

Source : <https://reporterre.net/Le-transport-de-marchandises-a-la-voile-commence-a-travers-l-Atlantique>

Téléchargement 20 01 2018

Le transport de marchandises à la voile commence à travers l'Atlantique

20 janvier 2018 / [Youenn Gourlay \(Reporterre\)](#)



Après des années de cabotage, Towt, la société finistérienne de transport de marchandises à la voile, a élargi l'horizon de ses routes aux Amériques. Et ne compte pas changer de cap de sitôt.

- *Douarnenez (Finistère), reportage*

Au crépuscule, le Port-Rhu de Douarnenez se nappait d'un ciel mauve presque inquiétant. Une fois levé, le vent agite les mâts des vieux gréements, excite les goélands et ravive un surnom bien mystérieux : l'Anse de l'enfer. Guillaume Le Grand en a peut-être compris récemment la triste signification. Mi-novembre, un incendie a ravagé sa vieille maison plantée sur le port de plaisance finistérien. Absents au moment des premières flammes, Guillaume, sa compagne, Diana, et leur fille ont presque tout perdu. « *C'est Hiroshima* », lance-t-il, hagard. Au rez-de-chaussée, un amoncellement de briques et de poutres gît sur les marchandises cassées, brûlées, venues du monde entier : des bières et du gin de Cornouaille anglaise, du rhum et du café des Antilles. « *On a juste pu sauver les bouteilles de vin bordelais et portugais* », dit-il la boule au ventre, avant de monter à l'étage, là où il vivait avec sa petite famille. Ici, la suie a tout sali, tout abimé. L'odeur du feu est âcre. À l'extérieur,

des cartes postales, des jouets et des livres noircis par le feu parsèment la cour, où son chat et ses dix poules, race Coucou de Rennes, apportent un peu de vie à la lugubre scène. Cigarette roulée au bec, Guillaume ramasse l'un des rares livres en état et le feuillette. L'histoire documentée de la région nord de la Colombie, pays natal de sa compagne et prochaine destination maritime pour celui qui, malgré le chaos actuel, est en train de réussir son « *pari fou* » : vivre du transport à la voile.

« Une fois sur place, les marins se réapprovisionnent en produits locaux »

Depuis 2011, la société [Transoceanic Wind Transport \(Towt\)](#) de Guillaume et Diana affrète une dizaine de deux ou trois-mâts pour le transport de marchandises sur les mers et océans du globe. Les départs se font de Douarnenez, Brest ou encore La Rochelle. Après plusieurs expérimentations véliques concluantes en Bretagne, dans le golfe de Gascogne et en Cornouaille anglaise, Towt s'est lancé dans les traversées transatlantiques. Des voyages par étapes d'environ cinq mois des côtes françaises jusqu'aux Caraïbes. Au départ, des produits français, souvent du vin ou des conserves, revendus dans les commerces des îles antillaises. « *Une fois sur place, les marins se réapprovisionnent en produits locaux : du chocolat et du café en République dominicaine, du rhum aux Antilles ou du thé sur l'archipel des Açores sur la route du retour. On essaye de ne jamais voyager la cale vide* », dit Guillaume Le Grand. De longues traversées ou du cabotage de port en port à la force du vent « *On n'émet jamais 0 % de CO₂, puisqu'on a du gaz pour cuisiner et des moteurs d'appoint au cas où*, reconnaît le visionnaire de 35 ans. *Mais on essaye de réduire drastiquement notre bilan carbone.* »



« Lun II » et « Grayhound », deux des navires avec lesquels travaille Towt.

Pour Guillaume Le Grand, l'histoire a commencé en 2009. Après plusieurs vies au sommet — il fut

athlète de haut niveau à Clermont-Ferrand, étudiant à Sciences Po Lyon, analyste dans les énergies et les matières premières à la City de Londres —, le Brestois d'origine a retrouvé sa Bretagne natale, rencontré Diana et s'est installé à Douarnenez, dans le sud du Finistère. Un retour aux sources... et à son rêve d'enfant. « *Quand j'avais 7, 8 ans, je naviguais sur des voiliers avec mon grand-père et je prenais peu à peu conscience de ce qui se passait : l'Amoco Cadiz, les algues vertes... À cet âge, tu te dis que tu veux sauver la planète.* » Après deux années de préparation et de scepticisme — « *On nous prenait vraiment pour des poètes, des doux rêveurs* » —, le couple a créé sa société. « *On a envie de marquer l'Histoire* », ose le jeune Breton, « *révolté* » par les conséquences de la mondialisation sur l'écosystème.

« Dans quelques décennies, il n'y aura plus de pétrole, il faut donc amorcer la pompe et proposer autre chose »

Aujourd'hui, le transport maritime classique représente plus de 50.000 navires en mer propulsés au fioul. Il émet plus de 3 % des émissions mondiales de CO₂ à lui seul, sans même compter les rejets de dioxyde de soufre, de particules, ni les dégazages sauvages et autres déversements en mer, combustible ou cargaisons accidentellement perdues. « *Et puis, il faut bien se rendre à l'évidence, dans quelques décennies, il n'y aura plus de pétrole, il faut donc amorcer la pompe et proposer autre chose* », juge-t-il.

Au total cette année, 180 tonnes de marchandises ont transité dans les petites cales des vieux gréements mis à disposition par les ports ou par les particuliers, soit un chiffre d'affaires annuel de 320.000 euros depuis deux ans. « *Avec trois salariés, on vit bien, mais pour l'instant, on peut difficilement faire mieux*, reconnaît Guillaume Le Grand. *On a des taux de marge assez réduits, parce qu'on est dans la réalité économique pour faire exister le concept. On ne peut pas proposer des prix délirants sur le transport étant donnée la concurrence.* » Aujourd'hui, le transport maritime de marchandises, peu cher sur de très longues distances, assure 90 % du commerce mondial. Sur l'eau, les navires en bois de la société douarneniste font pâle figure face aux géants des mers capables de transporter plusieurs milliers de tonnes de produits, réduisant mécaniquement les coûts. Sur chaque traversée, le transport proposé par Towt entraînerait un surcoût de 10 à 20 centimes sur des produits équivalents. « *Par exemple, une bouteille de vin à 6,10 euros va passer à 6,30 euros ; ce n'est pas inabordable* », dit Guillaume Le Grand. Les produits proposés par la compagnie aux importateurs ou au sein de la petite boutique créée récemment sont forcément plus chers et s'adressent à une clientèle plus aisée. « *On regarde le marché et on part dénicher des cafés ou du chocolat qu'on ne trouve nulle part en France, pour se démarquer* », explique-t-il.

« La vraie révolution sera de construire notre propre bateau »

Patrick est un habitué de la boutique. Ému par l'incendie dont la famille de Guillaume Le Grand a été victime, il quitte le magasin une caisse de vin solidaire et du chocolat de Saint-Domingue sous le bras. Pour lui, acheter ici « *ces bons produits* », même plus chers, « *c'est déjà un acte militant, dans l'air du temps* ». En France et en Europe, les enseignes écoresponsables se multiplient. Le concept de Guillaume et Diana intrigue et séduit de nombreux commerçants. « *En soi, le produit ne nous intéresse pas vraiment. Ce qui nous plaît, c'est la démarche* », explique Jean-René Picard. Le cogérant de la Biocoop de Quimper fait confiance aux produits depuis quatre ans. Sur les bouteilles et emballages, les labels correspondent à la charte du magasin, éthiques, équitables, bio « *et surtout,*

“transportés à la voile” ». Mais, malgré la démarche, les clients ne sont pas tous prêts à mettre le prix. « *Le café et le chocolat, par exemple, étaient bien trop chers pour beaucoup de clients. On a donc arrêté les commandes, on ne vend plus que du vin et de la bière* », explique-t-il.



« **Lun II** » en Guadeloupe, en train de charger du rhum.

Après les îles, le couple a décroché des contrats en Amérique centrale. Le 20 décembre, le voilier *Avontuur* a quitté le port de La Rochelle pour la Colombie, le Nicaragua, le Honduras et le Mexique. En 2018, une nouvelle route dans le golfe de Guinée pourrait même voir le jour. Au bout du périple, des épices et du chocolat de Sao Tomé-et-Principe, « *le meilleur du monde* », selon Guillaume. Multiplier les traversées ne fera pas pour autant décoller la boîte. « *La vraie révolution — et elle est concrète — sera de construire notre propre bateau. Les plans sont déjà en route. Un trois-mâts beaucoup plus grand, 70 mètres de long, avec une cale d’une capacité de 1.000 tonnes pour chaque traversée. Le but est de faire des économies d’échelle, de diviser le coût du transport par sept, de baisser les prix et de devenir concurrentiels* », explique Guillaume. Avec une entreprise florissante, le Breton se voit bien même embaucher ses propres marins – ils sont aujourd’hui payés à la mission —, monter un restaurant et un bar autour de produits du monde entier.

Vous avez aimé cet article ? [Soutenez Reporterre.](#)

Lire aussi : [Le cargo à voile est-il l’avenir du transport de marchandises ?](#)

Source : Youenn Gourlay pour *Reporterre*

Photos : DR

. chapô : *Le Grayhound*, l’un des gréements affrétés par Towt.

. *Lun II* en Guadeloupe : © [Towt](#)