

## REPORTAGE

# La renaissance du transport de marchandises à la voile

Au début de l'été 2014, Guillaume Le Grand et Diana Mesa, fondateurs de la société Towt, ont affrété le « Notre-Dame de Rumengol » pour 25 jours de cabotage à la voile en Bretagne. « Le marin » a été accueilli à bord pour suivre les derniers jours de l'opération.

Morlaix, premier jour d'embarquement, en fin d'après-midi. Un attroupement s'est formé devant le **Notre-Dame de Rumengol**, gabare traditionnelle de 22 mètres de long amarrée dans l'écluse du port. Dans sa cale, en plus du vin, des pommes de terre et divers autres produits, se trouvent plus de 10 tonnes de sel en sac de 25 kg.

Ce sel provient de Beauvoir-sur-Mer, face à l'île de Noirmoutier. Il a été chargé à Pornic quelques jours plus tôt. Sur le quai, une centaine de personnes ont répondu à l'appel de Guillaume Le Grand et Diana Mesa, fondateurs de Transoceanic Wind Transport (Towt), la société brestoise qui affrète le navire, afin de prêter main-forte au déchargement.

Avec un cône de chantier en guise de porte-voix, Stéphane Guichen, le producteur de sel, coordonne la mise en place d'une chaîne humaine. En trois heures, dans une joyeuse frénésie et avec du biniou en fond sonore, tous les sacs sont déchargés et transportés jusqu'à l'entrepôt du producteur situé à 100 mètres de l'écluse. Une fois l'opération terminée, l'équipage manœuvre la gabare pour passer la nuit dans le port.

## PLUS-VALUE

« On a fait un gros coup », se réjouit Stéphane Guichen, une fois le calme revenu. Ce Morlaisien de 44 ans aime à raconter son histoire. Après des études de géopolitique à la Sorbonne, il décide de faire son « retour à la terre » lors d'un voyage au Mali où il ren-



Long de 21,70 mètres, le « Notre-Dame de Rumengol » transporte habituellement des passagers en rade de Brest.

contre un saunier vendéen qui lui propose de travailler dans son marais. Il possède depuis son propre marais salant, la Galopinière, en Vendée. L'idée de transporter son sel par la mer jusqu'à son entrepôt morlaisien lui vient dans la fou-

lée. « Le sel, qui ne nécessite aucune énergie fossile pour être produit, avait toujours été transporté par voie maritime et, autrefois, tous les ports avaient leur grenier à sel. »

Après une tentative avortée de transport avec une goélette

de charge, Stéphane Guichen se rapproche de Towt. C'est la troisième opération réalisée avec la société de transport à la voile brestoise. Il affirme ne pas répercuter le coût du transport à la voile (2 à 3 fois supérieur au camion) sur le prix de son

sel. Guillaume Le Grand précise cependant que « le logo « transporté à la voile » apporte une plus-value au produit » lui permettant d'être vendu plus cher.

Deuxième jour, vers 11 h. Le navire retourne dans l'écluse et attend l'étale de pleine mer. Il doit transporter du vin, des pommes de terre et diverses marchandises jusqu'à Camaret, à deux jours de navigation. Il est prévu de faire escale à l'Aber-Wrac'h pour la nuit. Outre les trois membres d'équipage, trois passagers et trois enfants sont présents à bord.

C'est vrai que la gabare, classée Nuc (navire à utilisation collective), transporte habituellement des passagers en rade de Brest, son port d'attache. « Seule une dérogation express des Affaires maritimes nous permet de réaliser cette opération de transport, à titre exceptionnel », précise Mika Delmas, le capitaine, qui aime voir son navire transporter du fret, sa fonction originelle.

R. G.

Valentin Kerfiec

## UN VIDE JURIDIQUE À COMBLER

Le transport de marchandises avec des voiliers traditionnels pose le problème de la mutation administrative du statut plaisance au statut charge pour le navire », explique Guillaume Le Grand, de Towt.

Comme beaucoup de vieux gréements, le **Notre-Dame de Rumengol** est exploité par une association qui propose des navigations commerciales à destination du public. À cette fin, il dispose du statut de navire de plaisance à utilisation collective (Nuc), défini par la division 241

de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.

Or, ce statut ne permet pas de transporter une cargaison. « Passer du statut Nuc au statut de navire de charge, défini par la division 222 de l'arrêté, est théoriquement possible mais implique des contraintes de normes et d'équipage qui ne prennent pas en compte les spécificités des vieux gréements », précise le responsable de Towt.

D'ailleurs à l'heure actuelle, aucun voilier français, traditionnel ou non, ne dispose du sta-

tut de navire de charge. Et pour cause : ce statut est conçu pour les navires conventionnels et non pour les navires à propulsion vélique, nulle part mentionnés dans l'arrêté.

Reste la dérogation, délivrée au cas par cas, comme obtenue pour l'opération de transport du **Notre-Dame de Rumengol**. Mais « le risque de non-renouvellement du statut dérogatoire est problématique pour le développement d'une activité sur le long terme », pour l'entrepreneur brestois, qui a rédigé une étude juridique sur le sujet

à l'aide d'un juriste, Bérenger de Roquefeuil.

Ce document a été présenté, le mercredi 10 décembre, au cabinet d'Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. Deux pistes y sont évoquées : une modification du droit pour permettre le transport de marchandises ou une facilitation technique et administrative pour armer à la charge ces vieux gréements.



Les trois membres d'équipage permanent du « Notre-Dame de Rumengol » : Stéphane Morlec, Loïc Frysou et Mika Delmas, le capitaine.



Diana Mesa et Guillaume Le Grand ont fondé Towt pour faire revivre le transport à la voile.



Morlaix, le sel doit être déchargé. Une chaîne humaine se met en place et, en moins de deux heures, l'opération est terminée.



Stéphane Guichen, producteur de sel, réalisait là son deuxième transport de sable. Il coordonne ici les volontaires pour le déchargement des sacs de sel.



Le logo « transporté à la voile » apporte une plus-value au produit, assure Guillaume Le Grand.



Nettoyage du pont lors de l'escale à Brest, port d'attache de la gabarre.



Les deux matelots Stéphane Morlec et Loïc Frysou affalent la grand-voile au large de Camaret, le moteur Baudouin va prendre le relais pour les manœuvres au port.

## REPORTAGE



Pour faire du transport de charge, des certificats supplémentaires sont nécessaires (jaugeage et de franc-bord) ainsi que la qualification capitaine 500, tandis que le capitaine 200 suffit pour les Nuc. « **Nous souhaiterions des aménagements pour lever certaines de ces contraintes, ajoute Guillaume Le Grand, même si, pour l'heure, nous sommes dans une démarche prospective pour réaliser un cadre pour le développement du transport à la voile.** »

### « CURIOSITÉ HISTORIQUE »

L'écluse s'ouvre enfin. Le **Notre-Dame de Rumengol** serpente dans le canal jusqu'à la baie de Morlaix, précédée par le **Reder Mor**, célèbre sloop palan-grier morlaisien. Une fois dans la baie, la grand-voile, le foc et le dundee sont envoyés. Mais le moteur tourne toujours. « **Le vent est de face et nous n'avons pas le temps de tirer des bords** », explique Mika Delmas.

C'est donc au moteur Baudouin DK6 de 120 ch (« **une curiosité historique** », s'amuse Loïc Frysou, le mécanicien du bord), face au vent et contre le courant que la gabare s'engage dans la Manche. Le navire, sans quille, alterne roulis et tangage, si bien qu'il est impossible de se déplacer sur le pont. Conséquence : le mal de mer gagne les passagers. Le dîner se fait au grand air, sur le pont. Chacun lutte pour garder son poulet aux olives dans son assiette dans un jeu d'équilibre plutôt comique.

Soudain, dans un grand cla-

quement, l'écoute qui relie le mât à la corne de la grand-voile cède. Les matelots se précipitent pour affaler la grand-voile qui fait de vastes va-et-vient dans les airs. Heureusement, arrivés au large du phare de l'île Vierge, le plus haut d'Europe, la navigation est plus apaisée et le navire atteint l'Aber-Wrac'h, le port de Landéda, au coucher de soleil.

Difficile de trouver une place pour ce type de navire dans ce petit port de plaisance. Le **Notre-Dame de Rumengol** se place sur le quai extérieur. Une vedette s'approche. C'est la capitainerie. « **On est mal garé** », explique Mika Delmas, après un bref échange. Le gréement de la gabare masque partiellement le balisage tribord (lumière verte) de l'entrée du port.

Après discussions, le navire garde le poste à quai et tout le monde rejoint sa bannette. Sauf les membres d'équipage qui remplacent la pièce cassée de la grand-voile par un solide bout afin d'assurer la navigation du lendemain.

### RÉSULTAT « AMÉLIORABLE »

Troisième jour. Le bruit du moteur réveille les passagers. Il est moins de 6 h, et l'équipage a lancé les manœuvres pour reprendre la mer. Une demi-heure après, le moteur est arrêté : les voiles ont pris le relais. C'est la première navigation à la voile depuis deux jours. C'est toutes voiles dehors que le **Notre-Dame de Rumengol** passe le chenal du Four dans une brise modérée. Il file à 6 nœuds dans un silence ponctué par les grincements réguliers des poulies.

La gabare arrive à Camaret vers 15 h pour un déchargement de pommes de terre et de bouteilles de vin. Cette fois, pas de bénévoles pour l'opération. Seul un stagiaire de Towt est présent pour sortir les marchandises de la cale, sous le regard de l'équipage. « **À chacun son métier, justifie Mika Delmas, nous ne pouvons pas nous permettre de nous blesser car nous n'avons pas d'équipage de réserve.** »

Le soir, l'équipage part « **en bordée** » à la rhumerie de Camaret, aux bords des quais. La vue est imprenable sur la tour Vauban et la chapelle Notre-Dame de Rocamadour construites sur le Sillon, une petite avancée de terre longeant le port.

Mais aussi sur un grand hangar calciné situé au pied de la tour. Construit en avril par la société CMO et dédié au désamiantage et à la réparation de navires militaires, ce bâtiment a pris feu cet été. Comme beaucoup d'autres de personnes à Camaret, Mika Delmas ne s'en plaint pas : « **Les marins ne pouvaient plus voir la chapelle en quittant le port.** »

Quatrième jour. Réveil tardif de l'équipage dû à la fatigue accumulée depuis le début de l'expédition, ainsi qu'au rhum de la veille. Les manœuvres d'apareillage sont faites à la hâte pour partir avant l'étalement de basse mer. Mais trop tard : le capitaine reporte le départ au dernier moment, jugeant le tirant d'eau insuffisant.

Deux heures plus tard, le **Notre-Dame de Rumengol** quitte enfin Camaret dans le jasant pour rejoindre Brest, le port d'attache de la gabare. Après une courte navigation à la

voile, l'accostage se fait au ponton de Recouvrance, à quelques mètres de l'**Abeille Bourbon**, le célèbre remorqueur de haute mer. Des marchandises à destination d'un magasin de Logonna Daoulas sont chargées dans un véhicule utilitaire électrique. D'autres, à destination de L'Hôpital-Camfrout, sont transbordées à bord du **Roc'hou**, petit voilier de plaisance.

Pour le **Notre-Dame de Rumengol**, c'est la fin de trois semaines de transport de fret en Bretagne. Une dégustation de vin à bord clôt l'opération. Pour Guillaume Le Grand et Diana Mesa, c'est l'heure du bilan. Selon leurs estimations, l'économie en CO2 a été de l'ordre de 20 % par rapport au transport routier. Un résultat jugé « **positif, mais améliorable** ».

### DEUX EMPLOIS PRÉVUS POUR 2015

Les conditions météo, souvent défavorables à la navigation à la voile, ont obligé l'emploi du moteur Baudouin qui consomme sept litres de gas-oil par heure. De plus, « **le grand nombre d'escales a ajouté des contraintes importantes de délai** », juge Guillaume Le Grand. Qui précise toutefois que lors des précédentes opérations de Towt, notamment avec le trois-mâts néerlandais **Tres Hommes**, le transport a été jusqu'à 90 % moins polluant qu'en équivalent « **camion** ».

L'avenir ? « **Nous le voyons avec humilité et optimisme** », explique Guillaume Le Grand. Car si l'entrepreneur avoue ne se rémunérer au Smic que depuis un an, une bonne nouvelle est

tombée mi-décembre : Towt est l'un des lauréats d'un appel à projets de la région Bretagne visant à promouvoir le patrimoine littoral et maritime breton. Ce qui devrait se traduire par une subvention d'environ 60 000 euros pour soutenir les deux prochains tours de Bretagne de transport de fret à la voile, prévus en 2015 par la jeune entreprise brestoise.

Cette annonce clôt une année de forte croissance pour Towt, avec un chiffre d'affaires 2014 aux alentours de 120 000 euros contre 36 000 euros en 2013. L'entreprise vend également, depuis cette année, du thé des Açores et des bières anglaises transportées à la voile.

« **On pense à embaucher une à deux personnes** », se réjouit Guillaume Le Grand, qui envisage également d'ajouter Bordeaux et l'Angleterre aux nombreuses escales bretonnes programmées. L'élaboration d'un label indépendant de transport à la voile est aussi en projet afin de valoriser au mieux les produits transportés ainsi.

« **À moyen terme, notre objectif est de construire un contexte économique nous permettant de construire un navire à voile d'environ 1 000 tpl** », explique Guillaume Le Grand. Soit un navire de capacité plus modeste que le projet d'Ecologiner néerlandais d'environ 7 000 tpl dont la réalisation est encore incertaine. « **L'idée est de construire une marche intermédiaire, plus réaliste, qui nous ferait moins attendre une rupture technologique** », conclut Guillaume Le Grand.

Robin GEOFFROY

## UN MODE DE TRANSPORT QUI A DE L'AVENIR

Depuis l'Antiquité et jusqu'à la révolution industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle, la voile a été le principal mode de propulsion des navires de commerce. Progressivement remplacée par la vapeur puis le moteur

thermique, la voile ne subsiste aujourd'hui qu'au travers de la navigation sportive et de plaisance.

Mais depuis une décennie, des bureaux d'études planchent sur la possibilité de

retour à la voile pour les navires de charge. La première innovation majeure a été réalisée sur le **Maltese Falcon**, yacht de luxe de 88 mètres de long, conçu par la société d'architecture navale néerlandaise Dykstra et construit

en 2009 par le chantier turc du groupe naval italien Perini Navi. Il s'agit du premier gréement entièrement automatique, avec trois mâts qui pivotent et 3 000 m<sup>2</sup> de toiles tendues sur commande en moins de 6 minutes.

« **Le retour de la voile dans la marine de travail est inéluctable** », assure Pierre-Yves Glorennec, fondateur du bureau d'étude Avel Vor technologie, basé près de Rennes. « **La seule condition est d'automatiser le gréement** » pour éviter tout personnel supplémentaire à bord. L'ingénieur est convaincu qu'il faut adapter une voile à chaque type de navires.

En 2012, il a ainsi ajouté deux mâts et trois voiles automatiques à un petit fileyeur, le **Grand Largue**, basé à Saint-Malo. Une réussite, puisque cette propulsion hybride, vent - gas-oil, a permis au navire de pêche d'économiser entre 30 et 40 % de carburant.

Prochaine étape, en projet : équiper un petit vraquier de 36 mètres d'un gréement similaire, pour un budget de 30 000 euros.

Car selon Pierre-Yves Glorennec, l'évolution des navires de commerce est favorable à l'utilisation du vent comme propulsion auxiliaire. En effet, « **plus un bateau va lentement, plus les voiles sont pertinentes comme propulsion auxiliaire** ».

La hausse du prix des soutes a amené les navires à réduire leurs allures. Appelé slow steaming, ce phénomène est apparu temporairement lors du premier choc pétrolier de 1973 et est revenu en force depuis la crise financière de 2008, à l'instar des récents porte-conteneurs Maersk de classe Triple E dont la vitesse de croisière est de 16 nœuds, contre 20 nœuds en moyenne.

Une tendance que la récente baisse des cours du pétrole ne devrait pas affecter. En effet, une « **hausse de la vitesse ne ferait que créer plus de capacité excédentaire** », a indiqué Soren Toft, directeur des opérations de Maersk.

R. G.



Le gréement du fileyeur « Grand Largue » lui permet d'économiser entre 30 et 40 % de carburant.