

*Le « Grayhound »,
réplique d'un trois-mâts
du XVIII^e siècle,
quitte la baie de Falmouth,
en Angleterre,
pour Douarnenez.*

PHOTOS
BERNARD WIS



C'est un navire de corsaires et de contrebandiers. Mais les marchandises qu'il renferme dans ses cales n'ont rien d'illicite. Elles sont estampillées « Transporté à la voile », un label unique délivré par la société TransOceanic Wind Transport (Towt). Créée en 2009 par Guillaume Le Grand, un jeune Breton, l'entreprise affrète huit répliques d'anciens bateaux qui sillonnent quatre routes maritimes pour livrer des produits biologiques, naturels ou équitables. Du « slow transport » pour un passionné de mer qui croit dur comme fer en l'avenir de cette alternative au commerce maritime classique, gros émetteur de CO₂ et pollueur des océans. Le Brestois veut même lever des fonds pour construire le premier voilier-cargo moderne. En alliant, pourquoi pas, la force d'Éole à celle du Soleil.

MARINE MARCHANDE TOUTES VOILES DEHORS

**PAR ENGAGEMENT
ÉCOLOGIQUE, UN ARMATEUR
FRANÇAIS DONNE UNE NOUVELLE
JEUNESSE ÉCONOMIQUE AUX
VIEUX GRÉEMENTS**





*Erwan, le Français (à g.),
prepare la route. Marcus, le capitaine
anglais, remplit le livre de bord.
Son fils Malachi, 5 ans, vit sur le bateau
depuis sa naissance.*

*Dans le carré à l'heure du dîner.
De g. à dr. : Rachel, une équipière,
Malachi, Tony, un passager,
Erwan, Freya, Marcus, Noémie, une
bénévole, James et Guy,
deux autres passagers anglais.*



A bord, pas de fioul mais de l'huile de coude. Marcus Rowden et Freya Hart ont mis deux ans pour construire eux-mêmes leur voilier, à partir de plans du XVIII^e siècle. Bateau-charter, puis école, le « Grayhound » transporte désormais des cargaisons... sans pénalité de retard sur les délais de livraison : on pardonne tout à la météo. Le léger surcoût engendré par le mode de transport ne dissuade pas les clients – Biocoop par exemple, premier réseau de magasins bio en France –, qui se laissent séduire par la démarche environnementale. Une poignée de passagers partagent l'aventure de ces navigateurs à l'ancienne, moyennant 300 à 400 euros. Ce qui ne les dispense pas des quarts de nuit.



Arrivée à Douarnenez. Erwan, le second (en bas à dr.), décharge la cargaison de bières anglaises avec l'aide des passagers.



2



**MARCUS,
LE CAPITAINE DU
« GRAYHOUND »,
PREND POUR
ÉQUIPAGE
LES PASSAGERS
DE SON LOUGRE
ET TRANSPORTE
BIÈRE, THÉ...**

1. Marcus à la barre franche, comme sur les anciens voiliers. Bien plus difficile à manier que la barre à roue.
2. Pour remettre les cordages en place, Erwan a dû monter dans les voiles.
3. Travaux de couture pour Rachel qui met une pièce sur une voile.
4. A Falmouth, Marcus charge la bière de Cornouailles 100 % bio.

3



4



A LA GRANDE ÉPOQUE, IL FALLAIT ÉCHAPPER AUX TEMPÊTES, AUX ABORDAGES DE PIRATES, AUX BOULETS ANGLAIS...

PAR ARNAUD BIZOT

Le «*Corentin*», 32 mètres, a quitté Nantes hier matin. Ce voilier est attendu à Bénodet dans la soirée, porté sur 200 milles par des vents dominants d'est. A bord, douze tonnes de vin bio, whisky, cognac, cidre. Cul carré et coque en bois, le «*Corentin*» est la réplique parfaite de l'«*Aimable Irma*», un lougre, véritable camion des mers de la fin du XVIII^e siècle. Ses cales gigantesques pouvaient contenir à l'époque jusqu'à 60 tonnes de charbon et de poteaux de mines. Très toilé, on l'appelait «le trois-mâts fou» car il fallait du métier et du courage pour le tenir. «*Lun II*», 25 mètres, a chargé du café bio à Saint-Domingue, un rhum exceptionnel à Marie-Galante, le tout pour 12 barriques (10 tonnes), l'équivalent d'un demi-conteneur. Il ressemble à s'y méprendre à une galéasse, navire de commerce à voiles et à rames que construisait Venise au XIII^e siècle. La Cité des doges régnait alors sur les routes de l'Orient, du commerce des épices à celui des soieries. «*Grayhound*», 32 mètres, arrive des Açores plein d'un thé unique. Construit en 2012 sur des plans du XVIII^e siècle, époque où il chargeait 50 tonnes, il a fait vieillir toute l'année 2016 une barrique de whisky. Vins et spiritueux raffolent du roulis de ces navires d'antan. Trois autres voiliers, faits du même bois, doivent livrer, en décembre, Douarnenez en cidre et vin de Porto, l'Ile-d'Yeu en huile d'olive et caramel au beurre salé, Bordeaux en miel d'Argol, morue de Norvège et bière bio, brassée dans le Devon.

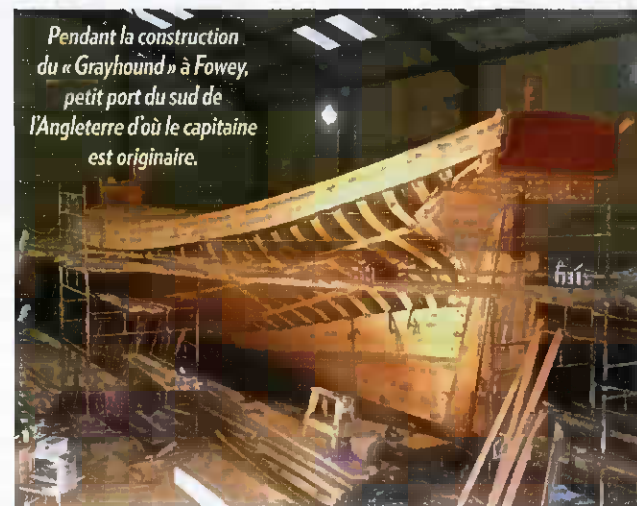
Ainsi va le monde de Guillaume Le Grand, 34 ans, patron de Towt (TransOceanic Wind Transport). Sa devise : transporter des produits à la voile dans le respect de l'environnement. En 2006, ce diplômé de Sciences po travaille à la City dans le marché des émissions de CO₂. Après deux années, dégoûté par le système, il décide de faire ce pas de géant en arrière. Il affrète jusqu'à huit voiliers, sans cesse en mouvement dans l'Atlantique, dont il surveille le tracé

GPS comme le lait sur le feu. «*Je vis entre la panique et la joie !*» Il est lui-même allé dénicher sur de lointains continents le rhum, le café, les huiles, le thé et le reste... En outre, une dizaine de vigneron français lui confient une partie de leur production. «*J'aime cette dimension émotionnelle et esthétique, poursuit-il. Capitaines, marins, producteurs, tout le monde se connaît. Et le consommateur se réapproprie le produit, dont il peu suivre le transport sur Internet.*» Guillaume Le Grand se félicite de son économie d'émission de gaz : 160 tonnes en 2016, l'équivalent de ce que polluent cent voitures par an. «*Quatre-vingt-dix pour cent des marchandises passent aujourd'hui par la mer. Problème : le fioul lourd des cargos est très toxique. Il représente 4,5 % des émissions mondiales de CO₂, trois fois celles de la France. Les pluies acides et cancérigènes déversées par ces gaz provoquent l'acidification des océans. La mer est le grand tapis sous lequel on balaie nos déchets.*»

Faut-il, dans ce monde à flux tendu, être rêveur ou romanesque pour assumer que «*l'arrivée à bon port de toute livraison dépend du vent*» ! Guillaume Le Grand croit ferme en l'avenir du cabotage à la voile. Cette année, Towt aura transporté 220 tonnes de marchandises, l'équivalent de 11 conteneurs (un conteneur mesure 12 mètres) alors que les 40000 cargos de la flotte mondiale, dont certains font 400 mètres de long, en chargent jusqu'à 20000 et voguent à 25 nœuds. On ne calculera donc pas la part de marché de Towt, tant il faudrait de place pour les décimales. Ça n'est donc pas (encore) la Compagnie des Indes créée par Colbert en 1664 pour contrer le monopole hispano-portuguais, auquel s'attaquent aussi les anglais et les hollandais, qui règne sur les routes maritimes de l'Orient. On parlait alors de «*l'empire sur lequel le soleil ne se couche jamais*».

Petit retour en arrière. L'Occident d'alors ne peut se passer d'«*espices*». Les cours d'Europe découvrent la

cannelle, la noix de muscade, le thé, le café et le sucre, qui adoucit. Le poivre vaut de l'or, les parfums d'Arabie s'arrachent, l'encens envahit les églises et, bien plus tard, le nitrate de soude les champs des paysans – avant de devenir l'explosif de la Grande Guerre. Et tous ces transports, à quel prix ? Ne revient, entre 1666 et 1685, qu'un navire sur deux. Combien de héros sacrifiés pour sécuriser les mers ! Sans la voile latine, qui permettra plus tard



Pendant la construction du «*Grayhound*» à Fowey, petit port du sud de l'Angleterre d'où le capitaine est originaire.

de s'orienter dans toutes les directions, il faut parfois trois cents jours de navigation exténuante pour traverser l'Atlantique, vingt pour atteindre les côtes anglaises. «*La furie du temps*», comme disaient les anciens, met nombre de mâtures à bas et les tonnes de glace sur les ponts font couler les voiliers. Quasiment sans carte ni instrument, on n'atteint pas toujours sa destination. Des centaines de marins échouent sur des îlots inconnus. D'autres périssent du scorbut, qui décime les équipages. La Compagnie des Indes déplore 20 % de mortalité sur ses bateaux. En ce temps-là, en mer, tout appartient à celui qui s'en empare. Il faut donc éviter les abordages de pirates furieux, les confiscations des corsaires, porteurs de «*lettres de marque*» signées des souverains, mais aussi (Suite page 66)

les boulets de canon que s'échangent Français et Anglais. En 1670, les deux nations ennemies alignent un total de 1500 vaisseaux et 7000 frégates, armés de 110000 canons.

Devant ces innombrables dangers et les sommes colossales engagées pour maîtriser le négoce des mers, l'idée s'impose, au XVIII^e siècle, de fabriquer soi-même le plus grand nombre de ces précieux produits, soieries, cotonnades, laques et porcelaines, dont les secrets de cuisson seront percés par les Allemands. à Meissen, peu avant que Limoges ne les découvre. Bientôt Mulhouse produira les plus belles toiles indiennes.

Le « Grayhound », 32 mètres, entame une traversée transmanche de trois jours. Sa mise à flot date de 2012.



Au milieu du XIX^e siècle naît la liaison mythique Boulogne-Folkestone, ancêtre du tunnel sous la Manche. Les Anglais tiennent alors le business du vin de Bordeaux. Au début du siècle suivant, c'est la « guerre de course ». De gigantesques clippers, plus de 100 mètres, trois ou quatre mâts, véritables lévriers des mers, dont certains avaient atteint la vitesse de 20 nœuds, surgissent des chantiers français, anglais, hollandais. Ils frôlent parfois le naufrage, ainsi que celui des tout premiers passagers, pour être le premier à décharger laine, soie, coton et le thé nouveau de Chine sur un quai de Londres. Puis l'Angleterre de Churchill, premier lord de l'Amirauté, donne naissance aux coques en acier et aux premiers moteurs. La vapeur concurrence la voile. Depuis, presque un siècle a passé. Point de bruit de machine sur ce petit bout de quai pavé de Nantes. « Grayhound », qui vient d'arriver de Falmouth, charge, entre autres, du muscadet de la Bregeonnette. Stéphane Orioux, vigneron, confie chaque année 1800 bouteilles à Towt, sur les 70000 de sa production. Il soutient l'initiative qu'il juge « décalée, alternative », et se dit « enchanté » devant ce vieux et beau trois-mâts qui transporte son vin. Tout le monde aide à charger les 5 tonnes de marchandises. Comme à son habitude, Marcus, le capitaine, a embarqué pour cette traversée des volontaires qui veulent naviguer à l'ancienne, faire leur quart, tirer sur les amarres et vivre dans la promiscuité.

Les caisses de vin s'entassent sur le pavé, semblant attendre un cheval et sa carriole. On imagine, là, tout près, des étals, un marché dressé sur de la paille, la pesée du poisson, du sang qui ruisselle, des sacs d'épices et l'agitation moyenne autour. C'est bien à tout cela qu'on songe à bord du « Grayhound », où, pour l'instant, tout le monde déguste deux ou trois vins bio. On trinque à ce passé maritime si valeureux. Et puis, bien sûr, à la prochaine traversée. Départ demain à l'aube, avec la marée, si la météo ne change pas. ■ Amalid Bizot



LE JAPONAIS « UT WIND CHALLENGER » fonctionnerait avec des ailes rigides de 50 mètres de haut emboîtées les unes aux autres.

LE FIOUL LOURD DES NAVIRES MARCHANDS REPRÉSENTE 4,5 % DES ÉMISSIONS MONDIALES DE CO₂. LA MER EST LE GRAND TAPIS SOUS LEQUEL ON BALAIE NOS DÉCHETS

DEMAIN DES CARGOS À VOILE

LE FRANÇAIS « NEOLINER »

Un cargo de 120 mètres qui transporterait jusqu'à 230 conteneurs et naviguerait à 13-14 nœuds.



LE BATEAU DU BRITANNIQUE B9 ENERGY

aurait trois voiles souples orientées par des mâts qui tourneraient sur eux-mêmes. Il fonctionnerait à 60% à la voile et à 40% au moteur.



LE HOLLANDAIS

« ECOLINER »

aurait quatre voiles souples et disposerait aussi d'une propulsion mixte avec des moteurs peu polluants.



L'urgence environnementale va sans doute ressusciter tous les projets de cargos marchands à énergie vélique, que la crise de 2008 et la chute du prix du pétrole avaient mis entre parenthèses. Le transport maritime consomme 7 % de la production mondiale de pétrole.

Les projets les plus aboutis : des navires de 150 à 200 mètres, naviguant à 15 nœuds en moyenne et chargeant l'équivalent de 4 000 à 6 000 conteneurs. Ce futur moyen de transport traversera l'Atlantique en quinze jours – certains bateaux seront obligés de tirer des bords comme des yachts de plaisance – contre huit jours en moyenne pour les cargos traditionnels, qui adaptent d'ailleurs leur vitesse en fonction du prix de baril. Un trajet plus long mais moins cher à l'arrivée : le coût énergétique représente 30 % du prix du transport.

Il existe des projets à propulsion éolienne principale, dont celui d'une entreprise nantaise, Neoline, qui compte neuf associés, navigateurs, officiers de la marine marchande ou architectes navals. Le « Neoliner » (budget 40 millions d'euros) devrait voir la mer mi-2018. « Pour répondre aux désirs des chargeurs, nous travaillons notamment à adapter une porte-rampe à l'arrière », explique Jean Zanuttini, directeur général. Les autres plans, à propulsion éolienne auxiliaire, tablent sur une économie d'énergie de 15 à 30 %. Beyond the Sea, conçu par le navigateur Yves Parlier, ingénieur en matériaux composites, est un projet de traction de cargo par une voile de kitesurf géante (1 000 mètres carrés) qui travaillerait en hauteur. Un vrai défi technique de ne pas déchirer la voile lorsqu'on la manipule.

Les armateurs traditionnels regardent ces nouveaux acteurs avec bienveillance. Ils ne risquent pas vraiment de rivaliser avec eux. Ils tablent en effet sur 1 à 2 % de part de marché, et leur « niche » commerciale est réduite. Elle concerne les marchandises que les cargos traditionnels ne transportent pas, essentiellement du matériel lourd : éoliennes, mâts, engins de manutention, locomotives. Le projet plus traditionnel de Guillaume Le Grand : un voilier-cargo pour 2019, 60 mètres, mâts pivotants, chargeant 700 tonnes (35 conteneurs), essentiellement du café des Antilles et d'Amérique du Sud. Budget : 7 millions d'euros. A.B.