

Fret. Aller-retour à Belle-Ile avec le « Guédel »

Emeline Devauchelle

Le ravitaillement en denrées non périssables de Belle-Ile est assuré au départ de Vannes, par Transport maritime côtier (TMC). Depuis la rentrée, les deux caboteurs, le « Taillefer 3 » et le « Guédel 3 », ont repris leur rythme de croisière avec trois ou quatre rotations chacun, par semaine.

La navigation dans le golfe est la plus délicate à cause du tirant d'eau du cargo et des autres plaisanciers.



11 h 30, mardi matin. Le « Taillefer 3 » et ses 40 mètres de long narguent les passagers qui attendent les navettes de la gare maritime en passant devant. C'est le premier des cargos de la compagnie TMC (Transport maritime côtier) à partir pour Belle-Ile ce jour-là. Encore à quai, son collègue, le « Guédel 3 », est en cours de chargement. Aux commandes de la grue du navire, Romain Pleindoux manie conteneurs et palettes amenés par chariot depuis le hangar de la société. « Ici, on touche à tout », sourit le matelot. Avec les trois autres membres de l'équipage, il est sur le pont depuis 8 h 30 du matin. Vers 11 h 45, la lourde paroi de métal se referme sur le ventre du navire. À l'intérieur, « 40 tonnes de divers », précise le capitaine Stéphane Papillon. « C'est un petit chargement. Nous travaillons beaucoup avec des entreprises de construction. Le volume et le poids des cargaisons sont aléatoires. L'été, cela

« Nous nous connaissons tous très bien par la force des choses ».

Yann Odoux, second capitaine.

tourne au ralenti ».

Le « Taillefer 3 », lui, emmène à son bord 315 tonnes de « vrac », du sable et des graviers déversés à même la cale. Le « divers » désigne tout ce qui est emballé : du linge pour les hôtels et l'hôpital, des matériaux de construction comme du plâtre ou de la ouate de cellulose, des boissons destinées aux bars et aux restaurants, des boîtes de conserve...

La vie à bord, comme « une colocation »

« Tout ce qui n'est pas périssable », résume le capitaine avant de faire retentir la corne de brume marquant le départ : trois heures de trajet à une vitesse de 10 nœuds maximum. « Nous devons embarquer trois heures avant la basse mer pour sortir du golfe, mais une fois à Belle-Ile, il faut passer l'écluse deux heures avant la pleine mer ». Le « Guédel 3 » devra donc mouiller deux heures au large de Palais avant d'entrer

dans le bassin à flots vers 17 h. Après avoir déchargé, l'équipage passera la nuit sur le bateau pour ne revenir que le lendemain sur le continent. Emmenées vides, les bennes à ordures reviendront pleines.

À bord, la vie ressemble à « une colocation », assure Yann Odoux, le second capitaine. « Nous prenons quasiment tous nos repas ensemble. On se connaît très bien par la force des choses », ajoute le marin qui part du lundi au vendredi en ne rentrant qu'un soir par semaine, hors week-end.

Console de jeux embarquée

Dans le carré d'équipage, l'un lit le journal, l'autre regarde la télévision. Même une console de jeux est installée. Seul l'accès Wifi fait défaut. « Je ne capte pas », rouspète Romain Pleindoux en tapotant son smartphone. Sinon, « le confort, c'est comme à la maison, voire en mieux », glisse Philippe Jean, le chef mécanicien.

Du côté des cabines, cinq chambres avec douche et toilettes individuels pour la plupart. Un lave-vaisselle, une machine à laver et même un sèche-linge complètent l'équipement.

Cette semaine, c'est Romain Pleindoux qui est de corvée de courses et de « tour de bouffe ». Pendant qu'il cuisine, le capitaine en second assure son quart après que le « Guédel 3 » soit sorti du golfe. « Nous arrivons au passage de la Teignouse, particulièrement exposé au vent d'Ouest, prévient-il. Mais aujourd'hui il y a très peu de houle ».

Ce qui n'empêche pas le bateau de « rouler » dans les vagues, penchant d'avant en arrière à chaque fois qu'il en franchit une.

« Des fois en hiver, on ramasse. Le plus grand risque, c'est d'abîmer la marchandise. À nous de prendre la meilleure route possible ». Par mauvais temps, le plan B, c'est le passage du Beniguet, à l'ouest d'Houat. Estomac sensible, s'abstenir !



Philippe Jean, le chef mécanicien, dans la salle des machines, où vibre un moteur de 600 chevaux. Le bateau consomme environ 600 litres de gasoil aller-retour.



Philippe Jean, chef mécanicien, Yann Odoux, second capitaine, et Romain Pleindoux, matelot, sur le pont devant, à côté de la grue du cargo.



Les quatre membres de l'équipage à l'arrivée à Palais. Il doivent rester au mouillage pendant deux heures pour passer l'écluse.