Mer et Marine
Toute l'actualité maritime

by Le Télégramme

Construction Navale

Actualité

Saint-Nazaire va lancer la construction de son premier paquebot à propulsion GNL

© STX FRANCE
Article réservé aux abonnés

Publié le 11/09/2019 par Vincent Groizeleau

Le 31 octobre, en plus de la livraison du MSC Grandiosa (G34), les Chantiers de l'Atlantique procèderont à la découpe de la première tôle du W34, premier des quatre nouveaux paquebots géants de la compagnie italo-suisse MSC Cruises. Il s'agit du projet World Class, qui porte sur des navires de 333 mètres de long pour 47 mètres de large, 68 mètres de haut et 205.700 GT de jauge. Dotés de 2632 cabines et suites, ils auront une capacité maximale de plus de 6000 passagers, servis par 2126 membres d'équipage.

Ces navires, qui feront partie des plus gros paquebots du monde, seront équipés d'une propulsion fonctionnant au gaz naturel liquéfié. Ils seront d'ailleurs les premiers du genre à être produits dans l'estuaire de la Loire. En effet, si les chantiers ont une expérience assez ancienne de la propulsion au gaz, liée aux méthaniers qu'ils ont déjà réalisés, ce carburant n'avait encore jamais été employé sur un navire à passagers produit à Saint-Nazaire. La propulsion GNL s'est pourtant fortement développée ces dernières années en Europe du Nord, le chantier de Turku sortant en 2012 un premier grand ferry fonctionnant au gaz, et va livrer le mois prochain un premier paquebot de ce type, le Costa Smeralda. Maison mère du constructeur finlandais, le groupe allemand Meyer Werft avait livré en décembre 2018 le tout premier navire de croisière propulsé au GNL, l'AIDAnova, réalisé à Papenburg. Sept autres de ces bateaux de plus de 180.000 GT seront ensuite réalisés par les chantiers allemands et finlandais de Meyer pour le groupe Carnival, ainsi que quatre unités d'environ 200.000 GT pour l'armateur américain RCCL (projet Icon).

Du côté de Saint-Nazaire, on s'est assez tôt penché sur le GNL pour les navires à passagers et le chantier français pensait faire ses débuts avec le projet Pegasis de Brittany Ferries, qui portait sur un bateau de 210 mètres, 53.000 GT et 2474 passagers. Mais ce projet tomba à l'eau en 2014, tout comme celui de la nouvelle flotte de la défunte SNCM. Les paquebots commandés ensuite le furent avec une propulsion classique, les problématiques de traitement des émissions polluantes étant solutionnées dans un premier temps avec des scrubbers pour les SOx (oxydes de soufre), puis sur les navires de la classe Edge de Celebrity Cruises et à partir du Grandiosa avec MSC, des pots catalytiques pour les NOx (oxydes d'azote).

Il faudra attendre juin 2018 pour voir signée la première commande de navires GNL aux Chantiers de l'Atlantique. Un contrat de près de 3.5 milliards d'euros conclu avec MSC Cruises pour la réalisation des deux premiers World Class, mais aussi la construction d'une cinquième unité de la famille Meraviglia équipée de moteurs fonctionnant au gaz et qui aura le même gabarit que le Grandiosa, troisième exemplaire de cette classe. Ce premier Meraviglia GNL, connu à Saint-Nazaire selon le numéro de coque V34, doit être livré en mai 2023.

Pour ce qui est des World Class, la tête de série, le W34, devrait être mise à l'eau à l'été 2021 en vue d'une livraison en mai 2022. Son premier sistership, le X34, doit le rejoindre en mai 2024. Quant aux deux autres unités de la série (Y34 et Z34), options au contrat signé en juin 2018, leur mise en service est prévue au printemps 2025 puis au printemps 2026.

Sur le plan technique, les World Class seront, selon les informations recueillies par Mer et Marine, équipés par Wärtsilä pour la partie gaz. Ils seront dotés de deux cuves pouvant contenir chacune 2200 m3 de GNL. Elles alimenteront cinq moteurs dual-fuel, les navires n'étant pas dotés de pods (moteurs électriques placés dans des nacelles orientables) mais selon le souhait de l'armateur d'une architecture traditionnelle sur deux lignes d'arbres, avec pour les manœuvres des propulseurs en tunnel à l'avant et à l'arrière. La puissance totale installée sera d'environ 80 MW, dont 50 pour la propulsion.

Chantiers de l'Atlantique (ex-STX France) MSC Cruises