

Navire « *Honfleur* » : Brittany Ferries confirme la commande de son futur navire

Brittany Ferries a le plaisir de confirmer la construction d'un nouveau ferry qui viendra rejoindre sa flotte composée de 10 navires. Le navire « *Honfleur* » sera l'un des navires les plus respectueux de l'environnement opérant sur la Manche, lors de sa mise en service en 2019. Le navire, qui sera exploité sur la ligne Caen-Ouistreham/Portsmouth, la plus fréquentée de la Compagnie, proposera aux passagers un service alliant modernité, confort et relaxation.



Navire propulsé au Gaz naturel Liquéfié (GNL)
Construction sur le chantier Flensburger Schiffbau-Gesellschaft en Allemagne.

Mise en service sur la ligne
Caen-Ouistreham / Portsmouth
en juin 2019



Caractéristiques techniques
Longueur : 187.4 mètres
Largeur : 31 mètres
Tirant d'eau max : 6.6 mètres
Jauge brute : 42 200 tonnes
Nombre de ponts : 11
Passagers : 1 680
Cabines passagers : 257
Espaces passagers : 5 200 m2
Roulage véhicule : 2 600 mètres linéaires (130 véhicules fret ou 550 voitures et 64 véhicules fret)
Vitesse de service : 22 noeuds

Le GNL :

Le navire « **Honfleur** » sera construit en Allemagne, au chantier FSG (Flensburger Schiffbau-Gesellschaft), au cours des deux prochaines années et sera propulsé au Gaz Naturel Liquéfié (GNL). A la différence du gas-oil ou du fuel lourd, le gaz naturel génère moins de dioxyde de carbone durant la combustion. Il ne contient pas de soufre et émet peu d'oxydes d'azote et de particules fines.

Le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) est un combustible plus propre que le gasoil (cf. ci-dessous les avantages du GNL). De plus, les moteurs à GNL associés à une propulsion diesel électrique sont également plus silencieux, plus efficaces et produisent moins de vibrations, ce qui garantit une traversée plus agréable aux passagers.

Afin de faire face aux spécificités liées à l'infrastructure GNL, et notamment l'absence d'installations de soutage en GNL dans les ports desservis par les navires, Brittany Ferries s'est associée à TOTAL pour imaginer une solution originale et innovante implantée en France : le « **Honfleur** » sera le premier navire à passagers au monde à avoir une logistique GNL par embarquement de containers de 40 pieds par portique. Les conteneurs seront acheminés par camion du terminal méthanier au port, puis grutés à bord à l'aide d'un portique conçu et imaginé spécifiquement pour ce navire afin d'alimenter un réservoir fixe de stockage de GNL situé à l'arrière de la superstructure. Une fois vidés, ils seront redescendus à l'escale suivante – à Ouistreham- puis récupérés et remplacés par des conteneurs pleins.

Le mode de propulsion du « **Honfleur** » sera différent de celui des autres navires de la flotte. Ses quatre moteurs principaux alimentés au gaz naturel fourniront l'énergie nécessaire aux deux moteurs électriques de propulsion, une configuration de propulsion de type " diesel électrique" largement répandue sur les paquebots de croisière qui améliore à la fois le confort des passagers et la consommation du navire aux vitesses réduites.

Avantages du GNL:

Le « **Honfleur** » ne sera pas le premier navire à être propulsé au GNL mais il sera le plus grand navire de ce type exploité en Manche. Des ferries propulsés au GNL sont déjà exploités en Mer Baltique et cette technologie a fait ses preuves.

Comme son nom l'indique, le Gaz Naturel Liquéfié est issu d'un processus via lequel un liquide est créé à partir d'un gaz naturel. Il est refroidi à – 162° Celsius, ce qui permet de le condenser en GNL en réduisant son volume d'un facteur de près de 600.

Le liquide ainsi obtenu est incolore et inodore et de nombreux voitures et véhicules utilitaires actuellement en circulation roulent déjà au GNL. Le processus de combustion est plus efficace que la combustion d'énergies fossiles traditionnelles et représente une réduction de 25% de dioxyde de carbone. De plus, il permet également de supprimer les émissions de soufre et de réduire de façon drastique les rejets d'oxyde d'azote et de particules fines. A la différence du gasoil ou du fuel lourd, sa combustion n'émet pas de suie.

L'utilisation de GNL à bord de navires à passagers se généralise. Elle doit répondre à une série de réglementations connues sous le nom de Code de d'IGF de l'Organisation Maritime Internationale. De nombreux aspects sécuritaires sont directement issus de l'industrie des méthaniers qui n'a connu aucun accident majeur au cours de ces quarante dernières années. Ces navires peuvent transporter jusqu'à 120 000 m3 de GNL, le « **Honfleur** » quant à lui, en transportera « uniquement » un maximum de 350 m3.

Le GNL est clairement l'énergie du futur, son utilisation est préconisée par les organismes de réglementation et tous ceux soucieux de l'environnement. La Feuille de Route de la Commission Européenne pour l'énergie à l'horizon 2050 cite le gaz naturel comme l'une des énergies propres à développer d'ici 2050.