



Le projet de porte-conteneurs de 2 500 EVP a reçu l'approbation de principe de BV. (Image : Sdari)

débloquéRéservé
aux abonnés

BV valide le porte-conteneurs à voiles franco-chinois « Trade Wings 2500 »

Publié le 18/05/2021 20:03 | Mis à jour le 18/05/2021 20:44

Le projet de porte-conteneurs de 2 500 EVP développé par VPLP design, Alwena et Ayro avec le bureau d'études chinois Sdari a reçu le 12 mai l'approbation de principe de Bureau Veritas (BV).

Dénommé **Trade Wings 2500**, ce projet est préparé depuis six mois par les quatre partenaires, qui ont réussi à le mener à bien malgré les contraintes imposées par la crise du covid-19. Le porte-conteneurs de 2 500 EVP et 32 500 tpl, dont BV approuve à ce stade les plans et les calculs, est long de 197 mètres et large de 32.

Il rassemble différentes innovations telles que l'hybridation avec des ailes Oceanwings d'Ayro de 363 m² (sur des mâts de 33 mètres) et une propulsion GNL-diesel-électrique (avec une cuve type Mark III de GTT) avec pods. Les ailes sont installées sur un mécanisme vertical de rétractation permettant de les effacer partiellement au port pour ne pas gêner le travail des portiques à conteneurs. Le navire est dépourvu de panneaux de cale pour gagner du temps au port.

Un navire très polyvalent

« Cette architecture offre une grande flexibilité pour une future conversion vers une énergie totalement décarbonée, comme par exemple l'hydrogène ou l'ammoniac », expliquent dans *leur communiqué* les quatre promoteurs du projet, les trois entreprises françaises *qui développent aussi ensemble le roulier **Canopée***, associées à la filiale du constructeur chinois CSSC, dans la perspective d'une construction probable, lorsqu'il y aura des demandeurs, dans ce chantier chinois qui monopolise les constructions de navires de cette taille.

Sur une route transatlantique type de 4 000 milles, le **Trade Wings 2500** permettra selon ses promoteurs une réduction des émissions de CO₂ de 35 % par rapport à un navire classique (avec une seule ligne d'arbre, un moteur deux temps et sans ailes), à la même vitesse. Les voiles comptent pour plus de la moitié de cette baisse des émissions, le reste étant apporté par la propulsion GNL.

Le navire est adapté à différents marchés, tels le cabotage ou le feeder en Manche-mer du Nord, aux Caraïbes, en Chine, sur des lignes Maroc – mer du Nord et peut convenir aussi aux lignes transatlantiques.

Ludovic Gérard, qui a créé Alwena et dirige Ayro, est un très bon connaisseur de la construction de porte-conteneurs. « **On ne va pas décarboner le shipping en construisant des navires comme on le fait depuis 40 ans. Ce design innovant, à un moment où les porte-conteneurs se commandent en nombre, doit permettre de réfléchir et d'avancer plus vite.** »

Thibaud TEILLARD