



COURSIVE

Le Journal de bord de l'A.P.M.M.



N°15 – 2^{ème} quadri 2023

Edito

Texte : M. Duhén

2022 est maintenant loin derrière nous, année globalement positive en ce qui concerne le trafic global des grands ports du « nord ». 5% de hausse pour les ports français selon la presse et les médias spécialisés : Haropa a connu une évolution de +1,9%, Dunkerque +1,5%, Marseille +3% pour n'évoquer que les ports les plus importants.

Concernant les trafics en Manche-mer du Nord, Haropa (Le Havre...) a « traité » 3.100.000 conteneurs EVP* (+0.3%), Dunkerque 745.000 (+ 14%), Rotterdam 15.300.000 (-15,5%), Anvers 13.500.000 (-5,2%), Hambourg 8.300.000 (-5,1%), Bremen 4.600.000 (-8,1%). On constate donc que seuls les ports français, bien que très loin en volume par rapport à leurs voisins « nordiques », ont connu une évolution positive.

Les principaux ports de l'Atlantique, Nantes-St Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, ont connu une évolution négative, mais traitant de faibles quantités de conteneurs.

Pour la façade méditerranéenne, Marseille-Fos a traité 1.530.000 EVP (+3.0%), Barcelone 3.523.000 (-0,3%), Gênes 2.800.000 (+0,6%).

Toutefois, les résultats du premier semestre 2023 montrent un retournement de situation pour l'ensemble du trafic conteneurs au niveau mondial, et Haropa en particulier.

*Conteneurs EVP = Equivalent Vingt Pieds

La vie de l'association

Réception à bord de Renaissance

Texte : M.Duhen

Le 26 juin, les membres de l'Apmm et leurs invités ont eu l'honneur d'être reçus à bord du paquebot *Renaissance* par Clément MOUSSET et Cédric RIVOIRE-PERROCHAT, fondateurs de la nouvelle Compagnie Française de Croisières.



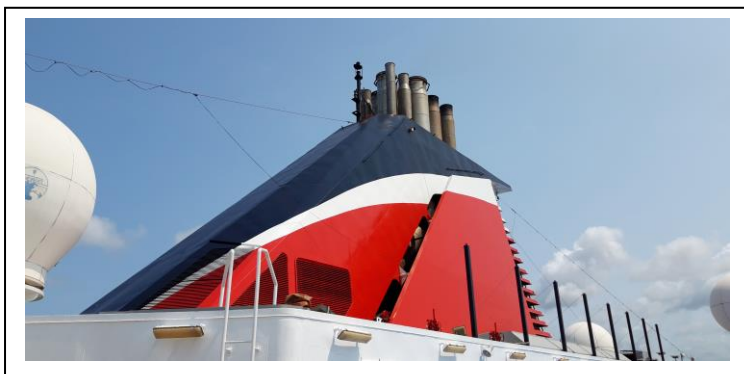
Nous avons pu découvrir ce joli paquebot, navire à « taille humaine » aux lignes rappelant l'élégance des transatlantiques des années soixante-dix... Ancien *Maasdam* de la Holland America-Line, le navire, après une période de rénovation à Brest, offre une décoration sobre, élégante, invitant à la détente et au farniente.

Pouvant embarquer 1100 passagers, *Renaissance* reçoit ses hôtes au niveau de l'atrium, haut de 3 ponts et sa spectaculaire colonne de verre, autour duquel se trouvent la réception, des boutiques et des salles de conférences. Il propose aux croisiéristes 8 bars, 5 restaurants, dont le Grand Vatel pouvant accueillir 700 convives et la « table du Chef » prévue pour 12 couverts où l'on peut y déguster des plats servis autrefois sur les grands transatlantiques tels que *Ile de France*, *Normandie*, *France*...

Salons cossus, bibliothèque disposant de 6000 livres français, auditorium, théâtre « La Belle Epoque » proposant plus de 670 places, casino, spa et salle de fitness sont à la disposition de tous, et bien sûr, les 2 piscines dont une au toit rétractable.

Les cabines spacieuses et très accueillantes sont à 80% extérieures, dont une grande partie pourvue de balcon et complétées par 39 suites dont la luxueuse suite « de l'Armateur ».

Ici, pas de mur d'escalade, de toboggans aquatiques ou de piste de kart comme sur certains géants destinés aux croisières « de masse », sur *Renaissance* le souhait des armateurs est de redonner à la croisière ses lettres de noblesse, dans la tradition des voyages transatlantiques d'antan, pour une clientèle principalement francophone, la Compagnie propose des itinéraires originaux, sortant des « sentiers » battus, au départ du Havre vers les contrées Nordiques, et de Marseille vers le sud de l'Europe les rivages de l'Afrique.



Après la découverte du navire, le cocktail de bienvenue et la présentation de la Compagnie et de ses itinéraires, nous avons pu déjeuner au grand restaurant Vatel, où nous avons apprécié les plats succulents, bien présentés, dans la pure tradition gastronomique française.

En débarquant en milieu d'après-midi, chacun n'avait qu'une envie : partir en

croisière pour prolonger quiétude et volupté que dégage ce navire...

Encore merci à Clément MOUSSET et Cédric RIVOIRE-PERROCHAT de nous avoir fait découvrir leur très beau navire.

Longue vie à la Compagnie Française de Croisières, longue vie et « bon vent » à *Renaissance*... !

Visite de l'Ambition

Texte : Joëlle Goulard

Le 24 mai, plusieurs membres de l'Apmm ont eu la chance de visiter le paquebot, accompagnés par Mickaël, rédacteur en chef de notre livret Programme des escales, fin connaisseur de ce navire appartenant à la Compagnie Ambassador Cruise Line depuis 2022.



Ambition aura porté plusieurs noms : mis en service à Saint-Nazaire en 1999 sous le nom de *Mistral* pour Festival Croisières il deviendra, par rachats successifs, *Grand Mistral* pour Iberocruceros en 2004, *Costa Neo Riviera* en 2013 pour Costa, puis *AIDAmira* en 2019 pour AIDA.

Rescapé de la pandémie de covid 19 et repris par Ambassador Cruise Line, il aura en Ecosse hébergé six mois durant des réfugiés Ukrainiens, avant de reprendre la mer en 2022 pour un rythme de croisières. A notre tour au Havre de découvrir ce petit paquebot à taille humaine de 216m. pouvant embarquer 1200 passagers qui profiteront du confort des espaces rénovés par ses différents propriétaires qui ont pris soin d'en garder certaines traces culturelles.



Inauguration 06/25/1999
Cie Festival Cruises
1999-2005

From "*Mistral*" to...



"Grand Mistral" 2005-2013



"Costa NeoRiviera" 2013-2019

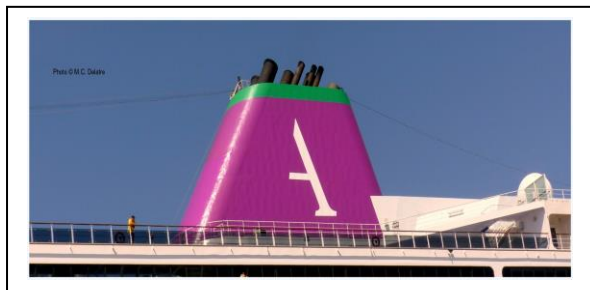


"AIDAmira" 2019-2022



AMBASSADOR "Ambition" 2022...

Ce qui est frappant tout d'abord c'est la couleur de la cheminée, un mauve doublé d'une ligne verte



avec la lettre A. Des couleurs surprenantes que l'on retrouvera déclinées pour la décoration tout au long de notre visite, sur les menus de la grande salle à manger jusqu'à la décoration des cabines. De même le A d'Ambassador répété de la cheminée jusqu'au BukhinghA'm restaurant ou au Pool bA'r.

Dès notre arrivée, notre groupe est pris en charge par « l'Hotel Director » ALLWYN qui nous conduit à la passerelle pour y rencontrer le capitaine OLEKSI, sympathique Ukrainien d'Odessa, enchanté par nos divers cadeaux relatant la riche histoire de son navire. Suit la traditionnelle visite de détente au SPA accueillis par de toujours ravissantes hôtesse où nous avons aperçu les salles de massages, jacuzzi, salle d'entraînement sportif, hammam parfumé, où la découverte d'un sauna vitré...face à la mer !

Par 25°C au Havre, sur le pont extérieur, les abords de la piscine au gazon vert synthétique dominés



par le mauve de la cheminée étaient largement mis à profit par des croisiéristes, anglais pour la plupart, profitant du temps exceptionnel. Puis découverte tour à tour de la grande salle à manger Buckingham aux places attirées pour les croisiéristes, ou d'une possibilité de restauration indépendante privative au sA'tiron aux menus plus exotiques.

Puis visite des différents espaces, le grand hall d'accueil sur deux étages, la salle spectacle, la bibliothèque plus

intimiste ou des snacks-vérandas, l'un au mobilier blanc de jardin sur gazon, un autre plus boisé avec sa voûte d'arbres, souvenir du passage chez Costa.

Une salle plus sobre, aux tables bien rangées mais aux murs colorés est dédiée à la créativité des croisiéristes par l'offre de diverses activités manuelles.

Enfin, après cette très belle visite, invités au Pendemius bar pour une pause, nous avons partagé d'excellents rafraîchissements offerts gracieusement.

C'est avec regret que nous avons quitté le bord pour redescendre sur terre... !

Vie Maritime et Portuaire

Le transport frigorifique maritime.

Idée : J.F. Bougon. Texte : M. Duhén

Depuis la nuit des temps, les hommes ont transporté les marchandises de toutes sortes sur les mers du globe, et bien sûr des produits périssables. Combien d'amphores contenant huile, vin...gisent au fond des océans dans les épaves englouties ! Plus tard, poissons et viandes étaient salés pour être transportés dans des tonneaux.

Les premiers navires « frigorifiques » apparaissent à la fin du dix-neuvième siècle. En 1868, Charles Tellier, ingénieur chimiste, crée à Auteuil une usine de réfrigération destinée à la conservation de la

viande. En 1876, il arme un petit bateau qu'il baptise « *Frigorifique* ». Il calorifuge la coque et embarque une machine à éther afin de pouvoir maintenir une température en dessous de 0°C. Ainsi, le 20 septembre 1876, au départ de Rouen, part à destination de La Plata, en Amérique du Sud, la première cargaison réfrigérée constituée de viande (bœuf, mouton, porc) et volaille. Il mettra 105 jours pour arriver à destination. Il reviendra avec 21 tonnes de carcasses de bœufs et de moutons.

L'année suivante, le navire *Paraguay* doté d'équipement mieux élaboré transporte avec succès pendant une cinquantaine de jours 150 tonnes de viande.

A compter de cette date, les systèmes de réfrigération vont sans cesse s'améliorer.

La température est abaissée et contrôlée grâce au CO₂. A la fin du 19^{ème} siècle, plus de 350 navires dotés de ce système de réfrigération sont mis en service dans le monde.



En 1918, le navire frigorifique *La Belle Isle* de la Compagnie des Chargeurs Réunis sera inauguré au Havre.

Au tout début du vingtième siècle apparaissent les premiers navires bananiers

En 1932, la Compagnie Générale Transatlantique, via sa filiale la Compagnie Générale d'Armement, crée une ligne régulière entre les Antilles et la Métropole pour le

transport des bananes. Elle arme ainsi ses premiers bananiers, flotte constituée de navires de « seconde main ». En 1935, près de 50.000 tonnes seront transportées. La compagnie des Chargeurs Réunis entrera également dans la « course » au transport sous température contrôlée. En 1939, la Compagnie Générale d'Armement (CGT) a 12 navires sur la ligne des Antilles, les Chargeurs Réunis 5 navires et la Société Fabre 2 navires sur les lignes de l'Afrique. La France devient la quatrième flotte bananière mondiale.

Au milieu des années trente une quinzaine de bananiers français faisaient la ligne de l'Afrique occidentale. Les bananes venaient de Côte d'Ivoire, de Guinée, du Cameroun. La Compagnie des Chargeurs Réunis, reprise ensuite par les chargeurs Delmas Vieljeux, était bien représentée.

Marseille se lance dans le service bananier en 1933. Rapidement les armements Fabre et Fraissinet coopèrent pour la desserte de l'Afrique occidentale.

Nantes ne reste pas en arrière avec les armements de la Compagnie franco-coloniale de navigation Louis Martin, la Compagnie de navigation Fruitière. Jusqu'à la fin des années 50, l'armement Louis Martin assura 40% de Trafic bananier en provenance d'Afrique occidentale



Dès les années 50, on assiste à un développement important du transport fruitier et la transat devient l'un des acteurs majeurs en Europe dans l'acheminement des fruits et particulièrement des bananes. Elle fait construire 11 bananiers semblables. Ce sera la série des « Forts » : *Fort Royal*, *Fort Frontenac*, *Fort Fleur d'Épée*, *Fort desaix*... Ces navires faisaient 5 ou 6.000 tx, construits pour la plupart aux Chantiers et Ateliers de Provence à Port-de-Bouc.

Entre 1960 et 1968, la Transat transportera en moyenne 400.000 tonnes de bananes par an, en provenance des Antilles et de l'Amérique du Sud.

Au début des années 70, les chantiers Dubigeon-Normandie de Nantes lancent une série de navires polythermes, les « Pointes » : *Pointe sans souci*, *Pointe Madame*, *Pointe La Rose*, *Pointe Allègre*... pour le compte de la Transat. Le bananier *Pointe Allègre*, en janvier 1971, se déroutera pour assister le paquebot *Antilles* alors échoué et en feu à proximité des îles Moustique et Béquia.

Les Ateliers et Chantiers de France-Dunkerque construisent une série de 8 sisters ships destinés à diverses Compagnies, dont l'*Aquilon* destiné aux Messageries Maritimes. Ces navires polythermes possédaient 8 cales indépendantes pouvant maintenir des températures variant de -25 à + 12° C.

Dieppe a été très longtemps le premier port bananier français sur la ligne des Antilles. Ainsi, en 1967, 95.000 tonnes en provenance de Martinique et 40.000 tonnes en provenance Guadeloupe ont été débarquées sur ses quais. Mais en 1981, lors de la mise en service par CMA-CGM de navires plus gros, ne pouvant entrer dans le port, Dieppe perdit sa suprématie au profit de

Dunkerque, qui reste aujourd'hui encore le premier port bananier de France.

En 1960, les exportations de bananes de l'Afrique vers la France chutent de façon spectaculaire.

Les navires frigorifiques sont des cargos peints en blanc car c'est la couleur qui renvoie la chaleur venue de l'extérieur. Ils sont équipés de cales réfrigérées autonomes pouvant accueillir des produits dont les températures vont de la

congélation au froid positif (de -25° à + 13° C).

Ainsi, la viande est transportée à -20° C, les pommes et poires à 2°C, les agrumes entre 4,5° et 9°C, les bananes aux alentours de 13°C. Certaines marchandises, comme les tomates et les

pommes de terre, doivent changer de température au cours du voyage. Ces cargos sont des navires rapides. Leur grande vitesse par rapport aux cargos traditionnels en faisait des navires recherchés, réquisitionnés durant la seconde guerre mondiale pour le transport et ravitaillement de munitions.

Chaque cale, entièrement isolée au niveau des parois et panneaux, est divisée en deux zones de température différente. L'isolation est faite de diverses façons,

d'abord de liège puis souvent de polyuréthane, de laine de roche, le tout recouvert de contreplaqué ou d'aluminium. L'épaisseur totale peut atteindre 30cm. La production de froid contrôlé, la circulation d'air refroidi, est fournie par des alternateurs diesel qui génèrent l'électricité. Le refroidissement se fait de deux façons : soit par évaporation du liquide réfrigérant, soit par de la saumure. Sur les navires des dernières générations, chaque compartiment était équipé de son propre système de réfrigération. La vitesse de propulsion de l'air est différente selon les types de produits. Elle est faible pour une marchandise congelée, rapide pour la réfrigération. Enfin, pour certaines marchandises dégageant entre autres du dioxyde de carbone, comme les fruits, le renouvellement régulier de l'air du compartiment est impératif.

Ces navires transportant des marchandises périssables sont appelés des reefers.



Certains paquebots faisant les lignes des Antilles et de l'Amérique du Sud étaient pourvus d'une cale réfrigérée. Les paquebots *Antilles* et *Colombie* de la Compagnie Générale Transatlantique pouvaient ramener en Métropole des cargaisons de bananes.

La quantité de marchandise transportée n'était pas comptabilisée en tonnes, comme pour les autres frets, mais en mètres cubes ou en pieds cubes. Pour le transport sur palettes, le mètre carré était aussi utilisé. Les navires « reefers » faisaient en moyenne entre 120 et 150 mètres de longueur.

A partir de 1970, l'âge d'or des navires frigorifiques commence à décliner. Les navires « reefers » deviennent de mois en mois nombreux. Le transport par conteneur se développe de façon exponentielle, au grand dam des dockers qui voyaient une grande partie de leur activité leur échapper. Mais le déchargement manuel des cargaisons, en particulier des bananes, leur réservait parfois des surprises « désagréables », araignées ou petits reptiles exotiques s'invitaient parfois au voyage...

Le conteneur maritime (container en anglais) a été créé en 1956.

Malcolm Mac Lean, transporteur routier américain, a l'idée d'embarquer directement remorques et camions sur les bateaux afin d'éviter des transbordements fastidieux et inutiles. Désirant mettre en pratique ses idées, il crée une compagnie maritime pour transporter les remorques. Très vite, il comprend que les remorques prennent beaucoup de place, d'où l'idée de désolidariser les « caisses » et les châssis. Le conteneur est né !

En 1961, les dimensions de conteneurs sont standardisées : 20 pieds (6,096m) devient la norme. On parle désormais de norme « EVP » (équivalent vingt pieds). Les conteneurs réfrigérés prennent place sur les navires avec les autres conteneurs transportant des marchandises diverses. Leur couleur blanche permet de les distinguer. Les avantages de la conteneurisation sont évidents : manipulation aisée et rapide, meilleure protection de la marchandise, absence de rupture de la chaîne du froid puisque le conteneur est le seul maillon entre producteur et distributeur.

Deux types de conteneurs « chambre froide » furent mis en service :

Les conteneurs à hublots, qui comportent deux trous sur la paroi arrière pour la ventilation. Il est pratiqué un échange air chaud-air froid. Ils doivent être raccordés à une installation frigorifique extérieure, comme les reefers.



Les conteneurs « froid intégré » possèdent leur propre système de réfrigération. Ce type de conteneur est le plus utilisé aujourd'hui. Des canaux sont aménagés dans le plancher qui permettent à l'air de circuler. Il est donc possible de maîtriser température et taux d'humidité. La ventilation est bien contrôlée. L'air réfrigéré peut ainsi varier de -25°C à $+25^{\circ}\text{C}$, quelles que soient les conditions extérieures.

Enfin, les conteneurs isothermes sont des conteneurs frigorifiques mais dont le système de froid n'est pas fonctionnel. Ils sont utilisés pour des produits agricoles, viticoles. Leur isolation est de moindre épaisseur.

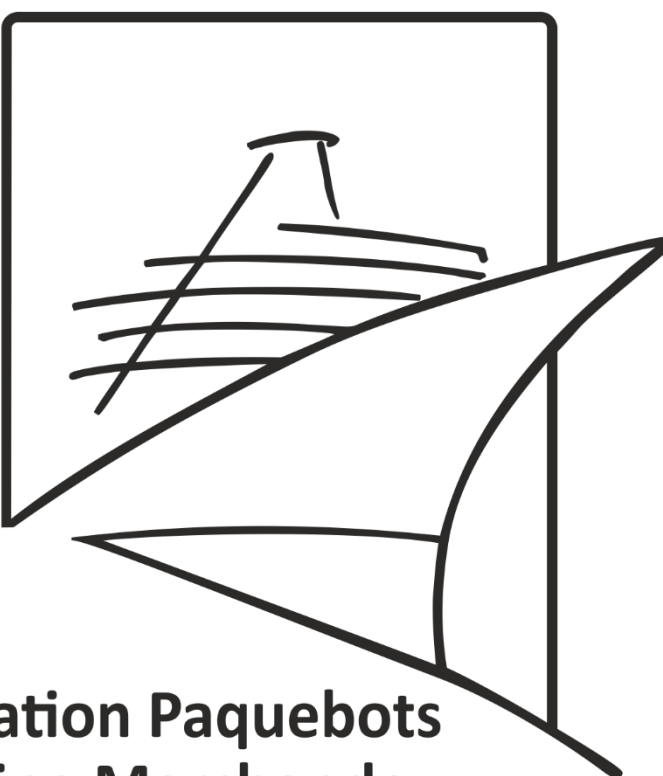
La taille des conteneurs reefer est la suivante :

- 10 pieds (env. 3,048m) soit 12,50 m³
- 20 pieds (env. 6,096m) soit 28,50 m³ (norme EVP) Le plus utilisé en frigorifique
- 40 pieds (env. 12,192m) soit 67,50m³
- 45 pieds (env. 13,716m) soit 83,50m³ (peu utilisés)

En 2022, la CMA-CGM, un des leaders de la flotte reefer, a transporté plus de 400.000 conteneurs réfrigérés.



Enfin, le transport de certains liquides, tels que les jus de fruits, peut se faire également par conteneurs citernes. Ces derniers, en acier inoxydable, sont conçus pour maintenir une température stable spécifique selon la nature de la cargaison. Ces citernes, de 20 ou 40 pieds, sont insérées dans un cadre rectangulaire en acier afin de pouvoir voyager avec les autres conteneurs traditionnels.



**Association Paquebots
& Marine Marchande**
