



Le transport met les voiles

Le transport maritime est la cheville ouvrière de la mondialisation : 90 % des marchandises sont acheminées sur près de 60 000 grands navires. Face à la réglementation maritime internationale, qui impose de diminuer de 70 % les émissions de chaque navire d'ici 2050, les armateurs considèrent le transport à la voile comme une alternative sur laquelle il faudra compter dans les prochaines années. En attendant, les initiatives se multiplient et la France est l'un des pays les plus dynamiques au monde en matière d'innovations sur ces nouveaux navires. Énergie renouvelable, gratuite et illimitée, le vent va faire souffler la nouveauté dans des projets d'envergures différentes.

PAR **Jean-Bernard Gallois**

Un marché dans l'air du temps

P.34

Des initiatives de tous bords

P.38

Trois questions à Géraud Pellat de Villedon

P.42

Un marché dans l'air du temps

Face aux carburants alternatifs, les voiles permettent de réaliser des économies substantielles et peuvent s'adapter au transport maritime. Les navires hybrides seront-ils la norme après-demain ? Éléments de réponse.

Apparue il y a 6 000 ans, la propulsion par le vent est-elle l'avenir du transport maritime ? Saugrenue voici dix ans, la question se pose avec acuité aujourd'hui dans un secteur qui veut trouver son second souffle. Le constat est tranchant : neuf objets du quotidien sur dix sont acheminés par la mer et les navires sont à l'origine de 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, et 17 % si rien ne change d'ici 2050. Dans ce contexte, les réglementations internationales et européennes deviennent plus contraignantes sur l'efficacité énergétique des navires. L'Organisation maritime internationale exige ainsi que les navires aient réduit de 30 % leurs émissions de CO₂ par tonne transportée en 2030 et de 70 % en 2050. Avec ces nouvelles règles qui vont entrer en vigueur, de nombreux bateaux vont devoir ralentir et brider leur moteur pour émettre moins de gaz.

Pressés par le temps - car 2030 c'est demain dans le monde de la mer -, les chargeurs et armateurs sont en quête de solutions pour répondre aux niveaux requis en matière de décarbonation ainsi qu'au coût très élevé de l'énergie. La première qui vient à l'esprit est celle des carburants alternatifs. Mais l'idée d'un parc de batteries électriques ainsi que celle de l'hydrogène ont rapidement été abandonnées. Le gaz naturel liquéfié ou l'éthanol ? Pourquoi pas, mais il en faut des quantités industrielles. « *La dernière idée est d'utiliser les carburants de synthèse fabriqués à partir de l'hydrogène vert, donc à l'aide d'une énergie décarbonée. Or, il est admis que les prix vont flamber et qu'il n'y a pas assez d'éoliennes dans le monde pour fabriquer autant d'hydrogène. Tous les navires ne pourront ainsi pas en bénéficier* », souligne Nils Joyeux, co-fondateur de la société Zéphyr & Borée, un des pionniers de l'armement de navire bas carbone en France. Par ailleurs, l'hydrogène ou l'ammoniac nécessitent des réservoirs deux fois plus grands que ceux présents sur un navire thermique. Reste la propulsion vélique pour atteindre une partie de ces objectifs de décarbonation. L'atout gigantesque de la propulsion vélique est sa disponibilité. « *Le vent est gratuit, il est juste nécessaire de savoir comment le prendre au mieux* », indique Vincent Bernatets, directeur général d'Airseas, un système de kites géants. Kites (ailes volantes souples retenues par un câble), voiles souples, épaisses, rigides ou encore systèmes de rotors... Parmi les technologies développées ces dernières années, certaines sont matures comme les voiles ou les rotors et d'autres, comme les kites, sont encore testées. La start-up Airseas évalue un kite de 250 m² depuis décembre 2021 sur le Ville de Bordeaux, un navire affrété par Airbus entre la France et les États-Unis. Zéphyr & Borée a mis à l'eau au début de l'année Canopée, son cargo à voile, dédié au transport du futur lanceur Ariane, entre la métropole et la Guyane.

Grâce à ce « moteur éolien », les économies de carburant peuvent être substantielles. Lorsque les systèmes de gréement et voiles sont intégrés dès la conception du navire, la facture de carburant baisse de 30 à 80 %, selon les besoins des chargeurs, les routes maritimes empruntées, les vents porteurs ou non et le degré d'utilisation des moteurs, obligatoires sur les navires pour accéder aux ports.

« *La propulsion vélique est capable de réduire la consommation de carburant et les émissions associées de 5 à 30 % lorsqu'elle est installée sur des navires existants et conjointement à des outils de routage performants* », ajoute Lise Detrimont, déléguée générale de Wind Ship, association française créée pour promouvoir la propulsion par le vent afin d'avoir un transport plus décarboné. Sur ces navires, l'opération, appelée rétrofit, consiste à installer des systèmes véliques sans changer la coque.

90%

des marchandises dans le monde sont acheminées sur près de 60 000 grands navires.



Du rétrofit sur les navires jusqu'à 200 mètres de long

Aujourd'hui, dans le monde, 25 grands navires de charge ont été « rétrofités » et utilisent des systèmes à propulsion à voile. Trois bateaux français en ont bénéficié : le Ville de Bordeaux (Louis Dreyfus Armateur), donc en test avec le kite d'Airseas, le MN Pélican (de la Maritime Nantaise équipé d'un prototype d'aile Wisamo) et le Marfret Niolon (Marfret). Lancé voici un an avec quatre voiles en aluminium, ce roulier transportant des remorques entre la métropole, la Guyane et les Antilles, bénéficie d'un apport de vitesse de 10 à 15 %, selon l'armateur.

Et ce n'est qu'un début. Les grands armateurs ont vu le blocage des containers en Asie durant le covid comme le signe d'une nécessaire transition, qui remettrait peu à peu en cause la toute puissante massification à base de porte-conteneurs et de hubs logistiques. L'association Wind Ship International estime que le carnet de commandes des rétrofits va doubler d'une année sur l'autre. Avec 25 navires aujourd'hui, plus de 3 000 unités seront équipées en 2030. D'ici 2050, les projections du Clean Maritime Plan du Royaume-Uni jugent que 40 000 bateaux bénéficieront d'une propulsion par le vent, soit 40 % de la flotte mondiale. L'année prochaine en France, il devrait y avoir sept navires intégrant cette mini-flotte vélique.

« *Le rétrofit pourrait être adapté à une grande partie de la flotte mondiale, probablement jusqu'à 200 mètres de long, à une vitesse maximale de 15 nœuds*, nuance Géraud Pellat de Villedon, secrétaire général de l'association des chargeurs pour un transport maritime décarboné et responsable RSE pour la supply chain de Michelin. *Mais il va être très compliqué de rétrofiter un porte-conteneur* ». Nils Joyeux explique cette impossibilité par un petit

« *Sur des navires de moins de 100 mètres, il est possible de viser jusqu'à 90 % de propulsion vélique. Au-delà de 100 mètres, ce pourcentage baisse à mesure que la taille augmente.* »

calcul. « Le pourcentage d'énergie vélique dans le mix énergétique de la propulsion va évoluer en fonction de la taille des navires. Sur des navires de moins de 100 mètres, il est possible de viser jusqu'à 90 % de propulsion vélique. Au-delà de 100 mètres, ce pourcentage baisse à mesure que la taille augmente. De manière générale, on peut estimer que la propulsion vélique baisse en deçà de 50 % au-delà des 180 mètres de long. »

À l'initiative de start-up positionnées le long de l'Atlantique ou à Paris, des projets sortent des cartons dans l'Hexagone pour créer des navires à voiles ; une dizaine de formats originaux devraient naviguer d'ici 2025. Tous ces nouveaux navires s'appuieront sur des outils de simulation de performance et de routage météo développés par des sociétés comme D-Ice Engineering, « qui constituent une aide à la décision pour les armateurs qui peuvent ainsi estimer les gains potentiels », explique Sylvain Faguet, directeur des ventes de la société.

Un gain énergétique de 8 à 30 % selon le type de voiles

Autre initiative très intéressante, une coalition de 21 chargeurs - mobilisée autour de l'AUTF et de France Supply Chain - et regroupant des grands noms (Michelin, Nestlé, Waters, Moët Hennessy, Rémy Cointreau...) a lancé l'an dernier un appel d'offres pour la construction de dix porte-conteneurs principalement propulsés par le vent pour desservir une première ligne transatlantique à partir de 2024 entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Son ambition est de réduire au moins de moitié les émissions de CO₂ par rapport à un transport conventionnel.

Hormis des cas de navires aux tailles plus modestes qui avoisineront les 90 % de propulsion par les voiles, le vent sera une énergie auxiliaire, diminuant en partie le recours aux moteurs thermiques. Ce qui nécessitera de modifier le mode de navigation. La propulsion vélique est beaucoup plus favorable sur les routes transatlantiques Nord que sur la navigation entre l'Europe et l'Asie. « Nous devons positionner les premiers navires de série sur des lignes maritimes où il y a des vents forts mais le potentiel est énorme », s'enthousiasme Amaury Bolvin, co-fondateur de la start-up Zéphyr



& Borée, dont Canopée, le navire qui transportera Ariane 6, a traversé l'Atlantique en janvier dernier.

Il faudra parfois faire évoluer les routes maritimes pour tirer le meilleur parti du vent, ce à quoi servent les systèmes de routage, de pilotage et de navigation de nouvelle génération comme la solution française développée par D-Ice Engineering. « Notre système est au centre de la navigation et des prises de décision en passerelle, il est connecté à tous les capteurs de l'environnement (anémomètre, lidar vent, radar de vagues...) et du comportement du navire comme le GPS », indique Sylvain Faguet. De nouvelles conditions de navigation auxquelles ne sont pas du tout habitués les armateurs avec les moteurs traditionnels. « La taille de l'équipage n'est pas augmentée par rapport à un navire classique, les systèmes sont sécurisés et validés par des normes internationales », rassure Lise Detrimont. Mais les armateurs et chargeurs ont encore le pied sur le frein car ils ont du mal à évaluer le retour sur investissement de ces nouvelles solutions de décarbonation. Quand un navire est construit, sa durée de vie est estimée à au moins trente ans. Ce sont donc des compagnies avant-gardistes qui se lancent. Quel est le gain énergétique des systèmes ? Il varie de 8 à 30 % selon les technologies de voiles ou rotors. Au vu du faible nombre de navires avec système vélique en mer, il manque encore de mesures en navigation fiables.

« La taille de l'équipage n'est pas augmentée par rapport à un navire classique, les systèmes sont sécurisés et validés par des normes internationales. »



© L2ONAVAL

L'aide de l'État requise pour construire la filière

Championne de la course au large, la France est aussi pionnière en la matière avec une trentaine de sociétés qui travaillent dans l'écosystème de la construction de navires à voiles dont une dizaine dans les technologies. « Pour l'instant, pour développer la voile à grande échelle, il existe des questions techniques à résoudre qui imposent de concevoir des innovations. Je comprends que les armateurs aient des difficultés à engager des investissements avec peu de visibilité immédiate sur la rentabilité », souligne Laurent Jeaneau, directeur supply chain de Grain de Sail, qui a lancé un voilier de 24 mètres de long, opérant entre la France et les États-Unis.

L'association Wind Ship a publié une étude de faisabilité pilotée avec l'IRT Institut Jules Verne et un consortium de 33 membres acteurs de la filière vélique afin de proposer un programme d'action pour débloquer les verrous actuels. « Comme le coût de production des premiers systèmes implique un temps de retour sur investissement trop long par rapport aux références du marché maritime actuel, les équipementiers ont besoin d'un soutien de l'État pour guider les décisions des armateurs, des chargeurs et des investisseurs, plaide Lise Detrimont. Il faut que dans les deux ans, les armateurs engrangent les demandes. »

Du côté des chargeurs, les plus motivés incluent le fret vélique au sein d'un schéma logistique qui évolue. Transporter sur longue distance des marchandises sur des navires de taille intermédiaire permet de faire escale dans plus de ports (notamment secondaires) et de réduire le pré-acheminement et le post-acheminement, effectués la plupart du temps par transport routier. Arriver au plus près des consommateurs est peut-être aussi une autre promesse du fret vélique.

« Comme le coût de production des premiers systèmes implique un temps de retour sur investissement trop long par rapport aux références du marché maritime actuel, les équipementiers ont besoin d'un soutien de l'État pour guider les décisions des armateurs, des chargeurs et des investisseurs. »

Des initiatives de tous bords

Une trentaine de start-up françaises sont sur le pont pour innover dans le fret vélique. Elles commencent à convaincre les chargeurs, encore timides face à la nécessité de s'engager sur le moyen terme.

Un deux-mâts approche d'un pont. Chaque mât, d'une hauteur de 76 mètres, se replie pour passer avec élégance sous les voutes. Puis les quatre voiles se relèvent et s'éloignent. Direction Baltimore, en passant par Halifax et Saint-Pierre-et-Miquelon. Un inoubliable spectacle... pour lequel il faudra patienter jusqu'en 2025, en juin exactement. C'est à cette date que le cargo à voile Néoline devrait quitter Saint-Nazaire pour voguer sur l'Atlantique. Avec à son bord des cosmétiques, des sacs à main, du cognac, des bateaux de plaisance et des chariots de manutention, le navire de 136 mètres de long aura fière allure. « Sa livraison est prévue pour la mi-2025 et il transportera l'équivalent de 265 conteneurs de 20 pieds », précise Jean Zanuttini, président de Néoline.

La start-up a commencé son existence en 2011 sous forme associative. Objectif de départ : « proposer des solutions de transports décarbonés alliant le côté opérationnel à la technologie, dans des standards logistiques des navires classiques et compétitifs, sans low-cost », poursuit le responsable. Les chargeurs sont contactés en 2018 et la ligne maritime initiale stabilisée. Entre 2019 et cette année, Néoline a obtenu un maximum de contrats de fret à long terme. « Il est indispensable de travailler sur plusieurs années pour l'équilibre économique du projet », ajoute Jean Zanuttini. Le navire qui avoisinait les 100 mètres est stabilisé à 136 mètres dès 2015. Dans la cale, il est prévu une zone de 9,80 mètres de hauteur pour charger les plus grosses unités et un entrepont pour les clients Renault et Manitou. Le gréement passe d'une voile souple de quatre mâts à un gréement autoporté à deux mâts et quatre voiles, développé par les Chantiers de l'Atlantique et baptisé Solid Sail.

« Nous avons prévu une réduction de 80 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport à un navire de taille comparable. »



© NEOLINE/MAURIC

« Sur la palette de la propulsion vélique, nous sommes à l'opposé du rétrofit et visons à économiser un maximum de carburant avec des carènes intégrant des systèmes antidérive, liés à l'usage des voiles. Nous avons prévu une réduction de 80 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport à un navire de taille comparable », note le président, qui annonce une quinzaine de jours pour la traversée transatlantique à la vitesse de croisière de 11 nœuds. Pour garantir sa ponctualité, le cargo disposera d'une motorisation diesel-électrique pouvant atteindre les 14 nœuds. Rémy Cointreau, Longchamp, James Hennessy & Co, Renault, Manitou, Bénéteau ou encore Michelin sont les chargeurs (clients) de ce navire, qui a nécessité un investissement de 60 millions d'euros. Les douze trajets aller par an sont chargés à hauteur de 80 %. Si Jean Zanuttini a l'intention de développer une flotte, les Américains attendent sans doute de voir le comportement du navire en conditions opérationnelles pour souscrire au projet.

Un investissement de 70 millions d'euros par navire

« Qui fait le premier investissement sur un nouveau navire de fret vélique ? Qui se lance sur un projet inédit de plusieurs millions d'euros ? Les armateurs, les compagnies maritimes, les commissionnaires de transport, les chargeurs ? » Ces interrogations, Jean-Michel Garcia, délégué général de l'Association des utilisateurs de transport de fret, se les posait avec les 25 fédérations professionnelles adhérentes de l'AUTF. Les constats sont faits simultanément ; « Les affréteurs ont besoin de stabilité, il faut que les financiers aient confiance. » Après avoir poussé de multiples portes et inquiets de la lenteur des avancées en matière de transport maritime durable, des industriels créent, en février 2022, la Coalition des chargeurs pour un transport maritime bas carbone, sous

l'égide de l'AUTF et de France Supply chain. Celle-ci a aussitôt lancé un appel d'offres pour construire et opérer les futurs cargos à propulsion vélique qui assureront deux lignes transatlantiques vers l'Amérique du Nord. Il est remporté par la start-up Zéphyr & Borée, basée à Lorient. « Nous sommes 21 chargeurs et garantissons dès le départ le remplissage des navires », souligne Géraud Pellat de Villedon, secrétaire général de l'association des chargeurs pour un transport maritime décarboné et responsable RSE pour la supply chain de Michelin. Si la coalition cherche encore des chargeurs pour asseoir son projet, l'initiative est d'ampleur, la plus importante en France, avec un investissement initial de 70 millions pour chaque navire. Le cahier des charges, pour le premier navire qui devrait être mis à l'eau en 2025, est le suivant : une capacité de 1 100 équivalents conteneurs de 20 pieds, un départ hebdomadaire et 80 % de propulsion vélique pour 50 % d'économie de CO₂ par rapport à une ligne classique. « Nous souhaitons démocratiser le fret vélique pour des biens de consommation classiques, qui ne sont pas de l'ordre de l'exceptionnel », indique Jean-Michel Garcia.

L'autre initiative de grande taille, celle de Canopée, constitue un projet exceptionnel qui a beaucoup fait parler de lui. À la barre de ce cargo de 121 mètres de long, Zéphyr & Borée, encore, qui fait naviguer un de ces navires de la marine à voile, associée à la société Jifmar Offshore Services. La décision d'Ariane Group de choisir la start-up a été un heureux pavé dans la mer du petit écosystème français. « Nous sommes très fiers d'avoir le tout premier navire à propulsion vélique qui crédibilise la démarche de toute une filière », indique Amaury Bolvin, un des co-fondateurs de la société lorientaise, qui prévoit dix navires pour 2026.

Entré en service en décembre 2022, Canopée est destiné au transport maritime d'Ariane 6. Il a accosté pour la première fois en Guyane en janvier dernier. « Ce navire est hybride voile-moteur, avec



© NEOLINE/MAURIC

entre 20 et 40 % de propulsion par le vent selon la vitesse du navire, qui peut filer à 16,5 nœuds de vitesse de croisière maximale», explique Nils Joyeux, co-fondateur de l'entreprise. Le roulier est doté d'une rampe arrière articulée supportant 200 tonnes, conçue spécialement pour ce contrat. Il sera équipé de ses quatre ailes articulées cet été (fournies par Ayro), qui permettront de réduire la consommation de carburant de 30 % grâce à l'énergie du vent.

Une vingtaine de chargeurs vers Madagascar

Si le projet des chargeurs et Canopée sont les figures de proue du transport vélique hexagonale, d'autres projets voient le jour et complètent l'offre de ces navires hybrides. Sur un tout autre marché et à une autre échelle, l'équipe des fondateurs de Zéphyr & Borée a aussi participé au lancement d'une coopérative qui arme un petit porte-conteneur pour transporter des épices. « Ce sont deux projets indépendants. Notre objectif est d'exploiter des navires pour importer et exporter des marchandises équitables et bio (fruits, épices, produits de la mer) qui ne sont pas produites en France », intervient Louise



© WINDCOOP

Chopinnet, directrice opérationnelle de Windcoop. La coopérative, qui indique avoir rassemblé plus de 1 000 sociétaires (avec un apport de 4 millions d'euros), veut boucler son projet de construction d'un voilier cargo de 89 mètres de long propulsé par deux mâts. Elle vient de lancer un appel d'offres en direction des chantiers navals. D'un montant total de 22 millions d'euros - qui sera surtout financé par emprunts -, le projet veut être opérationnel en 2025. Il sera dédié à l'exploitation d'une route maritime régulière entre le port de Marseille et l'île de Madagascar. La traversée nécessitera une trentaine de jours à une vitesse de 8 nœuds et le navire pourra transporter une centaine de conteneurs. Parmi les entreprises disposées à charger leurs produits, « une vingtaine de clients » selon Louise Chopinnet, dont la société d'épices Arcadie, également à l'origine du projet, les magasins Biocoop et les cafés bretons Lobodis. « Ce bateau sera exploité à 100 % à voile si les conditions le permettent. Comme nous transportons des marchandises à température contrôlée voire réfrigérée, il faudra vérifier la consommation énergétique. Par rapport à une ligne traditionnelle, Windcoop devrait être deux fois plus cher (à prix du container équivalent) », reconnaît Louise Chopinnet.

« Le projet de Windcoop sera dédié à l'exploitation d'une route maritime régulière entre le port de Marseille et l'île de Madagascar. La traversée nécessitera une trentaine de jours à une vitesse de 8 nœuds et le navire pourra transporter une centaine de conteneurs. »



© ALIZES

Le voilier compétitif par rapport aux cargos

Du côté de Saint-Malo, des gréements, comme le Grain de Sail 2, voguent sur l'Atlantique. Opérationnel depuis trois ans, le deux-mâts de 24 mètres de long opère deux boucles annuelles entre la cité corsaire et New York en acheminant vins et spiritueux. Sa contenance est de 26 palettes, soit cinquante tonnes en cale. Il apporte des produits à New York puis se dirige vers les Antilles où il charge des matières premières avant de revenir en métropole. « À la fois chocolatier, torréfacteur et armateur maritime, la société Grain de Sail est née à Morlaix de la volonté de produire des cafés et chocolats haut de gamme, dont les matières premières seraient transportées de manière plus vertueuse grâce à une flotte de cargos à voile moderne sur un parcours », détaille Laurent Jeaneau, directeur supply chain. Après l'activité agro-alimentaire et Grain de Sail shipping, il pilote la dernière business unit dédiée à la logistique. Outre son rôle d'armateur, la société est également une compagnie maritime et désormais un commissionnaire de transport et un logisticien. « Cela nous permet de proposer une solution intégrée d'organisateur de transport pour autrui », indique Laurent Jeaneau. Notre valeur ajoutée est que Grain de Sail 1 est normé marine marchande, avec une capacité à atteindre les ports de commerce internationaux, ce qui est important en termes de sécurité pour les clients », ajoute le responsable. Vu le succès du premier navire, un second est en cours de construction et sera livré en octobre. Il partira ensuite deux mois en mer pour former l'équipage jusqu'à la fin de l'année. La société a vu grand puisque le Grain de Sail 2 fera 52 mètres de long avec 300 palettes Europe, soit 350 tonnes de capacité de chargement pour un coût estimé de dix millions d'euros, « ce qui nous permettra de transporter la

totalité de nos matières premières jusqu'à Morlaix, où se trouve notre usine ainsi que les produits de nos clients », ajoute Laurent Jeaneau. Il est doté de deux grues pour charger et décharger plus rapidement.

Le voilier est-il compétitif par rapport aux cargos traditionnels ? Ces derniers rallient New York en 12-14 jours, soit 4 jours de moins que le temps prévisionnel pour Grain de Sail 2, mais la société estime gagner du temps car les plus gros tonnages attendent quelques jours dans le port. « Nous déchargeons de la palette et non du conteneur et pouvons livrer une boutique à New-York en quelques heures », lance Laurent Jeaneau. Vins, spiritueux, produits de luxe, textile et pourquoi pas de l'électronique française de produits finis... Si elle ne donne aucun nom, la société indique que les clients ne manquent pas. « Le surcoût à la tablette de chocolat est de 13 centimes par rapport à un transport plus classique confié à un tiers », ajoute-t-il. La société accepte de rogner un peu sur sa marge pour maintenir un prix de vente en-dessous de trois euros la tablette. Avec déjà des engagements fermes de chargeurs à long terme, Grain de Sail a commandé trois autres unités pour des livraisons en 2025 et 2026. Chaque Grain de Sail deuxième génération devrait faire six transats par an. « Notre idéal est d'en construire suffisamment pour proposer à nos clients une transat toutes les deux semaines », poursuit Laurent Jeaneau. Dans le même sillage, Towt s'est spécialisée dans le fret vélique depuis 2011 et a parcouru des milliers de miles nautiques sur une vingtaine de vieux gréements et a transporté 1 500 tonnes de produits (chocolat, rhums, thés, cafés, bières et vins). La compagnie fait construire deux voiliers-cargos d'une longueur de 80 mètres, d'une capacité d'emport de 2 200 tonnes, pour des lignes entre Europe, Amérique et Afrique. Le premier navire arrivera au Havre à la fin de cette année.

Le cargo à voile Néoline transportera l'équivalent de

265
conteneurs de 20 pieds.

« Nous lançons un appel à d'autres chargeurs »



Trois questions à Géraud Pellat de Villedon, secrétaire général de l'association des chargeurs pour un transport maritime décarboné et directeur RSE pour la supply chain de Michelin.

Concrètement, en quoi consiste votre projet ?

Nous sommes 21 chargeurs et créons deux lignes de transport transatlantique. La ligne Nord, d'Anvers à Charleston, est plus avancée que la ligne Sud de Gènes à Philadelphie et l'on parle de 15-18 jours de transport. L'investissement nécessaire pour la compagnie maritime Zéphyr & Borée est de dix navires - cinq par route - à raison de 70 millions d'euros par unité.

Nous voulons donner un signal fort et avons créé un système où nous souhaitons nous engager sur dix ans. En contrepartie, nous fixons les prix sur le long terme, garantissons la transparence sur toutes les informations et bien sûr, l'économie de CO₂. Si tout se passe bien, le premier conteneur sera transporté en 2025 et la route sera opérationnelle en 2026.

Comment chaque chargeur gèrera-t-il son fret ?

Nous voulons garantir la confidentialité du projet pour chaque partenaire et donc chaque affrèteur gère son volume d'espace à louer et le prix qu'il négocie. Même si nous avons globalement chacun le même prix. L'objectif de notre démarche est de sortir du marché de l'offre

et de la demande car il n'est actuellement pas fiable.

Nous lançons un appel à d'autres chargeurs pour atteindre le seuil de déclenchement de construction des navires, ce qui n'est pas si simple car les affrèteurs ayant des volumes hebdomadaires importants entre l'Europe et les États-Unis ne sont pas si nombreux.

Quel volume transporterait Michelin chaque semaine ?

Cela représenterait une centaine de conteneurs standards de 20 pieds, soit quelque 30 % de nos flux transatlantiques sur ces lignes. Dans notre stratégie RSE, nous travaillons sur « transporter moins, mieux et différemment ». Nous allons essayer de passer à des transports bas carbone, du camion vers le train ou vers le bateau. Nous avons besoin de décarboner avec le maritime parce que nous aurons toujours ces flux transatlantiques. Nous avons pris une décision d'entreprise et adoptons une vision à long terme pour transformer notre industrie. Notre métier, complexe, de supply chain, consiste en un calcul industriel assez savant pour savoir où l'on produit et quand l'on produit. Car les modèles de véhicules peuvent être destinés à l'Europe et produits aux États-Unis.



© TOMFISK, PEXELS.COM

Vela: un trimaran pour un transport 100 % voile

La jeune start-up du fret vélique, lancée en janvier 2022, a présenté son cargo à voile le 16 mai dernier. Fruit du travail avec le cabinet d'architecture français VPLP et de son partenariat avec Merconcept, l'écurie de course du navigateur François Gabart, le navire fait 65 mètres de long pour 25 mètres de large pour une capacité de transport de 560 palettes Europe, soit l'équivalent de 51 containers de 20 pieds. Il sera livré au second semestre 2025. Sa particularité est sa forme puisqu'il s'agit d'un trimaran, une configuration inédite dans le fret maritime. « Sa stabilité naturelle nous permet d'afficher une voilure bien supérieure à 1 000 m² sur deux mâts de 55 mètres de hauteur et nous assure donc une grande rapidité », souligne Pierre-Arnaud Vallon, le co-fondateur et directeur général de Vela.

En aluminium pour être le plus léger possible, il apportera du confort aux marins et aux marchandises, avec peu de gêne, une très bonne tenue à la mer et un plan de pont spacieux. Un point que François Gabart a apporté de son expérience en mer.

L'objectif est de décarboner massivement les marchandises et donc d'être 100 % voile. « Le navire a été conçu sur la base d'une analyse de cycle de vie par rapport au porte-conteneur. Il disposera entre autres de 350 m² de panneaux solaires disposés sur son large pont pour aider dans la création des énergies propres à bord », ajoute Pierre-Arnaud Vallon. La route du navire sera transatlantique, « le meilleur territoire pour le 100 % voile ». Les départs se feront de Nouvelle-Aquitaine et du Nord de la France. « Notre navire pourra accéder aux ports secondaires pour se rapprocher au maximum des entrepôts de nos clients et ainsi contribuer également à la décarbonation du pré et post-acheminement », ajoute le directeur général. Côté clients, pas de nom hormis des sociétés spécialisées dans le Cognac, « en tout cas, des produits à très haute valeur ajoutée », indique Pierre-Arnaud Vallon, qui dit être en train de sécuriser les engagements sur les cinq premiers navires. Très ambitieuse, Vela souhaite, en effet, disposer de cinq bateaux en activité en 2028 et d'une trentaine d'ici 2035.



© VELA