

QUAND LE FRET MET LES VOILES



Depuis quelques années, des voiliers traditionnels sont à nouveau affrétés pour transporter des marchandises. Une équipe d'OCEAN71 Magazine a mené l'enquête: qu'est-ce que le retour à cette ancienne pratique apporte de nouveau au commerce moderne?

Dossier publié le
21 août 2014

Dossier dirigé par
Laëtitia Maltese
Avec la participation de
Julien Pfyffer

Chapitre 1 - Le commerce à la voile, un cocktail séduisant

Une vieille gabare¹, une cargaison de sel et d'épices transportée par la mer. Des hommes qui déchargent des sacs à la force des bras. La scène pourrait se passer au XVIIe siècle. Et pourtant. Nous sommes au cœur de l'été 2014.

Je retrouve sur le port de Nantes le vieux gréement *Notre-Dame de Rumengol*². Au premier regard, je suis séduite par sa coque noire habillée de bleu et ses voiles lie de vin qui donnent au navire de 22 mètres son charme et son prestige d'antan. Construite en 1945 dans les chantiers de Camaret, ce navire a sillonné les côtes françaises et anglaises, transportant tour à tour du vin, des oignons, du sel ou encore du sable.



L'équipage me fait visiter le bord. Depuis le pont, un escalier donne accès à une immense cale de quatre mètres de haut. Celle-ci peut contenir jusqu'à 120 tonnes de marchandises. Les marins et passagers s'y retrouvent pour partager les repas. Dans le ventre du navire, huit couchettes ont été aménagées pour y dormir. *Notre-*

¹ La gabare est un navire à voiles principalement destiné au transport de marchandises à partir du XVIIIe siècle.

² J'ai effectué les deux voyages à bord du Notre-Dame de Rumengol à titre privé en tant qu'invitée. En accord avec la rédaction, j'ai réalisé peu de temps après le sujet sur le fret à la voile en prévenant et en interrogeant l'ensemble de mes interlocuteurs pour la rédaction de ce sujet.

Dame de Rumengol a quitté Brest il y a deux semaines. Depuis, navire navigue de port en port, chargeant et déchargeant des denrées alimentaires qui sont ensuite distribuées à des AMAP (Associations pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne) et à divers commerces.

Au fur et à mesure des escales, des sacs de sel et de pommes de terre, ainsi que des caisses de vins s'amoncellent au milieu des senteurs d'épices qui flottent dans les airs. En tout 20 tonnes de marchandises seront transportées pendant trois semaines de navigation. A bord, plusieurs journalistes observent l'équipage du voilier, tout en posant des questions au personnel d'une société d'un genre nouveau: la TOWT, raccourci de «Trans Oceanic Wind Transport», est une entreprise française de transport de marchandises à la voile fondée en 2009. Le voyage auquel je participe fait partie d'un tour de Bretagne que la TOWT organise chaque année avec le soutien de la région. «*Nous travaillons avec une douzaine de voiliers et avons initié plusieurs lignes régulières sur la côte française ainsi que des lignes trans-atlantiques*», explique Diana Mesa, co-directrice de l'entreprise.

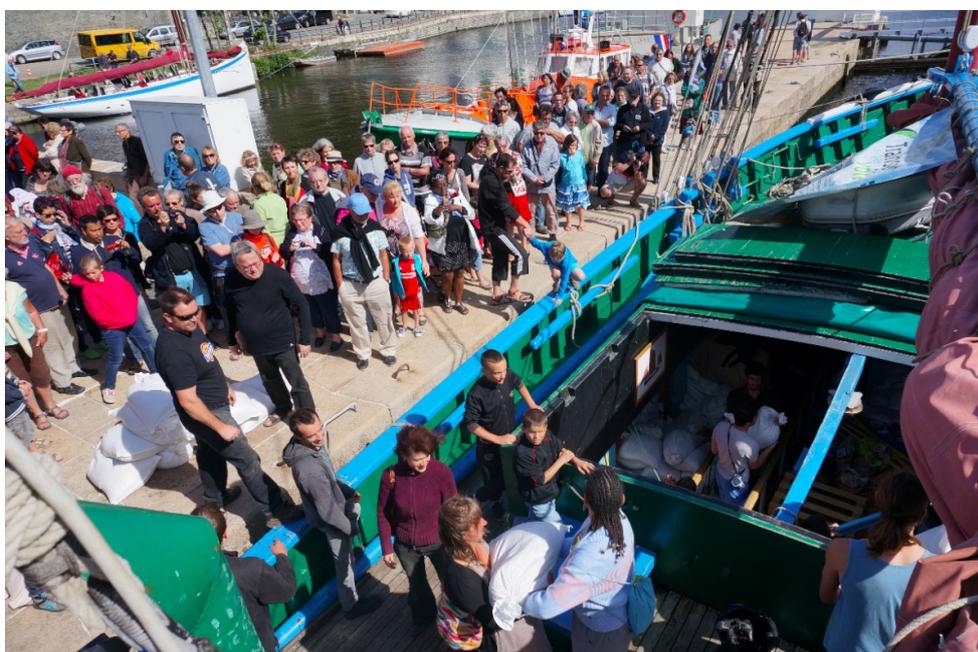


«*Larguez la pointe avant!*» Quelques curieux sur le quai observent la manœuvre. Les ordres du capitaine sont précis. Doucement, la gabare se met en mouvement, parée à descendre la Loire. Nous appareillons à 19 heures quand la marée monte encore. La renverse nous permettra ensuite de nous laisser porter par le courant jusqu'à l'embouchure à Saint-Nazaire. Le lendemain, avant dix heures, nous devons avoir atteint l'Île au Moine, dans le Golfe du Morbihan, où nous déchargerons les sacs de sel.

Pour respecter le programme et faire face aux contraintes de navigation, les voiles sont appuyées par le Baudouin, un moteur de 120 CV adjoint au voilier. Loïck, le chef mécanicien du bord, m'indique la consommation de la machine: «*Un moteur comme celui-ci consomme en moyenne huit litres de gasoil par heure*». A la demande de la TOWT, l'équipage est en charge de noter le nombre

d'heures d'utilisation du Baudouin. Le bilan sera fait à la fin de la campagne: près de 750 litres.

A bord, les heures s'égrainent, les journalistes mènent leurs interviews, le personnel de la TOWT fait le point sur la cargaison et collent les étiquettes «*Transporté à la voile*» sur les produits. Les marins essaient d'optimiser la route pour limiter l'usage du moteur et respecter le programme de navigation fixé par l'entreprise, qui est l'affréteur. Le Notre-Dame de Rumengol a 25 jours pour réaliser cette mission qui compte 18 escales.



Guillaume Le Grand, la trentaine, regarde l'horizon derrière ses lunettes de soleil. Il est le fondateur de la compagnie. «*Dommmage que nous n'ayons pas plus de vent*», regrette-t-il. Car malgré la météo, le voilier doit arriver en temps et en heure à chacune de ses escales.

Au petit matin, nous arrivons dans le Golfe du Morbihan. Nous accostons au débarcadère vers 8h30. Trois personnes nous accueillent en faisant de grands gestes: ce sont les clients qui récupèrent aujourd'hui quelques caisses de vin et 600 kilos de sel afin de les revendre dans leurs commerces. A 11 heures, nous devons déjà repartir, laissant sur le quai un revendeur de sel un peu

frustré. Il aurait aimé profiter de la présence du voilier pour expliquer sa démarche à sa clientèle et faire une petite animation. Mais nous devons déjà faire route sur Lorient, où nous sommes attendus. Nous arrivons vers 18h après avoir parcouru une quarantaine de milles nautiques. En approchant de notre destination de fin de journée, l'équipage suit un rituel déjà bien rodé: les marins lovent les bouts, l'équipe de la TOWT installe une bâche «*Transport par voilier*», et les clients sont là pour récupérer leur marchandise. Quelques journalistes de quotidiens locaux couvrent l'événement.

Quelques jours plus tard, j'ai à nouveau l'opportunité de remonter à bord. J'irai ainsi de l'Aber Wrach à Morlaix. Parmi les membres d'équipage, une jeune femme, Léa, qui a étudié à Sciences Po. Elle s'intéresse de près au transport de marchandises à la voile. *«Je suis particulièrement le programme de Tres Hombres, me dit-elle. C'est une goélette de 32 mètres de long qui semble tout droit sortie du passé. Ce deux-mâts hollandais est affrété généralement par la société Fairtransport et occasionnellement par la TOWT. Ce navire n'a pas de moteur. Depuis quelques années, il traverse l'Atlantique régulièrement avec une cargaison de marchandises et des passagers qui payent pour profiter de la croisière.»*



L'arrivée en baie de Morlaix m'extirpe de mes réflexions. Nous laissons le château du Taureau sur bâbord et nous enfonçons dans la rivière de Morlaix pour atteindre la ville en fin d'après-midi. Le calme de la navigation en mer contraste avec notre amarrage haut en couleurs. Deux cents personnes au moins sont là pour nous accueillir sur le quai. Le navire et sa cargaison créent un véritable événement local.

Parmi eux, Stéphane Guichen, rayonne. Cet homme produit son sel à Pornic et le revend à Morlaix. Plutôt que de faire des allers-retours en camions, il a choisi la voie maritime. Il a ainsi décidé de travailler avec la TOWT pour acheminer son sel. *«Nous avons déjà récupéré ainsi quatre tonnes de sel en novembre 2013, transportés par l'ancien thonier Le Biche. Avec le sel amené par Notre-Dame de Rumengol cette année, je constitue ma réserve pour l'année ! Etant donnée la quantité de sacs à débarquer, nous avons mobilisé un maximum de monde à l'arrivée, entre autre via les AMAPs, les groupements d'achats etc. J'ai le sentiment que ça a été un franc succès!»,* me confiera-t-il plus tard.

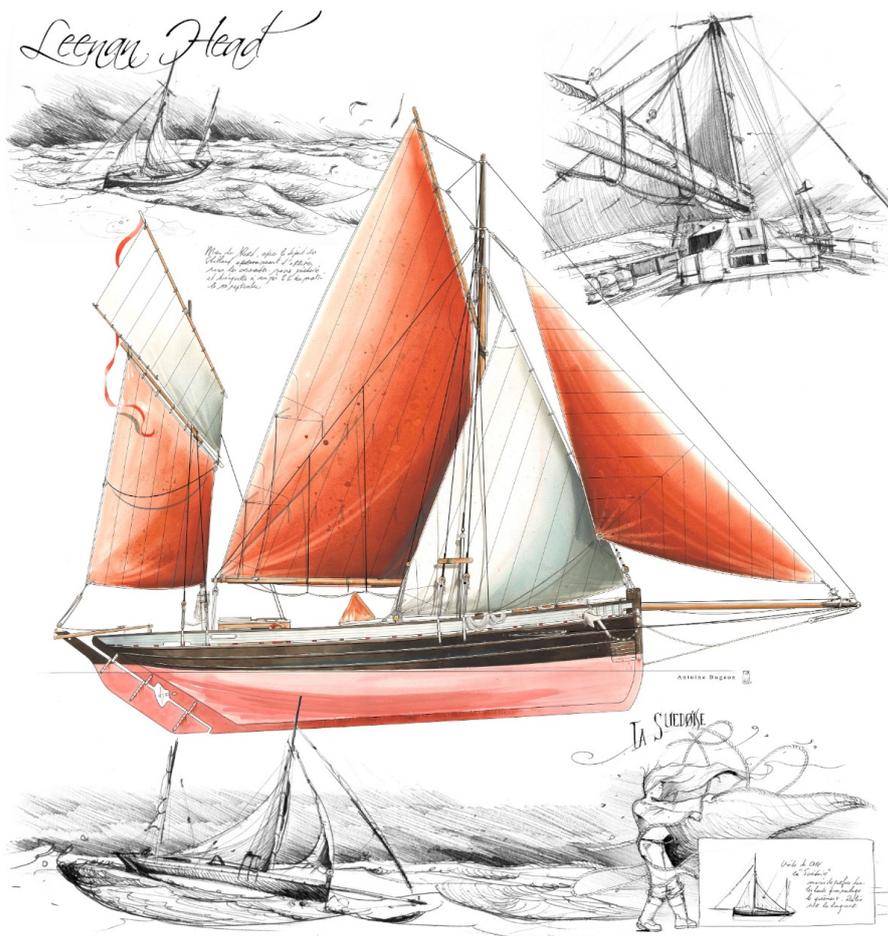
Une chaîne humaine se constitue, chacun se passant de main en main les sacs de sel. Le tout dans une ambiance conviviale: crêpes, musiciens et bonne humeur au rendez-vous. Neuf tonnes de sel transportées à la voile sont ainsi débarquées sur le quai. Le lendemain l'évènement fera la une du quotidien local.

En buvant mon café, je lis l'article du journaliste qui était à mes côtés la veille. Je m'interroge... Le fret à la voile est présenté comme un transport propre, une possible alternative pour un futur où le pétrole viendra à manquer. Mais comment réussir ce pari fou dans un monde où chaque minute gagnée représente une économie financière? Le transport à la voile est-il réaliste? Nous vivons à l'ère des buzz, véritables coups médiatiques pour faire parler de soi. Est-ce un de plus? Ou le retour au transport à la voile marque-t-il vraiment un renouveau dans notre façon de commercer?

###

Chapitre 2 - Une sévère réalité

En quittant Morlaix à bord de Notre-Dame de Rumengol, j'observe les marins effectuer leurs manœuvres comme si ils perpétuaient une tradition maritime qui aurait résisté au temps et à la modernisation. A notre époque ultra-technologique, où nous échangeons en quelques fractions de seconde des millions de messages dans le monde entier, je cherche à comprendre la raison d'être du transport de marchandises à la voile. Est-ce un retour en arrière ou une évolution nécessaire dans un monde devenu trop excessif?



Il faut d'abord comprendre une réalité qui concerne la plupart des vieux gréements aujourd'hui à flot. La France, comme le Royaume-Uni ou les Pays-Bas, peut se targuer de compter une série de voiliers traditionnels qui sont sortis de l'oubli grâce à des

passionnés du patrimoine maritime qui les ont restaurés, parfois reconstruits et surtout entretenus.

Seulement, dans la plupart des cas, ces bijoux en bois sont utilisés à des fins touristiques ou événementielles. Leurs principales activités se résument à des sorties en mer à la journée ou la semaine, des soirées cocktails à quai ou des parades lors des fêtes maritimes. Une utilisation modeste lorsque l'on sait les missions que ces grandes dames du voyage devaient accomplir. Que ce soit pour la pêche ou pour le transport de marchandises, *Notre-Dame de Rumengol*, *Albarquel*, *le Biche*, *Fleur de Lampaul*, *Tres Hombres*, *Grayhound*, *Leenan Head* ou *Lilly Bolero* (pour n'en citer que quelques-uns) ont tous été imaginés, lors de leur conception, pour parcourir les mers les cales pleines.



Aujourd'hui, avec les problématiques liées aux énergies fossiles, l'idée du transport de marchandises à la voile est réapparue, redonnant à quelques uns de ces survivants de l'histoire maritime une seconde vie. Pour certains, l'idée est plus ambitieuse encore. Non seulement le transport à la voile redonnerait leurs lettres de noblesse aux voiliers de tradition, faisant naviguer les bateaux avec leurs équipages de marins spécialisés, mais il permettrait aussi de rappeler aux consommateurs la notion de géographie et de rapports humains lors de l'achat d'un produit.

Qu'il s'agisse de café, de sel, de tissus ou de vin, l'acheteur connaîtrait le parcours précis qu'a suivi son produit tout en redonnant une dimension humaine à ce qui constitue la longue chaîne du commerce, du producteur au consommateur en passant par les importateurs et autres distributeurs. Qui peut dire aujourd'hui qu'il connaît le parcours d'une paire de baskets, un téléphone portable ou même certains aliments de leur création à leur consommation?

Depuis une petite dizaine d'années, le milieu du transport à la voile s'organise lentement en France. Que ce soit une société comme la TOWT ou une association à l'instar de *Un air de Fret*, les acteurs

souhaitent faire évoluer le commerce tel qu'il est pratiqué aujourd'hui pour le rendre plus humain et respectueux de l'environnement.

Le premier argument avancé est en effet écologique. A première vue, l'acheminement de marchandises à la voile est quelque chose de «propre». *«Pour nous, le transport à la voile est une alternative aux énergies fossiles comme le pétrole»*, m'explique Diana Mesa, co-directrice de la société TOWT. Utiliser le vent pour transporter des marchandises est d'ailleurs l'un des arguments qui a convaincu certains producteurs de travailler avec cette compagnie. *«Le fret à la voile est une démarche militante, m'explique Stéphane Guichen, producteur de sel dont les marais se situent à deux pas de l'île de Noirmoutier. Je suis directement concerné par la montée des eaux et le dérèglement climatique qui ont des répercussions sur mes marais et donc sur mon activité. Depuis trois ans, il nous est de plus en plus difficile de produire du sel. Si nous souhaitons être crédibles et avoir le droit de nous défendre, nous devons avoir des pratiques commerciales cohérentes. Le fret à la voile en est une.»*



Mais est-ce vraiment le cas? Un voilier traditionnel, comme n'importe quel navire, est dépendant de la météo: vents irréguliers, tempêtes, calmes anticycloniques, etc. Les aléas de la mer impliquent un programme de navigation et des délais flexibles. Pour respecter un planning précis, la seule solution consiste à utiliser le moteur.

Lors de mon entretien avec la co-directrice de la TOWT, Diana Mesa m'a suggéré de regarder sur le site internet de la société les données de transport du code 141 (code imprimé sur les étiquettes des produits transportés), correspondant au tour de Bretagne effectué entre le 19 juin et le 13 juillet 2014. Je constate que ce transport, organisé par la société à bord du Notre-Dame de Rumengol, a permis d'économiser une tonne de CO2. Je me suis donc livrée à un rapide calcul.

En reprenant les données fournies par la TOWT ainsi que le chef mécanicien de Notre-Dame de Rumengol, la gabare a consommé 750 litres de gasoil pour le transport d'environ 20 tonnes de marchandises, sur une distance de 700 milles nautiques (1'300 kilomètres). Pour une distance et un poids de marchandises équivalents, un camion aurait consommé 400 litres de diesel³, soit un peu plus de la moitié de la consommation du Notre-Dame de Rumengol. Précisons toutefois que tous les transports à la voile ne sont pas aussi gourmands en gasoil.



Dans le cas précis du tour de Bretagne de l'été 2014, l'étiquette que la société colle sur chacun de ses produits, «*Transporté à la voile dans le respect de l'environnement*», peut être discutable. Pourtant, si le *Notre-Dame de Rumengol* transportait plus de marchandises dans les mêmes conditions (la gabare pouvant transporter jusqu'à 120 tonnes) ou sur de plus grandes distances, le transport par la mer serait alors plus propre que par la route.

Autre argument des acteurs de la filière, le recours à des voiliers atypiques comme le *Tres Hombres*. La TOWT affrète régulièrement

³ Un camion de transport semi-remorque de 15 tonnes, transportant 20 tonnes de marchandises, consomme en moyenne 30 litres de gasoil pour 100 kilomètres.

ce deux mâts de 32 mètres de long pour transporter des marchandises lors de voyages transatlantiques. *«Avec Tres Hombres, le transport est clairement plus écologique, analyse Diana Mesa. Etant donné qu'il n'a pas de moteur, la réduction des émissions est radicale.»* Le *Tres Hombres* ne peut en revanche pas garantir un jour d'arrivée. En mer, rien n'est simple. A commencer par la première des composantes: la nature justement.

Autre problème, certains navires, ne sont pas aussi «respectueux de l'environnement» qu'on pourrait l'imaginer: *«Pour que l'argument écologique soit vraiment cohérent, il faudrait aller beaucoup plus loin, avance Pauline Weidmann, fondatrice de l'association Un air de fret. Il faudrait considérer le bateau dans son ensemble, avec des peintures de coques (souvent toxiques), la nourriture à bord et ses déchets, les eaux usées, etc.»*. Le chemin vers un transport 100% propre est donc encore long.

Je décide d'en savoir plus sur le modèle économique et les coûts du transport à la voile. En regardant les sacs de sels débarqués sur le quai du port, je me tourne vers le producteur pour savoir si un tel transport engendre un surcoût ? *«On passe du simple au triple par rapport au transport routier, m'explique Stéphane Guichen. Le transport d'un kilo de sel me coûte 10 centimes d'euros par la route ; 30 centimes par la mer avec le Notre-Dame de Rumengol... Je vends aujourd'hui un kilo de sel à 1,50 euros.»*

Du côté des entreprises comme la TOWT ou Un air de fret, l'équilibre financier reste fragile: *«Nous vivons à deux de notre activité, m'explique Diana Mesa. En plus, nous avons deux stagiaires et l'aide ponctuelle de bénévoles... Disons que nous ne perdons pas d'argent. Nous ne touchons pas de subventions, mais pour le tour de Bretagne, nous sommes soutenus par la Région.»*

Aujourd'hui, l'association Un air de fret reconnaît avoir de la peine à survivre: *«Notre projet n'est pas viable économiquement pour l'instant, admet Pauline Weidmann. Aujourd'hui, il est sans doute trop tôt. Les gens ne sont pas prêts à payer plus cher. Mais pour nous, l'objectif du fret à la voile est avant tout de permettre aux voiliers*

traditionnels d'en vivre, ainsi la mer n'est pas juste une grande zone touristique.»

L'été dernier, un événement est venu bousculer le petit monde du transport maritime à la voile. Le 24 juin, les responsables de l'association Un air de fret publiaient sur leur site internet un message d'excuses à leurs adhérents. Il s'agissait d'expliquer pourquoi le voilier affrété, le *Lilly Bolero*, rentrait en France des Açores les cales vides alors qu'il était censé transporter une cargaison de thé: *«Une entreprise de transport à la voile a signé il y a un an un accord d'exclusivité avec le producteur de thé... Le responsable de cette structure avait démarché avant nous auprès de la plantation, il a donc préféré protéger son produit»*, précise le message de l'association.



Le 23 juillet, le site internet de la TOWT annonçait l'arrivée en Bretagne d'un lougre anglais appelé *Grayhound*. La société l'avait affrété pour transporter 500 kilos de thé noir et vert cultivés aux Açores.

«Il y a plusieurs manières de prendre ce micro-sujet, m'explique Stéphane Guichen, le producteur de sel. La société essaie de défendre

son maigre bifteck. C'est une structure commerciale. Il faut qu'il gagne de l'argent pour vivre, investir, se développer, etc. TOWT m'a demandé de signer la même exclusivité pour mon sel. J'ai pris les documents mais j'ai dit à Guillaume (Le Grand) que ma parole suffisait. Dans le fret à la voile, il est probable qu'une petite guerre ait lieu ; mais il est aussi possible que les Hollandais mettent tout le monde d'accord puisqu'ils sont bien meilleurs que nous en terme de business...»

Une éventualité d'autant plus probable que les Pays-Bas ou le Royaume-Uni n'ont pas les mêmes contraintes en terme de réglementation et d'administration qu'en France. Car le plus grand obstacle pour TOWT ou Un air de fret n'est ni une éventuelle concurrence, ni la communication ou même les difficultés financières. Aujourd'hui, le plus grand frein reste la loi française.

###

Chapitre 3 - Quand la réglementation s'en mêle

Le fret à la voile date au moins du 16e siècle. Mais la motorisation des navires puis l'invention du conteneur dans les années 1950 ont révolutionné le transport des marchandises. Des règles ont été instaurées concernant la sécurité des navires marchands, se basant initialement sur le traité international SOLAS (The International Convention for the Safety of Life at Sea) de 1960. Depuis, ces règles ont évolué pour suivre le développement du transport maritime.

Un porte-conteneur a le droit de transporter jusqu'à 18'000 boîtes qui peuvent emmagasiner 27 tonnes de marchandises chacune. C'est dans ce contexte que les acteurs du fret à la voile tentent d'émerger. Malheureusement, les règles établies pour les géants d'aciers en mer sont actuellement inadaptées aux voiliers actuellement affrétés.

Stellio Pomaré, inspecteur de la sécurité des navires au centre des Affaires maritimes de Brest, m'explique: *«Au regard de la réglementation, pour du fret, le navire doit être un navire de charge, comme les porte-conteneurs. Actuellement, les navires de fret à la voile*

sont soit des gréements traditionnels, soit des navires neufs. Dans les deux cas, les armateurs n'ont, pour le moment, pas encore les moyens de financer une telle étude technique qui reste très onéreuse.»

Les membres de l'association Un air de fret ont également été confrontés à des difficultés douanières. *«Pour la production outre-atlantique, le problème principal est situé au niveau des entrées et sorties de marchandises en métropole, m'explique Pauline Weidmann. Il nous faut passer par des transitaires pour déclarer les importations, or à l'heure actuelle aucun d'eux ne veut prendre en considération les petites quantités que l'on ramène car ce ne serait pas rentable, ce qui nous met parfois en porte-à-faux avec les douanes.»*

Au-delà des marchandises, c'est le statut juridique des voiliers de transport qui doit évoluer, car ils devraient répondre aux mêmes normes de sécurité et techniques que les cargos. Des normes qui sont difficilement transposables à l'heure actuelle aux voiliers traditionnels affrétés. *«Nous sommes actuellement dans une situation hors-cadre, qui n'est pas prévue»,* reconnaît Pauline Weidmann.

Alors pour que cela fonctionne en France, il faut des dérogations comme me l'explique Stellio Pomaré: *«Aujourd'hui, les accords sont donnés au cas par cas. Quand les voiliers demandeurs sont d'anciens navires de charge, comme le Notre-Dame de Rumengol, nous acceptons leur demande en nous référant à leur capacité technique, même si administrativement nous ne sommes pas dans les clous.»*

En France, des réflexions sont en cours afin de trouver un compromis juridique. Mais cela prendra du temps et nécessitera une volonté politique. Un nom revient souvent : Le *Tres Hombres*. Le navire arbore le pavillon de la Sierra Leone. *«De par son statut particulier, puisqu'il n'a pas de moteur, il bénéficie d'un compromis réglementaire»,* explique Stellio Pomaré. Ce voilier peut donc transporter des marchandises, rémunérer trois marins et embarquer des passagers payants.

Un navire de plaisance battant pavillon français n'a pas le droit d'embarquer simultanément des passagers payants (exception faite

pour quelques passagers sur les cargos), tout en transportant des marchandises. La réglementation maritime française n'autorise à faire que l'un (c'est alors un navire de transport commercial) ou l'autre (un navire de charge). Pas les deux simultanément.

Ces règles compliquent sérieusement la tâche, d'autant plus que le transport de marchandises à la voile en est encore à ses balbutiements. Et comme dans toute nouvelle aventure, il faut parfois lutter pour faire bouger les lignes. *«Aujourd'hui, le principal acteur de la filière qui souhaite un changement de réglementation, c'est TOWT, précise Stellio Pomaré des Affaires Maritimes françaises. Je l'ai déjà dit au responsable de la société, mais pour moi, son plus gros problème c'est qu'il n'est pas assez politique pour qu'on s'intéresse à lui à Paris...»*

En attendant que la législation change, quel pourrait être l'avenir du transport de marchandises à la voile? Je m'adresse à Paul Turret, directeur de l'ISEMAR (Institut Supérieur de l'Economie Maritime): *«La problématique du 21e siècle, c'est le coût du carburant. Aujourd'hui, le fret à la voile pourrait sembler être l'apanage de quelques rêveurs. Pourtant, ils ouvrent la route à de nouvelles voies maritimes. Des grandes sociétés de transport, notamment au Japon réfléchissent à la mise en œuvre de navires de charges transocéaniques équivalents aux porte-conteneurs utilisant l'énergie du vent.»*

Plus près de nous, les Hollandais de la société Fairtransport, forts de leur expérience avec *Tres Hombres*, ont dans les cartons un projet nommé Ecoliner: un cargo hybride à voiles automatisées pour les routes transocéaniques.

Mais, Paul Turret poursuit: *«Je me demande si nous aurons autant besoin de transport? Peut-être reviendrons-nous à plus de proximité, parce que nous n'aurons pas le choix, là aussi pour des questions d'économie d'énergie et d'argent. On transportera sans doute des biens chers et précieux, en utilisant moins de navires sur les*



longues distances. Le fret à la voile, tel qu'il essaie d'émerger actuellement prendra alors tout son sens.»

Chacun des acteurs du transport à la voile y voit un pas vers une alternative plus propre pour certains, plus humaine pour d'autres. Stellio Pomaré conclut: *«Ce sont des personnes volontaires sans carrure financière qui essaient de partir de moyens existants et moins coûteux mais se heurtent à un fonctionnement de société qui malgré de nombreux efforts privilégie l'aspect financier.»*

Au-delà de la technique, de l'économie ou de la réglementation, c'est bien au niveau de notre approche globale du commerce que les vents devront tourner.