



# HONFLEUR

## Projet d'acquisition d'un nouveau ferry propulsé au GNL

NAVIRES  
DU FUTUR

### ■ Contexte

L'annexe VI de la convention MARPOL relative à la teneur en soufre des combustibles marins s'applique depuis le 1er janvier 2015, à tous les navires présents dans les zones d'émissions contrôlées (ECA). Dans ces zones, les émissions atmosphériques de soufre ne doivent pas dépasser celles d'un combustible contenant moins de 0,1% de soufre. Des réductions progressives dans les émissions d'oxyde d'azote des moteurs marins sont également en vigueur, avec des contrôles plus rigoureux sur les moteurs installés sur les navires construits après le 1er janvier 2016.

Dans le cadre de sa politique de renouvellement et de développement de flotte, Brittany Ferries prend en compte le contexte réglementaire actuel et futur ainsi que les objectifs européens et internationaux en matière de réduction des émissions polluantes et carbonées.

La réduction de l'empreinte environnementale des navires s'inscrit dans le projet de transition écologique qui a été initié en 2008 par la direction et les actionnaires du Groupe Brittany Ferries, avec l'étude de projets de navires utilisant du Gaz Naturel Liquéfié (GNL) et l'équipement d'une partie de la flotte de dispositifs de lavage des fumées (6 navires).

### ■ Objectifs

L'objectif du projet HONFLEUR est d'assurer le remplacement du « Normandie » (1992) actuellement en service entre les ports de Caen-Ouistreham (FR) et de Portsmouth (UK).

Les choix technologiques pour la conception de la coque et de ses appendices, pour la motorisation Diesel-électrique et pour les dispositifs de gestion et de récupération de l'énergie consommée devraient permettre d'aboutir à un navire économe en énergie, de l'ordre de -20%, par rapport à un navire de référence conventionnel, et beaucoup plus respectueux de l'environnement grâce à l'utilisation du GNL comme carburant.

Ce navire sera le premier ferry GNL opéré sur le secteur Manche-Mer du Nord.

PROJET ACCOMPAGNÉ PAR L'ADEME DANS LE CADRE DE L'ACTION VÉHICULES ET TRANSPORTS DU FUTUR DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS D'AVENIR

**Durée : 2 ans**

**Démarrage : mars 2017**

**Montant total projet : 178 M€**

**Dont aide PIA : 9,7 M€**

**Forme de l'aide PIA :**  
subventions et avances remboursables

**Localisation :** Caen (14),  
Flensburg (Allemagne)

**Coordonnateur**

**SOMANOR** via BAI



Rendu 3D du ferry Honfleur  
Crédits : BAI

## ■ Déroulement

- Après étude des propositions issues d'un appel d'offre constructeur, et de la proposition d'une solution de référence proposée par un chantier construisant des navires de série, SOMANOR a commandé le ferry HONFLEUR fin mars 2017.
- Après des études de conception conduites jusqu'à fin 2017, la coupe de la première tôle devrait être effectuée en mars 2018. Les essais en mer et la livraison sont attendus pour mai-juin 2019.
- Associé à ce projet, une solution logistique pour l'approvisionnement en GNL va être mise en place. L'approvisionnement du navire en GNL sera assuré par la mise en place d'une chaîne logistique de conteneurs cryogéniques. Leur remplissage sera effectué au terminal gazier de Dunkerque, ils seront ensuite acheminés jusqu'au terminal Ferries de Ouistreham par poids lourds utilisant également du GNL.

## ■ Résultats attendus

### Social

---

- Création de 15 à 25 emplois indirects sur la logistique d'approvisionnement en GNL;
- Amélioration de l'exploitation de la ligne commerciale Caen - Portsmouth.

### Environnement

---

Le HONFLEUR utilisera pendant près de trois décennies un combustible alternatif au fuel, le GNL, qui permet de réduire de manière drastique les émissions de soufre (-99%), de particules fines (-90%) et d'oxyde d'azote (-87%) par rapport à une même quantité d'énergie fournie par du gazole marin (MGO). Le GNL permettra également de réduire significativement les émissions carbonées du navire celui-ci intégrant par ailleurs des dispositifs de gestion de l'énergie électrique et de récupération d'énergie ainsi qu'une motorisation diesel-électrique, soit en moyenne 12 000 tonnes de CO2 évitées par an par rapport à un ferry conventionnel.

Ces gains environnementaux seront bénéfiques dans les zones portuaires généralement proche de zones à forte densité de population.



Rendu 3D du ferry Honfleur  
Crédits : BAI

### Contacts

---

**M. Frédéric POUGET**

[frederic.pouget@brittany-ferries.fr](mailto:frederic.pouget@brittany-ferries.fr)

### Pour en savoir plus

---

[www.ademe.fr/invest-avenir](http://www.ademe.fr/invest-avenir)