

Lorient. Keroman : le Marie-Lou, un chalutier moderne et innovant

Publié le 07 février 2019 à 21h31



Arrivé en début de semaine à Keroman, le Marie-Lou fera route pêche dès lundi. (Le Télégramme/Marie Launay)

Arrivé lundi à Keroman, à Lorient, le Marie-Lou partira pour sa première marée lundi. Confort, sécurité, consommation et polyvalence du nouveau chalutier-senseur de l'Apak ont été particulièrement travaillés.

On s'active à bord du Marie-Lou. De la cale au pont, les derniers préparatifs vont bon train : lundi midi, le nouveau chalutier-senseur de l'Apak appareillera, cap sur le merlu et la lotte, en bœuf avec le Menawenn. Parti jeudi des Pays-Bas, où il a été construit, le navire flambant neuf est arrivé à Keroman, ce lundi. L'occasion pour l'équipage de six hommes mené par Christophe Guillevin de tester le chalutier de 22 m. « Sur le papier, toutes les innovations étaient prometteuses », sourit Éric Guygniec, le cogérant de l'Armement de la pêche artisanal lorientaise. « Mais je ne pensais pas que ce serait à ce point-là ».

Une économie de gazole de 20 %

Sur les quais du port de Lorient, les curieux sont nombreux autour du chalutier à l'étrave peu commune. Presque droite, « cette étrave inversée fend la vague au lieu de la taper », explique Éric Guygniec. « Cela assure une bonne tenue du bateau en mer ». Un point important pour réduire la consommation de gazole et participer au confort de l'équipage. « Avec la sécurité et la qualité du poisson pêché, c'étaient les points du cahier des charges auxquels on tenait absolument ».

« La senne va nous permettre de débarquer du poisson qui se rapproche du poisson de ligne, dont la valorisation sera plus importante ».

L'économie de gazole escomptée est de l'ordre de 20 %, « au moins ». En plus de l'étrave, un gros travail a été mené sur la propulsion. « Le Marie-Lou est doté d'un « petit » moteur, couplé à un grand réducteur et une grande hélice... De quoi aller à 9,5 nœuds. Ce qui nous intéresse, de toute façon, ce n'est pas la vitesse, c'est la traction », explique encore Éric Guygniec. L'objectif : consommer le moins possible tout en restant efficient.

Ergonomie, isolation phonique et Wi-Fi

Le Marie-Lou bénéficie des dernières technologies en matière d'appareils de pêche, de systèmes de navigation et télécommunications. « La passerelle offre une visibilité à 360° et quatre postes de commande. On peut y manœuvrer de partout ». Sur le pont principal, les espaces de vie et de travail sont bien distincts. « Les hommes sont à l'intérieur pour travailler le poisson ». De la sortie du chalut à la descente des caisses dans la cale, l'automatisation des opérations assure une importante ergonomie de travail. Le poisson non gardé est immédiatement rejeté à la mer.

Dans l'espace de vie, un important travail a été mené sur l'isolation phonique. Le résultat est « impressionnant », reconnaît Éric Guygniec. « Pendant les tests en mer, alors que nous étions à 7 nœuds, il y avait tellement peu de bruit que qu'on avait presque l'impression d'être à quai, moteurs à l'arrêt... ». Question confort toujours, les locaux sont climatisés et équipés du Wi-Fi. « C'est important. Et si on veut attirer des jeunes à la pêche, il faut ce genre d'équipements ».

À la senne au printemps

Enfin, le Marie-Lou est un navire polyvalent : senne danoise et chalut pélagique. Si les treuils de chalut sont sur le pont supérieur, ceux de la senne sont sur le pont principal. « La senne va nous permettre de débarquer du poisson qui se rapproche du poisson de ligne, dont la valorisation sera plus importante ». Le navire lorientais ciblera encornets, seiches, merlu, rougets... à compter du printemps.

C'est aux chantiers néerlandais Padmos, celui qui a réalisé la refonte du Naoned, que l'armement artisanal lorientais a confié la construction en 2017 du Marie-Lou et de son sister-ship le Dolmen, qui sera livré au printemps, en remplacement de deux chalutiers éponymes. L'investissement est conséquent - 3,50 M€ par navire - financés avec l'aide du fonds d'investissement du Crédit Maritime du Grand Ouest et le copropriétaire de chaque bateau, le groupe de mareyage Vives-eaux pour le Marie-Lou et la Scapêche pour le Dolmen.



Presque droite, l'étrave inversée du Marie-Lou participe à l'économie de gazole.





Les treuils de senne et de chalut ont été installés sur deux ponts différents.



De la sortie du chalut à la descente des caisses dans la cale, l'automatisation des opérations assure une importante ergonomie de travail.

© Le Télégramme