

RAPPORT D'ACTIVITÉ ANNUEL

Septembre 2015 - Aout 2016



Erwan Le Lann
SAS MAEWAN
Septembre 2016

Sommaire

Sommaire	2
Introduction: Maewan, un engagement quotidien	3
Editorial du président	4
Activités et réalisations	5
Réparation, entretien et aménagement du voilier	5
Réalisation des premières sportives dans des terres reculées	5
Recherches scientifiques	7
Production de contenu multimédias	8
Gouvernance	9
Bilan financier	9
Partenariats et réseaux	11
Communication	11
Engagements en termes d'éthique et de responsabilité sociétale	12
Perspectives	13

Introduction: Maewan, un engagement quotidien

La société Maewan, c'est un camp de base nomade, le voilier Maewan IV pour permettre à des sportifs outdoor de classe mondiale d'accéder par la mer à des territoires reculés et d'aller ainsi à la rencontre de population isolées. Pour cela, 3 à 6 équipiers (athlètes et médias) se succèdent au au rythme des expéditions. Quelque soit leur secteur de prédilection, ces passionnés viennent apporter leurs compétences spécifiques pour atteindre l'objectif préalablement fixé ensemble. Sur Maewan, il n'y a pas de passager mais bien des équipiers!

Depuis son départ en Février 2015, le voilier et son équipage sont partis de Bretagne (France). Ils ont réalisés leurs premières navigations atypiques (Navigation hivernale sur l'Atlantique Nord, navigation dans les glaces) et leurs expéditions sportives (Cascade de glace en Islande, Ski Freeride, Alpinisme et Escalade Big Wall). L'occasion également de réaliser un nouveau film, d'accueillir des photographes professionnels et des programmes de recherches scientifiques.



L'année 2015 - 2016, l'expédition Maewan a parcouru environ 4000 kilomètres du Groenland au Passage du Nord-Ouest. Cette année a été marquée par la découverte de l'intelligence de vie présente chez les peuples isolés dans des conditions extrêmes et malheureusement ignorée et sabotée par la colonisation.

Editorial du président

Au tout départ né une idée, même pas une idée en fait juste une envie de comprendre, d'aller voir ce dont on nous parle, ce qu'on nous montre, ce que nous essayons d'imaginer depuis tout petit devant les cartes du monde des premières classes d'école. Puis, arrive un voyage en Antarctique avec un ami aventurier, Mike Horn, que je commence en voilier pour revenir en avion. Le choc est marquant, si je veux comprendre les gens, je dois comprendre le climat et donc avancer suffisamment doucement pour le suivre et le vivre.

Je regroupe mes compétences dans ce projet de vie, l'aventure, le sport, regrouper une communauté, et communiquer. Maewan est sur pied, plus j'en parle plus les amis viennent m'aider, des partenaires incroyables me suivent, le bateau est enfin prêt et le 8 février je me retrouve sur le bateau dans l'Aber Wrac'h avec Jeanne Grégoire, Aymeric Clouet, Lionel Daudet et Guillaume Vallot pour affronter les mers du Nord en hiver. Un coup d'oeil vers cette terre ancestrale, tout ce que je connais par coeur est là devant moi, puis je me retourne vers cet horizon qui paraît infini, l'aventure commence avec ce sentiment d'inquiétude devant l'inconnu.

Dix ans de préparation et depuis un an je découvre enfin la navigation, les équipages, comprendre d'où viennent nos poissons, comprendre la nécessité de manger la peau et le gras de la baleine pour les peuples du Nord, découvrir les jours continus, la fatigue, les doutes et la ténacité.

Un immense merci aux partenaires qui nous ont permis de partir Mobility, Haglofs, Petzl, Loubsol.

Erwan Le Lann



Activités et réalisations

Sur l'année 2015-2016, l'expédition Maewan a duré 4 mois permettant au voilier et son équipage de rallier le passage du Nord-Ouest depuis le Groenland (Sissimiut). Les 8 mois en France (Septembre 2015 - Avril 2016) ont permis d'assurer le suivi et développement de la gouvernance, des partenariats et de la communication de la société.

Réparation, entretien et aménagement du voilier

La prise en main du bateau pendant les neuf premiers mois de l'expédition (tempête essuyées dans l'Atlantique Nord et navigation dans les glaces) a permis de mettre en évidence les difficultés techniques pouvant être rencontrées.

D'avril à mi-juin 2016, un mois et demi de travaux a été effectué au chantier naval de Sissimiut. afin de réparer les équipements détériorés et d'améliorer l'autonomie du voilier.

Ainsi, la dérive arrachée a été fabriquée de nouveau, l'antenne satellite, la barre de flèche et la voie d'eau réparée, le gouvernail consolidé les hublots fissurés changés. Le balcon arrière a été renforcé.

Afin d'améliorer l'autonomie du voilier, un désalinisateur et un réservoir d'eau souple de 100 L ont été installés. Le réservoir d'eau de 220 litres a été transformé en réservoir de gasoil.

Le circuit électrique a également été révisé et la peinture intérieure a été refaite. Un chauffage au gasoil et un chauffage à air pulsé sur le circuit de refroidissement du moteur ont été installés. Le moteur a été révisé.

Une peinture anti-fooling a été posée sur la coque extérieure. L'étanchéité de la bulbe a été effectuée.

L'avitaillement envoyé de France pour six mois en prévision du passage du Nord-Ouest a été réceptionné et stocké. Une révision de tout le matériel de sécurité a été réalisée.

4 personnes ont participé aux travaux: Erwan Le Lann, Jerome Niard, Julien Ithier et Meddy Niard.

Réalisation des premières sportives dans des terres reculées

- Navigation

En août 2016, le voilier et son équipage s'engage dans le passage du Nord-Ouest. Le réchauffement climatique de ces dernières années entraîne le morcellement et la fonte des glaces du pôle nord, rendant la navigation éventuellement possible entre le Groenland et le détroit de Béring. Le passage du Nord-ouest est une longue route dans les glaces, loin de toutes civilisations et de secours possibles, rendant cette navigation extrêmement technique.

Sur la première partie, en partant du Groenland, les premières glaces dérivantes denses sont rencontrées au milieu de la mer de Béring. Maewan n'arrive pas à se frayer un passage et tente de contourner par le nord ces glaces. Par chance une fissure du pack, permet à l'équipage de rejoindre la terre de Baffin. Le jour continu aide l'équipage à naviguer 24h00 sur 24, malgré un brouillard fréquent. Les démarches administratives d'entrée au Canada sont effectuées à Pont Inlet, au nord de l'île de Baffin. Sans perdre de temps, l'équipage continue son avancée dans le passage du Nord-Ouest qui l'amène jusqu'au 74^{ème} degré de latitude nord. Les glaces sont présentes mais pas bloquantes. Le capitaine décide d'éviter Lancaster fjord et de passer par Belot straight, un chenal naturel époustouflant. Malgré, une météo exécrable avec des vents forts et des courants violents, le

voilier arrive tant bien que mal à traverser le détroit de Béring. De nombreuses glaces dérivantes sont alors présentes, conduisant l'équipage à s'abriter in-extremis dans un lit de rivière pendant 2 jours pour échapper à une tempête. Les glaces poussent l'équipage à contourner l'île Victoria par le sud. La glace n'est pas présente mais les fonds non cartographiés et très peu profonds, le voilier évite de justesse de s'échouer à plusieurs reprises. Une halte à Goja haven permet à l'équipage de découvrir et comprendre l'histoire de l'Herebus et du Terror, navires échoués lors de la découverte du Grand Nord dont tous les marins ont périés. Une des carcasses de navire a été découvertes auparavant par une expédition de plongeurs canadiens. Un peu plus loin, à Cambridge Bay, un projet norvégien vient juste de sortir l'épave du Maude d'Amadsen, navire qu'il avait construit pour traverser le pôle nord. Ces villages, peu habités sont en préparation pour accueillir le premier ferry, ouvrant une ligne touristiques sur le passage du Nord-Ouest. Arrivés le 12 aout à Cambridge Bay (Canada), Maewan est le premier navire a arriver aussi tôt en saison du Groenland. Néanmoins, il est décidé de repartir rapidement pour essayer d'avancer le plus vite possible vers le détroit de Béring et ne pas se faire bloquer dans les glaces pendant une année. Les haltes sont rares et uniquement pour passer un vent contraire. Avec les phoques, les baleines arrivent mais restent peu nombreuses par rapport aux récits. Une halte à Barter island (Alaska), permet à l'équipage d'assister à une chasse à la baleine traditionnelle et de découvrir une cohabitation improbable entre les hommes et les ours. Le mauvais temps empêchera l'équipage de s'approcher des gisements de pétrole recensement ouverts avant d'arriver à Point Barrow (Alaska). Après trois semaines sans avoir vu de glace et un jour quasiment continu, le voilier se trouve avec une mer formée et un vent de 20 noeuds de nuit au milieu d'un pack de glace inattendu. Le pire est évité in-extremis. De petits morceaux de glace, proche du bateau ont alertés l'équipage et ont permis d'entrevoir un iceberg à 300 mètres devant, donnant juste le temps d'affaler les voiles, de dérouter le voilier et de mettre le moteur pour zigzaguer entre les glaces laissant passer les trois heures de nuit quotidienne.

Un peu plus au sud, des vents à 25 noeuds soufflent levant une mer anormalement courte, raide et cassante. Le peu de fond et les forts courants de la mer de Béring la rende dangereuse. Le voilier s'abrite alors au village de Point Hope (Alaska). L'équipage visite alors les vestiges des premières habitations du continent nord-américain (par les peuples d'Asie du Nord-Est, Point Hope étant la terre la plus proche de l'est de la Russie). Il repart ensuite pour aller découvrir le village de Kotzbue au fond de la baie de Kotzbue sound, étant alors le premier voilier à leur rendre visite.

- Réalisations sportives

De mi- Juin à mi- Juillet 2016, une exploration de 14 fjords de l'Ouest du Groenland pour la réalisation de premières en alpinisme a été réalisée sur 1000 km (De Sissimuit à Upernavik). La présence de nombreux iceberg a rendu les mouillages extrêmement rare et délicats. De plus, un des alpinistes a été malade pendant 10 jours. Ainsi, seulement deux premières ont put être réalisées: Un sommet de 1800 mètres en escalade mixte et une paroi rocheuse au dessus de la mer en escalade. La découverte de ces fjords a néanmoins permis plusieurs repérages pour de futurs escalades. Ces explorations ont été effectués par Liv Sansoz, Eric Chatrian et Erwan Le Lann.

En parallèle, une expédition s'est mise en place en terre de Baffin. Cette expédition d'escalade rocheuse tardive n'est possible que parce que Maewan va pouvoir récupérer les alpinistes dans le fjord de Samfordfjord alors dégelé. Lors de cette expédition, une dizaine de premières de big wall ont été réalisées.



Recherches scientifiques

- Programme de recherche sur la gestion du stress et de la fatigue.

En avril 2015 débute les cinq premiers mois de la recherche sur la gestion du stress et de la fatigue d'une durée totale de six mois par une étude comparative in situ des expériences développées entre les 17 équipiers de Maewan durant leur traversée Arctique et les chefs de projet de Mobility afin de mettre en œuvre des mesures opérationnelles et managériales pour prévenir et réduire les phénomènes de fatigue et de stress. Les indicateurs retenus pour observer les adaptations ont été les alternances veille/sommeil, la fatigue centrale ainsi que les adaptations de l'horloge biologique (uniquement chez le skipper). Les facteurs psychologiques évalués par questionnaires et les caractéristiques de l'environnement technique et social ont été retenues en tant que co-variables.

- Mesure la biodiversité planctonique

En juillet 2016, l'équipe Maewan accueille une nouvelle recherche scientifique à son bord. Il s'agit d'appuyer la station Biologique de Roscoff, le CNRS, et l'INSERM à la mesure et à l'analyse de la biodiversité planctonique totale localement par la collecte de fragments d'ADMN de plancton

pendant l'expédition. Les 15 premiers échantillons ont été ainsi réalisés entre Upernavik (Groenland) et Cambridge Bay (Canada) de juillet 2016 à Aout 2016.

Production de contenu multimédias

- Réalisation de films

Durant l'année 2015-2016, l'équipe de Maewan a tourné un film:

- Maewan, la quête des extrêmes, l'envie de renouer avec l'esprit des grandes découvertes et des premiers explorateurs a toujours accompagné Erwan Le Lann. En 2015, il décide de passer à l'action et monte une expédition hors-norme. C'est ce capitaine et ce petit voilier pensé pour les conditions les plus extrêmes que nous suivons dans ce film. D'abord au Groenland, à la recherche de montagnes jamais skiées avec l'élite des freeriders français, puis au Canada, où Erwan espère récupérer Sean Villanueva et Nicolas Favresse, deux grimpeurs prêts à tout pour vaincre les big-walls de Baffin, les plus hauts murs d'escalade de la planète. Impressionnant.

Ce film a été réalisé par Quentin de Froment et produit par BO Travail et Voyage.

Gouvernance

La société est toujours administrée par Erwan Le Lann en tant que président et Morgan Le Lann en tant que vice-présidente.

L'Assemblée générale a bien eu lieu le 24 octobre 2015, en présence des actionnaires et administrateurs. Elle a été validée par un procès-verbal d'Assemblée Générale signé par les administrateurs permettant d'approuver le rapport d'activité annuel 2014/2015, les comptes de l'exercice social clos le 31 août 2015 et quitus au président, l'affectation du résultat de l'exercice et le pouvoir pour l'accomplissement des formalités.

Aucune modification n'est à noter sur cette exercice concernant une augmentation de capital social, le nombre d'actionnaire et la répartition du capital social entre les actionnaires.

Bilan financier

Les comptes annuels de l'exercice ont été élaborés et présentés conformément aux règles générales applicables en la matière et dans le respect du principe de prudence par le Cabinet comptable MG,

Le bilan de l'exercice présente un total de **80 276 euros**. L'exercice considéré débute le 01/09/2016 et finit le 31/08/2017. Il a une durée de 12 mois.

Les conventions générales comptables ont été appliquées conformément aux hypothèses de base :

- continuité de l'exploitation.
- permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre.
- indépendance des exercices.

La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode des coûts historiques.

Aucun changement dans les méthodes d'évaluation et dans les méthodes de présentation n'a été apporté.

Les principales méthodes utilisées sont :

Immobilisations

Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition (prix d'achat et frais accessoires, hors frais d'acquisition des immobilisations) ou à leur coût de production.

Les amortissements pour dépréciation sont calculés suivant le mode linéaire ou dégressif en fonction de la durée normale d'utilisation des biens.

Les éléments non amortissables de l'actif immobilisé sont inscrits pour leur valeur brute constituée par le coût d'achat hors frais accessoires. Lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur brute, une provision pour dépréciation est constituée du montant de la différence.

Stocks et en cours

Les matières et marchandises ont été évaluées à leur coût d'acquisition (prix d'achat et frais accessoires).

Les produits en cours de production ont été évalués à leur coût de production.

Une provision pour dépréciation des stocks égale à la différence entre la valeur brute et le cours du jour ou la valeur de réalisation déduction faite des frais proportionnels de vente, est effectuée lorsque cette valeur brute est supérieure.

Créances et dettes

Les créances et les dettes ont été évaluées pour leur valeur nominale.

Les créances ont, le cas échéant, été dépréciées par voie de provision pour tenir compte des difficultés de recouvrement auxquelles elles étaient susceptibles de donner lieu.

Les créances clients présentées dans le tableau de financement, ont été retenues pour leur valeur brute, conformément aux principes comptables.

Disponibilités

Les liquidités disponibles en banque ou en caisse ont été évaluées pour leur valeur nominale.

Achats

Les frais accessoires d'achat payés à des tiers n'ont pas été incorporés dans les comptes d'achat, mais ont été comptabilisés dans les différents comptes de charge correspondant à leur nature.

Faits marquants

L'associé a consenti à un abandon de compte courant à hauteur de **53 539,76€** , avec une clause de retour à meilleur fortune.

- Origines des produits d'exploitations

Les produits d'exploitation de la société sont représentés majoritairement par des prestations de services (Sponsoring, production multi-médias) ainsi que l'apport de fonds propres de la part du président.

- Répartition des charges d'exploitation

Les principales charges d'exploitation concernent les secteurs suivants:

Secteurs	Pourcentage
Matériel d'entretien et de réparation du voilier	17,86 %
Matériel informatique	0 %
Transport	53,58 %
Télécommunication	2,25 %
Communication	12,13 %
Frais administratifs (Douanes, poste, CFE, droits d'enregistrements et taxes)	8,69 %
Frais de gestion (honoraires juridiques et comptables)	5,49 %

Les principaux fournisseurs de matériel sont Incidences (Voileries), TEEM (électronique du voilier), NKE (Pilote automatique), Lecomble et Shcmit (Verrin), Watt&Sea (hydrogénérateur).

Les principaux prestataires de services sont le cabinet Actuarius (cabinet comptable), Speedcast (Communication satellite), Propaganda (agence de communication).

Aucune dépenses liées aux ressources humaines n'est à noter. Ainsi, aucune des personnes ayant participé à l'expédition à terre ou en mer n'a été rémunéré. De septembre 2015 à août 2016, 5 sportifs de haut-niveau et 1 médias (un photographe) ont rejoint l'expédition Maewan.

6 personnes ont également appuyés l'expédition donnant de leur temps pour mettre leurs compétences techniques au service de l'expédition essentiellement dans le domaine de la logistique (Réparation et aménagement du voilier) et de la communication (Site internet, réseaux sociaux et relations presse).

Partenariats et réseaux

Au cours de l'exercice 2015-2016, la société Maewan compte 3 partenaires financiers: Mobility (Branche de Vinci), Haglöfs et Loubsol.

Ces partenariats sont complétés par les partenaires techniques (mise à disposition de matériel) suivants: Time zéro, Guy Cotten, Fanatic, Racer et Peli.

Communication

- Supports de communication

Aucun support de communication n'est à noter sur cette année.

- Site internet et réseaux sociaux

Un site internet est mis à jour régulièrement et permet de présenter et suivre l'expédition, via son blog.

La société est présente sur les réseaux sociaux avec 500 abonnés sur Instagram et 1500 abonnés sur Facebook.

- Presse

L'expédition Maewan compte une quinzaine de parutions presse, essentiellement dans la presse nationale généralistes et spécialistes (L'équipe, VSD, 30 degrés, neuf dixième, Wider, Voiles et Voiliers, Ouest Cornouailles, Telegram et Sud-ouest.

Engagements en termes d'éthique et de responsabilité sociétale

Embarquer à bord de Maewan, c'est participer à une odyssee, autour du globe et par les pôles. L'itinéraire de Maewan a été défini suivant deux principaux critères:

- La quête de découverte de milieux extrêmes et antagonistes, à savoir l'Arctique, l'Antarctique, le Pacifique et l'Atlantique.
- La réalisation d'une expédition empruntant uniquement des passages naturels, le canal du Panama étant donc exclu.

En effet, un leitmotiv anime le président de la société Maewan: comprendre le monde qui nous entoure en vivant à son rythme, en allant à la rencontre de régions et de peuples encore isolés du monde moderne dans laquelle nous vivons. Dans cette recherche d'authenticité, l'ensemble de la mise en oeuvre de l'expédition Maewan essaye au maximum de considérer le camp de base nomade que constitue le voilier comme une mini-terre à l'espace et aux ressources limitées et donc partagées, Maewan est une véritable école environnementale, tout doit être utilisé avec bon sens et parcimonie : à bord, le gaspillage est un crime.



Perspectives

Durant ces dix-huit premiers mois, le voilier et son équipage ont fait leur preuve en réalisant avec succès la traversée de l'Atlantique Nord en plein hiver, l'Arctique et en comptant 4 expéditions sportives avec la réalisation de nombreuses premières. Néanmoins, le voilier arrivera-t-il à remplir toutes les formalités administratives pour entrer en Russie et explorer les îles kouriles?

