



Transport à la voile : où en sont les principales entreprises françaises ?

Transport à la voile : où en sont les principales entreprises françaises ?

Que deviennent les principaux acteurs du transport maritime à la voile ? Tour d'horizon des projets français les plus innovants.

Towt

L'Anemos, le premier géant de Towt, a pris son envol en août dernier. Au terme de deux années de construction, en Roumanie pour sa coque de 80 mètres, puis au chantier naval Piriou de Concarneau (29), le voilier-cargo et ses deux spectaculaires mâts de 52 m de haut ont mis le cap vers Le Havre (76), son port d'attache. Là-bas, le navire a été chargé de 1 200 tonnes de marchandises, cognac, champagne, vêtements et autres cosmétiques, avant de traverser l'Atlantique pour New York.

Deux semaines après ce grand départ, le premier transporteur français de marchandises à la voile recevait son deuxième voilier-cargo, construit par Piriou au Vietnam. Le sister-ship d'Anemos, baptisé Artemis, verra arriver prochainement six autres navires du même type au sein de la flotte de Towt. Le premier d'entre eux sera livré en mars 2026, « suivi par les cinq autres, à raison d'un lancement tous les trois mois », a annoncé la compagnie le 15 janvier.

Grain de Sail

Le deuxième cargo de Grain de Sail, le fameux chocolatier-torréfacteur de Morlaix (29), a comme prévu pris le large en mars dernier. Depuis Saint-Malo, son port d'attache, Grain de Sail II a bouclé la traversée de l'Atlantique en trois semaines, pour rallier, début avril, le port de plaisance de New York. L'occasion de faire la promotion du transport maritime décarboné auprès d'investisseurs et de médias américains, mais aussi de faire le plein de cacao et de café.

Fort de ce succès, l'entreprise finistérienne a annoncé, en octobre dernier, la construction d'un troisième voilier-cargo : Grain de Sail III. Le navire sera deux fois plus grand, deux fois plus large et deux fois plus lourd que Grain de Sail II. Un mastodonte de 110 mètres de long, capable de transporter environ 220 conteneurs. Il sera en partie construit par les Chantiers de l'Atlantique, à Saint-Nazaire (44), et devrait entrer en service en 2027.

De quoi porter les ambitions de l'entreprise, qui entend « changer d'échelle » et « lever environ 20 millions d'euros pour faire évoluer son capital ces prochaines années », soulignait alors son cofondateur, Jacques Barreau.

Neoline

La compagnie nantaise Neoline ambitionne de révolutionner le transport maritime avec son premier navire, le Neoliner Origin, un cargo roulier à propulsion vélique de 136 m de long et 5 000 tonnes d'emport de marchandise. Sa construction aux chantiers RMK, en Turquie, semble suivre le calendrier affiché à l'été 2023 par le fondateur de l'entreprise, Jean Zanuttini.

Dans son journal de bord de janvier 2025, Neoline indique en effet que « 100 % des blocs constituant le Neoliner Origin sont désormais assemblés, les fondations du système SolidSail (des gréements rabattables comprenant notamment deux mâts de 76 m de haut et des voiles de 1 100 m² de surface, NDLR) ont été soudées, le pont avant est désormais visible depuis la timonerie ».

L'entreprise table sur une mise à l'eau fin janvier, et sur une mise en service à l'été 2025, depuis

Montoir-de-Bretagne (44). Le cargo devrait pouvoir transporter « une grande variété de fret : matériel roulant, conteneurs, marchandises hors gabarit ou palettes, complète la société ligérienne. Sa route reliera Saint-Nazaire à Baltimore, avec des escales programmées à Saint-Pierre-et-Miquelon et Halifax (Canada). »

Zéphyr & Borée

Le Canopée, le porte-conteneurs porté par Zéphyr & Borée et le groupe Jifmar (au sein de la coentreprise Alizés) a accompli, en 2024, la délicate mission pour laquelle il avait été conçu. Avec sa propulsion hybride, à la fois thermique et vélique, le navire est parvenu à rassembler les différentes pièces d'Ariane 6 et à les acheminer jusqu'en Guyane, où le décollage de la fusée s'est déroulé avec succès, début juillet.

En parallèle, l'armateur lorientais Zéphyr & Borée bâtit cinq autres porte-conteneurs hybrides, avec l'objectif de les faire naviguer entre 2025 et 2026.

Windcoop

Fin 2023, Windcoop (en partie créée par Zéphyr & Borée) voyait arriver sur le banc de ses sociétaires le Crédit Mutuel Arkéa et la société de conseil en ingénierie Inddigo, ainsi que Lorient Agglomération.

La compagnie lorientaise visait alors une mise à l'eau de son premier voilier-cargo en 2026, sur une ligne Marseille-Madagascar, si tant est que sa construction (vraisemblablement au chantier Piriou de Concarneau) démarre en 2024. Mais la coopérative a visiblement pris du retard.

Dans son journal de bord de décembre 2024, Windcoop dit approcher du « moment tant attendu » : la signature du contrat pour la construction du cargo. Reste pour cela « un dernier cap à franchir : l'obtention de la contre-garantie indispensable pour finaliser le financement. »

Vela Sail for Goods

Dans une interview accordée au Télégramme en septembre 2024, le navigateur François Gabart a informé qu'une levée de fonds de 40 millions d'euros allait permettre de lancer la construction du trimaran-cargo de l'entreprise Vela Sail for Goods, dont il est l'un des cinq associés.

Celle-ci a bien démarré, sur un site du chantier australien Austal basé aux Philippines. Le navire respectera peu ou prou les mêmes standards que ceux dévoilés en 2023 : 67 m de long, 25 m de large, deux mâts et une capacité d'emport de 500 tonnes.

Le voilier doit être livré à l'été 2026. Basé à Bayonne, il devrait mettre 8 à 10 jours pour rallier les États-Unis et émettre 80 % moins d'émissions qu'un porte-conteneurs conventionnel. À l'horizon 2028, Vela Sail for Goods envisage de construire quatre autres trimarans-cargos et d'assurer un départ toutes les semaines depuis la France.

Wisamo

Michelin est également investi dans la décarbonation du transport maritime français : avec Wisamo, une voile rétractable de 100 m², gonflée grâce à une soufflerie et dont le mât télescopique s'élève à 18 m, l'industriel français projette d'équiper plus de 1 200 navires d'ici 2030.

Epaulée par le navigateur Michel Desjoyaux, l'entreprise a testé son innovation avec succès sur un roulier affrété par Brittany Ferries, fin 2023. Des voiles de plus petits calibres sont en cours de développement.

Solidsail Mast Factory

Nous l'avons classée parmi les entreprises à suivre en 2024 : la Solidsail Mast Factory (SMAF), l'usine de fabrication de mâts (en bon français dans le texte) installée à Lanester (56), a démarré l'aventure. La SMAF, portée par un consortium d'entreprises bretonnes et les Chantiers de l'Atlantique, vise à produire de grands mâts composites en carbone afin d'équiper les transporteurs à propulsion vélique. Elle va entre autres fournir la compagnie Neoline (évoquée plus tôt), mais aussi l'Orient Express Corinthian, un gigantesque yacht à voile. ■