



Communiqué de presse

## LA DRAGUE A INJECTION D'EAU DUAL-FUEL L'OSTREA EFFECTUE SES ESSAIS A LA MER

Dunkerque, le 16 juillet 2020 – Premier navire dual-fuel (diesel/gaz naturel liquéfié) construit dans un chantier naval français, la drague à injection d'eau *L'Ostrea* effectue ses essais à la mer. Ces jours derniers, après un ultime passage en cale sèche, les réservoirs de gaz ont été mis en froid puis soutés au GNL. Dans les prochains jours, *L'Ostrea* sera convoyée vers Bordeaux où seront réalisés les derniers tests de dragage dans l'Estuaire de la Gironde.

A l'issue d'un appel d'offres européen engagé en 2017, le GIE Dragages-Ports a confié début 2018 au chantier naval SOCARENAM la construction d'une drague à injection d'eau dual-fuel destinée au Grand Port Maritime de Bordeaux. En complément de la drague *Anita Conti*, *L'Ostrea* aura pour mission d'entretenir les bords à quai et le chenal de navigation en Gironde. Elle va remplacer *La Maqueline*, drague à benne qui datait de 1984, récemment réformée après 35 ans de bons et loyaux services.



### Innovation et respect de l'environnement

*L'Ostrea* est un navire innovant à plus d'un titre. La flotte du GIE Dragages-Ports était jusqu'à présent uniquement constituée de dragues aspiratrices en marche et de dragues à benne, qui sont les matériels de dragage d'entretien les plus courants dans le monde. *L'Ostrea*, première drague à injection d'eau du GIE, élargit le champ des possibles avec cette technique très efficace pour le nivellement des fonds dans les zones naviguées, qui diminue les volumes de sédiments à transporter puis à immerger.



La motorisation de type dual-fuel permettra à la drague de naviguer en utilisant comme carburant du Diesel Marin Léger ou du Gaz Naturel Liquéfié. Comparé au diesel, l'utilisation du gaz naturel comme carburant permet notamment de réduire de 25 % les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), de 80 % celles d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), et d'éliminer presque totalement les émissions d'oxydes de soufre et de particules fines. L'utilisation de ce carburant, associé à une propulsion de type diesel-électrique globalement plus économe en énergie et à la méthode de dragage à injection d'eau, permettra au Grand Port Maritime de Bordeaux d'effectuer l'entretien indispensable des accès à ses ouvrages portuaires de manière plus respectueuse pour l'environnement.

### Principales caractéristiques de *L'Ostrea*

*L'Ostrea* est dotée de tous les équipements nécessaires pour effectuer ses missions de manière efficace : système de dragage spécialement conçu, 2 propulseurs azimutaux et 1 propulseur d'étrave, positionnement dynamique, grue de forte capacité... tout en accueillant l'équipage dans de grandes conditions de confort (marques COMF-NOISE et COMF-VIB, cabines et timonerie sur plots absorbants, cabines individuelles...).

Longueur de la coque :	44,86 m	Longueur hors tout :	52,44 m
Largeur :	14,70 m	Creux :	5,10 m
Tirant d'eau :	3,10 m	Vitesse de service :	12 nœuds
Profondeur de dragage :	22 m	Injection d'eau :	10 000 m <sup>3</sup> /h à 2,5 bars
Capacité en gazole :	145 m <sup>3</sup>	Capacité en GNL :	65 m <sup>3</sup>
Equipage :	9 personnes	Motorisation :	3 Wärtsilä 8L20DF de 1480 kW

Cette opération matérialise la volonté commune du GIE Dragages-Ports et du Grand Port Maritime de Bordeaux de poursuivre la modernisation des moyens de dragage tout en améliorant leurs performances environnementales, au-delà des normes actuellement en vigueur. C'est aussi pour SOCARENAM l'occasion de démontrer son savoir-faire grâce à la construction de ce navire d'un nouveau type, précurseur du navire du futur respectueux de l'environnement.



### **A propos du GIE Dragages-Ports**

**DRAGAGES-PORTS** est un groupement d'intérêt économique créé en 1979, dont les membres sont l'Etat français, les sept grands ports maritimes métropolitains (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille) et la Région Hauts-de-France. Sa vocation est d'optimiser les coûts de dragage d'entretien ; à ce titre il assure la gestion d'une flotte de 7 navires, armés par les Grands Ports Maritimes et dédiés aux opérations de dragage d'entretien.

### **A propos du Grand Port Maritime de Bordeaux**

Idéalement positionné sur la façade atlantique, le port de Bordeaux traite entre 7 et 8 millions de tonnes de marchandises par an par le biais de ses 7 terminaux spécialisés qui reflètent la diversité de l'économie du grand Sud-Ouest :

- Le Verdon : Accueil de paquebots de croisière
- Pauillac : Hydrocarbures
- Blaye : Céréales, Produits chimiques
- Ambès : Produits pétrochimiques, Hydrocarbures
- Grattequina : terminal polyvalent
- Bassens : terminal multi-vrac
- Bordeaux – Port de la Lune : accueil de paquebots de croisière

L'activité du Grand Port Maritime de Bordeaux est à l'origine de plus de 4900 emplois directs, répartis dans 200 établissements.

### **A propos de SOCARENAM**

**SOCARENAM** est un chantier de construction et réparation navale situé dans le nord de la France, à Boulogne-sur-Mer. Historiquement spécialisé dans la construction de navires de pêche, l'entreprise s'est diversifiée pour désormais construire tous les types de navires professionnels de 15 à 90 m. Ainsi, depuis sa création en 1961, ce sont plus de 300 navires de pêches, remorqueurs, patrouilleurs, navire à passager ou dragues qui sont sortis des cales du chantier. Après un projet de chalutier fonctionnant au Gaz Naturel Compressé et la construction du chalutier du futur Arpège, cette nouvelle construction montre une fois de plus que l'entreprise est également un acteur actif de la transition énergétique en construisant des navires plus respectueux de l'environnement. Désormais implanté sur 5 sites (Boulogne-sur-Mer, Calais, Dunkerque, Saint-Malo et Etaples-sur-Mer), le groupe emploie plus de 250 personnes pour construire des navires sur-mesure, spécifiquement conçus pour répondre aux besoins des armateurs. Entre 5 et 10 navires neufs sont ainsi livrés chaque année, faisant du chantier l'un des plus actifs en France.