dans le sanctuaire Pelagos par la participation active au programme REPCET (observation et REPérage des CETacés et formation des officiers de quart à la veille). Avec 106 membres d'équipage formés au repérage et plus de 500 observations référencées, La Mériidionale est le premier contributeur de REPCET.

En 2017, **La Méridionale a été élue « leader du service »** par un panel de 20 000 consommateurs sollicités dans le cadre d'une enquête du magazine « Capital ».

En 2018, Tripadvisor lui a renouvelé l'attribution de son certificat d'excellence en récompense de la qualité des prestations délivrées à ses clients.

Très engagée en faveur de l'environnement, La Méridionale a **officialisé le 6 septembre 2018 la charte d'écoresponsabilité de l'activité de transport maritime** qu'elle porte avec l'Agence Française pour la Biodiversité (AFB). Celle-ci lie La Méridionale, l'AFB et les aires marines protégées du Parc national des Calanques, le Parc national de Port-Cros et le Parc naturel marin du cap Corse et de l'Agriate avec des engagements concrets sur 2018-2010 pour préserver l'environnement et la biodiversité de la façade méditerranéenne. L'aire de Natura 2000 – Embiez Cap Sicié rejoindra cette charte prochainement et, les signataires espèrent bien que les autres armateurs s'engagent à leur tour.

En 2016, la Méridionale est aussi la première compagnie à connecter électriquement ses navires à quai dans le port de Marseille. **Pionnière dans ce domaine**, La Méridionale, apporte aujourd'hui une solution mobile afin de pouvoir connecter aussi ses navires dans les ports de Corse. **La Méridionale est actuellement la première et la seule compagnie circulant en Méditerranée équipée d'un système de branchement à quai pour ses navires**



Trois questions à

❖ Paul Marcaggi, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de Corse du Sud (CCIAS)

- Le transport maritime, essentiel à l'approvisionnement de la Corse, est montré du doigt pour son impact sur la qualité de l'air. Quelle est votre position sur le sujet ?



La particularité de nos CCI Corses, c'est d'avoir l'honneur et la responsabilité de gérer et développer les équipements de transport, ports et aéroports, qui sont les poumons de l'île, et nous avons acquis dans ce domaine un haut niveau d'expertise et de maîtrise, avec des résultats sans contestation. Il n'est pas dans nos intentions, dès lors, d'essayer d'ignorer les indispensables efforts à conduire afin de réduire l'empreinte environnementale de ces activités.



Certains éléments essentiels nous guident dans cette recherche qui est toute faite de précisions scientifiques que nous connaissons, mais aussi, que nous ne connaissons pas, en tous cas pas suffisamment. Les médias, les réseaux sociaux, regorgent de reportages, de mises en cause parfois très dures, concernant la pollution atmosphérique générée par les navires. Des informations à sensation sont ainsi échangées souvent sans vérification scientifique avérée.

Loin de vouloir ignorer le signal de cette inquiétude réelle face à un problème de santé publique réel, ce que je veux souligner ici, c'est l'importance de réduire les confusions et d'éliminer les « boucs émissaires » pour s'attaquer collectivement et avec détermination à

une question d'Intérêt Général.

Nous devons en effet, tous ensemble au sein des Communautés Portuaires éviter les lobbies, souvent démasqués mais toujours si puissants.

Il faut aussi nous efforcer de démasquer les fausses bonnes solutions !

Notamment celles qui pour mettre en avant de formidables avancées en matière de réduction de telle ou telle pollution, peuvent taire l'insuffisance de gains au niveau du bilan global environnemental.

Car le problème me semble bien global : particules fines, soufre, azote mais aussi carbone sont en cause, ainsi que leurs conditions d'extraction et de livraison aux navires.

C'est pourquoi la CCI 2A a décidé de n'écarter aucune solution à priori.

Notre objectif est d'offrir à court et moyen terme un "bouquet de services" qui saura accompagner et aussi relayer, les efforts entrepris par les Compagnies en matière d'adaptation des navires.

- Vous soutenez la mise en œuvre de la solution d'électrification des navires à quai par La Méridionale, pourquoi ?

Fin 2017 j'ai organisé avec mes Services portuaires des tables rondes sur les solutions de courant quai avec l'ensemble de la communauté portuaire. Début 2018, je me suis rendu au Grand Port Maritime de Marseille visiter les installations de nos confrères qui avaient été porteurs de ce projet et avec qui nous suivons régulièrement et attentivement depuis 2012 environ chaque étape des innovations technologiques ou évolutions réglementaires.

Nous avons partagé et précisé avec nos partenaires Compagnies et places portuaires nos connaissances sur les mises en application qui pourraient en découler pour les navires qui fréquentent nos ports.

Nous avons donc été séduits, emballés même, n'ayons pas peur de le dire, par les gains avérés du courant-quai délivré à Marseille : fumées, mais aussi nuisances sonores définitivement réduites pendant toute la durée de l'escale. C'est pourquoi la CCI 2A s'est fixé l'objectif

d'électrification du poste utilisé 365/365 jours par les navires de la Continuité Territoriale, en escale longue d'environ 12 heures.

Aujourd'hui la démonstration d'une électrification grâce à un Groupe Électrogène au GNL permet de faire la preuve à la fois de notre détermination et de l'apport concret de la coupure des moteurs. Disons-le aussi, de notre impatience à bénéficier de la puissance électrique nécessaire pour pouvoir délivrer ce courant-quai en continu, sans GE, et aussi, un courant plus propre en ce qui concerne sa production.

En effet, le réseau électrique est contraint par un contexte insulaire, et se trouve le résultat d'une production thermique en partie au fioul lourd. L'usage du gaz comme source énergétique primaire permet d'obtenir un bilan environnemental le plus vertueux, et l'usage d'un GE idem, dans l'attente de l'approvisionnement de la Corse en gaz.

Pour toutes ces raisons, nous ne pouvons que saluer et accompagner l'initiative de La Méridionale, Compagnie précurseur pour l'adaptation des navires car elle reflète les efforts des Compagnies Maritimes qui sont désormais engagées sur la voie de la réduction de l'empreinte environnementale.

o **Quelles sont les actions mises en œuvre par votre institution pour agir en faveur de l'environnement et de la biodiversité ?**

Navires au gaz, courant-quai, équipements de production et de stockage d'énergie en lien avec la mer, nous sommes manifestement au cœur d'une période de foisonnement de solutions, cela est manifeste sur tous les salons d'équipementiers maritimes. L'innovation et la compétitivité sont au cœur de ces recherches.

A ce stade, la CCI2A a entrepris d'étudier et de tester, toutes les solutions qui seront jugées bonnes car nous plaçant sur la bonne voie en matière de bilan global. C'est donc un « bouquet de services » que nous mettrons en place, dont fait partie désormais l'électrification d'un tout premier poste navire : celui du cargo-mixte quotidien de la continuité territoriale, et qui s'ajoute à l'hydromaréthermie, le photovoltaïque, l'hydrogène...

Nos Services techniques travaillent sur l'ensemble de ces sujets ; l'intégration ou le test de chaque démarche innovante sont mises en œuvre à chaque fois que possible, dans l'objectif d'une démarche de Smart Port comparable à ce que certains pays d'Europe du Nord ou d'ailleurs ont réussi à accomplir.

Nous étions présents d'ailleurs le 17 septembre à Bastia au séminaire portant sur le Gaz Naturel Liquéfié organisé par la Collectivité de Corse via l'Office des Transports de Corse.

Sur d'autres plans, nous rappellerons que la CCIACS s'est déjà engagée dans de nombreux projets environnementaux : coffres écoconçus destinés à la Grande Plaisance et mouillages sur pontons complémentaires pour éviter les mouillages sauvages et les ravages portés à nos fonds marins, amélioration des aires de carénage des pêcheurs, des points de collecte et de tri, formation à la dépollution et achat d'éco-équipements, démarche Port Propre pour le port de pêche et de plaisance de Tino Rossi avec des réseaux d'assainissement eaux noires et usées récupérées directement au plus près des plaisanciers...

Contact presse :

Marie-Louise Giudicelli - Directrice des Concessions Portuaires – 06 26 95 08 60

Angelica Cesari - CCIACS Communication - 06 62 75 24 28

❖ Laurent Marcangeli, Maire de la Ville d'Ajaccio et président de la Communauté d'agglomération du Pays Ajaccien

- Le transport maritime est essentiel à l'approvisionnement de la Corse et au développement économique de l'activité insulaire cependant il est montré du doigt pour son impact sur l'environnement, quelle est votre position sur ce sujet ?



Dans tous les ports de Méditerranée, la problématique de la pollution générée par les grands navires soulève des inquiétudes croissantes. Une étude parue en juillet dernier réalisée par France Nature Environnement en partenariat avec l'association allemande Nabu, a mesuré l'impact du transport maritime dans les ports et les cœurs de villes, dont Ajaccio. Face à cet enjeu aussi important qui touche à la santé publique, il est de notre responsabilité à tous, décideurs politiques, acteurs économiques, de mettre en œuvre des solutions durables pour la population.



- Que pensez-vous de la solution d'électrification des navires à quai durant les escales, proposée par la Méridionale ?

Je ne peux que me réjouir de cet investissement important, de la part d'un partenaire de la Ville, qui aide à réduire les émissions polluantes, mais aussi le bruit et les vibrations dans les ports des navires à quai. Cette mesure concourt à rendre indissociables les activités économiques générées par le transport maritime et les ambitions environnementales.

- Quelles sont les actions mises en place par votre collectivité pour favoriser la protection de l'environnement ?

La protection de l'environnement, dont l'amélioration de la qualité de l'air fait partie, est une préoccupation constante de la Ville d'Ajaccio et de la Capa qui régit nombre de nos actions. La commune vient de se positionner par exemple sur le projet européen « Port 5R » du Programme Italie-France Maritime qui a pour objet la mise en place d'une gestion durable des déchets produits par les navires dans les ports, afin d'augmenter la protection des eaux marines.

Contact presse :

Direction de la Communication de la Ville d'Ajaccio
communication@ville-ajaccio.fr – 04 95 51 53 20

❖ François Alfonsi, Président de Qualitair Corse

○ Quelles sont les missions de Qualitair Corse ?

Qualitair Corse, observatoire régional agréé par le ministère de la transition écologique et solidaire, a pour mission de mesurer la pollution de l'air et d'informer la population. Notre organisme accompagne également l'ensemble des acteurs (collectivités, acteurs économiques, etc.) dans la mise en œuvre des plans réglementaires. Au-delà de la surveillance réglementaire, Qualitair Corse apporte son expertise sur l'ensemble des problématiques liées au contexte spécifique de notre territoire : brûlage de déchets verts, carrières, pesticides, émissions portuaires, etc.



○ Quelles conclusions tirez-vous des études que vous avez menées ?

De nombreuses études ont été menées à proximité des espaces portuaires depuis 10 ans. En 2016, il nous a semblé nécessaire d'adapter notre dispositif de surveillance, c'est pourquoi des sites spécifiques ont été créés à Bastia et à Ajaccio pour la surveillance portuaire. Le matériel de mesure a également été renforcé en mettant notamment l'accent sur la mesure des particules fines (tailles, composition, nombre). L'étude menée à Bastia en 2017 a notamment démontré que, pour les particules les plus fines (inférieures à 1 micron), la part du secteur maritime dans le centre-ville était supérieure à 33%.

○ Que pensez-vous de la solution technique, à savoir l'électrification des navires à quai, proposée par la Méditerranéenne ?

Je pense que c'est une approche très positive, d'autant plus pour une compagnie dont les bateaux restent de longues heures à quai. En plus de supprimer totalement les émissions polluantes à quai, y compris les suies, cela réduira considérablement le bruit, qui importune également les riverains.

J'espère aussi que le mix énergétique de la Corse, en faisant une place de plus en plus grande aux énergies renouvelables, sera de nature à fournir cette électricité sans déporter les rejets depuis les cheminées des bateaux vers celles des centrales thermiques.

Contact presse :

Anthony FABRI - a.fabri@qualitaircorse.org - 04 95 34 22 90

Informations pratiques

❖ Contacts



4 quai d'Arenc - CS 62345 - 13213 Marseille Cedex 02

www.lameridionale.fr - Facebook : [@lameridionale](https://www.facebook.com/lameridionale) - LinkedIn : [La Méridionale](https://www.linkedin.com/company/la-meridionale)
Twitter : [@lameridionale](https://twitter.com/lameridionale) - Instagram : [la_meridionale](https://www.instagram.com/la_meridionale)

Laurent D'hoorne - Responsable marketing, communication & relation client
laurent.dhoorne@lameridionale.fr - 04 91 99 45 00

#transportmaritime - #CENAQ - #GNL - #transitionecologique

❖ Contact presse



Si vous désirez **obtenir un visuel, organiser une interview ou obtenir des informations**
Contact : Anouk Rizzo - a.rizzo@sparkrp.com - 07 72 22 27 94

www.sparkrp.com
Facebook : [@SparkRelations](https://www.facebook.com/SparkRelations)
Twitter : [@sparkrelations](https://twitter.com/sparkrelations)

ANNEXE 4

La propulsion vélique

- Communiqué de presse JIFMAR

Alizés a été choisie par ArianeGroup pour le transport du lanceur Ariane 6 vers Kourou

- Dossier de presse LOUIS DREYFUS ARMATEURS

Louis Dreyfus Armateurs Group Steers into the Wind

- Communiqué de presse PONANT

PONANT teste le prototype Solid Sail® de Chantiers de l'Atlantique sur son voilier



Alizés a été choisie par ArianeGroup pour le transport du lanceur Ariane 6 vers Kourou.

La compagnie maritime Alizés, une Joint Venture entre Jifmar Offshore Services et Zéphyr & Borée, a remporté l'appel d'offre lancé par ArianeGroup.

Alizés a été retenue pour assurer le service de transport maritime d'Ariane 6 avec navire dédié. Pour cela, Alizés a fait le choix de construire un cargo nouvelle génération, conçu spécialement pour les besoins de transport d'Ariane 6.

Développé en partenariat avec le cabinet d'architectes naval VPLP Design, ce navire hybride de 121 mètres sera baptisé Canopée.

Afin de répondre aux enjeux environnementaux actuels, ce navire sera équipé de quatre ailes articulées permettant de réduire la consommation de carburant du navire d'environ 30% grâce à l'énergie du vent. En complément de la propulsion vélique, le navire sera équipé de moteurs Diesel/GNL permettant de réduire les émissions polluantes du navire (particules fines, dioxyde de soufre etc).

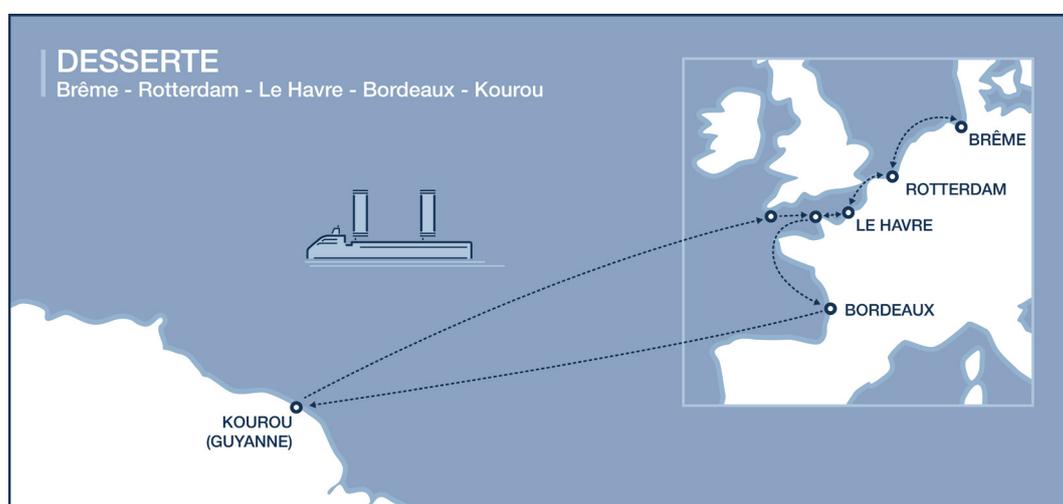
« Compte tenu des enjeux environnementaux actuels il

devient nécessaire de faire évoluer le modèle énergétique des navires de transport et des navires de services du domaine de l'énergie (Oil & Gas/EMR) qui est notre cœur de marché. Nous sommes fiers d'y prendre part avec ce premier cargo à voile ! » Jean-Michel BERUD – Président de Jifmar Offshore Services.

Ces quatre ailes articulées équipées de 1450 m² de voiles permettront d'économiser jusqu'à 7200 Tonnes de CO₂ par an.

« Nous travaillons depuis 5 ans au développement du transport à la voile moderne, il devient évident que l'énergie du vent fait partie du futur du shipping. Nous sommes très heureux qu'ArianeGroup s'engage dans cette voie et permette la conception de ce premier cargo à voile qui sera précurseur » Nils JOYEUX – Président de Zéphyr & Borée.

la signature avec un chantier naval est prévu début 2020. La première rotation prévue en 2022 ralliera le port de Pariacabo, proche du Centre Spatial Guyanais, en passant par les ports de Brême, Rotterdam, Le Havre et Bordeaux.



A propos Jifmar Offshore Services

Basée à Aix en Provence, Jifmar Offshore Service est une compagnie de service maritime polyvalente et un armateur proposant des solutions maritimes intégrés dans les domaines des énergies et de la défense.

A propos Zephyr & Borée

Pionnier du transport maritime à la voile, Zéphyr et Borée est une compagnie maritime spécialisée dans la conception et l'exploitation de navire de transport bas-carbone.

Plus d'infos sur :

<http://www.zephyretboree.com/>

<http://welcome.jifmar.net/en/home/>

Contact :

Jean-Michel BERUD

contact@jifmar.net

04 13 94 08 29

Nils JOYEUX

nils.joyeux@alizes-shipping.com

06 62 64 38 92

Louis Dreyfus Armateurs Group Steers into the Wind

Press Release (English version only)



PARIS – July 04, 2019: The level of interest in using wind-assist and primary wind propulsion solutions in shipping is gaining momentum. The need to reduce fuel costs and future proof vessels in preparation for decarbonisation costs is growing and the embrace of technology solutions that can deliver double digit savings for retrofit installations and significantly higher savings for optimised new builds makes a lot of sense.

A growing number of first movers are engaging with wind technologies and the Louis Dreyfus Armateurs (LDA) Group is an innovative shipowner that certainly fits this mould. That commitment now sees the LDA Group becoming the latest member of the International Windship Association (IWSA) to help further the development of these primary renewable solutions.

LDA President, **Edouard Louis-Dreyfus**, states ‘we are very excited by the development of wind solutions as a key answer to the decarbonisation challenges we are facing today and it is only natural for us to join the International Windship Association in its drive to further develop these technologies.’

LDA Group owns, charters and operates over 100 vessels worldwide and has been searching for ways to significantly reduce emissions along with their customer Airbus. The positive results garnered from the testing of the Airseas kite system has led to the decision to have one permanently fitted on board the 21,500 ton MV Ville de Bordeaux from 2020 onwards, this RoRo cargo vessel is dedicated to the transport of Airbus parts around Europe. Also, in early 2019 LDA initiated the design of a large transoceanic RoRo vessel with full integration of wind assisted propulsion and plans to continue development work in this field.

‘We are delighted to welcome the Louis Dreyfus Armateurs group to the IWSA, LDA are a major player in the shipping industry with over 165 years experience and a really forward-thinking approach to decarbonisation.’ states Gavin Allwright, IWSA Secretary General. He adds; ‘Wind-assist and primary wind propulsion is increasingly being viewed as a credible, viable and economic option and we look forward to working with the LDA team to further the uptake of 21st century wind propulsion solutions for the commercial fleet.’

The International Windship Association is a member driven not-for-profit association with over 100 members and registered supporters worldwide and works with the industry, policy makers and regulators to further innovation, development and market uptake of wind propulsion for commercial shipping.

As the shipping industries attention increasingly turns towards decarbonisation, we are seeing the debate around alternative fuels grow and the challenge of bringing those to market. Wind assist and primary wind propulsion offers a way to significantly reduce the amount of power required by vessels on many routes, so we are likely to see more and more shipping companies looking at these technologies in the future.

Ends

ADDITIONAL INFORMATION FOR JOURNALISTS

Louis Dreyfus Armateurs Group

The LOUIS DREYFUS ARMATEURS Group (LDA) offers its clients and partners tailor-made industrial maritime solutions with high added value maritime activities and integrated services from ship design to maritime operations. LDA offers maritime transportation and services in

- Logistics and Transports (port management, transshipment & cargo handling, shallow water transportation, 4 PL Logistics, Forwarding activities and Logistics engineering.

- Dry Bulk Transportation.

- Industrial Marine Solutions (submarine cable laying and maintenance; power cable installation/protection in shallow waters; maintenance of wind turbines, ship management; submarine surveys; oil & gas.

www.lda.fr

**Media Contact: Antoine Person / antoine.person@lda.fr
+33 1 7038 6117**

The International Windship Association (IWSA): facilitates and promotes wind propulsion solutions for commercial shipping worldwide and brings together all parties in the development of a windship sector to shape industry and government attitudes and policies.

IWSA is a member driven, not-for-profit association made up of wind propulsion technology suppliers and ship development projects, designers, naval architects, engineers, academics, NGO's and seafarers with five areas of activity:

Network – grouping like-minded organisations and individuals sharing ideas, skills, technical and market information for the development of commercial windships.

Promote – promoting the economic value of wind propulsion to the industry

Educate – acting as a central information hub for the wind propulsion sector, ship owners and operators, shipyards, ports, governments, equipment producers, the media, NGOs, and the wider public.

Incubate – securing funding streams, project collaboration, grant applications, research and the pooling of resources.

Facilitate – establishing common approaches/criteria for all stages of project development, support stakeholders, advise and lobby legislative bodies on policies, activities, funding and incentives required to retrofit existing ships and build new commercial windships.

www.wind-ship.org

**Media Contact: Gavin Allwright / secretary@wind-ship.org
+44-7517-105817**

Copyright: LDA/IWSA

Photo credit: ©Airbus / ©Agence/COM

PONANT teste le prototype Solid Sail® de Chantiers de l'Atlantique sur son voilier



Novembre 2018 | PONANT, leader mondial de l'expédition de luxe et unique armateur français de navires de croisières, et Chantiers de L'Atlantique, leader de la construction maritime, s'associent pour tester le prototype de voile innovante *Solid Sail®* sur *Le Ponant*.

Initié dans le cadre du projet *Silenseas* de navires à propulsion vélique débuté il y a deux ans par les Chantiers de l'Atlantique, le concept révolutionnaire de voile rigide *Solid Sail®* est testé depuis le 31 octobre sur *Le Ponant*. Ce nouveau type de voile constitué de panneaux en fibre de verre et carbone et résine époxy encadrés par des lattes en carbone, fait l'objet de deux brevets déposés en 2009 et 2017. Cette nouvelle technologie permettra une réduction significative de la consommation d'énergie liée à la propulsion des navires et donc en réduire considérablement l'impact environnemental.

Le 25 octobre dernier, des voiles rigides de plus de 300m² ont été installées sur *Le Ponant* lors de son arrêt technique à Marseille. Alors que le trois-mâts a mis le cap sur les Iles du Cap-Vert avant d'entamer un transatlantique pour rejoindre Cuba, ce prototype, à l'échelle 50%, sera testé pendant une année sur le voilier de la compagnie.

« Lorsque les Chantiers de l'Atlantique sont venus nous proposer de collaborer avec eux sur cette technologie de voile rigide, nous avons tout de suite été intéressés. Le Ponant, notre voilier historique, à l'origine de la compagnie, reste plus que jamais un navire phare de notre flotte et la propulsion vélique est sans aucun doute une énergie d'avenir. PONANT, qui place la préservation de l'environnement au cœur de ses priorités, suit naturellement avec attention cette technologie. Nous serons bien-sûr très attentifs aux résultats de ce test. » déclare Jean Emmanuel, Président de PONANT.

« Nous sommes convaincus que le système de propulsion *Solid Sail®* peut représenter une solution d'avenir pour les navires à passagers du futur, en permettant des gains importants d'exploitation tant sur le plan écologique qu'économique. Nous avons déjà réalisé des tests avec une version réduite de la voile sur le monocoque de Jean Le Cam, skipper du Vendée Globe. Aujourd'hui il s'agit des plus grandes voiles *Solid Sail®* jamais testées et PONANT nous est apparu comme un partenaire de choix pour ces essais » déclare Laurent Castaing, Directeur Général de Chantiers de l'Atlantique.

À PROPOS DE PONANT

Leader mondial de l'expédition de luxe et unique armateur français de navires de croisières, PONANT a été fondée en 1988 par Jean Emmanuel Sauvée et une dizaine d'officiers de la marine marchande. PONANT s'impose aujourd'hui comme la référence d'un nouveau style de croisières de luxe à travers une conception unique du voyage en mer alliant itinéraires d'exception et prestations hôtelières 5 étoiles, à bord de luxueux navires à taille humaine.

www.ponant.com

A PROPOS DE CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE

Fort d'une expertise de 150 ans, Chantiers de l'Atlantique est un des leaders mondiaux sur les marchés des navires hautement complexes et des structures métalliques offshore, grâce à un outil industriel de premier plan, et à une expertise reconnue dans les domaines de la conception, de l'intégration, des essais et de la livraison clé en main d'ensembles maritimes.

CONTACTS PRESSE

PONANT

Alexandra OLIVARI | + 33 4 88 66 65 42 | aolivari@ponant.com
Laure FOULATIER | + 33 4 88 66 64 38 | lfoulatier@ponant.com

CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE

Philippe KASSE +33251109037
philippe.kasse@chantiers-atlantique.com

ANNEXE 5

Le développement durable du shipping

- Communiqué de presse ARMATEURS DE FRANCE
Protection de l'environnement : les armateurs français en avance sur la réglementation
- Dossier de presse CORSICA FERRIES
Zéro plastique jetable : Corsica Ferries s'apprête à réaliser son objectif
- Communiqué de presse CMA CGM
CMA CGM décide de ne pas emprunter la route du Nord
- Communiqué de presse BRITTANY FERRIES
Hélices du Pont-Aven. Un pas de plus dans l'engagement de Brittany Ferries en faveur du développement durable
- Communiqué de presse LOUIS DREYFUS ARMATEURS
Le Groupe Louis Dreyfus Armateurs a signé, via sa filiale Louis Dreyfus TravOcean, un premier contrat lié au développement des projets éoliens en mer français
- Communiqué de presse PONANT
PONANT soutient Aldabra Clean Up Project
- Communiqué de presse COMPAGNIE ARMORICAINE DE NAVIGATION
Le « côtes de bretagne » navigue plus vert dans la grande bleue grâce à ECO GAS
- Communiqué de presse CMA CGM
CMA CGM WHITE SHARK successfully refuels with sustainable marine bio-fuel oil in Rotterdam trial
- Communiqué de presse LA MERIDIONALE
La Méridionale expérimente un filtre à particules novateur, une première mondiale dans le domaine du transport maritime !
- Communiqué de presse CORSICA FERRIES
Projet « ADN de la mer » : Corsica Ferries accentue son engagement pour la protection des cétacés en mer Méditerranée
- Communiqué de presse CORSICA LINEA
CORSICA linea salue le plan d'investissement "Escalaes zéro fumée" de la Région Sud

Protection de l'environnement : les armateurs français en avance sur la réglementation

COMMUNIQUE DE PRESSE
PARIS, LE 23 JUILLET 2019

Conscients et soucieux de l'urgence climatique et de l'impact de l'activité maritime sur l'environnement et les personnes, les armateurs français veulent aller loin dans la transition écologique et énergétique, et ce, sans perdre de temps. D'abord en respectant les réglementations internationales, mais surtout en ayant un temps d'avance sur ces dernières. La charte SAILS (pour *Sustainable Actions for Innovative and Low-impact Shipping*), lancée aujourd'hui à l'initiative du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, et avec le soutien d'Armateurs de France, permet aux compagnies de poursuivre et formaliser leurs engagements pionniers visant à protéger notre planète et ses habitants. L'industrie du shipping étant par nature essentiellement globale, tout l'enjeu vise désormais à impulser cette dynamique au niveau international afin d'entraîner les armateurs étrangers à suivre, eux aussi, cette démarche proactive.

Neuf compagnies françaises, membres d'Armateurs de France, sont les premières signataires de la charte¹. Elles défendent un transport et des services maritimes à la pointe de l'innovation environnementale et ouvrent la voie à l'ensemble des acteurs de la filière. Elles s'engagent, de manière volontaire et au-delà de leurs obligations réglementaires, à mettre en place des actions spécifiques dans tout ou partie des domaines suivants :

- Protection des cétacés
- Réduction de l'impact sonore sous-marin des navires
- Diminution des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre
- Renforcement des liens avec le secteur scientifique
- Lutte contre les espèces invasives
- Optimisation de la performance énergétique des navires
- Sensibilisation des passagers et meilleure définition des routes maritimes (actions spécifiques pour les compagnies de croisières et de ferries)

Parmi les mesures phares exposées ce jour, à l'occasion du lancement de la charte SAILS à l'hôtel de Roquelaure, figurent le développement du branchement électrique des navires à quai, l'utilisation croissante de carburants alternatifs comme le gaz naturel liquéfié (GNL), ou encore l'expérimentation d'un filtre à particules, une première mondiale.

¹ Brittany Ferries, CMA CGM, Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méditerranéenne, Louis Dreyfus Armateurs, L'Express des îles, Orange Marine, Ponant

« Au-delà de mettre en lumière les actions pionnières de nos compagnies membres en matière environnementale et d'insuffler une attitude plus engageante de la part des armateurs dans le monde entier, ce nouvel outil, qu'est la charte SAILS, prouve encore une fois l'efficacité de la collaboration entre les services de l'Etat et le secteur privé. Elle illustre la richesse des projets partagés. Une nouvelle méthode de travail, incontestablement plus efficace, plus dynamique, plus interactive, est désormais instaurée. Cette étroite coopération a d'ailleurs déjà porté ses fruits cette année : la France a soumis à l'Organisation Maritime Internationale un projet préconisant la mise en œuvre immédiate de la régulation de vitesse des navires vraquiers pour atteindre les objectifs de réduction de gaz à effet de serre fixés par l'Organisation.

Je profite de l'occasion pour féliciter une nouvelle fois Madame Borne, nouvelle Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, et lui assurer qu'Armateurs de France reste, aux côtés du Gouvernement un partenaire actif et vigilant, pour développer le pavillon et l'emploi maritime français, et continue de jouer son rôle clé pour un shipping toujours plus vert et respectueux de l'environnement. »

Jean-Marc Roué, Président d'Armateurs de France

A PROPOS D'ARMATEURS DE FRANCE

Armateurs de France est l'organisation professionnelle représentative des entreprises françaises de transport et de services maritimes. Porte-parole d'une industrie de pointe et diversifiée, elle représente 22.000 emplois en France, 18.000 à l'étranger et 15 milliards d'euros de chiffres d'affaires. Sa mission : construire un cadre propice au développement de l'économie et de l'emploi maritimes en France, dans un contexte de forte concurrence internationale, en défendant activement les intérêts de la profession auprès des instances nationales, communautaires et internationales concernées.

Contact presse Armateurs de France :

Agnès RINCE

a-rince@armateursdefrance.org

01.53.89.52.42 / 06.24.35.45.43

Zéro plastique jetable : Corsica Ferries s'apprête à réaliser son objectif

Après avoir supprimé les sacs plastiques de ses boutiques il y a plus de 10 ans, la compagnie réserve le même sort au plastique à usage unique. Retour sur une expérience inspirante.

Limitation de son empreinte écologique, baisses de ses consommations énergétiques, contribution active à l'observation et la préservation des cétacés : Corsica Ferries a franchi une nouvelle étape cette année en réduisant drastiquement l'utilisation des plastiques à usage unique à bord de ses navires. Le transporteur devance ainsi le projet de décret relatif à l'interdiction de certains produits en plastique à usage unique applicable en deux temps, au 1^{er} janvier 2020 et au 3 juillet 2021.

Quelques chiffres :

- Les verres à dents en plastique jetable ont été retirés de toutes les cabines en novembre 2018.
- Aucune paille en plastique n'a été livrée à bord en 2019, contre 380.000 unités en 2018.
- La consommation de verres et de couverts jetables en plastique a diminué de 80% en 2019, l'objectif est d'atteindre les 100% en 2020.

Quelles alternatives au plastique à usage unique ?

1. Les gobelets jetables en plastique pour boissons fraîches ont été supprimés et remplacés par des gobelets en PLA (matière biodégradable et compostable), ceux pour les boissons chaudes ont été supprimés et remplacés par des gobelets en carton bio compostable.
2. Depuis novembre 2018 ne sont fournies aux navires de la compagnie que des pailles biodégradables et compostables.
3. Sur 6 navires de la flotte, tous les cosmétiques jetables ont été supprimés en 2019 et remplacés par des distributeurs de savon. Il en sera de même à bord de toute la flotte dans les mois qui viennent.
4. Les spatules à café et couverts en plastique sont remplacés par des couverts en bois de bouleau biodégradables et compostables.
5. Les assiettes en plastique ont été éliminées et remplacées par des assiettes eco-friendly en cellulose de canne à sucre biodégradables et compostables.

A propos de Corsica Ferries

En 2018, Corsica Ferries occupe le 6^{ème} rang mondial des compagnies de ferries en capacité de couchage et 9^{ème} en capacité de transport de passagers.

Entreprise de dimension européenne basée à Bastia, Corsica Ferries est une compagnie maritime de premier plan sur le marché du transport de passagers et de véhicules depuis le continent européen (France et Italie), à destination de la Corse, de la Sardaigne, de l'île d'Elbe, de la Sicile et des Baléares. Au cœur de ses priorités : le maintien de la performance de son offre de traversées et de services ainsi que l'innovation au service de la satisfaction clients et de la préservation de l'environnement. Forte d'une flotte de 13 navires, Corsica Ferries dessert 22 lignes, propose jusqu'à 45 traversées par jour et a transporté 3.8 millions passagers et 1.3 millions de véhicules en 2018.

Plus d'informations sur www.corsica-ferries.fr

Marseille, le 23 août 2019

CMA CGM décide de ne pas emprunter la route du Nord

- **Un choix d’avenir et de responsabilité fort pour la protection de la biodiversité de la zone Arctique et de la planète**
- **CMA CGM, un Groupe pionnier et leader avec le choix du GNL pour ses futurs porte-conteneurs de grande capacité**
- **CMA CGM adhère à la Charte SAILS initiée par le Ministère de la Transition écologique et solidaire**

A la veille du G7 qui se réunira à Biarritz du 24 au 26 août 2019, le Président de la République Emmanuel Macron, accompagné du Ministre de l’Economie et des Finances Bruno Le Maire, de la Ministre du Travail Muriel Pénicaud, et de la Secrétaire d’Etat auprès de la Ministre de la Transition écologique et solidaire Brune Poirson, a invité à l’Elysée cet après-midi les représentants des armateurs français dont le leader du transport maritime CMA CGM.

A cette occasion, Rodolphe Saadé, Président Directeur Général du Groupe CMA CGM, annoncera deux décisions majeures, tournant historique au sein de l’industrie maritime :

- la flotte CMA CGM n’empruntera pas la route du Nord
- le Groupe donnera la priorité au gaz naturel liquéfié (GNL) comme énergie de propulsion de ses futurs navires

Le Groupe CMA CGM réaffirme ainsi son rôle de leader de l’industrie du transport maritime dans la protection de l’environnement.

Protéger l’Arctique, réservoir mondial de biodiversité

La route maritime du Nord, qui longe les côtes polaires russes et permet de relier l’Asie à l’Europe, est aujourd’hui rendue navigable par les effets du réchauffement climatique et la fonte des glaces. Riche d’une biodiversité unique et encore méconnue, l’Arctique est indispensable à la régulation des courants et du climat mondial. Son utilisation massive présenterait un réel danger pour les écosystèmes naturels exceptionnels de cette partie du globe du fait notamment des risques d’accidents et de pollution aux hydrocarbures ou encore de collision avec les cétacés.

Afin de ne pas mettre davantage en péril cet environnement fragile, Rodolphe Saadé a décidé qu’aucun des 500 navires du Groupe CMA CGM n’emprunterait la route du Nord.

Avec cette décision, CMA CGM fait le choix résolu de la protection de l’environnement et de la biodiversité mondiale malgré l’avantage concurrentiel que cette route représenterait pour les compagnies maritimes.

Un Groupe pionnier dans l’utilisation du gaz naturel liquéfié pour des navires de grande capacité

Le gaz naturel liquéfié constitue aujourd’hui la meilleure solution disponible et technologiquement éprouvée pour réduire significativement l’empreinte environnementale du transport maritime. Ainsi, le GNL permet de réduire de :

- 99% les émissions de soufre et de particules fines
- 85% les émissions d’oxydes d’azote

- jusqu'à 20% les émissions de dioxyde de carbone

CMA CGM a pris une décision historique en choisissant le GNL pour propulser ses navires de très grande capacité pouvant transporter 23 000 conteneurs. Ce choix pionnier dans l'industrie maritime internationale a nécessité 7 années de développement avec les chantiers et plusieurs entreprises françaises, grands groupes, PME et laboratoires de recherches. Le premier navire de cette flotte de 9 porte-conteneurs battant tous pavillon français sera livré dès 2020.

D'ici 2022, le Groupe disposera de 20 navires propulsés au GNL, plaçant ainsi la France comme première puissance mondiale en matière de flotte de commerce engagée dans la transition énergétique.

Pour aller plus loin, CMA CGM continue ses recherches sur d'autres énergies. Le Groupe a ainsi été le premier transporteur maritime au monde à tester avec succès un biofuel, constitué de 20% d'huiles végétales recyclées et de résidus de sève forestière. Il initie également des partenariats de recherche autour de l'hydrogène comme solution à long terme.

CMA CGM, un leader de la transition énergétique de l'industrie

A l'occasion de ce sommet, Rodolphe Saadé remettra au Président de la République, au nom de l'industrie maritime, la Charte SAILS (Sustainable Actions for Innovative and Low-impact Shipping), formalisée à l'initiative du Ministère de la Transition écologique et solidaire. A travers cette charte, les 10 compagnies maritimes françaises signataires¹, membres d'Armateurs de France, s'engagent à mettre en place des actions spécifiques dans des domaines comme la diminution des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, la protection des cétacés, l'optimisation de la performance énergétique des navires ou encore le renforcement des liens avec le secteur scientifique.

Engagé dans la transition énergétique de l'industrie, CMA CGM innove sans cesse afin d'équiper sa flotte des technologies les plus éco-responsables. Par ses actions, le Groupe a ainsi réduit de 50% ses émissions de CO2 par conteneur transporté entre 2005 et 2015 et s'est fixé un objectif de réduction de 30% supplémentaires d'ici 2025.

Rodolphe Saadé, Président Directeur Général du Groupe CMA CGM, déclare : « *Nous faisons ces choix pour répondre aux attentes de nos collaborateurs et de nos clients, toujours plus soucieux de l'impact environnemental. Mais nous les faisons surtout pour l'avenir, pour laisser à nos enfants une planète plus propre. Ce sont des choix courageux et audacieux, allant largement au-delà de critères purement économiques. C'est pour nous une conviction, liée à notre dimension familiale et nos valeurs humaines fortes, des choix d'avenir et de responsabilité. C'est ainsi que nous entendons construire des échanges économiques plus justes et plus respectueux de l'environnement, et j'invite l'ensemble de l'industrie, concurrents, partenaires et clients à suivre la même voie* ».

A propos de CMA CGM

Le Groupe CMA CGM, dirigé par **Rodolphe Saadé**, est un leader mondial du transport maritime et de la logistique.

Ses 511 navires desservent plus de 420 ports dans le monde, sur les 5 continents. En 2018, ils ont transporté près de 21 millions de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds). CEVA, acteur mondial de la logistique, transporte chaque année plus de 500 000 tonnes de fret aérien et 1,9 million de tonnes de fret terrestre.

CMA CGM innove constamment pour proposer à ses clients de nouvelles solutions maritimes, terrestres et logistiques.

Présent sur l'ensemble des continents et dans 160 pays via son réseau de 755 bureaux et 750 entrepôts, le groupe emploie 110 000 personnes dans le monde et 2 400 à Marseille où est situé son siège social.

Contact presse

media@cma-cgm.com

Retrouvez le Groupe CMA CGM sur



¹ Brittany Ferries, CMA CGM, Corsica ferries, Corsica Linea, Express des îles, Jifmar, La Méridionale, LDA, Orange Marine, PONANT



Communiqué - Hélices du Pont-Aven. Un pas de plus dans l'engagement de Brittany Ferries en faveur du développement durable

18 mars 2019 - 14h00



Brittany Ferries poursuit sa stratégie dans la transition écologique avec l'installation d'un dispositif innovant sur les hélices du *Pont-Aven*, le navire amiral de la Compagnie.

Le système *EnergoProfin*, du motoriste Wartsila, se présente comme une petite hélice qui vient se fixer sur le casque d'hélice améliorant le rendement global du système de propulsion. Ce dispositif, installé lors de l'arrêt technique du navire et sa mise en cale sèche en décembre 2018, a permis de réduire la consommation de carburant ainsi que les émissions d'environ 2%.

Ce projet fait partie d'une série de d'études initiées par la Compagnie qui s'inscrivent dans le cadre de son programme Recherche et Développement. Comme l'explique

Vincent Coquen, Responsable R&D, Énergétique et Environnement chez Brittany Ferries :

" il ne s'agit pas seulement de développer des solutions pratiques et techniques comme celle mise en place sur les hélices du Pont-Aven.

Le développement durable, c'est se tourner vers l'avenir et étudier des projets innovants et les technologies qui pourraient être utilisées à moyen ou long terme."

Plusieurs autres projets à l'étude

Depuis deux ans, Brittany Ferries a noué un partenariat avec le CEA Tech. Plusieurs projets sont en cours, parmi lesquels le développement d'une bande à haute vitesse qui utiliserait des émetteurs terrestres pour éviter le recours au satellite en mer. Une seconde étude porte sur des solutions énergétiques hybrides pour le *Cap Finistère*, navire reliant l'Espagne au Royaume-Uni. Enfin, le dernier projet concerne la mise en œuvre, à long terme, de piles à combustible pour l'alimentation de certains systèmes embarqués.

Brittany Ferries entreprend également des recherches plus larges sur le développement de l'énergie éolienne. Les rotors Flettner, les ailes de traction, ou les voiles modernes en sont à différents stades de développement et pourraient permettre de réduire sensiblement la consommation des navires, et donc leurs émissions.

" Bien sûr, nous devons être prudents, vérifier la faisabilité de l'intégration de ces technologies à bord de nos navires, en termes de sécurité, de fiabilité et de rentabilité. Mais je suis persuadé qu'elles auront un rôle significatif dans l'équation que doivent résoudre les armateurs pour arriver au navire zéro émission ", conclut Vincent Coquen.

A propos de Brittany Ferries

1er employeur de marins français - Entre 2 400 et 3 100 collaborateurs selon la saisonnalité (dont 1 700 marins) - Chiffre d'affaires : 444.2 millions d'euros/an 2,63 millions de passagers 901 000 voitures - 205 400 camions - 6 000 emplois indirects - 14,5 millions de nuitées générées en Europe dont 9,2 millions en France - 12 navires - 12 routes maritimes desservies entre la France, le Royaume Uni, l'Irlande et l'Espagne 11 ports : Roscoff, Saint-Malo, Cherbourg, Caen-Ouistreham, Le Havre, Plymouth, Poole, Portsmouth, Cork, Santander, Bilbao.

Communiqué de presse

23.07.2019

Le Groupe Louis Dreyfus Armateurs a signé, via sa filiale Louis Dreyfus TravOcean, un premier contrat lié au développement des projets éoliens en mer français

Ce contrat portant sur la fourniture, la pose et la protection des câbles électriques inter-éoliens du projet éolien en mer de Saint-Nazaire a été signé début juillet avec **EDF Renouvelables** et **Enbridge**, porteurs de ce projet. Il a été obtenu à l'issue d'un appel d'offres international, auquel Louis Dreyfus TravOcean a répondu en partenariat avec le fabricant de câbles **Prysmian**.

Les services maritimes auprès de l'industrie des Energies Marines Renouvelables constituent aujourd'hui un développement stratégique important pour Louis Dreyfus Armateurs.

Après avoir remporté des premiers contrats auprès de grands clients étrangers, notamment en Allemagne et au Royaume-Uni, Louis Dreyfus Armateurs est particulièrement heureux que le savoir-faire développé et les investissements engagés soient reconnus par de grands donneurs d'ordres, leaders dans ce domaine tels qu'EDF Renouvelables et Enbridge.

Le Groupe Louis Dreyfus Armateurs est convaincu que ce premier grand contrat concernant le développement d'un parc éolien en mer en France va permettre d'accélérer l'émergence d'une filière française dédiée aux énergies marines renouvelables, filière qu'il appelle de ses vœux depuis longtemps et qui s'avérera porteuse d'activité et d'emplois pour nos entreprises.

La signature de ce contrat permet de conforter le portefeuille de commandes de Louis Dreyfus Armateurs dans le secteur de l'éolien en mer en Europe, améliore la visibilité de ses volumes d'activité dans ce secteur en croissance et conforte sa volonté d'accroître ses investissements dans ce domaine.

A ce titre, Louis Dreyfus Armateurs confirme l'acquisition du groupe Open R / Plen R, spécialiste des vérifications réglementaires, inspections techniques, études et conseils pour le grand éolien. Cette acquisition complète la palette de services à valeur ajoutée que Louis Dreyfus Armateurs propose à ses grands clients internationaux.

Contact Presse

Sylvie Virasack
Responsable Communication
+33 (0) 1 7038 6080 / +33 (0)6 2224 4669
sylvie.virasack@lda.fr



A propos du **Groupe Louis Dreyfus Armateurs**

Depuis plus de 165 ans, le **Groupe LOUIS DREYFUS ARMATEURS** (LDA) propose à ses clients des solutions maritimes industrielles sur-mesure avec des activités à forte valeur ajoutée et des services intégrés allant de la conception des navires aux opérations maritimes.

A travers ses valeurs (Innovation, Réactivité, Savoir-faire, Engagement), le Groupe propose des prestations de transports et de services maritimes dans les métiers de la **Logistique & Transports** (transbordement en mer et logistique portuaire de vrac; transport en eaux peu profondes; Logistique 4PL et transport de colis lourds et spéciaux; commissionnement de transport; Ingénierie logistique), du **Transport de Vrac sec** et des **Solutions Industrielles Marines** (Pose et réparation de câbles optiques sous-marins; installation et protection de câbles de puissance sous-marins par petits fonds; maintenance de champs éoliens offshore; études & relevés sous-marins; oil & gas) et de la **gestion de navires**.

Présent dans le monde entier avec plus de 2600 collaborateurs et disposant d'une soixantaine de navires, LDA est un groupe familial français.

Copyright : Louis Dreyfus Armateurs

PONANT soutient Aldabra Clean Up Project



Février 2019 | PONANT, leader mondial de l'expédition de luxe et unique armateur français de navires de croisières, poursuit son engagement environnemental en apportant son soutien au projet Aldabra Clean Up. Un projet exemplaire et concret de lutte contre la pollution plastique, de préservation de l'atoll d'Aldabra aux Seychelles et un programme de sensibilisation à l'échelle mondiale.

PONANT devient le sponsor principal de l'association Aldabra Clean Up Project

PONANT s'engage aux côtés de l'Aldabra Clean Up Project pour éliminer les tonnes de résidus plastiques échoués sur l'atoll d'Aldabra. Inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO et second plus grand récif corallien au monde, cet atoll abrite des espèces uniques, dont 150 000 tortues géantes d'Aldabra. Mais, malgré son isolement et sa protection, ce site n'a pas échappé à la menace de la pollution plastique marine. En devenant son principal sponsor, PONANT poursuit son engagement environnemental et permet à l'association Aldabra Clean Up Project d'atteindre le niveau de ressources nécessaires pour rendre viable ce projet d'envergure, tout en apportant son expertise pour veiller de près au bon déroulement des opérations.

Un projet de sensibilisation aux enjeux environnementaux

Outre la mission de nettoyage qui débutera le 22 février prochain, aussi ambitieuse que complexe dans son exécution, il s'agit également d'éduquer et de sensibiliser les communautés seychelloise et mondiale à la protection de l'environnement à travers la promotion de mesures positives pour réduire au maximum la pollution qui touche sévèrement ces sites uniques. L'équipe Aldabra Clean Up Project va ainsi mener des recherches scientifiques pour quantifier les menaces que les plastiques imposent à ces précieux écosystèmes insulaires. S'en suivra une campagne de sensibilisation de la population mondiale sur les enjeux environnementaux dans les océans.

PONANT : un acteur engagé dans le tourisme responsable

Depuis plus de 30 ans PONANT se mobilise sur un sujet qui lui est cher : le respect du milieu marin. De la conception des navires notifiés « Clean Ship » jusqu'aux débarquements à terre, tout est fait pour réduire l'impact sur l'environnement. Des campagnes de nettoyage de plages sont également organisés avec les passagers pour éveiller les consciences et les transformer en véritables ambassadeurs du tourisme responsable si cher à la compagnie.

À PROPOS DE PONANT

Leader mondial de l'expédition de luxe et unique armateur français de navires de croisières, PONANT a été fondée en 1988 par Jean Emmanuel Sauvée et une dizaine d'officiers de la marine marchande. Engagé au quotidien, PONANT montre la voie d'un tourisme responsable et durable dans le domaine de la préservation des océans, des régions polaires et du lien entre les peuples. La compagnie se distingue à travers une conception unique du voyage en mer alliant itinéraires d'exception et prestations hôtelières 5 étoiles, à bord de luxueux navires à taille humaine. www.ponant.com

À PROPOS D'ALDABRA CLEAN UP PROJECT

En mai 2018, le projet de nettoyage Aldabra a été lancé à la Royal Society de Londres et à la State House aux Seychelles. Le projet est une collaboration entre le Queen's College, Oxford et la Seychelles Islands Foundation. Il rassemble des étudiants diplômés d'Oxford et des volontaires seychellois engagés dans la réalisation d'un objectif ambitieux : le nettoyage de l'atoll Aldabra dans l'océan Indien, qui est gravement touché par la pollution par les plastiques.

CONTACTS PRESSE

PONANT

Alexandra OLIVARI

Directrice de la Communication

Amandine BONINO IZCI | aboninoizci@ponant.com

Responsable Relations Presse & Publiques

Aurélie DE PAULA | adepaula@ponant.com

Chargée de Relations Presse & Publiques

Téléphone : +33 4 88 66 64 16

Agence Pascale Venot

Barbara Sablon | barbara@pascalevenot.fr

Solène DAVID | solene@pascalevenot.fr

Téléphone : +33 1 53 53 44 62

[Retrouvez tous nos communiqués de presse sur notre site](#)

Aldabra Clean Up

April J Burt | April.burt@queens.ox.ac.uk

Jeremy Raguain | research@sif.sc

Dr Lindsay Turnbull | lindsay.turnbull@plants.ox.ac.uk

« LE COTES DE BRETAGNE » NAVIGUE PLUS VERT DANS LA GRANDE BLEUE GRACE A **ECO GAS**

La Compagnie Armoricaine de Navigation, soucieuse des enjeux écologiques de notre temps s'inscrit quotidiennement dans un objectif d'amélioration de ses pratiques pour qu'elles soient plus respectueuses de son environnement. Elle a choisi pour sa mobilité de traiter son carburant avec la solution **ECO GAS** ce qui lui permet aujourd'hui de contribuer à :

- **LA LUTTE CONTRE LE RECHAUFFEMENT ET LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE** en baissant ses émissions de gaz à effet de serre (CO₂, CH₄, ...) de plus de 2000 tonnes / an

- **L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE L'AIR, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA SANTE DU PERSONNEL** en diminuant drastiquement ses émissions de particules fines et de NO₂ (les principaux responsables des pics de pollution) de plus de 37%, ainsi que tous ses gaz nocifs (NO_x, CO, HC, NMHC, ...) de plus de 15%.

- **L'ECONOMIE DES ENERGIES FOSSILES** en baissant sa consommation en carburant

La **CAN & ECO GAS** favorisent le développement d'une activité et d'une mobilité **plus écologique et plus économique** et contribuent activement aux actions à mettre en œuvre pour répondre aux enjeux environnementaux de notre temps.

La CAN est la filiale maritime du Groupe Roullier, Elle exploite un navire sablier, le Côtes de Bretagne, dont la mission principale consiste à exploiter les gisements de sable de calcium marin sur les côtes nord de la Bretagne, et les sables siliceux dans l'Atlantique. Le navire intervient également sur des chantiers de travaux maritimes et de ré-ensablement de plages.

www.compagnie-armoricaine-de-navigation.fr/

ECOGAS est la solution de transition énergétique pour la "mobilité verte" pour ceux qui ne peuvent pas encore basculer vers les technologies de rupture (GNV, Electrique, Hydrogène, ...). Testée par des organismes indépendants recommandés par l'ADEME, ECOGAS est une solution française innovante qui permet de réduire tous les polluants et la consommation.

www.ecogas.fr/



- PRESS RELEASE -

CMA CGM WHITE SHARK successfully refuels with sustainable marine bio-fuel oil in Rotterdam trial

- **Previously announced IKEA, CMA CGM, GoodShipping Program and Port of Rotterdam pilot celebrates milestone moment in industry-first partnership**
- **Landmark refuelling marks major step for sustainable marine bio-fuel oil as credible decarbonising fuel option for sector**

ROTTERDAM, March 25th, 2019 – IKEA Transport & Logistics Services, CMA CGM, the GoodShipping Program and the Port of Rotterdam are pleased to announce the successful refuelling on Saturday March 23rd of the CMA CGM WHITE SHARK with sustainable marine bio-fuel oil.

The test, which represents a major step for the decarbonisation of ocean freight, saw the companies work together in a first-of-its-kind partnership for the shipping industry. The CMA CGM WHITE SHARK, a 5,095 TEU (Twenty-foot Equivalent Units) container vessel, was refuelled with the bio-fuel oil on Saturday while calling at Rotterdam.

Results from the trial will give the maritime sector a vital demonstration into the scalability, sustainability and technical compliance of sustainable marine bio-fuel oil. This will benefit all industry stakeholders in their environmental strategies, in line with the impending International Maritime Organisation (IMO) decarbonisation pathway.

The sustainable marine bio-fuel oil was developed by GoodFuels, the leading provider of sustainable marine biofuels to the global commercial shipping fleet, after undergoing three years of intensive testing with marine engine manufacturers. The second-generation bio-fuel oil is completely derived from forest residues and waste cooking oil products, is expected to deliver 80-90% well-to-propeller CO₂ reduction versus fossil equivalents, and virtually eliminates sulphur oxide (SO_x) emissions - all without any requirement for engine modifications.

The trial was facilitated by the GoodShipping Program, a sustainable initiative dedicated to decarbonising ocean freight.

-ENDS-

Facts and Figures

- All GoodFuels sustainable marine biofuels are functionally equivalent to petroleum-derived marine fuels - so called “drop-in” fuels.
- No modification is required to the engine or the fuel infrastructure.
- All GoodFuels sustainable marine fuels meet the most stringent sustainability criteria, based on the Roundtable of Sustainable Biomaterials (RSB.org) and verified by GoodFuels’ independent sustainability board. This sustainability board consists of leading NGOs and academics.
- GoodFuels’ sustainable marine fuels are 100% based on waste and residues.
- In this landmark refueling, the bio-fuel oil consists of waste used cooking oil and forest residues - both of which have been sourced and processed in Europe.
- The industrial waste stream from food production is used cooking oil which, after processing, is unfit to use for human or animal consumption. The only viable usage for this waste product is for reprocessing into advanced biofuel.
- Forest residues are industrial waste streams from paper and pulp production. GoodFuels exclusively sources the forest residues in its fuels from sustainable forests in Europe. Most wood waste streams are currently used to co-fire power plants, and upgrading this waste into advanced low carbon marine biofuels, replacing heavy fuel oil, is considered a more sustainable and economical use of the waste product.
- All GoodFuels sustainable marine fuels are virtually SOx free and deliver 80-90% well-to-propeller CO2 reduction versus fossil equivalents.

Notes to Editors

About IKEA Transport & Logistics Services

IKEA Transport & Logistics Services organisation consists of approximately 500 persons globally, working in the categories of Land, Ocean and Logistics Services.

Mattias Hennius, Press Officer, IKEA Range & Supply. Mobile +46 70830 25 48

E-mail: mattias.hennius@IKEA.com

About the GoodShipping Program www.goodshipping.org

The GoodShipping Program is the first sustainable shipping initiative in the world that offers companies – worldwide and of all sizes – the opportunity to make container shipments less polluting. By offering a way to change the fossil fuels with clean, climate-neutral and truly sustainable fuels. This is done in collaboration with GoodFuels, market leader and pioneer in the field of sustainable bio-based fuels. An important part of the GoodShipping partnership with GoodFuels is the use of only truly sustainable residual flows, which do not compete with the food supply or lead to deforestation of rainforests. This is done under the supervision of an independent sustainability board with leading NGOs and academics. Another important partner of GoodShipping is DHL Global Forwarding. The global market leader in logistics offers the GoodShipping Program to all its ocean freight customers, as part of DHL's 'Go Green portfolio'. Last year GoodShipping won various prizes such as the TedX Amsterdam Award and the Accenture Innovation Award for Clean and Affordable Energy. For more information, view the animation via this [link](#).

Media enquiries

Rhys Thomas
Senior Account Manager
BLUE Communications
Mobile: 07934 297547
Email: rhys.thomas@blue-comms.com

About CMA CGM

The CMA CGM Group, led by **Rodolphe Saadé**, is a world leader of maritime transport. Its 509 ships serve more than 420 ports worldwide on the 5 continents. In 2018, they transported nearly 21 million TEUs (Twenty-foot Equivalent Units). CMA CGM experiences a continuous growth and never stops

innovating to propose new maritime, logistical and inland solutions to its clients. The Group employs 37,000 collaborators in the world and 2,400 in Marseilles where is located its headquarters and is present in 160 countries via its network of 755 agencies.

CMA CGM Media contact:

media@cma-cgm.com

About the Port of Rotterdam

The objective of the Port of Rotterdam Authority is to enhance the port's competitive position as a logistics hub and world-class industrial complex. Not only in terms of size, but also with regard to quality. The Port Authority is therefore leading the transition to sustainable energy and it is committed to digitalisation in order to make the port, and the supply chain, more efficient. The core tasks of the Port Authority are to develop, manage and exploit the port in a sustainable way and to deliver speedy and safe services for shipping.

www.portofrotterdam.com

La Méridionale expérimente un filtre à particules novateur, une première mondiale dans le domaine du transport maritime !

Afin de préparer la mise en conformité de sa flotte au 1^{er} janvier 2020 (réglementation OMI*) et de poursuivre ses actions en faveur de l'environnement, la compagnie maritime marseillaise a conclu un partenariat avec deux groupes internationaux : Andritz et Solvay.

Dans le but d'éliminer à la fois les émissions d'oxydes de soufre et les particules fines (PM10), La Méridionale met en œuvre une expérimentation sur son navire amiral le Piana. Il s'agit d'installer un filtre à particules innovant et sécurisé. Il présente un double avantage : la désulfuration à sec des gaz d'échappement et l'élimination des particules fines et ultra fines.

Pour cela, La Méridionale s'est adossé à deux experts réputés qui combinent leurs savoir-faire techniques et d'ingénierie.

Deux partenaires experts

Andritz possède une grande maîtrise des technologies d'épuration des gaz d'échappement dans les domaines du maritime et industriels terrestres. Solvay, est un leader sur le marché du carbonate et bicarbonate de sodium. Il développe des solutions à base de bicarbonate de soude pour des applications industrielles permettant d'améliorer la qualité de l'air en éliminant les gaz acides de manière simple, efficace et durable.

Un protocole de 6 mois

L'agenda débutera en novembre 2018 lors de l'arrêt technique programmé du Piana, avec l'installation des fondations de la structure sur le pont arrière. Les filtres seront mis en place courant mars 2019 pour un démarrage de la phase d'expérimentation début avril. La campagne de tests concernera 1 moteur et se déroulera durant 6 mois sous le contrôle d'un organisme indépendant certifié NF.

"Cette expérimentation figure dans notre stratégie de développement et s'inscrit dans la continuité des actions entreprises depuis de nombreuses années pour limiter notre empreinte environnementale. Après avoir limité nos rejets à quai, nous entreprenons la recherche de solutions pour limiter ceux en mer. Dans l'hypothèse où les résultats attendus à l'automne étaient concluants, ce procédé irait bien au-delà des contraintes réglementaires MARPOL 2020 grâce à l'élimination, en plus des oxydes de soufre, de 99% des particules fines."

Benoît Dehaye – Directeur Général

*Organisation Maritime Internationale

Mieux connaître La Méridionale :

La Méridionale assure les liaisons maritimes entre la Corse et Marseille depuis 1937. Aujourd'hui, sa flotte composée de 3 navires mixtes (Piana, Girolata et Kalliste) dessert quotidiennement les ports d'Ajaccio, Bastia et Propriano dans le cadre d'une Délégation de Service Public conclue avec la Collectivité Territoriale de Corse. Certifiée ISO 9001 et ISO 14001, la compagnie répond aux exigences relatives à la gestion de la qualité et à l'amélioration continue de la performance environnementale. Elle a obtenu le trophée de la Charte Bleue en 2013 récompensant ses actions en faveur de l'environnement. Elle est l'unique compagnie

maritime en Méditerranée à connecter ses navires à l'électricité de quai lors de ses escales. En 2017, La Méridionale a transporté 275 000 passagers et 852 km de fret roulant. Elle est la filiale maritime du Groupe STEF, leader européen de la logistique du froid.

Contact

Laurent D'hoorne
Marketing, Communication et Relation Client
laurent.dhoorne@lameridionale.fr

ANDRITZ GROUP

ANDRITZ est l'un des principaux fournisseurs mondiaux d'installations, d'équipements et de services pour les centrales hydroélectriques, l'industrie des pâtes et papiers, la métallurgie et la sidérurgie, ainsi que pour la séparation solide/liquide dans les segments municipal et industriel. D'autres champs d'activité importants sont l'alimentation animale et la pelletisation de biomasse, ainsi que l'automatisation, où ANDRITZ offre une large gamme de produits et services innovants dans le secteur IIoT (Internet industriel des objets) sous la marque Metris. En outre, le groupe technologique international est actif dans la production d'énergie électrique (installations de générateurs de vapeur, centrales produisant de l'électricité à partir de la biomasse, chaudières de récupération et usines de gazéification) et les technologies environnementales (centrales d'épuration des gaz de fumées) et propose des équipements pour la production de pâte non-tissée, à dissolution et de panneaux, ainsi que des usines de recyclage. La passion pour les technologies innovantes, la prise en considération absolue du client, la fiabilité et l'intégrité sont les valeurs centrales auxquelles ANDRITZ s'engage. Le siège social du Groupe est situé à Graz, en Autriche. Avec plus de 160 ans d'expérience, 26.000 employés et plus de 250 sites dans plus de 40 pays au monde, ANDRITZ est un partenaire fiable et compétent qui aide ses clients à atteindre leurs objectifs d'entreprise et de développement durable.

Contact

Dr. Michael Buchbauer
Head of Corporate Communications
michael.buchbauer@andritz.com

SOLVAY

Solvay est un groupe de matériaux avancés et de chimie de spécialités, engagé dans le développement de solutions répondant aux grands enjeux sociétaux. Solvay innove en partenariat avec ses clients dans divers marchés finaux tels que l'aéronautique, l'automobile, les batteries, l'électronique et la santé, ainsi que dans l'extraction minière de gaz et pétrole, contribuant ainsi à combiner efficacité et durabilité. Ses matériaux d'allègement participent à une mobilité plus durable, ses formulations favorisent l'optimisation des ressources et ses matériaux de haute performance contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air et de l'eau. Le Groupe, dont le siège se trouve à Bruxelles, emploie environ 26,800 personnes dans 61 pays. Solvay a réalisé un chiffre d'affaires de 10,1 milliards d'euros dont 90 % dans des activités où il figure parmi les trois premiers groupes mondiaux, qui se traduit par une marge d'EBITDA de 22%. Solvay SA (SOLB.BE) est coté à la bourse Euronext de Bruxelles et de Paris (Bloomberg : SOLB.BB - Reuters : SOLB.BR) et aux États-Unis, ses actions (SOLVY) sont négociées via un programme ADR de niveau 1. *Les données financières tiennent compte de la cession annoncée de Polyamides.*

Solvay Soda Ash & Derivatives est un leader mondial dans son secteur, produisant du carbonate de soude pour les marchés du verre, des détergents et de la chimie et développant des solutions à base de bicarbonate de sodium et trona pour les marchés de la santé, l'alimentation humaine et animale, et l'épuration des fumées. Les solutions SOLVAir® améliorent la qualité de l'air en éliminant les gaz acides tels que l'acide chlorhydrique (HCl) et les oxydes de soufre (SOx) de manière simple, efficace et durable, permettant aux industriels de se conformer à la réglementation tout en réduisant les coûts d'investissement et d'exploitation. Soda Ash & Derivatives dispose de 12 sites industriels à travers le monde, plus de 3500 employés et dessert 90 pays.

Contact

Cecile Fages
Communication & Sustainability Director
Solvay Soda As & Derivatives
cecile.fages@solvay.com
+33 6 8393 6635



Projet « ADN de la mer » : Corsica Ferries accentue son engagement pour la protection des cétacés en Méditerranée



Corsica Ferries **collabore activement avec le monde de la recherche** pour protéger les cétacés de la mer Méditerranée. Depuis 2018, la compagnie contribue au projet ADN de la mer aux côtés du centre de recherche de l'Université de Milan Bicocca et de l'ISPRA (*Institut Supérieur pour la Protection et la Recherche Environnementales, dépendant du Ministère de l'Environnement italien*). Cette année, Corsica Ferries renouvelle son engagement pour la protection des cétacés de la mer Méditerranée en **mettant à disposition ses navires** et en **accueillant les chercheurs qui poursuivent l'étude de la biodiversité en Méditerranée** en prélevant et en analysant **les micro-traces d'ADN** laissées par les organismes vivants.

Une étude innovante de la biodiversité en Méditerranée

Instauré en 2018, le **projet d'échantillonnage "ADN de la mer"** permet de recueillir de nouvelles informations sur les espèces, de détecter la présence et l'abondance d'organismes marins et de mettre en perspectives ces données, au fil des années, avec le changement climatique

Cette nouvelle technique, rendue possible par le développement de **l'analyse moléculaire sophistiquée**, permet d'identifier la présence et l'abondance d'organismes marins qui sont, en raison de la nature de l'habitat dans lequel ils vivent, difficiles d'accès et délicats à étudier.

L'étude accorde une importance considérable **aux grands vertébrés marins** (*cétacés, grands poissons et tortues marines*) qui sont au sommet de la pyramide trophique et se révèlent **d'excellents bio-indicateurs de l'état de santé de notre mer.**

Des perspectives infinies pour le suivi biologique des océans du globe

Les premiers résultats de la campagne 2018 confirment que la technique de prélèvement de traces biologiques à partir de simples échantillons d'eau pour étudier les communautés d'organismes qui peuplent les mers fonctionne. Cette **initiative jamais explorée auparavant a donné des résultats positifs avec à l'appui les navires de Corsica Ferries.** Cette **possibilité d'agir depuis un navire offre des possibilités infinies pour le suivi biologique des océans du globe depuis n'importe quel bateau !**

L'ADN trouvé provenait majoritairement d'anchois, de sardines, d'orphies, et de demoiselles. Les prélèvements ont aussi mis en lumière des traces de cétacés, tels que le dauphin stenelle et la baleine à bec commune. Dans ces deux cas, cela a été corrélé avec les observations signalées par les chercheurs de l'ISPRA accueillis très régulièrement à bord du Mega Express Three de Corsica Ferries.

Le **fort potentiel de cette technique**, combinée à **l'étendue du réseau de Corsica Ferries et à la fréquence des rotations de ses navires**, est de pouvoir suivre l'évolution et la répartition des espèces marines par rapport aux changements climatiques qui touchent notre planète et, en particulier, la Méditerranée.

La Méditerranée, **zone semi-fermée**, est un **milieu marin unique abritant plus de 11 000 espèces.** Elle constitue **l'une des mers les plus riches en biodiversité** (concentrant près de 18 % des espèces marines connues, dont beaucoup sont endémiques bien qu'elle ne représente que 0,8% de la surface mondiale couverte par les océans), mais c'est aussi l'une des zones marines les plus touchées par l'homme et où les effets du réchauffement climatiques risquent probablement d'être les plus dévastateurs.

Corsica Ferries, conscient des enjeux environnementaux, soutient depuis **de nombreuses années des universités, des organismes**

scientifiques et des associations dans leur intense activité de recherche et de surveillance du milieu marin et des espèces qui l'habitent. La participation active de la compagnie au projet « ADN de la mer » s'inscrit dans une volonté **d'apporter une aide concrète à la communauté scientifique** pour la protection de la mer en contribuant à la collecte des données et à la transmission des connaissances.

A propos de Corsica Ferries

Entreprise de dimension européenne basée à Bastia, Corsica Ferries est une compagnie maritime de premier plan sur le marché du transport de passagers et de véhicules depuis le continent européen (France et Italie), à destination de la Corse, de la Sardaigne, de l'île d'Elbe et des Baléares. Au cœur de ses priorités : l'innovation au service de la satisfaction clients et le maintien de la performance de son offre de traversées et de services. Forte d'une flotte de 13 navires, Corsica Ferries dessert 22 lignes, propose jusqu'à 45 traversées par jour et a transporté 3.8 millions passagers et 1.3 millions de véhicules en 2018. Elle occupe le 5ème rang mondial des compagnies de ferries en capacité de transport de passagers. Plus d'informations sur www.corsica-ferries.fr

Contact presse Corsica Ferries : Linda Bellili - 06 01 49 03 06 – linda.b@oxygen-rp.com

CORSICA linea salue le plan d'investissement "Escalaes zéro fumée" de la Région Sud

Communiqué de presse

A Ajaccio, le 05 septembre 2019

Plan "Escalaes zéro fumée" de la région Sud : une vraie avancée environnementale

CORSICA linea salue le plan d'investissement de la Région Sud, à hauteur de 30 millions d'euros, en faveur de l'électrification des navires à quai dans les ports de Marseille, Toulon et Nice.

Présenté ce jour par Renaud Muselier, Président de la Région Sud, en présence d'Elisabeth Borne, Ministre de la Transition écologique et solidaire, de Jean-Baptiste Djebbari, Secrétaire d'Etat aux transports, de Hubert Falco, Maire de Toulon, et de Christian Estrosi, Maire de Nice, ce plan d'investissement, baptisé « Escalaes zéro fumée », sera effectif dès 2025.

Engagé avec l'Etat et l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), il constitue un signal éminemment positif en faveur de la modernisation et de l'attractivité des infrastructures portuaires, notamment à Marseille. A cet égard, il intervient dans un contexte particulièrement dynamique, lié aux efforts déjà conséquents du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) en matière de transition énergétique, tant sur l'électrification à quai que sur l'approvisionnement en Gaz Naturel Liquéfié ou la production d'énergies renouvelables.

CORSICA linea : le plus grand plan d'investissements verts de la façade méditerranéenne dans le transport maritime

En tant qu'armateur opérant depuis Marseille, CORSICA linea prend toute sa part dans cette dynamique environnementale, avec un plan d'action unique, fondé sur un mix énergétique que notre compagnie est la seule à pratiquer en Méditerranée :

- [achat d'un navire neuf au Gaz Naturel Liquéfié \(GNL\)](#) - une première pour les opérateurs de ferry en France → comparé aux traditionnels fiouls lourds, le GNL représente une réduction de 25% des émissions de dioxyde de carbone (CO2), de 90% des émissions d'oxydes d'azote (NOx), et de 100% d'émission de dioxydes de soufre (SO2) et de particules fines.

- **électrification des navires à quai** à bord des navires *Jean Nicoli, Pascal Paoli et Paglia Orba* → **suppression d'au moins 80 % des polluants atmosphériques émis par les Diesels Alternateurs du navire pendant son escale à quai** (dioxyde de carbone - CO₂, dioxyde de soufre - SO_x, dioxyde d'azote - NO_x, et des particules fines) / **fin des nuisances sonores et de la vibration des moteurs** : nette amélioration des conditions de vie et de travail des usagers du port, des salariés de la compagnie et des riverains.
- **traitement des fumées (scrubbers)** à bord des navires *Vizzavona, Jean Nicoli, Pascal Paoli et Paglia Orba* → **jusqu'à moins 93 % de rejets d'oxyde de soufre et moins 80% d'émissions de particules.**

En 2019 / 2020, ce sont ainsi plus de 180 millions d'euros qui seront investis par CORSICA linea pour la transition environnementale de sa flotte, en réalisant le plus grand plan d'investissements verts de la façade méditerranéenne dans le domaine du transport maritime.

Une implication de la Région Corse pour une vraie continuité méditerranéenne

La présence et la prise de parole de Gilles Simeoni, Président du Conseil exécutif de Corse, lors de cette présentation, ont également permis de rappeler **le caractère essentiel de la modernisation des infrastructures portuaires insulaires**. L'occasion de souligner que la **continuité territoriale se définit aussi à travers des enjeux de développement durable et qu'une continuité est nécessaire en la matière, afin que ce plan devienne un plan méditerranéen.**

Pierre-Antoine Villanova, Directeur général de CORSICA linea, déclare : "Toute pierre apportée à l'édifice d'un transport maritime durable et responsable est précieuse pour relever le défi collectif de la transition énergétique. L'intervention d'acteurs aussi variés que les collectivités, l'État, les ports, les armateurs montrent qu'un changement concerté vers un verdissement du transport maritime est déjà à l'œuvre. Je me réjouis de la présence de la Région Corse dans ce projet méditerranéen, pour décliner les actions entreprises à Marseille sur l'ensemble des ports corses".

CONTACT PRESSE

Pasquine ALBERTINI : 06.46.36.31.92 / palbertini@corsicalinea.com