

Frederick Auvray

Agence de presse



book 2009 > 2010

Reportages presse écrite

Fôrets de France
Au Fil de la Normandie
Navires et Marine Marchande
Le Marin

Rédaction communication

Magazine Bayeux à Vivre [Agence Ecom Epub]
Caen Magazine - Hors série Chemin Vert [Ville de Caen]
Magazine Lisieux - Une ville à vivre [Ville de Lisieux]
Magazine Dieppe Magic [Agence Ecom Epub]
Magazine Cicéro [Groupe Corlet Imprimeur]

Supports de communication d'entreprises

Tanor Infos / Groupe Agrial [Agence Ecom Epub]
Fideis Consultants [Agence Unik Studio]
Espace Récréa [Agence Unik Studio]
H&F Partners [Agence Unik Studio]

Supports de communication institutionnelle

Conseil général du Calvados [Agence Unik Studio]
Bilan d'activités 2008 Cdc Caux Vallée de Seine [Agence Cap Skirring]
La Ligne Baie [Conseils régionaux de Basse-Normandie]
et de Bretagne [Agence Ecom Epub]

Consultant shipping

Guide européen des liaisons maritimes roll-on roll-off

Le Marin

Hebdomadaire national

> Correspondant ferries et paquebots de croisière

MOL présente son ferry écologique

Deux mois après la présentation de son car-carrier propre (ISHIN I), le groupe japonais Mitsui OSK Lines (MOL) a dévoilé le 2 décembre dernier les grandes lignes de son ferry écologique (ISHIN II). Le navire affiche une réduction de 50% de Co2, 90 % d'oxyde d'azote et de dioxyde de soufre ainsi qu'un recul de 98% des émissions de particules. Cette performance environnementale est principalement due à la propulsion au gaz naturel liquéfié (GNL). L'autre innovation majeure du projet ISHIN II est l'auto production d'électricité assurée à la fois par des panneaux photovoltaïques installés sur toutes les vitres des cabines, et par le stockage dans des batteries au ion-lithium du surplus d'énergie produit quand le navire est en exploitation. Le navire devrait ainsi être ainsi

totalelement autonome en électricité à quai, sans aucune émission dans l'atmosphère. Le point suivant touche également à la performance énergétique, mais aussi au confort des passagers. Pour réduire la surface de frottement de la coque, les ingénieurs japonais ont imaginé un système de cousin de bulles d'air qui enveloppe la quille. Outre une diminution de la consommation en carburant, cette lubrification originale doit permettre de réduire le bruit et les vibrations dans les espaces dévolus au passagers. L'ISHIN II adopte enfin le système de la double hélice à rotation inversée : l'hélice arrière absorbant l'énergie produite par celle située devant. Mitsui OSK escompte produire en série ce nouveau concept de ropax propre pour ses propres besoins. Présent aussi bien dans le porte-conteneur que le trans-



port de voitures neuves, le vrac solide ou les produits pétroliers, le groupe MOL est aussi un acteur dominant de la scène des ferries au Japon avec 22 navires exploités sous l'emblème du tournesol. La propulsion des ferries au gaz naturel liquéfié était jusqu'ici une spécialité norvégienne avec le Gultra introduit dès 2000 par

la compagnie Fjord 1. STX Lorient a livré en 2009 trois autres 3 ferries au GNL à la compagnie de Tide Sjö. En 2010, Fjord 1 doit recevoir trois autres ferries au GNL en construction au chantier polonais de Remontowa. En 2011, elle compte exploiter 11 ferries du même type, soit 10% de sa flotte. F.A.

Paquebots : la croisière dans l'expectative

Plusieurs navires de croisière ont été lancés en ce début 2010 : l'Aidablu (252 mètres, 2500 passagers) des chantiers Meyer Werft pour le compte de la compagnie allemande Aida Cruises (Groupe Carnival) et le Queen Elizabeth (297 mètres, 2092 passagers) au chantier Fincantieri Monfalcone pour la Cunard Line (groupe Carnival). Au 1^{er} janvier 2010, les deux chantiers leader sur ce type de navires avec STX France (2 navires en chantier) et STX Finlande (1) concentraient 20 des 30 navires à livrer d'ici 2012. En dépit de fondamentaux favorables, notamment une progression constante du nombre de croi-

siéristes avec des perspectives optimistes à moyen terme, le monde de la croisière demeure dans l'expectative. La contraction du crédit

bancaire et la dépréciation du dollar américain sont aujourd'hui les principaux freins au développement de la flotte, au grand

dam des chantiers européens qui suivent avec anxiété le déclin de leur carnet de commande. Deux signes positifs sont néanmoins intervenus sur ce point. La sécurisation du financement de l'Allure of the Seas (360 mètres, 6 400 passagers) en chantier chez Meyer Werft, sistership de l'Ocean of the Seas, obtenu par le groupe Royal Caribbean Cruises. Et l'accord de gel d'une éventuelle fluctuation monétaire entre le groupe Carnival et le chantier Fincantieri pour la construction d'un sister-ship au Carnival Magic (269 mètres, 3646 passagers) à livrer d'ici le printemps 2012. F.A.



Europe

Le triomphe du ropax

Les années 1990 a vu la montée en puissance des navires rouliers mixtes à forte capacité de fret pour compenser la chute du marché des passagers. La récession économique de la fin des années 2000 bouleverse la donne et accélère le mouvement de fusions-acquisitions au sein des opérateurs européens.

Première aire d'activité des navires rouliers avec 50% du trafic mondial de passagers et plus de 70 % du fret, l'Europe est aussi une zone de forte turbulence. L'effet conjugué des liens fixes (tunnel sous la Manche, ponts au Danemark et entre le Danemark et la Suède), de la suppression des ventes hors-taxe et du transport aérien à bas coût ont fait perdre 16 millions de passagers entre 1997 et 2003. Dans le même temps, le transport de poids lourds augmentait de 3 millions d'unités. Seule la Méditerranée a échappé à l'hémorragie grâce à ses flux touristiques. Même si le trafic passagers est reparti à la hausse depuis 2003, les opérateurs européens ont du réagir en misant davantage sur le fret. Le ropax est ainsi devenu le type de navires à passagers prépondérant en Europe, à l'image de la compagnie suédoise Stena Line dont les résultats sont aujourd'hui équilibrés à 50/50 entre le trafic passagers et le fret. Stena doit recevoir en 2010 deux navires neufs de 5 500 mètres linéaires (360 ensembles routiers), un record mondial. Le ferry classique, destiné aux seuls touristes et à leurs voitures individuelles, ne subsiste qu'en Méditerranée, au sein des archipels grecs et italiens, ou sous sa forme réduite de transbordeur le long des fjords norvégiens et danois ou des côtes écossaises et croates.

NGV de 900 mètres linéaires exploités par Stena Line ont été soit désarmés (Stena Discovery), soit mis en service réduit (Stena Explorer et Stena Voyager). 2008 est une année noire pour les NGV avec l'arrêt de quatre services : HD Ferries sur les îles anglo-normandes, Superseacat en Baltique entre Tallinn et Helsinki, Speedferries entre Boulogne et Douvres, Fjord Line entre Hanstholm (Danemark) et Kristiansand (Norvège). La Méditerranée concentre 70% des quelques 341 NGV exploités en Europe sur des liaisons régulières. Il s'agit soit de liaisons courtes à vocation touristique (Baléares, archipels italiens et grecs), soit de réseaux urbains (Lisbonne et Istanbul). Les 5 premiers armements de NGV sont le grec Hellenic Seaways (30 navires) et le turc IDO (30), le portugais Transtejo e Soflusa (26), et les italiens Tirrenia (22) et Ustica Line (20).

Le temps des fusions

L'autre fait marquant des années 2000 est le mouvement de concentration qui a accompagné le renouvellement de la flotte. Le ticket d'entrée pour une construction neuve s'échelonnant de 60 à 120 M€, seuls les armateurs les plus solides ont pu renforcer leur position. De tels investissements les ont conduit à entrer de leur pré carré nationaux pour endosser une envergure régionale. Le suédois Stena présent sur la Baltique, la mer d'Irlande et la mer du Nord. Le danois DFDS Seaways en Baltique et en mer du Nord. Norfolkline, filiale du groupe Maersk, présent sur le Détroit mais aussi en mer d'Irlande avec le rachat de Norse Merchant Ferries. Scandlines, désormais positionné sur

Année noire pour les NGV

Même le navire à grande vitesse a connu la même évolution avec la mise en service de très grosses unités sur les mers d'Irlande, Manche et mer du Nord. Las, la hausse du carburant en 2008 a eu raison de ces navires trop gourmands. Les

l'ensemble de la Baltique, comme la compagnie estonienne Tallink qui a racheté son homologue finlandaise Silja Line. Le groupe danois Clipper, bien implanté au Danemark comme en mer d'Irlande avec sa filiale Seatruck Ferries. Même en Norvège, mère patrie des petits ferries, la flotte de 228 navires est désormais concentrée entre 4 opérateurs : Fjord 1 (77), Tide Sjö (48), TTS (41) qui a racheté la division ferry de Hurtigruten, et Fosen (16).

Si l'Europe du Nord est en pointe, c'est néanmoins un armement italien qui a réussi la plus belle percée européenne. Premier bénéficiaire du programme européen Marco Polo avec 45% des 38 M€ versés au secteur roulier au titre des opérations de transfert de fret de la route vers la mer, Grimaldi Napoli est passé en 6 ans du rang de transporteur de voitures neuves à celui de n°1 européen en tonnage pour le transport de passagers. Grâce à ses propres investissements, symbolisés par ses deux derniers super ropax Cruise Roma et Cruise Barcelona (2300 passagers et 3030 mètres linéaires de fret). Mais, aussi, grâce à sa prise de participation majoritaire chez Finlines, en Baltique, et Minoan Lines, en Méditerranée orientale. La récession économique qui affecte particulièrement le fret en Europe du Nord change la donne et favorise cette fois-ci le trafic passager qui devrait progresser en Méditerranée. L'une des conséquences de cette crise sera probablement l'amplification du mouvement de fusion-acquisition.

Plan social annoncé chez Seafreance et Scandlines, chute drastique des profits chez Finlines et Hurtigruten, rumeur de cession de Tras-

mediterranea par sa maison mère Acciona, Norfolkline officiellement en vente, privatisation attendue de Tirrenia, ce ne sont pas les proies qui manquent.

Net ralentissement des commandes

L'autre conséquence est le net ralentissement des commandes. Du côté des NGV, 15 commandes sont en cours : 11 pour la Norvège dans des chantiers norvégiens (Brodene Aa, Båtservice Mandal et Oma Boatbyggeri), 2 chez Austal pour Malte (Virtu Ferries) et le Danemark (Clipper), 2 chez FBMA Philippines pour Wight Link. Dans le secteur des ropax et ferries, seuls 47 navires destinés à l'Europe sont en construction. Conçu sur mesure, le ferry ou ropax est l'un des rares secteurs où les Européens semblent à l'abri de la concurrence asiatique. Les 17 chantiers européens ayant au moins un navire de ce type en construction totalisent 44 navires et 92 % du tonnage. Huit chantiers totalisent à eux seuls 70 % des commandes et 80 % du tonnage : l'espagnol Barreras (7 commandes pour 17 % du tonnage), l'italien Visentini (5 pour 14 %), l'Allemand Wadan (2 pour 13%), les italiens NC Apunia (4 pour 11%) et Fincantieri (2 pour 11%), le finlandais Aker Rauma (2 pour 10 %), le norvégien Fiskersstrand (7 pour 2%) et le polonais Remontowa (4 pour 1,5%). Malgré ce quasi monopole, les chantiers se déclarent inquiets par l'absence de nouvelles commandes depuis la fin 2008. Seule lueur d'espoir, le projet de construction d'un ropax de 3000 passagers et 1000 voitures par la compagnie tunisienne Cotunav pour les liaisons avec la France et l'Italie. F.A.

Hors-séries :

- > Navires à passagers 2009 : Etat de la flotte dans le monde et en Europe
- > Cabotage 2009 : Les autoroutes de la mer
- > Shipping 2009 : Le fret roulier cherche le rebond
- > Chantiers Navals 2010 : Ferries et paquebots, l'Europe s'accroche à sa niche

> Armements français 2010 :

- Etat des lieux du transmanche, les paquebots français
- Articles :
- > Espagne : Contenemar plonge
- > Austal lance son trimaran économie
- > Brittany Ferries acquiert le Superfast V
- > Construction navale: Le Canada moins protectionniste

> Croisière : Carnival reverse ses dividendes

- > Chantiers navals : Daewoo embarque dans la croisière
- > L'écobonus italien tente l'Europe
- > Rouliers : La ruée vers l'Espagne
- > Estonia : l'affaire sera jugée en France
- > Estonia : Le Bureau Veritas s'explique

> Les ferries papou carburent à la noix de coco

- > Ferry : Noël endeuillé aux Philippines
- > Gibraltar-Algéciras : le retour du ferry
- > Ferries : bras de fer social en Grèce
- > Haiti : la croisière continue
- > Une liaison Monaco-Gênes en 2010
- > Norfolkline+DFDS = naissance d'un géant roulier

> Nouvelle commande de rouliers pour Daewoo

- > P&O Ferries quitte l'Espagne
- > Le roro Palatine livré à Cobelfret
- > Ferries : privatisation en Turquie et Pologne
- > Roulier : DFDS monte en puissance
- > Fret : les rouliers du Nord arrivent au Sud

> Tirrenia : dernier inventaire avant privatisation

- > Ferries : La privatisation de Tirrenia démarre
- > Ferry : Un lien direct Tunisie-Lybie
- > USA : 60MUS pour les ferries
- > Venise-Alexandrie en autoroute de la mer
- > Un 3^e navire sur Zeebrugge-Bilbao

> Nouveau naufrage d'un ferry aux Philippines

- > Riverdance : le MAIB épingle Seatruck ferries
- > Le chantier Austal recrute aux USA
- > Ropax : licenciements chez Tallink et Stena Line
- > Grèce : Corsica Ferries se retire

> Ropax : Scandlines sous la pression des ponts

- > Roro : Cobelfret quitte Ostende
- > Corsica Ferries investit le fret
- > Stena Line se sépare de ses NGV
- > Ropax : les Italiens misent sur le Maghreb
- > Chantiers navals : STX Finlande licencie



La petite enfance aura sa maison en 2011

C'est fait ! La ville et la société Extermio ont signé le 20 octobre 2009 le Bail Emphytéotique Administratif (BEA). La société Extermio construira la future maison de la petite enfance qui sera mise à disposition de la Ville moyennant le versement de loyers pendant 23 ans.



Signature du bail emphytéotique le 20 octobre 2009

« Comme le dit le proverbe, on doit donner deux choses à ses enfants, des racines et des ailes », et c'est sur cette ambition que nous nous sommes trouvés », explique Nicole Curcio, Adjoint au Maire en charge du dossier.

Ce projet d'envergure conjugue le confort des enfants et celui des parents tout en respectant la qualité environnementale de façon exemplaire.

Ce projet a un passé. Lancé en 2004, il n'avait vu le jour en raison d'un dépôtement consécutif du budget prévisionnel.

Cette Maison de la Petite Enfance se situera rue du Canada, accolée à l'ancien pressoir, sur un terrain de 5000 m². Le Bail Emphytéotique Administratif appose à la ville trois avantages :

- Étalement des dépenses sous forme de loyers annuels qui soulagent le trésorerie de la ville.
• La prise en charge par le prestataire des risques liés aux sols et des éventuels surcoûts.
• La qualité d'exécution qui échappe à la lourdeur des procédures d'appel d'offres.

Le calendrier est désormais établi : fin du chantier et mise à disposition des locaux en juin 2011, ouverture en septembre 2012, transfert de propriété à la Ville en 2034, à l'issue du bail. Au total, l'investissement global s'élève à 2,6 M. € dont il faut retrancher les 55% de subventions prévisionnelles obtenues de la Caisse d'Allocations Familiales, du Conseil général et titre la politique de la petite enfance, de l'Europe avec les fonds FEDER, de l'ADEME pour la qualité environnementale et énergétique des bâtiments.

Toits végétalisés et chauffage au bois

Avec ses 3088 m² de surface utile, une succession de jardins clos pour les activités d'éveil des enfants, la future maison allie confort et espace sous le signe du développement durable, répondant aux normes HQE (Haute Qualité Environnementale) et BBC (Bâtiment Bas Carbone). La Maison de la Petite Enfance sera aussi raccordée au réseau de chaleur de la chaufferie bois, bois, matériau durable qui est privilégié pour les aménagements extérieurs, notamment les bardages des façades. Les nouveaux bâtiments, accolés à l'ancien pressoir, seront couverts par des toitures végétalisées. L'ensemble du site, bâtiments et jardins clos, aura « la forme d'un cocoon où l'ensemble des espaces s'intégreront autour d'un cœur central ».

Un lieu unique pour les parents

Sur ce même site, la maison de la petite enfance regroupera : la crèche collective, la crèche familiale et le Boîteo Assistantes Maternelles (RAM) pour accueillir au total 80 boreaux.

5



DOCTEUR EN CHOCOLAT DE BOUCHE... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche...



LANGUE DE BOUCHE... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche...



THÉSISER DE BOUCHE... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche...



THÉSISER DE BOUCHE... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche...



THÉSISER DE BOUCHE... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche...



THÉSISER DE BOUCHE... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche...



CHERCHEUR EN PÂTISSERIE... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche...

DE L'OR AU BOUT DES DOIGTS...

NOUVEAU DE PERE EN FILLE... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche...

LES LIONS DU DRUPE... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche...

FORUM DES METIERS D'ART... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche... C'est un métier de bouche, de bouche, de bouche...



Le Cicéro

Un Ch'V Dico par Dany Boon. L'Almanach 2009 des Grosses Têtes. La série culte des Chevaliers d'Emeraude. Un Johnny unique signé par la star elle-même. Les 60 ans de la 2 CV par Jean-Pierre Foucault. Le tam-tam médiatique est bien la tasse de la Michel Lafon. Explication de texte avec Christian Tournier, chef de fabrication d'une maison d'édition résolument populaire.

Un Ch'V Dico par Dany Boon. L'Almanach 2009 des Grosses Têtes. La série culte des Chevaliers d'Emeraude. Un Johnny unique signé par la star elle-même. Les 60 ans de la 2 CV par Jean-Pierre Foucault. Le tam-tam médiatique est bien la tasse de la Michel Lafon. Explication de texte avec Christian Tournier, chef de fabrication d'une maison d'édition résolument populaire.



ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT DURABLE

PRACTIQUE, ÉCONOMIQUE, ÉCOLOGIQUE

Les bus carburant à l'eau

Le Réseau Lezavox a vécu une petite révolution indolore et inodore entre autres avec le passage de l'ensemble de sa flotte au carburant Gecam DF. D'ailleurs ce nom de code linguistique se cache un carburant alternatif, à base d'eau (95%) et de gazole à faible teneur en soufre, qui permet de réduire considérablement les émissions de polluants : - 40 % pour les particules, - 5 % pour les oxydes d'azote et - 8% pour le dioxyde de carbone. Plus propre, le carburant ne nécessite aucun réglage particulier.

Table with 3 columns: Véhicule, Consommation, CO2. Rows include Diesel nouveau motorisé and Bus urbain Lezavox.

L'EAU DU ROBINET SANS DANGER

Un récent article publié cet été dans le Phéno-Aqueduc sur les dangers supposés de la consommation d'eau du robinet pour les personnes atteintes d'un cancer a conduit les exploitants et l'Académie de Médecine à produire un vigornum démenti.

LA VILLE ROULE AU GPL

En 2009, 7 nouveaux véhicules ont été livrés à la ville. La flotte de véhicules de la Ville carburant au GPL continue de croître. Mieux polluant, le gaz de pétrole liquéfié est aussi plus économique. Pour 100 km parcourus sur une année, l'économie à la pompe est de 20% équilibrée par rapport à un véhicule équivalent à l'essence sans plomb.

VIE ASSOCIATIVE

LA RENTRÉE DE TOUTES LES ENVIES

C'est depuis 7 ans déjà, la grande manifestation de rentrée des associations lezavoxiennes. Le samedi 12 septembre, de 10 h à 18 h, l'espace Victor Hugo a accueilli pas moins de 64 associations lezavoxiennes dont 32 associations sportives pour son traditionnel forum de rentrée. Ce fut l'occasion de découvrir l'existence et la diversité des activités proposées à Lisieux pour toutes les tranches d'âge.

PREMIERES ASSISES DES ASSOCIATIONS

C'est une initiative de la Ville qui veut répondre aux préoccupations concrètes de bon nombre d'associations lezavoxiennes. Ces premières assises des associations se tiendront le 28 novembre, à l'Espace Victor Hugo, sur le thème central du bien-être.

6-12 ANS Découverte gratuite d'un sport

Le service des sports de la Ville renouvelle dès le mois d'octobre son opération de découverte gratuite d'un sport après l'école pour les 6-12 ans. L'opération a eu un effet montré que de nombreux enfants inscrits à l'année dans un club se sont inscrits gratuitement à l'essai.

Supports de communication institutionnelle

La Ligne Baie

Conseils régionaux Basse-Normandie et Bretagne

Agence Ecom Epub Caen - 2009

> Plaquette offre de transport et loisirs dans la baie du Mont Saint-Michel - 12 pages



Consultant shipping

Guide européen des liaisons maritimes régulières roll-on roll-off

2005 - 2010

Manche / Mer du Nord / Atlantique / Méditerranée / Mer Noire

> Projet éditorial en cours

SWEDEN > POLAND



Route Nynäsham-Gdansk

Shipping company : Polferries

Crossing time : 18h (night crossing)

Frequency : 3/week

Vessels :

NAME	TYPE	BUILDING YEAR	PASSENGERS	CARS	LM	TEUS	SERVICE SPEED (KNOTS/H)
Baltivia	RORO	1981	0	0	1404	0	18,9
Scandinavia	FERRY	1980	1808	520	650	0	18

Route Karlskrona-Gdynia

Shipping company : Stena Line

Crossing time : 10h30

Frequency : 1-2 / day

Vessels :

NAME	TYPE	BUILDING YEAR	PASSENGERS	CARS	LM	TEUS	SERVICE SPEED (KNOTS/H)
Finnarrow	RORO	1996	200	800	2400	0	20,5
Scandinavia	ROPAX	1986	1800	520	900	0	21

Route Ystad-Swinoujscie

Shipping company : Polferries

Crossing time : 8h-6h30

Frequency : 1 / day

Vessels :

NAME	TYPE	BUILDING YEAR	PASSENGERS	CARS	LM	TEUS	SERVICE SPEED (KNOTS/H)
Wawel	ROPAX	1980	2000	430	1395	0	18

Route Ystad-Swinoujscie

Shipping company : Unity Line

Crossing time : 7h45

Frequency : 4 / day

Vessels :

NAME	TYPE	BUILDING YEAR	PASSENGERS	CARS	LM	TEUS	SERVICE SPEED (KNOTS/H)
Jan Sniadecki	RORO	1988	50	0	1175	0	17
Kopernik	ROPAX	1977	400	0	918	0	18
Polonia	ROPAX	1995	1000	172	2200	0	20,5
Skania	ROPAX	1995	1397	830	1850	0	25,5

Route Trelleborg-Swinoujscie

Shipping company : Unity Line

Crossing time : 6h45

Frequency : 3 / day

Vessels :

NAME	TYPE	BUILDING YEAR	PASSENGERS	CARS	LM	TEUS	SERVICE SPEED (KNOTS/H)
Galileusz	RORO	1993	74	0	1850	0	19
Gryf	RORO	1991	0	0	1800	313	17
Wolin	RORO	1986	370	0	1770	0	18