



La Vague

Par Guillaume Le Grand*

Marine & Océans m'a demandé de m'exprimer sur « le monde d'après ». Je réponds, en ces heures de doute, par un réflexe de vie, que c'est seulement « en connaisseurs du présent, comme architectes de l'avenir, que nous comprenons la sentence du passé ». Le « plus », le « plus gros », le « plus vite », le « pour moins cher », n'est sûrement pas ce que nous dit le virus, ni les ours blancs. Regarder devant, en se tenant droit, dire la vérité est, aussi, une stratégie commerciale.

Le marin sait qu'il faut prendre la vague de face, et le plus tôt possible. Chercher à l'éviter revient à la subir, la prendre par le travers, avec d'autant plus de force. La mer et les éléments lui font payer d'autant plus cher sa fuite, ou son aveuglement. S'il y a lieu d'être optimiste pour le transport maritime quant au retour à la normale suite à la première vague du coronavirus, il en est une autre dont l'ampleur ne semble pas avoir été mesurée. D'autant plus haute qu'elle semble lointaine, d'autant plus forte qu'elle impactera toute vie sur terre, d'autant plus inacceptable qu'elle exige, ou imposera, une remise en cause de nos préceptes contemporains, d'autant plus incompréhensible qu'elle demandera une éthique, une intégrité et une intransigeance que notre aisance nous fait chaque jour repousser au suivant.

Nul ne se sent directement responsable de cette Vague et ne souhaite à son niveau changer de cap, pourquoi après tout payer pour les autres ? Pourquoi ne pas simplement maximiser son profit, le plus longtemps possible ? C'est ce que l'on nous a toujours appris, et c'est pour cela que l'on nous paie. On nous dit qu'elle accélère, qu'elle s'amplifie, qu'on l'a sous-estimée et, face à sa lointaine inéluctabilité, on rationalise. On se convainc qu'en 2050, on fera deux fois mieux et, promettant déjà d'outre-tombe, qu'en 2100, nous aurons tout fait pour l'atténuer.

C'est sur mer que la véritable décarbonation des transports est la plus difficile à mettre en œuvre. C'est le défi maritime le plus difficile à relever. C'est celui de tous ceux qui lisent ces lignes, en ce moment. Depuis la fin de l'âge des grands voiliers, déplacer des

carènes sur l'eau consiste - à très peu de chose près - à brûler massivement des énergies fossiles. En cela, le transport maritime, qui rend des services incomparables à l'Humanité, est un contributeur important à cette Vague.

Dans une posture objective, on brandit alors la peinture verte, littéralement, sur des étraves qui fendent les flots au méthane dont les fuites infligent un remède pire que le mal et que l'on évapore au nom d'une orwelienne *transition écologique et énergétique du maritime*, amendant d'énergies décarbonées nos lois, bafouant totalement au passage celles de la physique, qui, elles, sont bien moins souples.

« C'est sur mer que la véritable décarbonation des transports est la plus difficile à mettre en œuvre, c'est le défi maritime le plus difficile à relever. »

Guillaume Le Grand

L'hydrogène viendra, lui qui ne génère que de l'eau, c'est écrit dessus ! « Passe-passons » sur le reformage du méthane et la délocalisation du carbone. La croyance qu'« un jour viendra peut-être où l'électrolyse des renouvelables permettra de fournir l'hydrogène nécessaire », nous permet déjà d'oublier les ordres de grandeurs qui s'imposeront à nous. On se rassure en récitant ses biocarburants, si providentiels, oubliant volontiers, avec leur finitude, que l'on consomme en quelques décennies des millions d'années d'énergie solaire enfouie, et qui contient, encore un peu, cette Vague dont nous apercevons pourtant l'écume au loin.

« La France a une opportunité historique de voir, à court terme, l'émergence de voiliers-cargos modernes, à propulsion principale vélique. »

Guillaume Le Grand

On rassure le chroniqueur en lui montrant que le cargo couve le germe de cette croissance verte fantasmée, on verdit le bleu, on bleuit le vert : une démarche, volontaire et contrite, permettra, sans aucun doute, de cheminer vers le moins mal, et c'est déjà ça. Surtout parler, surtout s'appropriier les mots, les couleurs, le sens, la Vague. Et on parle enfin de vent, mais d'*éolien*, car *vélique* fait peur, et d'*auxiliaire*, dissimulant mal le dépit, le compromis essentiel, et le reliquat atrophique gréé, bordé serré car toujours au près : la « principale » ne permettant jamais de choquer, empêchant l'abattée. Ces contorsions multiples dissimulent mal l'angoisse de la Vague à laquelle on a trop peur de prêter le flanc : l'initiative semble plus compter que le degré Celsius, car nous ne nous sentons pas la force de nous confiner indéfiniment.

« Toutes les conditions sont réunies pour manœuvrer vers le monde de demain. »

Guillaume Le Grand

APPORTER LES GERMES DU CHANGEMENT

Nous sommes, dans ces pages, une famille, maritime, exceptionnelle par ses ressources et sa capacité à se réinventer, à se soutenir, à se dire la vérité. Une famille dans toute sa diversité. Nous sommes, ensemble, responsables d'imaginer les solutions françaises pour engager la vague par l'avant. Cela nécessite un discours de la lucidité et du réalisme, mais également un niveau d'exigence élevé, à la hauteur de notre sens de l'honneur et du respect que nous devons à nos épitaphes. La France a une opportunité historique de voir à court terme l'émergence de voiliers-cargos modernes, à propulsion principale vélique. C'est une perspective qui séduit les chargeurs qui partagent le sentiment d'urgence et de responsabilité face à la catastrophe et qui voient l'opportunité économique que de tels navires offriront. Des produits français, à l'import comme à l'export, retrouveront les routes des vents d'antan, faisant ainsi rayonner les terroirs qu'ils incarnent. C'est aussi une possibilité permise par un cabinet d'architectes nantais, aussi compétent que discret, pour qui fiabilité et performance vont de pair avec exigence environnementale et réalisme technique. Nous avons des armateurs, des marins,

des chantiers, un pavillon exceptionnel. Nous avons un gouvernement qui aurait compris tout l'intérêt supérieur à ce développement véritablement décarboné sur les mers, un parlement qui s'est déjà saisi de ces thématiques. Toutes les conditions sont en fait réunies pour manœuvrer vers le monde de demain. TOWT, tout au bout du spectre de la décarbonation, peut, à son humble échelle, apporter les germes du changement, et fournir cette intégrité environnementale dont le secteur peut se parer pour réfléchir sans fard aux prochaines générations de navires. Chacun comprend que cette Vague, celle du réchauffement climatique, est le défi de notre Temps. De Nous tous. Comme nous regardons aujourd'hui les explorateurs, les clippers, la vapeur, le *general cargo*, d'autres nous regarderont un jour. Et il est de notre devoir qu'ils nous appellent les « premiers décarbonés » : car il n'y aura sinon plus personne pour écrire cette histoire, la nôtre. Si la vague du virus a pu faire tout arrêter en un instant mais que celle du climat n'engendre que procrastination et pis-aller technologiques ou technocratiques, alors ne nous dit-elle pas autre chose ?

La question de la viabilité économique, à laquelle il est possible de répondre positivement par la seule force du vent, ne doit-elle pas être complétée par celle de la « vivabilité » ? Alors qu'explose une bombe virale et que l'Humanité se prépare un avenir climati-

« Chacun comprend que cette Vague, celle du réchauffement climatique, est le défi de notre Temps. »

Guillaume Le Grand

que encore plus sombre, ralentir, transporter moins et mieux, ne serait-il pas plus « viable », aussi bien d'un point de vue sanitaire que climatique ? Les entreprises les plus viables seront forcément celles qui sauront « maintenir en vie », et c'est aussi cette nouvelle notion que la Vague, et nos clients, nous forcent à prendre en considération. Prendre, pour ceux de demain, la vague climatique droit dans l'étrave n'est-il pas donc, en soi, une réponse sanitaire, éthique, philosophique et... commerciale au monde d'aujourd'hui ? On tient bon !

*Président et co-fondateur de TOWT- transport à la voile (Ndlr, TOWT pour Transoceanic Wind Transport)

TOWT, vers de grands navires de transport à la voile

Par Guillaume Le Grand

Le carbone a une fin. En trouver la sortie doit constituer notre seule mission ici-bas, et c'est déjà en soi un réalisme économique qui a un avenir. Nos choix techniques et commerciaux sont en cela modernes car ils respectent ce sens marin des Anciens, acquis sur l'eau, mille après mille : l'humilité, l'observation, la transparence, le travail, la persévérance et, toujours, le réalisme économique. *TOWT - Transport à la voile* est une entreprise qui a pris le parti de la voile comme propulsion principale et celui de l'intégrité morale comme démarche commerciale. Le premier constat qui a présidé à sa création est, qu'au large, il est une énergie abondante et aujourd'hui prédictible : le vent. Le deuxième est que la technologie offrant le meilleur rendement pour le canaliser est la voile. Le troisième est historique : que cela soit pour des raisons de catastrophe climatique flagrante ou pour des raisons d'approvisionnement en hydrocarbures, le maritime, pourtant très dépendant, va devoir s'émanciper très rapidement des énergies fossiles.

La raison d'être du projet entrepreneurial de TOWT est de construire et d'armer de grands navires de transport à la voile modernes. En 2010, il était réaliste de commencer par une preuve initiale de concept. TOWT a alors choisi d'affréter des voiliers de travail (nous ne parlons pas de « vieux gréements »). Ces voiliers de charge, dont la remise au goût du jour peut sembler anachronique, ont l'avantage... d'être encore là. Ils sont lents, remontent mal au vent, nécessitent un équipage pléthorique, sont difficiles à décharger mais ils peuvent encore passer un relais. Un savoir-faire traditionnel est alors redevenu professionnel, de jeunes marins se sont enrôlés, et des dizaines, puis des centaines de tonnes ont navigué à la voile. Producteurs, propriétaires, transitaires, agents ont tous été animés d'une volonté de s'émanciper de l'opacité et de la verte fumée du « shipping as usual ». *Tres Hombres, Bessie Ellen, Irene of Bridgwater, Nordlys, Biche, Lun II, Avontuur ou De Gallant* ont ainsi transporté des marchandises jusqu'à aujourd'hui, en 2020.

Loin d'une volonté de reconstitution historique, c'est bien une niche qui est née et a grandi autour des acteurs du transport à la voile dont TOWT a été souvent précurseur, parfois inspirateur. TOWT a gagné, ce faisant, en compétences maritime, commerciale, logistique, douanière, légale, financière. Ne reculant devant rien, y compris l'absence de clients, TOWT s'est fait négociant, a acheté et vendu des produits porteurs d'une identité forte, puis remporté ses premiers contrats de transport. Très tôt, la stratégie de différenciation de l'unité de vente finale a été prépondérante, et a payé. L'allégation du « Transporté à la voile dans le respect de l'environnement », a été faite dès 2012, puis le principe d'une certification a été proposé commercialement autour du label ANEMOS.

UNE STRATÉGIE DE FILIÈRE

Cette stratégie de filière propose au client final un numéro de voyage avec lequel il peut retrouver les informations afférentes à la navigation de ses produits. Traçage GPS, météo, journal de bord nautique, données humaines, ainsi qu'indice carbone : c'est tout ce qu'un transport TOWT doit à ses clients. A ce jour, TOWT a transporté environ un millier de tonnes, pour une soixantaine de voyages. Cela peut sembler minuscule au vu du trafic mondial, mais c'est en tous cas non-nul. Ces tonnes permettent de développer une vraie activité entrepreneuriale, digne, et porteuse d'espoir. Utilisant le label ANEMOS comme levier principal d'internalisation des externalités environnementales positives du transport à la voile, par un levier marchand - car c'est bien ce dont il s'agit -, TOWT assume, depuis le début, une dé-corrélation de ses taux de fret d'avec ceux du marché conventionnel. Le coût marginal du conteneur conventionnel étant infinitésimal, il ne s'agit pas de faire moins cher qu'un transport hyper-capacitaire, fréquent, rapide, fiable, en un mot : carboné. C'est cette réflexion sur la valeur qui a mené au concept d'un navire moderne basé sur ces trois chiffres : 60 mètres, 1 000 tonnes, 10 nœuds. Une telle jauge permet de transporter des marchandises dignes de l'être, évocatrices d'un terroir, pour le compte d'entreprises capables de prendre de vraies décisions, et ce, à quelques dizaines de centimes d'euro le kilogramme en transatlantique. A ces frets-là, auxquels vient s'ajouter l'expérience de « généraliste » de TOWT dans les alcools, les produits alimentaires et biologiques, le café, le cacao..., des clients sont à bord. Confrontés à l'opacité des coulis du transport maritime, et ayant aussi peu de visibilité sur la structure des coûts de leur *all-in*¹ que d'accès direct aux armateurs, les chargeurs, bien souvent sans alternative, trouvent dans la solution logistique des voiliers-cargos de TOWT à la fois un vecteur d'engagement RSE hyper-concret et pratique, une image positive d'entreprise tangible et peu onéreuse, et un levier promotionnel de leur produit de grande origine : valoriser un transport c'est aussi valoriser un terroir. Les contextes générationnel (Greta



Le futur voilier-cargo construit et armé par TOWT, 60 mètres, 1 000 tonnes, 10 nœuds.

« Une telle jauge permet de transporter des marchandises dignes de l'être, évocatrices d'un terroir, pour le compte d'entreprises capables de prendre de vraies décisions, et ce, à quelques dizaines de centimes d'euro le kilogramme en transatlantique ».

Guillaume Le Grand

« Nos clients veulent un transport véritablement décarboné, transparent et valorisable. »

Guillaume Le Grand

Thunberg) et existentiel (Coronavirus) viennent, en outre, corroborer le projet TOWT dans ses dimensions maritime, énergétique et environnementale. Et ils sont là ces clients, sur le long terme, sur des quantités importantes, avec leur « vision maritime », eux qui croyaient que la mer était une dimension inaccessible dans leur stratégie de développement durable. Et on parle bien en milles nautiques, car on ne traverse pas l'océan avec des kilomètres. Le choix de jauge « voilier-cargo » résulte surtout d'un réalisme, d'abord commercial : nos clients veulent un transport véritablement décarboné, transparent et valorisable. Un réalisme technique ensuite, la fiabilisation de technologies « révolutionnaires » ne nous revient pas. A cette taille, nous sommes déjà en limite de périmètre des technologies existantes, pourtant éprouvées et opérationnelles. Enfin, un réalisme financier : ces cales se remplissent vite, le premier navire sera vite à l'eau, générera des revenus, sera suivi des sister-ships et... réunit un solide tour de table.

RÉPONDRE À DE NOUVEAUX BESOINS

Je ne suis pas un analyste, pas un spectateur qui compte les points au bord de la route, mais bien un acteur pris dans les affres des angoisses, des euphories de l'entreprise, et du vertige de bientôt mettre à l'eau. Le transport maritime n'est pas un simple sujet de réflexion ou de spéculation pour moi, il m'occupe à chaque instant, me constitue essentiellement. Et puisque *Marine & Océans* me demande de conclure de façon plus macro-économique, de

descendre un moment du vélo - et parce que je suis un bon soldat - je réponds à cette demande. La mer restera, pour longtemps encore, le plus grand vecteur de transport de marchandises, et de loin. Le bilan carbone relatif du maritime par rapport aux autres modes de transport restera infinitésimal, ce qui peut jouer en sa faveur, notamment face à la route. Passera-t-il aux gaz, aux bio-carburants ? Ralentira-t-il ? Je ne peux le dire, car je ne suis pas le Client. Et celui-ci aura toujours raison. Acceptera-t-il une vitesse réduite ? Quel sera son niveau d'exigence environnementale ? Perçoit-il la crise climatique ? Se satisfera-t-il, et combien de temps, des diverses stratégies de *green washing* ? Quelle sera l'économie mondiale post-Covid ? Telles le paracétamol, certaines productions seront-elles rapatriées ? Olaf Merk, analyste, lui, pour *l'International Transport Forum*, émet l'idée, en cette fin juin 2020, d'un transport maritime plus « résilient » s'il sait s'adapter plus rapidement à des demandes plus locales, de moindres volumes. Cela impliquera de plus petits armements, de plus petits navires, des liaisons plus directes, une concurrence moins faussée, entre des entreprises qui s'enracinent localement, créent de la valeur, se préoccupent de leur environnement, paient leurs impôts et pratiquent moins le chantage portuaire ou fiscal. Il ajoute qu'il n'y a rien d'évident ou d'irréfragable dans les économies d'échelle en tant que seule stratégie du « shipping ». Les voiliers-cargos de TOWT permettent, précisément, de répondre à ces besoins nouveaux. Quant aux autres, demandez-leur !

1 - Les surcharges tarifaires maritimes peuvent être appliquées dans certains cas en plus du fret. Mais elles peuvent également être incluses, on parle dans ce cas de fret All-in (source : support.ovsea.com)