



Transporté à la voile

Basée en Bretagne, la société TOWT redonne au transport de marchandises à la voile une seconde vie. Ce marché de niche ne demande qu'à se développer et à jouer son rôle d'alternative durable à un commerce maritime gourmand en pétrole. En attendant l'arrivée d'écovoiliers révolutionnaires, des géants à propulsion hybride.

Le deux-mâts qu'un bon vent de juin pousse paisiblement au large du port finistérien de Douarnenez (Bretagne) n'est pas un voilier ordinaire. Le Tres Hombres est un cargo à voile, sans moteur. Le seul au monde de ce type. « Dans les ports, il ne passe pas inaperçu », s'amuse Guillaume Le Grand, 33 ans, cofondateur de la société TransOceanic Wind Transport (TOWT) qui a affrété le bateau. Dix jours plus tard, ce gréement néerlandais mouillera dans le port de Copenhague. A son bord, pas de plaisanciers en maillots. Les cales sont remplies de vin biologique. Pas moins de 18 000 bouteilles de nectar de la Loire, vieilli par le roulis des vagues, acheminé au gré du vent et qui sera débarqué au Danemark pour livrer une

Thé des Açores, laine de l'île d'Yeu, safran, rhum, sel...
Les voiliers de la société TransOceanic Wind Transport font le tour du monde pour acheminer des marchandises de façon écologique.

trentaine de points de vente. Bilan carbone prévu du périple : 18 tonnes de CO₂ économisées par rapport à un trajet autoroutier, soit 500 kilomètres de camion au lieu de 2 500...

Le bilan carbone est un peu la raison d'être de TOWT, première société française de transport de fret à la voile, l'une des seules en Europe avec Fair Transport, son homologue néerlandaise. Depuis 2011, elle a affrété une quinzaine de vieux gréements, restaurés en France, en Angleterre, aux Pays-Bas. A l'instar du Tres Hombres, dont la coque de 32 mètres est celle d'un croiseur allemand de 1943 qui terminait sa vie dans un cimetière hollandais.

« Le pétrole est l'alpha et l'oméga de la géopolitique, rappelle Guillaume Le Grand. Comment envisager le 21^e siècle de façon moins anxieuse ? » L'exploitation intensive des énergies fossiles, à commencer par l'or noir, conduira à sa rareté et donc à l'augmentation de son coût.

Cette équation, Guillaume Le Grand l'a intégrée depuis bien

longtemps. Il a donc pris les devants. TOWT est un savant mélange d'écologie et de pragmatisme, une obsession devenue profession : celle de promouvoir la propulsion vélique comme alternative respectueuse de l'environnement, permettant à la fois une réduction drastique des émissions polluantes et une indépendance presque totale vis-à-vis des énergies fossiles. Guillaume, qui dès cinq ans sillonnait le Sud-Finistère avec son grand-père, n'a jamais cessé de « chercher un sens à la navigation en voilier, autre que celle de loisir », fasciné qu'il est par « la puissance de l'eau et du vent ».

Avec la mise en place du protocole de Kyoto initié dix ans auparavant, 2005 est une année clé dans son parcours surprenant de cohérence. Son mémoire porte sur le processus démocratique du protocole, avec une analyse sectorielle du transport maritime. « Celui-ci n'a pas pris en compte les décisions de Kyoto, déplore-t-il. La mer reste ce grand tapis sous lequel on balaie nos déchets. »

Diplômé de Sciences Po Lyon, il s'exile quatre années à Londres où il travaille sur le marché du carbone. A son retour en 2009, le jeune Breton intègre un master en économie du développement durable de l'énergie et de l'environnement. En parallèle, il monte TOWT mais ne s'engage pas seul dans cette aventure. Il est associé à sa compagne, Diana Mesa, graphiste d'origine colombienne. Les jeunes gens se complètent : « J'avais des idées concrètes sur le type de bateaux, la marchandise. Diana, elle, est entrepreneure. »

UN LABEL UNIQUE

Au-delà du cabotage le long de la côte atlantique, les bateaux de TOWT poussent jusqu'en Europe du Nord et rallient les Caraïbes. Le réseau de partenaires s'étend : 25 producteurs rien qu'en Bretagne, plus de 70 distributeurs en France. Parmi eux, 18 vigneron, tous bio. « On n'est pas des ayatollahs du bio, précise Guillaume Le Grand. Mais sans compter qu'il faut un minimum de cadre éthique dans notre projet, il y a un chevauchement naturel qui s'opère : les gens qui travaillent dans le bio veulent de la cohérence dans leurs activités, dont celle du transport. »

C'est le cas de Mikaël Coroller, président d'une coopérative Biocoop à Lorient, ville portuaire du Sud-Bretagne. Il fait partie des tout premiers partenaires de TOWT : « Leur démarche correspond tout à fait à notre vision de ce commerce du futur. » Parmi les denrées mises en rayon, le chocolat Tres Hombres remporte un certain succès.

« C'est un produit intéressant : les fèves de cacao sont acheminées par voilier depuis la République dominicaine jusqu'à Amsterdam où un chocolatier artisanal le fabrique, avant qu'un autre voilier le ramène jusqu'à nous. » La plaquette, comme l'ensemble du catalogue élaboré par TOWT, arbore un petit autocollant : le précieux label « Transporté à la voile », obtenu dès 2012. « Le transport conventionnel est opaque. De notre côté, nous avons fait le choix d'être transparents sur chaque produit qui est tracé », argumente Guillaume.

En effet, sur l'étiquette figure un numéro permettant au client de suivre à la fois le trajet et le bilan carbone des 200 articles référencés : thé des Açores, laine de l'île d'Yeu, safran, rhum, sel... Et même du savon suédois utilisé par les membres de la famille royale. Selon la distance, la réduction du bilan carbone peut dépasser les 90 %.

Étiqueté, choyé, suivi à la loupe, transporté en faible quanti-

té : le produit est hypervalorisé. Devenu presque « collector », il est donc un peu plus coûteux : de l'ordre de 20 ou 30 centimes par exemple sur une bouteille livrée à Copenhague. Ainsi, avec trois livraisons par an, la quantité de denrées livrées par bateau à la Biocoop lorientaise est minime. Artisanale, « la manutention pose encore des problèmes », admet Mikaël Coroller. Le chargement et le déchargement des bateaux se font à la main. Comparées aux 150 000 tonnes chargées sur un seul porte-conteneur, les quelque 20 tonnes déplacées par le dundee Biche, bien connu à Zeebrugge, semblent dérisoires. Du coup, difficile de trouver les grues adaptées, des dockers qui acceptent des volumes aussi peu rentables et les retards de livraison lorsque Eole a décidé de ne pas se lever...

L'ÉCOLINER : 138 MÈTRES ET 4 VOILES

Humble et optimiste, Guillaume Le Grand fait les comptes : « 320 tonnes de marchandises transportées et 160 tonnes de CO₂ économisées depuis 2011. » Ces chiffres seront doublés pour la seule année 2015, assure-t-il, car la demande augmente : « L'Avocet Ale par exemple, une bière de fabrication anglaise, se vend deux fois plus chaque année. Quant au vin, nos bateaux en sont pleins. » Mikaël Coroller confirme : « Nous aimerions acheter davantage. L'idée, c'est qu'à terme un maximum de produits, comme les pâtes ou le riz, soient acheminés de cette manière. » TOWT peut difficilement rester à l'étroit et n'y compte pas. « On commence à parler de choses beaucoup plus sérieuses, confie Guillaume Le Grand, nous visons 3 600 tonnes déplacées le long des côtes européennes en 2018 et nous ouvrons une nouvelle route avec l'Amérique du Nord. D'autre part, l'épicerie flottante sur vieux gréements commence à passer le relais à des unités plus neuves. » Et surtout plus grandes.

Tout à son désir d'émancipation et de devenir armateur, TOWT suit de près la conception de l'Ecoliner. Ce type révolutionnaire d'écovoilier à propulsion mixte est développé par plusieurs cabinets d'architectes navals, dont l'international hollandais Dykstra. Il repose sur le savoir-faire traditionnel de la marine à voile allié aux dernières recherches technologiques. Sa voilure géante est « intelligente » : elle s'oriente de façon optimale en fonction des données météo transmises par satellite. Les quatre voiles peuvent être rentrées dans les mâts qui les supportent et pourront être commandées par un seul homme.

« Avec ses 8 200 tonnes d'emport sur 138 mètres de coque, le mastodonte, dont la date de livraison est sans cesse repoussée, est estimé à 23 millions d'euros, dont 4 de mât », indique-t-on à Dykstra. L'objectif est la réduction de moitié des émissions des navires classiques.

Pour la start-up bretonne, le saut semble trop ambitieux, pas seulement d'un point de vue financier : « Cela signifierait passer d'une cinquantaine de tonnes annuelles en transatlantique à 24 000 tonnes. Ce sera pour plus tard. »

Prudent, Guillaume Le Grand a opté pour la solution intermédiaire : un clipper moderne trois-mâts de 60 mètres, doté de 600 tonnes de port en lourd. C'est déjà 20 fois plus que les actuels chargements sur vieux gréements. Le projet, évalué à 400 000 euros, est en bonne voie puisque l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) a décidé de le soutenir. Coût estimé du bateau : 10 millions d'euros. Sa mise à l'eau est prévue pour 2018 et il pourra embarquer une douzaine de passagers. Avis aux a(r)mateurs. — **Géraud Bosman**

► Trafic maritime : un bilan carbone caché

Le transport maritime mondial n'a jamais été aussi intense que ces dernières années. En 2013, selon le dernier rapport de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, il a continué de croître de 3,8 %. Cela représente 9,5 milliards de tonnes de marchandises échangées, soit 90 % du volume total transporté sur la planète. Une récente étude de l'Ifremer rapporte que l'océan Indien connaît la hausse du trafic la plus marquée, environ 300 % en 20 ans. Entre 1992 et 2012, « la densité de bateaux a pratiquement quadruplé », constate le chercheur Jean Tournadre. Véritable tonneau des Danaïdes, l'insatiable demande de consommation, que ce soit en matières premières ou en biens manufacturés, est péniblement étanchée par la mise en circulation de géants des mers, toujours plus nombreux, toujours plus grands. Les cargos transportant des marchandises « sèches » – 17 000 vraquiers (charbon, minerai, etc.), 10 000 polyvalents, 5 000 porte-conteneurs – totalisent 70 % du trafic en 2013 ; les pétroliers, méthaniers et autres chimiquiers se partagent le reste, le vrac « liquide ».

Les porte-conteneurs, apparus dans les années 1970, sont les cargos emblématiques de la mondialisation. Ils se sont multipliés et leur taille a triplé. Le plus grand au monde est chinois. Mis à l'eau en novembre 2014, il est long de 400 mètres et peut charger près de 20 000 conteneurs.

Le secteur représente autour de 4,5 % des émissions globales de gaz à effet de serre (GES) dont 1,12 milliard de CO₂ émis en 2007 selon l'ONU. Les émissions du fret maritime ont augmenté de 70 % depuis 1990, et devraient encore augmenter de 50 à 250 % avant 2050, prévoit l'Organisation maritime internationale. « Le trafic maritime est la cause principale de pollution atmosphérique en océan ouvert. Ainsi sur la route Sri Lanka-Sumatra-Chine, l'une des plus fréquentées au monde, la concentration en dioxyde d'azote a augmenté de 50 % entre 1997 et 2010 », mentionne l'étude de Jean Tournadre.

« Si le transport maritime était un pays, il serait le quatrième pollueur au monde », résume Guillaume Le Grand, jamais avare de chiffres éloquentes. « Comme cette activité est déterritoria-



Un label unique « Transporté à la voile » a été créé pour donner aux marchandises une valeur supplémentaire.

lisée, poursuit-il, elle n'est pas prise en compte dans le processus de réduction des émissions de GES. Autrement dit, cette pollution n'est pas enregistrée, c'est comme si elle n'existait pas. » Alors certes, le transport maritime reste le moins polluant lorsqu'il est ramené au volume de marchandise transportée. Mais sa croissance exponentielle entre en contradiction frontale avec les objectifs de réductions des émissions de GES.

En effet, limiter l'augmentation de la température à 2° C demande une réduction de 40 à 70 % des émissions mondiales d'ici 2050, estime le GIEC... Mais dans une lettre adressée aux ministres européens de l'Ecologie en juin dernier, la Clean Shipping Coalition s'alarme d'une croissance du secteur estimée à 8 % en 2020 et à 39 % en 2050. Cela en partie grâce à l'ouverture de nouvelles voies maritimes, permise par la fonte des glaces en Arctique ou par l'élargissement des canaux (Suez, Panama). — **G.B.**

Radio Guidon

Quand c'est rouge, on avance (quand même)

Une étude australienne sur le comportement des cyclistes aux feux rouges fait état d'un « taux de brûlage » qui frise les 40 %. Cyclistes et automobilistes ne seront guère surpris par ces chiffres qui correspondent à leurs propres observations. Entre le sourire des uns et le mécontentement des autres.

Ne tournons pas autour du pot : les feux tricolores ont-ils encore vraiment leur place au cœur de nos villes ? Ils constituent une gêne pour la moitié des usagers qui se voient contraints d'attendre que l'autre moitié passe. Ils engendrent souvent la formation de files et obligent des véhicules à s'arrêter sur leur lancée, augmentant le temps de trajet et la consommation de carburant, même s'il n'y a personne dans l'autre direction.

Quand la source d'énergie est musculaire, cet arrêt intempestif est perçu comme pénible et absurde. La recherche de fluidité inhérente au déplacement vélocipédique s'accommode mal de ce genre d'interruption. Ne parlons pas du piéton qui tâche de traverser la ville à une vitesse décente et dans des conditions de sécurité pas forcément évidentes : lui aussi transgressera bien souvent l'interdiction de traverser.

La présence du feu rouge serait-elle le signe d'une mauvaise conception de l'espace public ? D'une ségrégation spatiale et temporelle imposée par la vitesse excessive des automobiles ? Existe-t-il d'autres dispositifs moins préjudiciables à l'espace urbain ? Sans pousser le cycliste à la délinquance,

il faut reconnaître que son comportement déviant est une attitude naturelle et très répandue. La fréquence élevée de cette infraction est signe que le feu rouge a quelque chose d'inadapté, de dysfonctionnel. Et le signal B22, communément appelé « tourne-à-droite », est une maigre concession du législateur qui fait ces constats.

Ce qui s'impose n'est donc pas de sanctionner davantage. Il s'agit de mettre en œuvre un partage de la voirie qui tienne compte des bonnes priorités et non plus d'une vision « autocratique » de la mobilité urbaine. — **Jean-Philippe Gerkens** – www.velofabrik.be

En savoir +
www.citylab.com



Pablo Servigne, ingénieur agronome, chercheur indépendant et collaborateur d'Imagine, nous raconte son expérience au sein du Hameau des Buis, un écovillage pédagogique et intergénérationnel fondé par Sophie Rabhi.

L'impossibilité d'une île

Aller vivre en écovillage... C'est un peu comme aller s'isoler, non ? Fuir la ville et son vacarme, se débrancher du « système », recréer une utopie, une société moins pourrie, là où c'est encore possible.

« Ici, vous êtes en autarcie ? », nous demandent très sérieusement beaucoup de visiteurs. « Euh... non, pas du tout, et ce n'est pas le but ! »

Il y a un mythe qui dépeint les écovillages comme des îlots séparés du reste du monde. Je suis loin de connaître toutes les expériences d'écovillages en France ou en Europe, mais je n'en connais aucune qui vive en autarcie (c'est-à-dire vive entièrement de ses propres ressources) ou même en autonomie (qui ait les capacités d'édicter ses propres règles). Et au fond, que sont l'autarcie et l'autonomie ? S'agit-il juste d'une question d'alimentation ? Cela va-t-il jusqu'au débranchement total ? Jusqu'à ne plus payer d'impôts ? Ne plus parler à ses voisins ? (Ce que les citadins savent très bien faire, d'ailleurs.)

Comme si le fait de se concentrer sur l'ultralocal faisait oublier le reste de la société, et provoquait automatiquement un repli sur soi.

Comme si le fait de tenter de retrouver un peu de pouvoir sur son alimentation nous faisait mécaniquement oublier le sort des gens qui crèvent de faim ou qui n'ont pas les moyens d'aller vers plus d'autonomie alimentaire.

Comme si nous allions être les seuls à survivre, en laissant les autres sur le carreau... Allons donc !

J'ai aussi pu entendre, après une visite : « Moi, je ne voudrais pas me couper du monde, de la réalité sociale. Ici, au hameau, vous ne vous rendez pas compte, ce n'est pas la vraie vie. »

Certes, il n'y a pas d'embouteillages, de HLM ou de violences urbaines, mais étrangement, depuis que je suis là, j'ai plutôt l'impression de m'être reconnecté à quelque chose.

En arrivant, nous avons découvert un lieu extrêmement ouvert sur l'extérieur. Le Hameau des Buis est même devenu une sorte d'incontournable du tourisme « alter », à tel point que cela a fait apparaître quelques tensions internes... En été, une visite publique (un ou deux samedi par mois) peut facilement rassembler plus de 100 personnes ! Malgré cela, l'intention du collectif est toujours d'accueillir les visiteurs, de témoigner des expériences qui

s'y vivent et d'échanger avec d'autres lieux pionniers.

Par ailleurs, l'attitude des habitants (et surtout des fondateurs) a toujours été de veiller à ne pas paraître sectaire, et à s'inclure au maximum dans le tissu économique et social local. Et ce n'est pas une mince affaire !

UTOPISTES, HAUTAINS, RADICAUX

Car les caricatures et les rumeurs – nourries par les mythes – vont bon train parmi certains Ardéchois... Nous sommes parfois perçus (étiquetés) comme des « écolos » un peu « perchés », utopistes, hautains, radicaux ou déconnectés... des « p'tits Rabhi », un terme générique qu'on a pu entendre (Pierre Rabhi est bien plus connu, et probablement mieux considéré, dans les grandes villes francophones ou dans certains pays d'Afrique qu'en Ardèche).

Mais dans cette région, nous avons aussi senti beaucoup d'ouverture d'esprit et d'accueil chaleureux. Les résidents étrangers sont nombreux (il y a beaucoup de Belges !) et au fil du temps, les « locaux » se sont habitués à voir débarquer des gens plus ou moins bizarres...

La réalité, c'est que notre hameau a besoin de ses voisins, et que les voisins ont parfois besoin de nous.

Qu'on le veuille ou non, nous sommes ancrés dans un territoire,

et la résilience du hameau dépend des liens que nous tissons avec notre entourage. C'est un long chemin, surtout pour les « nimaculteurs » et autre « néo » que nous sommes. Les légumes, les outils, les conseils, les terres, les fêtes, les disputes, les problèmes de santé, les coups de main, les décisions politiques, l'accueil des visiteurs, etc. : autant d'excuses pour collaborer et co-évoluer avec l'entourage... ou pas.

Pour ma part, depuis dix mois, je n'ai jamais autant rencontré de personnes. En plus des nombreuses visites, je « monte » souvent à la ville

pour des conférences, interviews, débats et autres occasions de rencontres. Loin d'une déconnexion, d'une exclusion, ou de la sensation de vivre sur une île, je me sens aujourd'hui bien plus connecté à mon époque, aux autres humains, ainsi qu'à notre système-Terre. — (Fin de la série)

