



ACTUALITÉS

LES RHUMS

HISTOIRE

ÉVASION

CULTURE BAR

AGENDA



Accueil » News » Il n'y a pas de « simple marin », ou alors il manque à l'Homme beaucoup de simplicité. 1/2



IL N'Y A PAS DE « SIMPLE MARIN », OU ALORS IL MANQUE À L'HOMME BEAUCOUP DE SIMPLICITÉ. 1/2

29/11/2016 par DAMIEN SAGNIER



DEPUIS QUELQUES ANNÉES DÉJÀ, ET DANS BEAUCOUP DE DOMAINES, ON ESSAIE DE RETROUVER LES HABITUDES DE CONSOMMATION DE NOS ANCIENS. DANS CE RETOUR VERS LE FUTUR, ON PEUT Y VOIR PLUSIEURS INTÉRÊTS : NOSTALGIE, DEVOIR DE MÉMOIRE, ÉCONOMIE OU COMME ICI DANS LE TRANSPORT, POUR L'ÉCOLOGIE. D'AUSSE LOIN QUE REMONTE LA CRÉATION DES BATEAUX, L'HOMME S'EN EST TOUJOURS SERVI COMME MOYEN DE DÉPLACEMENT MAIS AUSSI DE TRANSPORT. ENCORE AUJOURD'HUI, MÊME SI LES BRICKS, KETCH, GOÉLLETES, CARAVELLES ET AUTRES CLIPPERS SONT REMPLACÉS PAR D'ÉNORMES PORTE-CONTAINERS (LE PLUS GROS ÉTANT FRANÇAIS D'AILLEURS, COCORICO !), 90% DU COMMERCE MONDIAL S'EFFECTUE PAR VOIE MARITIME ET LE RHUM N'ÉCHAPPE PAS À LA RÈGLE... ALORS EN PLEINE ACTUALITÉ MARINE AVEC LE VENDÉE GLOBE 2016, JE VOUS PROPOSE DE PARTIR À LA RENCONTRE DE GUILLAUME LE GRAND, CO-FONDATEUR DE TOWT : TRANS OCEANIC WIND TRANSPORT.



© Towt

Rumporter : Bonjour Guillaume, pourrais-tu te présenter ? Comment quelqu'un qui est passé par divers grandes écoles (INSA & Sciences Po Lyon, Université Libre de Berlin, etc.) termine « simple » marin ?

Guillaume Le Grand : Bonjour Damien, bonjour à tous. Disons que mon cursus, parfois sinueux, m'a permis d'acquérir des savoirs qui me sont aujourd'hui utiles (cycle carbone, procès administratifs par exemple). Mon mémoire de fin d'études s'intéressait justement au protocole de Kyoto et au principe de l'émergence d'un marché carbone, que j'ai pu, des années plus tard, approfondir dans le cadre d'un master en Développement Durable, Energie et Environnement. La mer, durant ces années, parfois très terribles, m'a toujours manqué, mais le lien que j'avais avec elle depuis tout petit ne s'est jamais rompu. C'est presque sans le savoir que je suis revenu à elle. La puissance du vent qui tire sur les écoutes d'un voilier, même petit, est une réalisation intuitive qui est empirique : on s'en rend compte en tirant dessus... Elle m'a toujours impressionné, depuis tout gamin, et je me suis dit qu'il y a tellement de vent en mer et qu'il devait bien y avoir moyen d'en faire autre chose que « juste » de la plaisance ou de la course. Ce vent peut nous permettre de transporter des marchandises d'un point A à un point B et de penser autrement l'avenir, tout simplement. Mais pour cela, il faut quand même penser, non ?

« Simple » marin ? Un « simple marin » n'existe pas... La Planète est « bleue », nous venons de la mer, qui représente plus des 2/3 de la surface du globe. C'est par la mer que passe ce qui se passe sur Terre, et c'est en mer que nous trouverons les clefs d'un avenir plus harmonieux. Le marin vit sur un monde changeant, parfois dur, inhospitalier, c'est là qu'il trouve sa dignité ; il y trouve la dignité de tous les Hommes, le sens de l'au-delà. L'humilité, la cohésion humaine, le sens se trouvent en mer. Il n'y a pas de « simple marin », ou alors il manque à l'Homme beaucoup de simplicité...

R : Le breton marin c'est un peu cliché non ? J'imagine que les débuts, avec toutes les difficultés administratives et financières que ça implique, n'ont pas dû être simple.

GL : Le marin est celui qui prend la mer. Et la mer appartient à tous. Aux Bretons, comme aux Auvergnats. On ne choisit pas où l'on naît, on ne choisit l'appel d'un monde, un jour. Alors oui, un cliché, mais un cliché vivant, et qui appelle à tous à se découvrir soi-même. Bien sûr les débuts n'ont pas été simples, et d'ailleurs ne sont pas simples, car nous en sommes toujours aux débuts. Effectivement, la « voile » s'entend comme une activité de loisir, ou de sport ; et non pas comme une activité de « commerce », c'est-à-dire de transport de charge. « Qui va en mer pour son plaisir, irait en enfer pour passer le temps », dit un vieux dicton breton. En effet, c'est par le sens que l'on donne à la navigation que l'on honore les bateaux, la mer, les marchandises qui sont à bord, et les perspectives d'avenir que l'on espère. En effet, nous ne faisons pas des « ronds dans l'eau ».



© Towt

Administrativement, c'est difficile à faire entendre, car les cases n'existent pas toujours. Mais nous réussissons, progressivement, à faire entendre ce « sens marin » à des responsables, eux aussi marins. L'économie du transport de marchandises à la voile est un tout autre défi : en effet, le transport, notamment maritime, a un coût « marginal nul », c'est-à-dire proche de 0, rapporté à l'unité transportée. Par ailleurs, il est totalement opaque, il n'a pas de valeur en propre et pour ainsi dire « n'existe pas », il est au service d'une économie mondialisée qui transfère des biens de la façon la moins chère, la plus massive et la plus tendue possible.

Dans ce contexte strict, au prix actuel du pétrole, et avec la flotte de navires traditionnels existants, le transport à la voile n'a pas lieu d'être. Or, nous trouvons des façons d'optimiser les chargements, et de valoriser des produits par le fait qu'ils soient transportés différemment : par la force du vent certes, mais en charriant toute une histoire en propre et en permettant à chacun d'entendre cette histoire de navigation, de vents, d'hommes et de femmes, et ... de bilan CO2, pour le coup incomparable, même avec les plus gros navires de transport conventionnel. Nous sommes, comme toute « entre-prise » souvent sur le fil du rasoir, entre la prise de risque et l'innovation, la nécessité d'aller de l'avant, plus loin, mieux chargé, investir dans l'avenir, penser aux bateaux de demain... « Féconder le passé pour engendrer l'avenir, tel est le sens du présent »...

R : Fair Wind Wine avec sa CTMV (Compagnie de Transport Maritime à la Voile) a été un des premiers à relancer le concept en 2007. Est-ce qu'ils t'ont inspiré ou tu avais déjà ce projet en tête lorsque tu étais encore étudiant ?

GL : Ce projet, cette intuition, cette envie, ces idées pré-existaient depuis le début des années 2000, mais clairement la CTMV a été une extraordinaire source d'inspiration : le rêve était réalité, ils y arrivaient ! C'était beau, dynamique, ambitieux, et cela semblait marcher. Sa fin rapide a été une déception, mais l'espoir demeurait.

R : Aujourd'hui, après 5 ans d'existence officielle, tu es devenu avec ta compagne Diana, la référence française du transport maritime à la voile. Qui sont tes clients ? Est-ce que tu transportes uniquement des produits que tu vends sous ton label ou est-ce que tu sers également d'intermédiaire en tant que simple éco-transporteur ?

GL : Merci pour ta flatteuse objectivité. Je ne suis pas sûr d'être une référence, nous sommes en tous cas une tentative, un existant, vivace et debout, avec quelques idées sur cette activité. Nous transportons nos propres produits et nous transportons les produits des autres, ce qui est très différent. Nous transportons « en propre » parce que c'est ainsi que tout a commencé, car c'était la seule solution pour effectivement transporter des produits. Au métier de transporteur s'ajoutent alors une série d'autres métiers : d'abord celui d'« acheteur », car il s'agit de sélectionner extrêmement rigoureusement nos marchandises, en fonction de critères précis de qualité, de localisation, d'exclusivité, de processus de fabrication ou de transformation : si nous allons transporter un tel produit à la voile, alors il faut qu'il vaille le coup de l'être ! Nous sommes de fait également transitaires, entrepositaires, parfois transformateurs, et puis... commerçants : il faut vendre ses produits pour ce qu'ils sont mais également pour ce que le voilier leur a conféré, c'est-à-dire concrètement un certificat « transporté à la voile » qui est fondamental pour nous. Lorsque nous transportons « pour compte de tiers », la chose est plus simple : nous sommes transporteurs, certificateurs et transitaires : nous ne vendrons pas ses produits. Toutefois, nous vendons un transport à un prix, qui doit pouvoir être justifié par notre client, et donc nous devons faire comprendre, convaincre de la pertinence d'un transport à la voile. Nous avons d'autant plus d'arguments que nous sommes, nous aussi, dans cette position de vendeurs de produits transportés à la voile, métier nouveau, et fondamental dans notre démarche. Il faut bien comprendre que le « transport à la voile » n'existe pas de façon pure et éthérée. Si l'on veut transporter des marchandises à la voile, il faut en maîtriser les aspects commerciaux, il s'agit bien de « commerce à la voile », ce que nous revendiquons, sinon le reste n'existerait pas. O Belzébuth, nous sommes donc une entreprise commerciale, mais les complexes nous ont quitté depuis longtemps : nous avons transporté des centaines de tonnes à la voile, économisé des centaines de tonnes de CO2, et il faut mettre les mains sur les bouts, c'est fondamental.



© Towt

R : En parlant de label. Explique-nous ta démarche sur cette valorisation et la traçabilité des diverses informations que n'offrent pas les gros transporteurs.

GL : Comme je l'évoquais à l'instant: « show me the money » comme disent les Anglais. Le transport conventionnel se caractérise par un nivellement – social ou environnemental – par le bas. 90 % des marchandises que nous consommons sont passées par les mers, embarquées sur des géants anonymes. La plupart d'entre nous l'ignore même. Le sang même de l'économie mondiale est le transport maritime, le concept de la mondialisation repose sur la conteneurisation. Chaque instant nous exportons du travail, nous importons du chômage, vivant dans une illusion d'une toute-puissance énergétique : des marchandises du monde entier sont disponibles, à portée de main, dans tous nos magasins, et cela non seulement nous semble normal, mais cela est presque un droit fondamental. Sans parler du T-shirt fabriqué en Chine, car cela introduit d'autres considérations, savons-nous comment nous vient notre café, notre chocolat, notre sucre, notre poivre, notre thé, notre... rhum et pourtant ces denrées ne nous semblent-elles pas être des denrées presque « de base » ?

Le transport maritime rapporté à un paquet de café venu de Colombie a un coût qui se compte en centièmes de centimes d'euro. Les contrats de transport prévoient une confidentialité totale des chargeurs, je fais vite.

Aujourd'hui, il ne nous est tout simplement pas possible de faire du transport à la voile pour concurrencer ces géants, près de 100 000 sur les mers, « toute chose étant égale par ailleurs », c'est-à-dire en s'alignant simplement avec la concurrence propulsée au fioul lourd : nous sommes plus lents, plus chers, moins fréquents et notre capacité est infinitésimale, c'est-à-dire minuscule à côté de la flotte mue aux hydrocarbures lourds.

Nous avons fait le choix, dès le début d'affirmer sur nos produits : « Transporté à la Voile ». Au-delà de l'aspect déclaratif de ce « label », nous avons mené une réflexion de fond : nous ne sommes pas « équitables » (car ce sont des critères de redistribution économique locale), nous ne sommes pas « biologiques » (car ce sont des critères agricoles), nous sommes tout simplement « à la voile ». Dès 2012, un premier cahier des charges a été publié, il comprend des critères de trois types : cohérence entre la nature du produit et son mode de transport, éloignement terrestre en fonction de la navigation à la voile et des critères à l'attention « du capitaine et des marins », où il est prévu que la navigation se fasse « autant à la voile que faire se peut ». Puisque le transport conventionnel est le symbole même de l'opacité, nous allions donc être l'exemple de la transparence. A chaque transport nous organisons un rapport en ligne qui rassemble présentation de l'équipage, trace GPS, journal de bord, photos, index CO2 économisé qui se retrouve sur chacun des labels « transporté à la voile », permettant ainsi à tout un chacun, et donc au client final de retrouver l'ensemble de ces informations, auxquelles il a entièrement droit. Il s'agit de comprendre comment les vents ont porté le bateau, de visualiser les hommes et les femmes à bord, d'avoir une idée de la chronologie de la navigation, de véritablement comprendre, comment ce café, ce rhum, sont arrivés à bon port. C'est cette valeur ajoutée que nous

Le surcoût du transport à la voile reste marginal par unité transportée, en fonction des routes, de l'ordre de quelques dizaines de centimes d'euro, mais notre valeur ajoutée revient à notre capacité à dire « ceci a été transporté à la voile, et voilà comment ». Aujourd'hui ce label continue d'évoluer, de mûrir, nous essayons sans cesse de nous améliorer ; cela demande beaucoup de travail et nous sommes parfois un peu en retard, mais globalement, on va y arriver !

R : Avec ce transport par voiliers, tu as une empreinte carbone très réduite voire inexistante, donc tu fais des économies. Quand un porte-container navigue en moyenne à 15 nœuds, toi tu frôles les 12/13 nœuds, ce qui reste donc compétitif. Mais en termes de volume, là tu es nettement perdant et ça implique forcément un surcoût. Tu as déjà partiellement anticipé cette question en parlant du label juste avant, mais la viabilité économique m'intéresse. Pour diriger un voilier, il faut du vent mais surtout beaucoup de bras. Concrètement, comment ce projet de fret fonctionne ? Combien y a-t-il de personnes dans l'aventure ?

GL : Effectivement, la question du label est intrinsèquement liée à la viabilité économique du transport à la voile en ce début de XXIème siècle, car il s'agit de valoriser un transport à la fois sobre, éthique et philosophiquement irréprochable.

En termes de vitesses moyennes, nous arrivons, sur certaines routes à tenir des moyennes de presque 10 nœuds tandis que les porte-containers ralentissent à environ 15 nœuds. Le temps n'est pas critique, à la différence près que le porte-container peut garantir 15 nœuds tandis que nous ne pouvons pas garantir de vitesse, mais simplement donner des estimations de planning, que nous arrivons à tenir globalement très bien.

En terme de capacité, la différence est effectivement énorme : entre 1 à 2 EVP (Equivalent Vingt Pied : conteneur standard) et 20 000 EVP, l'on comprend tout de suite la différence qui est d'une échelle de 1 à 10 000. Comme je l'évoquais, nous trouvons des méthodes pour développer un marché autonome, dé-corrélé du marché conventionnel du transport maritime, par des routes, des marchandises, et un système de labellisation qui nous permet de nous affranchir du pur marché du transport maritime. Même rapporté à notre échelle, le coût du transport à l'unité transportée n'est pas délirant et nous arrivons à un équilibre viable.

Mais il est vrai qu'il y a beaucoup de volontaires à bord, mais il semble que notre « écosystème » trouve un équilibre dynamique, qui tient peut-être aussi du fait que nous avons tous l'impression de participer à quelque chose qui nous dépasse, et qui est de nature à faire évoluer certaines choses à l'avenir...

Typiquement, il y a à bord entre 2 et 3 marins professionnels, et environ 5 à 7 « équipiers », soit une petite dizaine de personnes à bord.



© Towl

R : Avec tous ses avantages, le transport à la voile a bien des inconvénients non ? Selon toi, lesquels sont-ils et comment pourrait-on les régler, si c'est faisable ?

GL : Bien sûr, il a encore l'inconvénient majeur de son prix, même si nous faisons tout pour rester en ligne avec la réalité économique des acteurs. Il sera toujours dépendant du vent, et il demandera toujours une certaine souplesse à nos partenaires, mais il ne demandera pas de pétrole dans des âges où la réalité brutale de la finitude des ressources fossiles s'imposera. Pour réduire le coût, il nous faudra multiplier les bateaux actifs, et bien entendu construire des navires plus grands, modernes et capables de vraiment naviguer à la voile. D'ailleurs, nous y travaillons, mais cela sera une autre histoire...

R : Sel, thé, chocolat, café, bière, cidre, vin, cognac, rhum... Avec TOWT, depuis sa création tu as transporté environ 200 tonnes d'épices et de denrées alimentaires, aussi bien du classique que de l'exotique. Quelles sont les routes maritimes que tu emprintes aujourd'hui ? Et de combien de voiliers est composée la flotte de TOWT afin de subvenir à toutes ces traversées océaniques et divers cabotages européen et régional ?

GL : Nous décrivons habituellement 3 routes, trois types de "métiers". La transocéanique, comme son nom l'indique, en transatlantique. Le « grand cabotage européen », entre la Péninsule ibérique et la Scandinavie, et le « cabotage régional » entre Bordeaux et le Royaume-Uni. Naturellement, la Bretagne y est redevenue « centre ». Nous avons depuis le début travaillé avec quelque 12 voiliers et nous travaillons de façon « opérationnelle » et active avec 3 à 4 voiliers sur ces routes.



© Towl

R : As-tu une vision et un projet global à développer sur le long terme ? Ou bien vis-tu un peu au grès du vent et tes affrètements de voiliers historiques actuels te suffisent ?

R : Au contraire, nous voyons le développement actuel comme le « premier étage de la fusée » : développer des routes, un label, un marché, des contrats de transport, sur la base desquels proposer à des chargeurs, à des investisseurs la construction d'un Voilier-Cargo. Nous sommes lauréats Initiatives PME de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et menons un programme de R&D pour un « Voilier-Cargo » à mâts pivotant, d'une soixantaine de mètres pour un peu moins de 1000 tonnes de capacité. Pour la petite anecdote, d'autres projets plus techniques et modernes sont également en étude, comme le Noeliner de nos confrères Nantais, le B9 Energy de nos voisins Anglais ou encore l'Ecoliner de nos amis Hollandais. Un bateau ne vient jamais seul...

A suivre dans le chapitre 2 : Le Rhum !

