



JVK & FP Marine Consulting

Cabinet d'expertise en logistique navale



Rapport sur le projet de liaison Pen ar Vir-Ile de Saint Michel.

La demande d'expertise commandée par Startijeen-gremm adnevesadus concerne l'établissement de routes maritimes praticables, l'optimisation du terminal de Pen ar Vir et l'aménagement des ferries.

1. Routes maritimes Pen ar Vir-Ile de Saint Michel

La zone de navigation entre le terminal de Pen ar Vir et l'île de Saint Michel est empruntée chaque jour par plusieurs centaines de navires de tous tonnages. Elle a été récemment séparée en deux rails de navigation pour des raisons de sécurité. Cette zone est très dangereuse en raison de courants violents et d'un grand nombre de bancs de sable dont la position peut varier de plusieurs centièmes de mile au cours d'un même mois. L'amplitude exceptionnelle des marées interdisant l'accès au terminal de Pen ar Vir constituent une difficulté supplémentaire. Deux routes sont possibles suivant les conditions météorologiques et le régime des marées : la route directe perpendiculaire aux rails de navigation et la route contournant l'île Tristan da Cunha par le Nord pour un atterrissage dans le port nord de l'île de Saint Michel. La route nord impose un important détour et le passage dans des zones de pêche qui requièrent une veille vigilante en raison de cette activité.

2. Aménagement du terminal de Pen ar Vir ;

Le terminal de Pen ar Vir est en voie d'achèvement. Bien qu'un projet de train à grande vitesse ne soit envisagé au cours de la prochaine décennie son accès est possible par route grâce à un chemin vicinal carrossable. Un service d'autocars assurera la liaison avec la gare ferroviaire du Juch. Par pleine mer le terminal n'est accessible qu'aux ferries de tirant d'eau inférieur à 15 cm. La solution d'une navette de transbordement de type Liloustic est envisagée par Startijeen-gremm adnevesadus pour palier ces inconvénients. Nous avons eu accès au prototype de cette navette qui nous a paru constituer une solution extrêmement bien adaptée. Il conviendrait, cependant, d'envisager un remplacement du propulseur. Celui du prototype essayé est de conception ancienne, sa consommation en carburant est très aléatoire et s'avère particulièrement importante dès que la température de l'air excède 20°C engendrant un surcoût d'exploitation en raison du prix élevé des bio-carburants compatibles et des dysfonctionnements consécutifs à la surconsommation, principalement une perte importante de la stabilité de route. Nous proposons son remplacement par un propulseur de nouvelle génération mis au point il y a une dizaine d'année et fonctionnant à la grenadine. Outre une diminution importante des charges en carburants, l'encombrement réduit d'un tel propulseur offrira un accroissement significatif du nombre de véhicules embarqués.

3. Aménagement des ferries.

Nous avons embarqué à bord du prototype du ferry à propulsion éolienne, Lilou. Sa construction nous a semblé robuste dans la mesure où ce navire a reçu une certification du Lloyd, nous avons cependant noté des faiblesses de l'échantillonnage du propulseur éolien susceptibles d'entraîner des avaries graves lors d'épisodes de surventes supérieures à treize

nœuds. L'aménagement du pont passager comprend des cabines de première et deuxième classes, un restaurant, un casino, trois bars et deux boutiques duty free. Il est à noter qu'il ne dispose pas de toilettes. Les deux ponts inférieurs sont destinés au transport des véhicules. Celui situé immédiatement sous le pont passagers peut recevoir deux rames de trains à grande vitesse de norme HO, l'autre situé sous la flottaison à une capacité d'accueil de 150 automobiles de type match box ou majorette, ce nombre est réduit à 75 pour les voitures de type Dinky Toys.

4. Conclusions.

Ce projet techniquement bien élaboré est une réponse maritime simple et réaliste au cahier des charges du Ministère de l'Écologie. En dépit du coût élevé de sa réalisation, il est susceptible, selon nos analystes, de dégager à terme un important retour sur investissement.