

Revenir au transport maritime à la voile : une alternative écologique souhaitable et désormais réaliste

Transporter des marchandises à la voile d'une rive à l'autre de l'océan Atlantique, et en finir avec les pollutions générées par les porte-conteneurs géants ? Plus qu'un pari, l'équipe de *Towt*, une jeune entreprise installée à Douarnenez dans le Finistère, en a fait une réalité, qu'elle tente désormais d'installer dans la durée. Ses bateaux sont capables de relier la Grande-Bretagne comme de faire la grande traversée, à leur propre rythme, sans fioul, accompagnés de leur chargement de thé, de café, de chocolat ou de rhum. La construction d'un premier cargo à voile est même envisagée. Reportage.



À Douarnenez, Guillaume Le Grand a fait un choix radical :

"Toute l'industrie du transport maritime est liée à l'exploitation des hydrocarbures. Au rythme actuel, dans cinquante ans nous aurons épuisé les ressources en pétrole et en gaz. Revenir au transport à la voile n'aura bientôt plus rien d'une folie."

Créée en 2011, changée en SARL trois ans plus tard, *Towt*, pour *TransOceanic Wind Transport* boucle son troisième exercice comptable. En plus des deux gérants, Guillaume le Grand et son épouse Diana Mesa, elle compte désormais quatre salariés et deux stagiaires.

Pour l'instant, l'entreprise travaille avec des voiliers qui ne lui appartiennent pas. Le *Lun II*, un "ketch" norvégien de 1914 – un voilier à deux mâts dont le grand mât est situé à l'avant – racheté en Californie a été armé pour le transport par son capitaine Ulysse Buquen. Aujourd'hui long de 25 mètres, il peut embarquer jusqu'à 12 tonnes de fret – contre 40 000, en moyenne, pour un porte conteneur - et quelques passagers. Il s'agit du premier voilier transatlantique affrété par *Towt*, en 2016. Selon la société, lors de cette traversée de 34 jours, escales comprises, 30 tonnes de CO2 auraient été épargnées.

D'Amérique du Sud, des Antilles et des Açores, le *Lun II* a ramené du thé, du café, du chocolat ou du rhum. Il a servi aussi, selon un ancien procédé remis au goût du jour, à faire vieillir en mer durant un an quelques tonneaux d'un vin prestigieux. Comme les autres bateaux affrétés par *Towt*, il fait aussi du cabotage entre le Portugal et l'Angleterre, mouillant dans les ports français de Bordeaux, La Rochelle, Douarnenez ou le Havre.

Un modèle pour une "décélération" du transport ?

Avec 9 milliards de tonnes de fret et plus de 5000 porte-conteneurs, les mers et les océans voient passer 90% des marchandises transportées dans le monde. La taille des bateaux ne cesse de croître : en 2017, un cargo produit en Corée a franchi la barre des 20 000 conteneurs de capacité. Si les coûts du transport s'en trouvent réduits au minimum, il n'en est rien de la facture environnementale.

La plupart de ces monstres marins tournent au fioul, un carburant bon marché mais particulièrement polluant. Les particules fines d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote, qui entrent en profondeur dans les organismes vivants et ont une influence délétère sur la santé humaine, sont les premières en cause.



Le Lun II amarré au Port-Rhu, à Douarnenez (Finistère)

Une enquête de 2015 estime que 60 000 décès prématurés sont dus au transport maritime en Europe¹. Les zones portuaires sont les premières touchées. Des mesures ont été effectuées par *France nature environnement (FNE)*, il y a deux ans, dans un quartier résidentiel proche du port de Marseille, où les ferrys de tourisme sont également très présents : l'air y est vingt fois plus pollué qu'ailleurs dans l'agglomération.

En 2009, un article du quotidien britannique *Guardian*² révélait même qu'un super-cargo émet autant de particules de soufre que 50 millions de voitures en circulation. Face à tel constat, les recommandations de *FNE* sont la substitution du fioul par le gaz naturel, l'installation d'épurateurs, un système de bonus-malus pour pénaliser les plus gros pollueurs, et un contrôle des émissions.

photo ci-contre : Ulysse, capitaine et armateur du Lun II

Avec ses 400 tonnes de produits livrés, la solution proposée par *Towt* reste aujourd'hui marginale sur un marché marqué par la démesure.

La stratégie de l'entreprise est triple : la qualité des marchandises transportées, l'image de marque d'un transport écologiquement responsable et la mise en chantier d'un ou plusieurs navires modernes.

La durée du voyage – le triple aujourd'hui pour une transatlantique par rapport à un transporteur au fioul – n'est réellement dommageable que pour certaines denrées périssables.

Pour le reste, si l'on met en balance l'investissement supplémentaire en travail et les économies réalisées sur un carburant amené à se raréfier, *Towt* souhaite prouver à moyen terme que derrière l'utopie se cache un modèle économique digne d'être considéré.

Cela est d'autant plus vrai qu'en la matière, recherche et développement n'en sont qu'à leurs débuts.



¹ Étude réalisée par l'Université de Rostock et le centre de recherche sur l'environnement Helmholtzzentrum Munich en juin 2015. Le surcoût représenté pour les services de santé y est chiffré à 58 milliards d'euros.

² <https://www.theguardian.com/environment/2009/apr/09/shipping-pollution>

Souci éthique et "parfum d'aventure".

Sinon d'avoir grandi entre Quimper et Brest jusqu'à l'âge de douze ans, rien ne prédestinait a priori Guillaume Le Grand à explorer les possibilités d'une alternative au transport maritime classique. Après des études à Sciences Po Lyon, il navigue dans le monde institutionnel des grandes capitales européennes, Berlin ou Londres. Il se forme aux langues étrangères, au lobbying et à la gestion d'entreprise. Lors d'un stage où il est remarqué pour ses compétences, son responsable l'encourage à préparer l'ENA :

"Passez le concours et quand vous serez en poste, commencez par dire non à tout ce que l'on vous demandera, inscrivez-vous dans la suite de votre prédécesseur, ne changez rien et vous irez loin."

"Ces gentils conseils n'ont pas eu l'effet escompté", sourit Guillaume Le Grand, qui avait précisément des envies de tout changer.

Dans son parcours, il a étudié la stratégie des ONG dans le processus de Kyoto – visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre – et s'est rendu compte qu'il existe certainement un moyen de valoriser un produit, non seulement par sa qualité - ce que fait le label bio inventé en Bretagne - mais aussi par son origine et sa traçabilité.

Son idée est de promouvoir un transport maritime basé sur une énergie propre. Le vent est la seule à garantir une empreinte écologique nulle. Il formalise son idée il y a dix ans, et se lance avec sa compagne Diana Mesa dans une première expérimentation.

Avant de devenir gérants de *Towt*, ils travaillent comme auto-entrepreneurs. Diana est graphiste et développe notamment à l'identité visuelle de l'entreprise. Guillaume découvre qu'avant de pouvoir embarquer sur l'un des navires qu'il affrète, il doit ajouter au métier de transporteur celui de transitaire en douane.



Guillaume Le Grand, Diana Mesa et leur fille à bord du Lun II

Pour asseoir son modèle économique, *Towt* effectue aussi ce qu'on appelle des chargements sur fonds propres. Certaines cargaisons sont achetées par l'entreprise, transportées, puis revendues "Au cul du voilier", le nom donné au magasin-vitrine estival situé sur le Port-Rhu de Douarnenez, soit à des partenaires commerciaux comme le réseau *Biocoop*, des restaurateurs, ou encore des détaillants.

Pour valoriser son travail, *Towt* a créé le certificat *Anemos* ("le vent", en grec ancien), qui signale un transport des marchandises respectueux de l'environnement, et propose au client de découvrir en ligne le trajet parcouru par le produit qu'il vient d'acheter.

"Nous faisons le pari que quelques dizaines de centimes sur une bouteille de vin à 8 euros ne vont pas décourager le client", explique Guillaume Le Grand, qui se dit confiant dans le souci éthique du consommateur et dans le "parfum d'aventure" qui entoure le commerce à la voile.

Du vieux gréement au futur "cargo à voile"

La route de *Towt* n'est cependant pas dénuée d'obstacles. En novembre 2017, les entrepôts et le logement des gérants ont entièrement brûlé, sans que l'origine de l'incendie, à ce jour, n'ait pu être déterminée. Un nouvel espace de stockage a été trouvé au port du Rosmeur et, pour le reste, la solidarité douarneniste a pleinement fonctionné.

Sur le plan légal, une nouvelle directive européenne impose un contrôle de la répression des fraudes pour le bio en provenance de pays hors Union européenne. Seuls quatre ports sont pourvus du personnel requis : Marseille, Bordeaux, Saint-Nazaire et Le Havre.

"Il y a trop longtemps que la Bretagne tourne le dos à la mer, ne s'imaginer plus comme un lieu d'échange", s'emporte Guillaume Le Grand, pour qui cette nouvelle est un second coup dur. "Nous débarquerons au Havre pour les voyages transatlantiques, mais avec le Brexit, les produits britanniques seront sans doute aussi concernés."

Il a déjà fait recours auprès de Bruno Le Maire, ministre de l'Économie.

Malgré ces déconvenues, ce patron qui ne dégage pas même un *Smic* de ses nombreuses activités, n'a rien perdu de sa combativité.

"Quand on crée une entreprise, c'est une certaine façon de changer le monde qui n'est pas militante. Pour moi, c'est simplement la possibilité de faire un travail qui ait un sens."

Ces projets sont ambitieux. Le certificat *Anemos* sera amené à devenir un véritable label certifiant qu'un produit a été transporté à la voile, espère-t-il. Les critères de contrôle sont très stricts.

"Je préfère qu'un navire reste à quai plutôt qu'il utilise son moteur, sinon pour les manœuvres d'entrée et de sortie du port. Pas question non plus, si les conditions ne sont pas bonnes, de passer la Manche en camion comme on a pu me le suggérer. Grâce au suivi électronique de notre journal de bord, chacun a la garantie du fait que nous sommes irréprochables."

photo ci-contre : Malo, marin et charpentier sur le *Lun II*



Towt projette aussi et surtout d'armer un véritable cargo à voile, long de 60 m et capable d'embarquer 1000 tonnes de marchandises, et qui sait, un deuxième par la suite.

Pour l'instant, plusieurs projets existent, mais aucun n'a vu le jour. Le voilier pourrait effectuer trois transatlantiques par an, à une vitesse moyenne de 11 nœuds, soit guère moins qu'un porte-conteneur.

Le moteur annexe serait électrique et fonctionnerait par hydro-génération. En trente ans d'exploitation, ce navire permettrait d'économiser un million de tonnes de CO₂.

"Il faut trouver des financements", admet Guillaume Le grand. "On parle d'un budget de 12 à 13 millions d'euros. Par la suite, bien sûr, nous continuerons à travailler avec nos partenaires d'aujourd'hui, mais construire un voilier de cette capacité serait un excellent moyen de montrer que le transport à la voile a un avenir, une viabilité. Au début, on nous prenait pour des fous. Sept ans plus tard, nous sommes toujours là, nous grandissons, année après année."

Comme l'écrivait le philosophe et historien suisse Alexandre Vinet,

"Les fous du passé sont les sages de l'avenir. Et si leur nom périt, leur témoignage demeure. Et que leur faut-il davantage ? Ne reste-t-il pas d'eux la meilleure partie d'eux-mêmes ?"

Olivier Favier (texte et photos)