

Mercredi 17 décembre, les élèves de l'atelier BIMER ont été reçus par le **Commandant Jacques Jonot** pour une visite du port de commerce d'Ajaccio avec présentation détaillée des différents acteurs et de leurs missions.



Photo : <https://www.vesselfinder.com/fr/vessels/details/9462110>

Ci-dessus le Commandant et les élèves se tiennent devant le **remorqueur Persevero**, capable d'aller porter au secours jusqu'en haute mer aux navires en difficulté, y compris les car-ferries.

Navire de 24 mètres de long et 2500 CV, il a une autonomie de plus de deux semaines en mer. Sa pompe incendie embarquée lui permet de débiter 600 m<sup>3</sup>/h et ce sont plus de cinq m<sup>3</sup> de produits moussants qui peuvent être stockés à bord pour la lutte sur feux d'hydrocarbures.

**Pour info :** Les inscriptions **TUG** sur la coque d'un navire indiquent l'endroit où le remorqueur (ici utilisé en pousseur) doit s'appuyer sur la coque pour l'assister. Les inscriptions **NO TUG** indiquent aux remorqueurs l'interdiction absolue de s'appuyer à cet endroit de la coque, pour des raisons structurelles (fragilité de la coque) ou fonctionnelles).

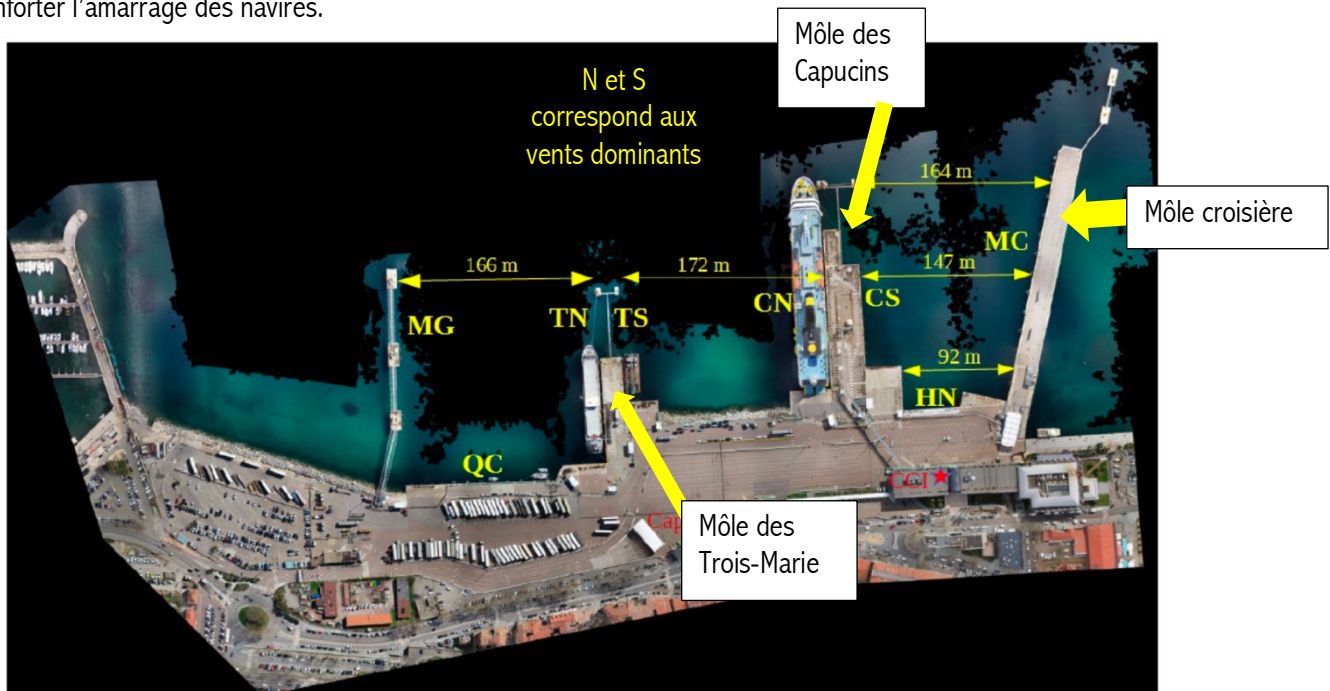
La Collectivité de Corse est l'Autorité Portuaire (AP) du port d'Ajaccio (port de commerce et 2 ports de plaisance).

Le port de commerce d'Ajaccio est composé de 4 installations portuaires (IP) :

- IP **apponement Saint Joseph** pour le trafic hydrocarbures, **IP cargo-ferry**, **IP croisière** : La **CCIC** (Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse) est le concessionnaire de ces 3 IP et met en œuvre les mesures de sûreté portuaire.
- **IP sea-line Jeanne d'Arc** pour le trafic gaz (exploité par **ENGIE**).

Les officiers de port de la capitainerie du port de commerce d'Ajaccio exercent leur pouvoir de **police portuaire** pour le compte de l'Autorité Portuaire dans les limites administratives du port et **de l'État** pour certaines missions (**police des matières dangereuses, pollution environnementale, balisage**). Les officiers de port dépendent de la Direction de la Mer et du Littoral de Corse (DMLC).

Le port d'Ajaccio comprend 3 bassins délimités par des môle dont certains disposent d'un coffre d'amarrage de 200 tonnes pour conforter l'amarrage des navires.



Les différentes IP d'Ajaccio accueillent des **transbordeurs à passagers, des ferries, des gaziers et pétroliers, des rouliers et des vraquiers** (type cimentiers). Sur le port d'Ajaccio on ne fait que de la **manutention horizontale** : pour charger et décharger, il faut des **navires avec une rampe**, alors que la manutention verticale nécessite des grues et des portiques.

Ajaccio est le 2<sup>ème</sup> port croisière de France (200 escales / 1 200). Marseille est le 1<sup>er</sup> port croisière avec 600 escales.

La capitainerie coordonne les services de pilotage, de remorquage et de lamanage. La capitainerie décide si un bateau peut rentrer ou non dans le port, où il doit s'amarrer (CN ou CS, TN ou TS selon le vent dominant) et sur quel bollard. Elle vérifie aussi toutes les informations sur les bateaux sur le site **EMSA THETIS** (European Maritim Security Agency) et notamment la liste de l'équipage et des passagers, le chargement, si le navire a eu des infractions... Un des buts est de pouvoir dimensionner les moyens de secours si besoin.

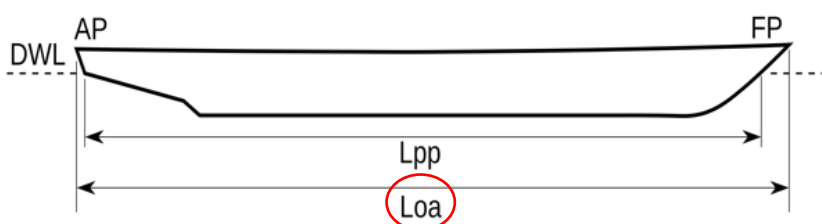
Le **lamanage** désigne les opérations pour amarrer le navire. Le **bollard** (ou bitte d'amarrage) utilisé pour amarrer le navire au quai sera fonction du tonnage du navire.

### Identification des bollards par couleur :



<b>Bleu :</b>	50 T
<b>Orange :</b>	100 T
<b>Jaune :</b>	150 T
<b>Noir :</b>	200 T
<b>Violet :</b>	300 T

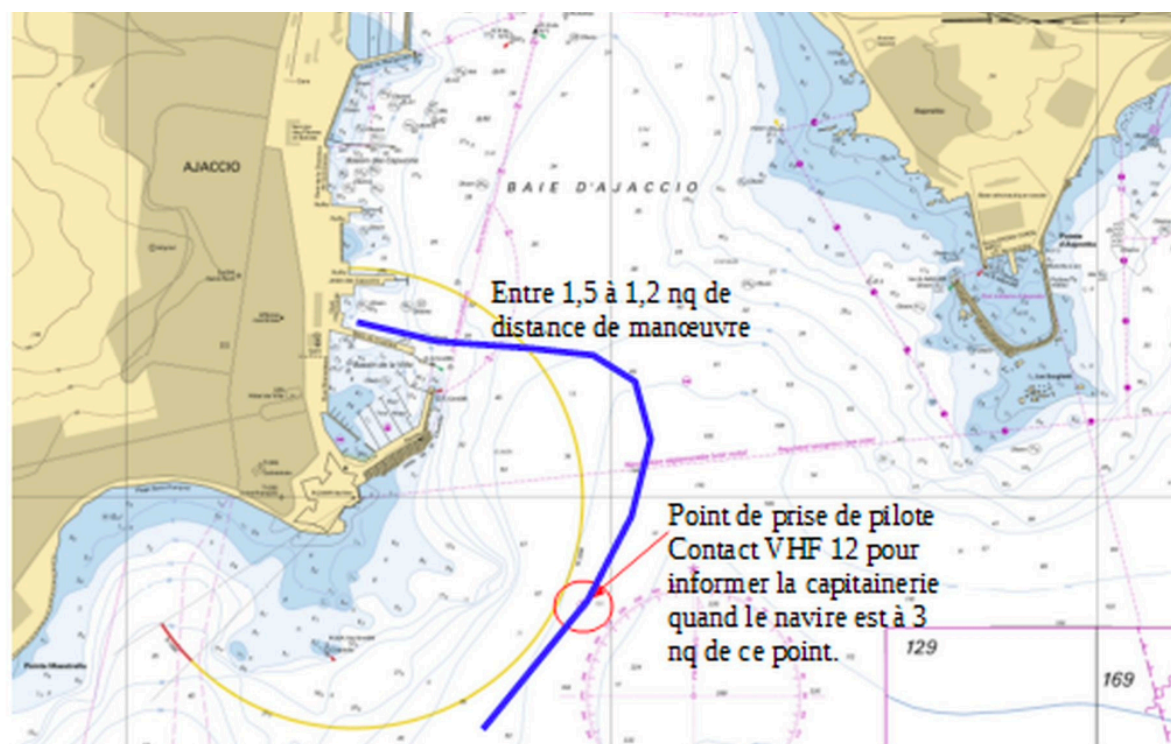
Intervention du service des pilotines : Le seuil de l'obligation de pilotage pour les navires entrant et sortant du port d'Ajaccio est fixée à **60 mètres de longueur hors tout (Loa pour Length overall)**.



Loa = correspond à la distance entre les points extrêmes avant et arrière de la coque. Donne une idée de l'encombrement du navire. Diffère de la longueur à la flottaison (Lpp)

DWL = ligne de flottaison





La prise de pilote peut s'effectuer jusqu'à 8 nœuds. Vitesse limitée à 5 nœuds dans le port.

Le sémaphore de LA PARATA prend contact dès qu'il a portée VHF 16 avec le navire puis reporte l'HPA par mail à la capitainerie ainsi qu'au service du pilotage maritime.



Ci-dessous une **drague** en plein travail : c'est un navire de services utilisé pour lutter contre l'ensablement et l'envasement du port et maintenir la profondeur disponible pour les autres navires en extrayant les matériaux du fond.



Le **vraquier Capo Nero**, long de 90 mètres de long environ, était à quai cette après-midi pour décharger le ciment qu'il transporte (on dit aussi plus spécifiquement que c'est un cimentier).

Sur la 2<sup>ème</sup> photo on remarque qu'il **gîte** (il est incliné sur le côté) car il est en train de décharger donc la répartition de la charge est modifiée. Il va devoir mieux répartir sa charge à un moment du déchargement pour ne pas perdre en stabilité. Le même problème se poserait d'ailleurs durant un chargement.



Photo : <https://www.marine-marchande.net/Flotte/A-E/Capo%20nero.htm>



Photo : F.Foures

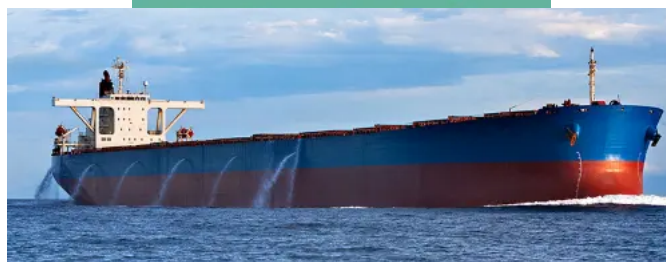
Pour rectifier le déséquilibre, il va devoir ballaster :

Le **ballast** le plus courant utilise de l'eau de mer pompée et stockée dans des réservoirs étanches. Des pompes permettent de remplir, vider ou transférer l'eau entre les différents ballasts pour ajuster le centre de gravité.

Il permet entre autres de corriger la gîte ou l'assiette lorsqu'un chargement est déséquilibré ; d'accroître l'enfoncement d'un navire léger, afin que l'hélice soit suffisamment immergée ; d'éviter les efforts trop importants au navire (répartition des poids sur la longueur) et d'améliorer la stabilité en modifiant la position du centre de gravité général.

L'opération de vidange, ou **déballastage**, effectuée dans de mauvaises conditions peut poser des problèmes écologiques, par exemple cela peut favoriser l'implantation d'espèces invasives.

C'est pourquoi l'OMI (Organisation Maritime Internationale) a mis en place une **réglementation pour la gestion des eaux de ballasts** (Convention datant de 2004).



Vidange des eaux de ballasts

Sources : <https://www.toutsurlenautisme.com/le-ballast-d-un-bateau/>