

À la télé

## « Le Rhum à fleur de peau »

Le mercredi, vous avez rendez-vous avec la mer et la voile sur vos chaînes bretonnes via un documentaire ou un magazine d'actualité lié au monde maritime. Cette semaine, revivez la Route du Rhum avec « Le Rhum à fleur de peau ». À 20 h 45 sur Tébéo, TébéSud et TVR.

Sur les réseaux sociaux

## Retrouvez Le Télégramme !

Facebook, Twitter mais aussi Google + ou encore Tumblr... Le Télégramme est également présent sur de nombreux réseaux sociaux. Alors, n'hésitez pas à nous rejoindre !



Emmanuel Lepage

# À la voile. Vent en poupe pour le transport

Stéphane Jézéquel

Ce drôle d'oiseau n'a rien d'un illuminé ou d'un rebelle loup de mer. Nourri de puissantes convictions, il progresse pas à pas. Guillaume Le Grand a relancé le transport de marchandises à la voile, au départ et à l'arrivée des ports bretons.

Il est devenu, à 32 ans, la référence française du transport maritime à la voile. Sa société, Trans Oceanic Wind Transport (TOWT), fondée à Brest en 2011, a commencé modestement, titillant le gène d'une poignée de bobo-consommateurs. Mais, au fil du temps, l'entreprise a multiplié les embarquements, continué à mettre en cale du vin, du rhum, du thé, à bord de navires à voiles, parfois sans moteur. Et si le transport à la voile revenait un jour comme une évidence, dans un monde saturé de CO<sub>2</sub>, dévalisé de ses énergies fossiles ?

Cette bête à concours aurait dû rejoindre les rangs d'une grande administration et le fauteuil, sans doute trop moelleux, d'un haut serviteur de l'État. Au lieu de cela, il a choisi le transport de marchandises à la voile. Ses détracteurs le voyaient couler dans l'année. Mais quatre ans plus tard, il est toujours là ; sa société transportant ses propres marchandises ou celles de producteurs attentifs.

Aux côtés de sa compagne, Diana Mesa, il n'a pas choisi la voie la plus simple. « Nous avons encore du mal à nous rémunérer et savons que cela va prendre du temps mais c'est le chemin qui répond à nos aspirations profondes ».

### Valoriser la traversée

L'idée fait un tabac. Tout le monde applaudit des deux mains lorsque revient au goût

« Le transport à la voile renaîtra de ses cendres, c'est une évidence, c'est obligé ».

Guillaume Le Grand, Gérant de TOWT.

du jour le transport à la voile. Mais dans les faits, les complications administratives et la toute puissance du transport international ne facilitent pas les choses. Pour une marchandise lambda transportée par cargo, le coût du transport est infinitésimal, soit quelques centimes d'euros par article.

En transportant à la voile, la facture enflé de quelques dizaines de centimes mais le surcoût se justifie aisément.

L'intérêt de transporter à la voile est de différencier le produit et de valoriser son transport, alors que la plupart du temps ses phases d'acheminement restent parfaitement invisibles, « marginales », comme se plaisent à commenter les analystes du transport maritime. À la voile, le transport prend de la valeur ajoutée. « De plus en plus de sociétés nous contactent pour ache-

miner leurs produits ». Elles cherchent à valoriser ce moment, les valeurs ou la symbolique de la traversée. Reste à trouver les bateaux capables de faire le travail, dans un paysage où ils ont peu à peu disparu.

### Oignons et Johnnies

Alors Guillaume Le Grand se tourne parfois vers les Hollandais ou les Anglais. À l'automne, il espère à nouveau affréter une gabare bretonne pour charger une quinzaine de tonnes d'oignons avec les Johnnies et leurs vélos, prêts à refaire le voyage vers l'Angleterre. La région Bretagne vient tout juste de retenir son projet pour 2015. « Le transport à la voile renaîtra de ses cendres, c'est une évidence, c'est obligé. Sommes-nous un peu trop tôt ? C'est l'énergie marine renouvelable la plus accessible, sans grand groupe industriel derrière, sans territorialité ni raccordement au réseau obligé ! ».

### Construire un grand voilier

À six ans, celui qui naviguait aux côtés de son grand-père autour des Glenan, tirait déjà les plans d'un trois-mâts capable de transporter des marchandises et des passagers. Pas étonnant qu'il caresse aujourd'hui le rêve de construire un voilier de charge d'une cinquantaine de mètres, capable d'emporter 1.000 t de marchandises, sous pavillon français. À partir d'un port-base breton, évidemment.