

<http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=102291>

Mer et Marine

Marine marchande

A.P. Møller - Mærsk

Le plus grand porte-conteneurs du monde livré à Maersk

19/09/2006

Le 12 août dernier, les chantiers Lindo, à Odense (Danemark), ont livré à l'armement Maersk Line l'Emma Maersk. Le géant, long de 397 mètres et large de 53 mètres, est capable, officiellement, de transporter 11.000 EVP. Ce chiffre serait néanmoins, selon les spécialistes, plus élevé et pourrait même atteindre 13.500 boîtes, dont 1400 reefers. Le constructeur, qui appartient, comme son client, au groupe A.P. Møller - Maersk, précise que l'Emma Maersk présente de nouveaux standards en matière de sécurité et d'environnement. Une peinture en silicone recouvre notamment la coque sous la ligne de flottaison. Ce procédé permet, par ailleurs, de réduire la résistance à l'eau du navire et, ainsi, de réduire la consommation de combustible de 1200 tonnes par an. Propulsé par un moteur diesel Wärtsilä RT-flex (14 cylindres), ce porte-conteneurs développe 110.000 CV et sera opéré entre l'Asie et l'Europe. L'Emma Maersk, dont le tirant d'eau atteindrait 16 mètres, doit être suivi d'une dizaine de sisterships.



crédits : Maersk

Les associations environnementales dénoncent les dangers de « la démesure »

Traditionnellement, le groupe danois minimise la capacité de ses navires. C'est le cas notamment de la classe Regina, dont les unités sont dotées de 6000 EVP. Plusieurs organisations écologistes dénoncent la menace que constitue la multiplication des porte-conteneurs géants. « C'est une course de fond désastreuse sur le plan biologique et écologique. La lignée des Regina Maersk exigeait dès 1996 un approfondissement des chenaux d'accès et des bassins portuaires à -14,50 m. 10 ans plus tard, la lignée des Emma Maersk requiert un approfondissement minimal de 16,50 m. Tous les grands ports européens sur la côte méditerranéenne, atlantique et baltique se disent obligés de suivre et de lancer de vastes et incessantes opérations de dragage impliquant l'extraction de dizaines de millions de tonnes de sédiments le plus souvent pollués, la destruction des fonds marins, le remblaiement des zones humides et des marais. La remobilisation des sédiments pendant les opérations de dragage et après l'immersion dans des lieux de dépôts sous-marins transporte les polluants et contamine les chaînes alimentaires marines, tout en augmentant la turbidité de l'eau et en appauvrissant la biodiversité », affirme par exemple Robin des Bois. L'ensemble des grandes compagnies maritimes est actuellement lancé dans la construction de nouveaux mastodontes. Après le cap des navires de plus de 10.000 boîtes franchi cet été, d'autres unités vont suivre, dont les 8 navires de 11.400 EVP annoncés la semaine dernière par CMA CGM. Les chantiers asiatiques prévoient de livrer chaque année, à partir de 2007, plus de quarante porte-conteneurs d'une capacité supérieure à 8000 EVP.



(agrandir)

" [Voir la fiche entreprise de Maersk Line](#)

" [Voir la fiche entreprise de CMA CGM](#)

© Mer et Marine | [mentions légales](#) | [données personnelles](#) | [contact](#)