

A Nantes, Neoline relance le transport maritime à la voile

Avec leurs cargos-voiliers modernes, les neuf marins qui ont créé la société voici onze ans veulent décarboner le transport de marchandises. Leur première traversée transatlantique est prévue pour 2025.

FRÉDÉRIC DELEPIERRE

C'est le rêve un peu fou de neuf marins passionnés qui se réalise. Après onze ans de recherches et de développement traversés de difficultés financières pour boucler le projet, la société nantaise Neoline a enfin pu annoncer récemment le lancement de la construction de son premier cargo à voiles. Baptisé Neoliner, ce navire se veut résolument innovant et a pour ambition de décarboner le transport maritime.

Long de 136 mètres et équipé de deux mâts porteurs de 3.000 m² de voile, ce gréement des temps modernes sera « principalement propulsé par le vent », explique Jean Zanuttini, président de Neoline, « ce qui va nous permettre de réduire au minimum de 80 % sa consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre par rapport à un cargo classique de taille comparable ».

« Nous sommes tous marins, dont certains issus de la marine marchande », poursuit Jean Zanuttini. « Personnellement, durant sept ans, j'ai commandé des cargos, et j'ai eu la chance de naviguer durant plusieurs mois dans un trois-mâts. Ça maintient la flamme. » Cette flamme, l'équipe d'amis l'a mise au service d'un premier projet qui a tourné court. « On a voulu acheminer du vin depuis le sud de la France vers l'Irlande avec un gréement traditionnel », se souvient le président de Neoline. « On s'y est mal pris et ça n'a pas marché. Mais ça nous a donné l'envie et l'idée de relancer le transport à la voile de façon plus moderne. En préservant l'environnement et en tenant compte de la transition énergétique. On a voulu créer un navire du futur vu par des marins. »

Le futur, le président de Neoline affirme ne pas le voir en réduisant de 10 ou de 20 % les émissions toxiques. Il veut aller plus loin. « Nous voulons atteindre le zéro émission le plus vite possible », assène Jean Zanuttini. « Pour y arriver, nous sommes obligés de passer par des compromis, notamment en réduisant notre vitesse. Or, ce qui a tué le transport par voiliers par le passé, c'est le manque de ponctualité. Heureusement, depuis lors, on a fait d'énormes progrès dans le routage météorologique. Les simulations sont désormais très performantes et on peut choisir les meilleures routes pour arriver à l'heure. C'est l'essentiel de la technologie embarquée, avec notre système de propulsion par vent constitué d'un gréement de grande taille. »

Direction Baltimore

Navire-pilote de la future flotte de Neoline, le Neoliner a été dessiné par Jean Zanuttini, architecte naval à ses heures. « Le concept a été élaboré en quelques mois », dit-il. Le navire sera livré en 2025 et effectuera son premier voyage durant l'été entre Saint-Nazaire, Saint-Pierre et Miquelon, Halifax et Baltimore. Un trajet que le navire devrait effectuer tous les mois. Le cargo sera principalement construit par le chantier naval turc RMK Marine, depuis son site de Tuzla, près d'Istanbul. Les



Les deux mâts porteurs de 3.000 m² de voile seront rabattables, afin de pouvoir passer sous les ponts.

© MAURIC/NEOLINE

mâts et les deux voiles géantes en fibre de carbone seront, pour leur part, réalisés par les Chantiers de l'Atlantique. Les mâts seront rabattables, afin de pouvoir passer sous les ponts.

« Le premier voyage du Neoliner aura pour but de démontrer qu'on peut le faire en n'utilisant presque pas de carburant », précise le président. La traversée transatlantique est prévue pour ne durer que treize jours, même en cas de déficit de vent. L'essentiel pour la direction de Neoline est d'arriver dans les délais fixés. « Nous ferons aussi bien que les navires classiques », assure le président. « Nous disposons de technologies modernes pour aller chercher du vent. Et si on ne le trouve pas, nous avons le joker du moteur qui peut nous amener à une vitesse de 16 nœuds, contre les 11 fournis par les voiles. Le but est d'au moins économiser 80 % de la consommation habituelle de carburant. En hiver, dans certaines routes, nous pourrions compter sur de bons

vents durant toute la traversée. En Méditerranée, en été, le vent est quasi nul. »

En cette période où tout devient urgent, un retour à la voile est-il économiquement judicieux pour une jeune entreprise comme Neoline ? N'est-ce pas suicidaire ? « Notre premier voilier va coûter 60 millions d'euros », énonce Jean Zanuttini. « C'est plus cher qu'un navire classique, car il embarque des équipements supplémentaires. On enlève la raffinerie embarquée, mais on ajoute les gréements et les ailerons anti-dérive rétractables. On pourra transporter un peu moins avec ce bateau-ci, mais on envisage de construire par la suite des navires plus grands qui dépasseront les 200 mètres. Question compétitivité, on peut s'aligner face à la marine classique de même taille puisqu'on n'a pas de coûts de carburant. Par contre, sur le transatlantique, on est plus chers, car on est plus petits. »

Pour contrer la concurrence, Neoline compte emprunter des routes que les navires classiques et plus gros n'empruntent pas ou ne peuvent pas emprunter. « Le dimensionnement des navires-pilotes conduit à éviter la concu-



Ce qui a tué le transport par voiliers, c'est le manque de ponctualité. Mais on a fait d'énormes progrès dans le routage météorologique

Jean Zanuttini
Président de Neoline



Le Neoliner en chiffres

	Equipage 14
	Passagers 12
	Conteneurs 265 EVP*
	Colis max. 9,80 m (hauteur) x 12,60 m (largeur) 200 tonnes (poids)

Mise à jour : décembre 2022

Déplacement	11.000 tonnes
Port en lourd**	5.000 tonnes
Puissance (diesel - électricité)	4.000 kW

Mise à jour : décembre 2022

* L'équivalent vingt pieds, ou EVP, est une unité approximative de mesure des terminaux et navires porte-conteneurs basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou sur un navire.

** Chargement maximal qu'un navire peut emporter lors d'un trajet. Ce calcul inclut les marchandises transportées ainsi que les consommables, tels que le carburant et les vivres, par exemple, et le personnel de bord.



Surface de voile totale
3.000 m²

Vitesse commerciale
11 nœuds
Vitesse maximale au moteur
14 nœuds

Largeur
24,2 m

Longueur 136 m

Tirant d'eau 5,5 m (port) et 14 m (au large)

Tirant d'air 88,2 m / 42 m (mâts rabattus)

rence des lignes principales, qui bénéficierait d'un fort effet d'échelle », explique la société. « De ce fait, la ligne transatlantique opérée par Neoline, en passant par Saint-Pierre et Miquelon, se concentrera sur un marché de niche, en offrant des capacités nouvelles en termes de type de fret (frets roulant et hors-norme) et de destination. »

Déjà des clients intéressés

Et ça marche. Après avoir réussi à convaincre des investisseurs, comme Corsica Ferries, de miser sur leur retour de la voile, les entrepreneurs nantais ont aussi séduit des clients. Fabricant de bateaux, le groupe Beneteau va ainsi confier les livraisons de sa production outre-Atlantique à Neoline. « En tant que premier fabricant au monde de voiliers de plaisance, l'utilisation de la voile dans le monde du transport maritime nous est apparue comme une évidence », justifie Delphine Planes, directrice des achats. « Neoline propose une solution sur-mesure, écologiquement et économiquement pertinente pour les flux transatlantiques du Groupe Beneteau. » Renault, également, a signé un partenariat de trois ans avec la jeune entreprise nantaise, tout comme Manitou, le spécialiste des engins de chantiers. Tous mettent en avant le même argument : le chargement dans le port de Saint-Nazaire réduit considérablement le transport par la route. Ce qui impacte le coût et diminue la pollution.

Jean Zanuttini en est conscient : le chemin est encore long. Mais chez Neoline, l'ambition ne manque pas. La construction d'autres cargos est en projet, tout comme le transport de conteneurs et de vrac. La société va aussi faire face à la concurrence. Même s'il est plus petit que le futur Neoliner, le voilier-cargo moderne de Grain de Sail a déjà bouclé trois transatlantiques. Enfin, une autre société bretonne, la Transocéan Wind Transport, espère aussi mettre à l'eau un petit voilier de transport d'ici la fin 2023. La propulsion vélique a donc bien le vent en poupe.

ABONNÉS



Sur notre site, deux vidéos sur le Neoliner.