



Long de trente mètres et haut 11 mètres, le nouveau roro (roll on, roll off) de la TLV pourra atteindre 18 nœuds à vide et 15 nœuds en charge.

(Photo Patrick Blanchard)

# Un roulier pas près de rouiller

Après 14 mois de chantier à Saint-Mandrier, le nouveau navire de la TLV est presque prêt pour le service. Il assurera le fret et la continuité territoriale vers Porquerolles, Port-Cros et le Levant

**U**n air de fret. Ce n'était pas tout à fait un vernissage, mais les convives étaient nombreux et la peinture encore toute fraîche ce mardi à Saint-Mandrier, où les ateliers de Transmétal Industrie exposaient leur dernière création. Et le moins que l'on puisse dire c'est que l'Archipel V a épâté la galerie.

## 800 kg de peinture

Longue de trente mètres, l'œuvre du chantier mandréen aura nécessité huit cents kilos de peinture pour recouvrir une surface totale de 4 000 mètres carrés. « Nous avons opté pour l'association de la peinture et du sablage pour une meilleure durabilité », explique le directeur de Transmétal, Frédéric de Rovere. « C'est un bateau qui devrait pouvoir servir 50, 60 ou même 70 ans », précise, son client, David Morlet, res-

ponsable auprès de la TLV<sup>(1)</sup>.

## 1 100 chevaux et 180 litres à l'heure

Capable de supporter le poids des ans, le nouveau roulier de la TLV est surtout conçu pour supporter le poids d'un fret conséquent. Dès le mois de mai, l'Archipel V pourra ainsi accueillir un semi-remorque de 38 tonnes et un camion de 21 tonnes, sur une bande roulante de 28 mètres de long. Une charge qui a impliqué le recours massif à l'acier pour la réalisation du pont. Revers de la médaille, le roulier accuse un poids de 116 tonnes sur la balance et doit embarquer deux puissants moteurs de 550 chevaux chacun. Deux moteurs affichant une consommation de 180 litres à l'heure et exclusivement alimentés au gazole. « La technologie hybride ne permettrait pas

de le manoeuvrer. Il faut beaucoup de puissance et de couple pour être précis avec de tels bateaux. Par ailleurs, on a privilégié une empreinte carbone mesurée à la tonne transportée plutôt qu'au litre de carburant consommé, justifie David Morlet. Mais ça n'empêche pas la TLV de rester attentive aux énergies alternatives. Et rien ne nous interdira d'y revenir puisque nous changerons les moteurs tous les huit ans. C'est juste qu'aujourd'hui aucune solution hybride n'était adaptée à nos besoins ». C'est bien ici la seule ombre au tableau de ce roulier qui, pour le reste, semble cadrer avec les besoins des îles d'Or.

## LAURENT SEGUIN lseguin@nicematin.fr

1. La TLV est délégataire de service public pour le transport de passagers et de fret vers les îles d'Or au départ de la Tour Fondue et du port de Hyères. Le contrat de DSP, passé en 2012 avec TPM court jusqu'en 2019.

## Le chiffre

### 51 600

tonnes d'engins motorisés ont été transportés vers les trois îles d'Or en 2015. 49 800 tonnes vers Porquerolles, 1 800 tonnes vers Port-Cros.

## Chantier local et main-d'œuvre locale

Quatorze mois de travaux et autant de corps de métiers. Démarré en décembre 2014 à Saint-Mandrier, le chantier de l'Archipel V a nécessité 25 000 heures de travail. « C'est un beau contrat », se réjouit le patron de Métal Industrie, Frédéric de Rovere. Estimé à près de 4 millions d'euros, « ce beau contrat » a permis d'employer une main-d'œuvre locale. « On est sur une production locale, pour un usage local », se félicite le président de la commission transport de TPM, Yannick Chenevard. « À compétences et tarifs équivalents, la TLV privilégie local, conclut David Morlet. Sur ce chantier, 90 % des 14 métiers nécessaires viennent de l'agglomération de Toulon ».

## Questions à P. Renaudin, maître de port de Porquerolles « On ne va pas revenir aux brouettes et aux ânes »

Maître de port à Porquerolles, Pascal Renaudin observe régulièrement le chargement et déchargement de gros camions sur ses quais.

**L'accostage d'un navire de 30 mètres capable de transporter un semi-remorque, c'est un défi ?**

Nous ne sommes pas informés de ce nouveau navire. Mais on accueille déjà de grosses unités et ça se fait très bien.

**On imagine difficilement de gros camions sur Porquerolles...**

Et pourtant, nous avons des camions poubelles pour évacuer les

déchets, des semi-remorques, principalement pour des engins travaux, ou encore des engins agricoles et des camion-citerne pour de la livraison de carburant. Sans compter les denrées alimentaires.

**C'est un fret conséquent, mais nécessaire pour Porquerolles ?**

Tout ce fret, c'est vraiment la vie de l'île au niveau de tout ce qui peut s'y passer. Le lien avec le continent est indispensable pour minimiser l'insularité. On ne va quand même pas revenir aux brouettes et aux ânes.