



HAL
open science

La vélorution : prendre la mondialisation par la taille

Eric Foulquier

► **To cite this version:**

Eric Foulquier. La vélorution : prendre la mondialisation par la taille. Louis Brigand; Julie Valat. Îles. Regards croisés sur l'insularité, Georama, pp.70-74, 2022, 979-10-96216-55-0. hal-04469609

HAL Id: hal-04469609

<https://hal.science/hal-04469609>

Submitted on 20 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La vélorution : prendre la mondialisation par la taille

Foulquier E., (2023). La vélorution. Prendre la mondialisation par la taille. In Brigand L. & Valat J. (Dir.). *Îles. Regards croisés sur l'insularité*, Brest, Georama : 70-74.

Le cargo ne fait plus rêver, même de nuit. Avec une contribution estimée à 3% des émissions carbonées du monde industriel, les activités du *shipping* sont dans le collimateur de la transition énergétique. Le problème est de taille, tant la dépendance des sociétés aux transports maritimes est importante. Depuis une dizaine d'années, des armateurs proposent le retour des cargos à voile comme réponse aux impacts de la croissance des échanges. Contraint par des capacités de chargement, ce transport s'engage dans une tout autre géographie marchande, où petits producteurs et espaces insulaires jouent les premiers rôles.

Certains ont déjà imaginé une démondialisation, en prônant le retour des industries volages, étourdies par les charmes de l'Orient. Rapprocher l'ouvrier du consommateur : l'idée n'est pas si radicale. Elle laisse entrevoir une réduction des trajets, mais pas des volumes. Le retour de la propulsion vélique, elle, propose une révolution, par la taille, puisque les dimensions modestes des cargos à voile projetés impliquent une démassification du flux.

Le retour du cargo à voile

Créée en 2007 aux Pays-Bas, la compagnie Fair Transport Cargo Under Sail, fait figure de pionnière. Depuis sa rénovation en 2009, le Très Hombrès, un brigantin d'une capacité de 40 t. a effectué une douzaine de navigations transatlantiques. En 2015, elle acquiert le Nordlys, ketch de 1873 de l'île de Wight. La compagnie se diversifie : des produits d'épicerie fine, de Colombie, du Portugal et des Açores, sont mis en ligne. Elle propose aussi des séjours à bord, avec embarquement dans les îles atlantiques et caraïbéennes. Un modèle d'économie alternative est né.

En 2011, la société TransOceanic Wind Transport voit le jour à Douarnenez. Il s'agit d'un rêve de marins engagés : retrouver les charmes d'une navigation sans moteur ni odeur et affirmer la propulsion vélique comme réponse à l'urgence de la transition énergétique. Contrairement à FairTransport, elle n'est pas propriétaire de ses unités mais affrète des navires patrimoniaux comme l'Avontuur, propriété de la compagnie australienne Timbercoast. Depuis ses débuts, plus d'un millier de tonnes de marchandises ont été transportées, selon une géographie très insulaire : les Açores, les Antilles, l'île d'Yeu. Mais elle voit plus grand. En 2021, un cargo à voile moderne est commandé au chantier Piriou de Concarneau, d'une capacité de mille tonnes, pour une livraison en 2023. La société signe des contrats avec les groupes Cemoi (chocolat) et Martell Mumm Perrier-Jouët (spiritueux). Le retour de la voile dans le transport n'est pas qu'une utopie.

En France, Grain de Sail, fondée à Morlaix en 2010, exploite son voilier cargo de 50 t. de capacité sur le transatlantique. En 2017, la Blue Schooner Company, basée à Grenoble, fait l'acquisition du Gallant, qui vogue entre les côtes européennes et les îles caribéennes de la Barbade et des Grenadines, la Colombie et le Mexique. La société Îliens effectue en 2021 ces premières rotations entre Quiberon et Belle-Île : 13 000 passagers sont transportés à bord d'un catamaran de 64 pieds, lors de sa première saison d'exploitation. La pêche n'échappe pas à ce mouvement. Depuis 2017, l'association Skravik développe un projet de transformation d'un catamaran pour le retour d'une pêche à la voile en rade de Brest.

L'émergence d'un écosystème mondial

En vingt ans, plusieurs projets ont émergé de par le monde. Le plus ancien est celui d'Island Ventures Ltd, qui se lance dans la réhabilitation en 2002 du Kwai, navire de pêche allemand de 1950. Équipé d'un gréement, le navire, exploité depuis 2006 entre Hawaï et les îles Cook, permet des taux de rentabilité de 15-20%. En 2012, l'association Vermont Sail Freight Project construit le Ceres, une barge à voile qui navigue entre le canal de Champlain et la rivière Hudson, jusqu'à New York. Après avoir tenté de promouvoir des navigations décarbonées dans le dédale maritime du Puget Sound, le fondateur du Sail Transport Network s'installe en Grèce en 2016. Il contribue à la création de la plateforme SailMed, un réseau d'acheminement inter-îles, à bord d'unités de plaisance, dans la mer Égée. Depuis 2013, Timbercoast propose les 110 tonnes de l'Avontuur, entre Caraïbes, Canada et mer du Nord. Fondée en 2014, Sail Cargo Inc (Canada) s'installent au Costa Rica pour y construire un voilier cargo, le Ceiba, sur les plans d'une goélette finlandaise de l'archipel d'Åland, achevée en 2020.

Toutes ces initiatives participent de la naissance d'un écosystème entrepreneurial, consacré lors du premier événement national en septembre 2021 à Saint-Nazaire, lors des journées Wind for Goods. Cette organisation du secteur, atomisée en de multiples initiatives, est nécessaire, à commencer par la dimension commerciale. Les fondateurs de New Dawn Traders, créée en 2012 à Bristol, font partie des premiers à l'avoir compris. Leur concept de « voyage Co-op » est une plateforme dont l'objectif est de rapprocher l'offre de transport à la voile de la demande, des chargeurs, avec un profil de « petits producteurs ». New Dawn Traders s'appuie sur un réseau d'une dizaine d'agences relais sur la façade atlantique de Bristol à La Rochelle, en passant par Horta. À travers la Sail Cargo Alliance (2015), l'entreprise vise à fédérer l'ensemble de la flotte mondiale de voiliers à vocation marchande. À l'instar de l'industrie maritime contemporaine, l'idée est de s'appuyer sur les forces du réseau, pour promouvoir une vision écoresponsable du négoce international.

C'est aussi le secteur de l'ingénierie navale qui préside actuellement à la structuration d'une filière vélique, dans laquelle dialoguent start-ups et géants industriels. Au milieu des années 2010, l'International Wind Association voit le jour afin d'agglomérer l'ensemble des acteurs de la filière. S'en suit la création de WindShip, la fédération française de l'association. La promotion du secteur peut également compter sur une plateforme dédiée de diffusion d'informations, WindFair All In Wind

Conclusion

Par définition une révolution correspond à une trajectoire bouclée dont le point d'arrivée correspond au point de départ. Face à des scénarii qui envisagent une augmentation de plus de 250% des émissions dans le secteur du *shipping* d'ici à 2030, la propulsion vélique propose une trajectoire de résilience, un retour vers un transport aux émissions maîtrisées. Mais n'oublions pas que la voile marchande n'a jamais véritablement disparu. Les dows omanais et les boutres malgaches continuent de répondre à une demande locale que les porte-conteneurs ne sauraient satisfaire et constituent de fait une véritable rémanence. Ils contribuent à remettre en cause la théorie qui voulait qu'une innovation technologique chasse la précédente.