

5 Pages PDF

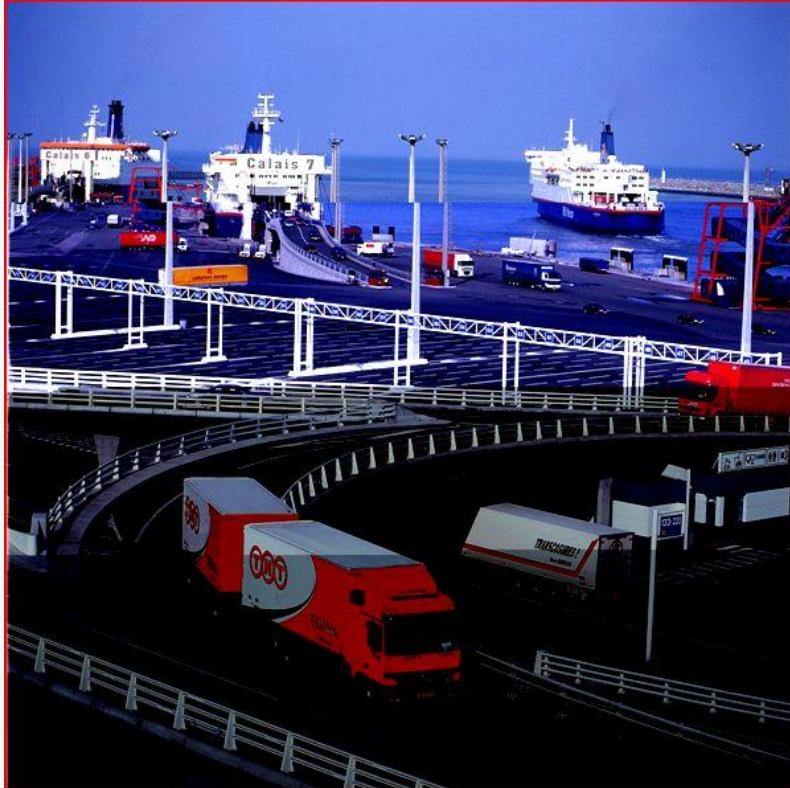
13- Bataille navale sur et sous La Manche

Posté le : 27/04/2009

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

Eurotunnel n'en fini pas de se restructurer.



Après avoir essuyé des paquets de mer dans une tempête financière qui offre un petit moment d'accalmie, Eurotunnel a encore été victime d'un incendie et ce, pour la seconde fois.

Cette alternative ferroviaire sous marine au trafic de surface, paradoxalement à mis en difficulté Seafrance, la filiale maritime de l'entreprise ferroviaire SNCF.

Ces deux structures embarquées dans un carcan social et financier n'ont pu réagir en temps réel aux évolutions du marché.

Pour imager l'état des lieux, Eurotunnel est une entreprise assimilable à un armateur qui ne peut plus changer de port et Seafrance est une Compagnie Maritime gérée par des cheminots.

Au chapitre des confusions, cela n'en reste pas là, car les deux entités se démènent dans des combats socio économiques dantesques.

Eurotunnel veut finir sa fusion restrukturante et depuis plusieurs années, s'épuise à donner de la voix dans les médias afin de faire croire à la pertinence de ses décisions, tout en occultant les trains entiers d'actions dépréciées. Seafrance de son côté, ne sait plus à quel saint se vouer pour se restructurer et continuer d'exister.

Pour couronner le tout, Eurotunnel et la SNCF ont trouvé un accord de coopération, par lequel la SNCF confie tout son trafic Transmanche ferroviaire à Europorte2, filiale d'Eurotunnel, qui hérite des locomotives Class92 hors de prix en exploitation et d'un fond de commerce sans trafic.

Vous comprenez tous, dès lors que s'occuper de son cœur de métier, à savoir, assurer le trafic des biens et des personnes entre la France et l'Angleterre est une mission très accessoire pour les responsables de ces groupes.

Pendant ce temps, et après avoir accusé le coup, les autres armateurs ont mis en œuvre une réaction proportionnée :

Tout d'abord, les tarifs baissiers ne permettent plus d'espérer une quelconque embellie sur ce marché en l'état des structures lourdes de Seafrance et d'Eurotunnel.

Ensuite, la conjoncture économique ne permet plus de s'appuyer sur le couple croissance et inflation.

Dans ce cadre, les difficultés que vont rencontrer ces deux opérateurs ne peuvent pas être évitées. Et tout cela n'est que la partie visible de l'iceberg.



En face, après avoir été blessées les compagnies maritimes, ces dernières ont violemment réagi.

D'une part des liaisons depuis Boulogne, Calais et Dunkerque se modernisent. Ces ports ont du adapter leur configuration pour devenir productifs sous peine d'être écartés des activités transmanche.

D'autre part les compagnies ont adapté leurs flottes. Des innovations importantes apparaissent avec les nouveaux navires à grande vitesse.

Catamaran du type Incat 112

Désormais, il existe des armateurs qui ont un outil de production taillé pour la compétition.

Ils savent dégager des profits avec des tarifs commerciaux très bas et en plus en délai de traversée, ils vont faire jeu égal avec le tunnel.

Alors, la culture ferroviaire a définitivement pris l'eau sur et sous la Manche.

Après la bataille de la Manche, passes d'armes à la Bourse, c'est pour bientôt.....

LD Lines lance sa liaison rapide entre Boulogne et Douvres

Source Mer et marine 20/04/2009

Filiale de Louis Dreyfus Armateurs, LD Lines mettra en service, à compter du 29 mai, le plus grand navire rapide jamais exploité dans le détroit du Pas-de-Calais. Avec plus de 112.6 mètres de long et 11.000 tonneaux de jauge, le catamaran perce-vagues « Incat », dernier né de la série des Incat 112 du constructeur Incat Australia, est le plus puissant du monde. Capable d'atteindre 40 noeuds, « il transportera des passagers et du fret en offrant des conditions de navigation et de confort nettement supérieures à celles des navires rapides des générations précédentes », affirme LD Lines. Le navire pourra embarquer, selon les configurations, 417 voitures, ou résERVER 567 mètres linéaire de parkings aux poids lourds et embarquer 195 automobiles. Ses équipements permettent d'accueillir jusqu'à 1200 passagers. Ce nouveau fast ferry va renforcer la ligne Boulogne Douvres de LD Lines qui passera de deux allers-retours quotidiens à six traversées dans chaque sens. « La mise en service du premier navire rapide de ce type marque une étape majeure dans le développement de LD Lines. Elle démontre notre volonté de développer davantage notre présence sur le détroit » explique le directeur général de LD Lines. Selon Christophe Santoni : « Nous allons lancer un service novateur et complémentaire. En proposant des traversées rapides et conventionnelles au départ de Boulogne, nous permettront à tous le voyageurs, touristes ou transporteurs, d'organiser leur voyage avec une plus grande flexibilité. »

La traversée du détroit en une heure



Tous les types de véhicules, voitures, autocars, caravanes, camping cars, bus, poids lourds ainsi que les passagers piétons seront accueillis à bord. Les traversées entre Boulogne et Douvres (Eastern Docks) prendront 1 heure avec des départs de France à 7h, 10h 45, 17h et 22h 30 et d'Angleterre à 4h 15, 7h 45, 12h 30 et 19h. La liaison rapide va être désormais ouverte au fret.

Une nouvelle concurrence pour SeaFrance

Après l'échec de la fusion proposée à SeaFrance, LD Lines va donc, comme prévu, poursuivre son développement dans le détroit du Pas-de-Calais. Il s'agit d'un secteur extrêmement concurrentiel, où SeaFrance, P&O Ferries et Norfolkline exploitent déjà, depuis Calais et Dunkerque, une quinzaine de ferries. Dans un premier temps, LD Lines avait demandé SeaFrance en mariage, proposant d'utiliser au départ de Boulogne un ou deux ferries de la compagnie calaisienne. Cette solution aurait, selon LDA, permis de sauvegarder l'emploi chez SeaFrance, menacée de plan social pour faire face à une situation financière très délicate. Mais, sous la pression des syndicats, LD Lines a été contrainte de retirer son offre. Maintenant son ambition de développer son activité transmanche (Le réseau LD Lines est constitué des lignes Le Havre-Portsmouth, le Havre-Roeselare, Dieppe-Newhaven, Dieppe-Douvres et Boulogne-

Douvres), la compagnie va donc se renforcer seule et entrer frontalement en concurrence avec SeaFrance. **La bataille des prix s'annonce très rude. A Boulogne, LD Lines annonce par exemple la traversée simple pour une voiture et 4 passagers à partir de 27.5 euros.**

Calais - Douvres : La construction du nouveau ferry de P&O a débuté

Source Mer et marine 11/03/2009

La construction du nouveau navire de P&O Ferries a débuté le 3 mars avec la découpe de sa première tôle, a-t-on appris auprès de STX Europe. Prévu pour être le plus gros ferry jamais exploité dans le détroit du Pas-de-Calais, le NB 1367 (qui n'a pas encore été baptisé) sera réalisé par le chantier STX de Rauma, en Finlande. Sa livraison est prévue en 2010 et celle de son sistership l'année suivante. Les deux ferries de 49.000 tonneaux, d'un coût de 360 millions d'euros, ont été commandés à l'été 2008. Longs de 210 mètres, ils disposeront de 2700 mètres linéaires de garages, soit une capacité de 180 pièces de fret et 195 véhicules de tourisme. En tout, quelques 1750 passagers pourront prendre place à bord de chaque bateau.

Selon STX, les nouvelles unités de P&O Ferries seront les premiers navires à passagers du monde à observer les nouvelles exigences de « Retour sûr au Port » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Ces règles exigent notamment qu'en cas d'incident, un certain nombre de systèmes restent opérationnels pour permettre le retour du bateau au port.



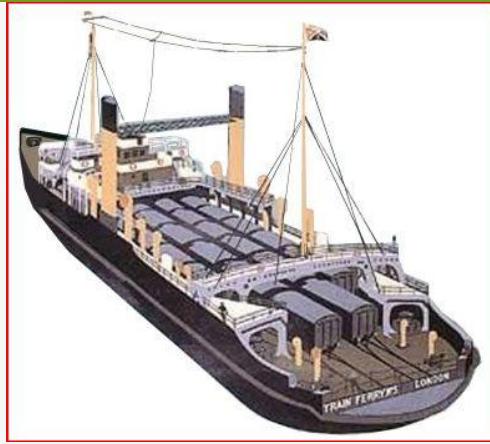
Vue du futur navire (© : STX EUROPE)

De nouvelles normes sont ainsi mises en place en matière de lutte contre les incendies, d'alimentation électrique, de propulsion et de navigation. Elles seront obligatoires pour tous les navires construits après le 1er juillet 2010.

On notera que les nouveaux ferries de P&O disposeront, au niveau de la propulsion, d'importants systèmes de redondance permettant, en cas de panne sur les moteurs principaux, de disposer de suffisamment de puissance et de manœuvrabilité pour gagner un port.

Le constructeur rappelle également que ces navires seront « les plus respectueux possible de l'environnement », avec un important travail réalisé sur les économies d'énergie. Pour faire baisser la consommation en carburant, STX indique que l'hydrodynamisme de la coque a été optimisé. Reconnu comme l'un des principaux spécialistes mondiaux de la réalisation de ferries, STX Finlande (ex-Aker Finnyards) a construit 12 des 20 plus gros navires de ce type actuellement en service. Le dernier ferry livré est l'Armorique, mis en service le mois dernier chez Brittany Ferries.

Peut être que la solution sera à nouveau le train ferry.....et remettra en accord les prétentieux qui se sont érigés en passage obligé et les réalistes qui attendent patiemment, dépités de tant d'inepties.



Il paraît même qu'un tiroir chez Eurotunnel contient la solution.....que risquent de mettre en œuvre les armateurs pour réaliser leur développement.....ferroviaire.