

À BORD DU N.-D. DE RUMENGOL CARGO SANS CARBONE

Gilles Luneau

À QUAND LA FIN DU PÉTROLE ? QU'IMPORTE ! IL FAUDRA UN JOUR S'EN PASSER. ALORS AUTANT PRENDRE LES DEVANTS. C'EST CHOSE FAITE POUR GUILLAUME LEGRAND ET DIANA MESA, FONDATEURS DE TRANSOCEANIC WIND TRANSPORT (TOWT), LA PREMIÈRE ENTREPRISE COMMERCIALE FRANÇAISE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES À LA VOILE. DES DÉBUTS MODESTES, MAIS PROMETTEURS.

© Paol Gorneg

DANS LES CALES DU « NOTRE DAME DE RUMENGOL », 12 TONNES DE DENRÉES. CONSTRUITE EN 1945 POUR TRANSPORTER DU BOIS ET DU VIN ENTRE L'ALGÉRIE ET PORT-VENDRES, LA GABARE RETROUVE SA VOCATION D'ORIGINE.



Ce matin de juillet ensoleillé, la sueur perle au front de Colette Le Bouter qui décharge des cartons du *Notre Dame de Rumengol*, un vieux voilier de 1945, à quai depuis la veille sous la capitainerie du port de Lorient. Responsable de la Biocoop locale, elle vient chercher des vins nantais, du chocolat dominicain, du safran de l'île d'Yeu. Les marchandises sont ensuite chargées dans une camionnette à propulsion électrique et un camion à moteur alimenté en biogaz, direction Les 7 épis, la coopérative bio qui a essaimé trois établissements dans la région. On se croirait dans un conte écologiste. Pour Colette Le Bouter *« la voile s'inscrit dans la cohérence de notre vision de la distribution de produits biologiques. »* La coopérative communique sur chaque arrivage, *« c'est de la pédagogie de donner le bilan carbone de nos produits. Nous avons commencé le transport à la voile*

dès le premier voyage. C'est Guillaume qui fait la liste de ce qu'il peut nous livrer en fonction de ce qu'il trouve. On s'accorde sur le volume ». Ce type de transport induit-il un surcoût ? *« Pas réellement, car nous privilégions la qualité. Nous choisissons les produits que l'on ne trouve pas sur le marché local et nous y appliquons notre coefficient habituel. »*

Retour à la cale ventrue du voilier bleu et noir. Les cartons, les boîtes de conserve, les sacs de sel, les filets de patates sont entassés, arrimés et Guillaume Legrand se réjouit, liste en main, d'avoir chargé en fonction du déchargement. Quelques cartons de tablettes de chocolat ont subi une avarie d'eau sans dommage pour la confiserie et Guillaume les offre au client avant de filer au port du Kernével où un autre voilier, l'*Arawak*, vient d'arriver avec du vin de Bordeaux destiné à la société TOWT (TransOceanic Wind Transport).

RALENTIR



SUR LE QUAI DE LORIENT, GUILLAUME LEGRAND, PATRON DE TOWT DÉCHARGE DES MARCHANDISES EN PROVENANCE DE NANTES.

Avec plus de 90% du volume des marchandises échangées, le transport maritime, clef de l'économie mondialisée, est le 4^e pollueur au monde, dans l'indifférence générale. Mais pour Guillaume, l'idée de créer une entreprise de transport de marchandises à la voile s'est imposée comme une évidence face à la fin inéluctable de la société carbonée. Ce Brestois de 32 ans, marin depuis son plus jeune âge, diplômé du master Énergie et environnement de Sciences Po, ne parle que de « *propulsion vélique* », « *d'entrer dans la transition écologique par la porte des énergies* » et « *d'option technologique fiable et peu chère* ».

VOGUEUR VERS L'AVENIR

La révélation de la puissance du vent, il l'a eue à 7 ans à bord d'un Love-Love de 6,50 m sur lequel son grand-père lui a tendu l'écoute de foc. Ça tirait tellement ce jour-là qu'il a failli passer par-dessus bord. Il grandit avec l'intuition qu'il y a là une force à domestiquer. À 22 ans, il se met à calculer le vent dans une voile, en kWh et en tonnes équivalent pétrole. Il fait découvrir la mer à sa compagne, Diana Mesa, graphiste colombienne rencontrée au journal de la Cité internationale universitaire de Paris, et ils décident ensemble de créer TOWT en 2011. À défaut d'argent, le

couple a une stratégie de développement reposant sur la diversification des services offerts par l'entreprise. TOWT est à la fois affréteur, agent maritime, négociant et concepteur de ses propres produits. Du haut de gamme comme le thé des Açores, la bière Avocet, le chocolat Tres Hombres et le rhum éponyme. L'affrètement, lui, s'appuie sur une quinzaine de vieux gréements rénovés en France, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne. La plupart de ces voiliers sont sous régime associatif, gérés par des marins passionnés qui voient dans le transport de marchandises un retour des bateaux vers leur utilité laborieuse d'origine et une rentrée d'argent bienvenue pour payer un équipage professionnel. Cela change des promenades pour touristes, des rassemblements de voiliers et autres commémorations patrimoniales. Là, on vogue vers l'avenir.

MUSCADET BIO

Pour remplir les cales, TOWT déploie son énergie à terre, en amont et en aval des voiliers. Il s'agit de convaincre des fabricants de l'intérêt de confier au vent leurs produits et de montrer aux destinataires le bénéfice qu'ils peuvent en retirer. Pour cela Guillaume et Diana ont créé un label « Transporté à la voile », car ils estiment essentiel de communiquer sur

**CAFÉ, RHUM, SAFRAN,
CHOCOLAT... À UN
PERROQUET PRÈS, ON
SE CROIRAIT SUR LE QUAI
DE LA COMPAGNIE DES
INDES, AU XVIII^E SIÈCLE.**

© Paol Gorneg



LE TRANSPORT DE MARCHANDISE EN BATEAU À VOILE AVAIT DISPARU SOUS LA PRESSION CONJUGUÉE DE LA VAPEUR ET DU COÛT DE LA MAIN-D'ŒUVRE.

l'acheminement écologique des produits. TOWT documente les conditions de transport : le client peut suivre en direct sur le site web de l'entreprise la position du voilier, les conditions de navigation – vent dominant, allure, recours au moteur, fenêtres météo. Les marchandises sont reliées au journal de bord de l'équipage pour « *mettre des visages et du travail derrière le produit* ». Guillaume souligne que le coût du transport reste marginal dans le produit final et que l'acheminement écologique participe à la différenciation commerciale de ce dernier. Pour rester dans la cohérence de son engagement, TOWT s'astreint à ne livrer que des denrées alimentaires bio et des marchandises tracées écologiquement, pour que son label soit aussi une garantie de qualité.

Ainsi, une bouteille de muscadet bio transportée en camion de Nantes à Brest « pèse » 5 centilitres de gasoil, mais descend sous le centilitre quand elle est acheminée à la voile. Centilitre consommé dans les manœuvres de port et quand il faut, parfois, mettre le moteur par calme plat. Le label Bio marié au Transporté à la voile devient ainsi un label d'échanges économiques, les prémices d'un nouveau modèle de développement.

À l'instar des épiciers qui, jusqu'à l'apparition des hypermarchés, faisaient leurs

tournées en campagne, TOWT n'attend pas les commandes et achète pour son propre compte afin de revendre. À bord du *Notre Dame de Rumengol*, en plus du sel de Noirmoutier livré à Morlaix, les 8 tonnes de vins provenant de six vigneron ont été achetées par TOWT pour les négocier au fil des escales. Des vins cultivés en biodynamie et traction animale, élevés sans sulfite. Des muscadets, du grolleau et des coteaux-d'ancenis. Deux fois l'an – la régularité est la première règle du transport – l'entreprise fait un tour de Bretagne (700 milles marins), avec 150 références à bord, un véritable catalogue : café, rhum, chocolat, thé, sel, pommes de terre, safran, confitures, pâtés, bière, vin, laine... À un perroquet et une étoffe de soie près, on se croirait sur le quai de la Compagnie des Indes au XVIII^e siècle.

TRANSATLANTIQUE

Ce cabotage régional est la base d'appui de TOWT. Il lui permet de prospecter l'Europe du Nord et les Amériques, notamment en affrétant le *Tres Hombres*, seul cargo à voile du monde, et sans moteur, appartenant à Fair Transport, un groupement d'actionnaires travaillant dans le même esprit que TOWT. Chaque année, cette goélette néerlandaise de 32 mètres accomplit un grand tour de

RALENTIR

l'Atlantique ponctué d'escales – Grande-Bretagne, Portugal, Canaries, Cap-Vert, Brésil, Antilles, Bermudes, Açores – pour le compte de clients soucieux d'être « équitables avec les hommes et avec la nature ». Pour TOWT, outre du rhum et du thé, le *Tres Hombres* charge des fèves de cacao Trinitario bio, en République dominicaine, les décharge aux Pays-Bas où elles sont transformées dans une chocolaterie artisanale, puis livrent les tablettes dans les différents ports de France où TOWT ouvre des escales. Guillaume et Diana attendent sous peu la goélette qui revient à Douarnenez avec un chargement singulier : quatre barriques (225 litres chacune) de côtes-de-francs Château Le Puy, élevé en biodynamie, confiées par le domaine Amoreau au départ de France pour effectuer cette grande boucle houleuse de dix mois destinée à mieux faire vieillir le vin. Une pratique qui existait lorsque la Guyenne était anglaise, au xv^e siècle. Pour Valérie Amoreau, le résultat est extraordinaire : « *Le vin a vieilli plus vite, les tanins sont davantage présents, il a plus*

de douceur, de délicatesse. Il est plus rond que celui resté à terre, dans la barrique témoin ». Convaincus par l'expérience, les Amoreau ont déjà réservé l'embarquement de nouvelles barriques dans le prochain voyage, en octobre.

Le soleil est levé depuis deux bonnes heures, la mer calme et les petits caseyeurs de Lorient foncent vers leur journée de pêche en crachotant la fumée de leurs moteurs diesels, sans prêter attention au *Notre Dame de Rumengol*. Nous avons largué les amarres depuis vingt minutes. Hervé Drouet, le capitaine, a donné l'ordre d'envoyer les voiles. La toile ocre rouge du vieux voilier se gonfle, on glisse sur une mer peu formée. La gabare accélère lentement. Le vent, la coque qui fend l'eau, reprennent leurs places dans l'univers sonore. On se laisse porter... Sous nos pieds, 12 tonnes de produits s'enrichissent d'un bilan carbone d'il y a deux siècles.

Comparées aux 150 000 tonnes transportées par les porte-conteneurs géants, les 12 tonnes de charge du *Notre Dame de Rumengol* peuvent paraître ridicules.

« LE VIN VIEILLIT PLUS VITE EN MER, LES TANINS SONT DAVANTAGE PRÉSENTS, IL A PLUS DE DOUCEUR, DE DÉLICATESSE. »

UN LABEL «TRANSPORTÉ À LA VOILE» POUR PRODUITS BIO : LES BASES D'UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT AUTOUR DE VALEURS ÉCOLOGIQUES ET SOCIALES.





À BORD DU «TRES HOMBRES» LES MARCHANDISES CIRCULENT D'UN CÔTÉ À L'AUTRE DE L'ATLANTIQUE, ET LE VIN DE BORDEAUX VOYAGE POUR MIEUX VIEILLIR.

Guillaume en convient : « Notre action est minuscule par rapport aux flux logistiques mondiaux. Mais c'est autant qui ne passe pas par la route ou par les 100 000 cargos diesels qui naviguent aujourd'hui. L'humilité est notre première valeur. Nous expérimentons ». D'autant que, cela peut paraître surprenant mais renouer avec la marine marchande à la voile pose de sérieux problèmes. D'abord réglementaires : « Les règles de sécurité d'aujourd'hui, comme le degré de gîte d'un bateau chargé, sont conçues pour les gros navires. Idem pour les tests de résistance, la taille des francs-bords, tout justifie le gigantisme du diesel et des compagnies maritimes ». Cette impossibilité d'homologuer un voilier en Europe pour le transport de marchandises explique que le *Tres Hombres* soit inscrit à Panama et qu'il batte pavillon sierra-léonais. Il y a aussi les règles portuaires : quel type de grue, de portique pour décharger un grand voilier ? Les règles des dockers, qui exigent non seulement de décharger tous les bateaux marchands qui accostent mais en plus qu'ils arrivent à l'heure prévue. Facile au moteur mais à la

voile... Même situation inextricable avec les assurances : impossible de trouver un assureur pour vingt cartons de bouteilles acheminés à la voile ou quelques centaines de tablettes de chocolat. Guillaume et Diana mènent donc une réflexion juridique pour sortir la voile de travail du cadre de la plaisance et en rédiger une question pour le Parlement fin 2014.

RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Le second écueil du retour à la voile est technique, causé par un siècle d'arrêt de la recherche et développement sur les voiliers marchands : « Aujourd'hui, nous faisons du transport pérenne avec de vieux bateaux. À l'avenir, il nous faut faire un saut technologique avec des voiliers plus simples à manœuvrer et d'au moins 50 mètres de long. C'est la taille critique si l'on veut construire une vraie alternative ». Guillaume suit avec attention les travaux de conception de deux cargos à voile. Un Ecoliner de 140 mètres de long, d'une capacité de 8 000 tonnes, conçu par Dykstra, un bureau hollandais

RALENTIR

d'architectes navals. Il est équipé du système Dynarig, un système innovant de mâts et de vergues permettant à un homme seul de manœuvrer toute la voilure. Un cabinet anglais, B9 Energy Group, travaille sur un cargo plus petit, 100 mètres de long, le B9 ship, portant le même concept de voile que l'Ecoliner. Grâce à ce genre d'innovations, l'avenir de la propulsion vélique semble assuré.

GAGNER UN ZÉRO...

Mais pour le moment, l'objectif de TOWT est de « gagner un zéro. Passer de dizaines à centaines de tonnes » afin de n'être que mille fois plus petit que les gros cargos polluants, et pouvoir répondre à la demande, telle celle de 2000 tonnes annuelles de sucre bio à importer du Brésil. Le développement de l'entreprise passe par la création de lignes régulières et l'armement d'un bateau. Guillaume Legrand lorgne sur une goélette à hunier « ça remonte bien au vent et ça va vite en vent arrière ». Comme le patron. Maintenant, il va lui falloir lever des fonds, convaincre des banquiers ou des actionnaires de la modernité du vent, leur prouver qu'un bateau n'est pas qu'un meuble flottant mais, via des produits transportés, un trait d'union entre des personnes et un lien avec la nature. Que la mer ne se résume pas à ce que l'on a dans le dos quand on regarde la plage. Qu'avec TOWT, le voilier redevient un objet du futur. ♦



À L'ARRIVÉE DU VOILIER CARGO, LE CAVISTE JOSEPH KERBOULL AIDE AU DÉCHARGEMENT DE SON VIN.



LA RENAISSANCE DU TRANSPORT À LA VOILE PASSE PAR LE SOUTIEN DE CLIENTS COMME COLETTE LE BOUTER, RESPONSABLE DE LA BIOCOOP DE LORIENT.

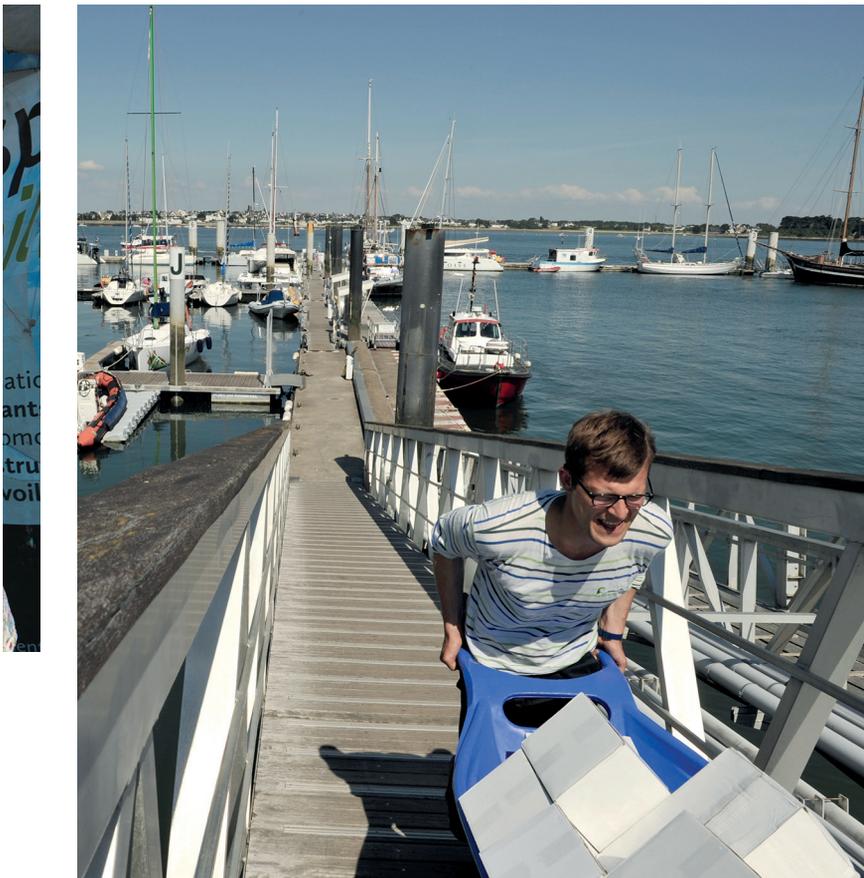
POUR ALLER PLUS LOIN

NAVIGUER

www.towt.eu/



CE MODE DE TRANSPORT SOUFFRE D'UN SIÈCLE D'ARRÊT DE R&D DANS LE SECTEUR DES VOILIERS DE MARCHANDISES.



«L'HUMILITÉ EST NOTRE PREMIÈRE VALEUR. NOUS EXPÉRIMENTONS.»

08 - WE DEMAIN

