

Bon

En mars 2021, l'*Ever Given*, un porte-conteneurs de 400 mètres, se retrouvait en travers du Canal de Suez pendant une semaine, bloquant 422 bateaux et 10% du commerce mondial. Mais en plus d'être difficilement manipulable, les navires comme l'*Ever Given* sont responsables de 3% des émissions de CO2 à travers le monde, un chiffre destiné à augmenter d'ici 2050. Pourtant une autre ressource naturelle et gratuite est disponible: le vent. En Bretagne, Grain de Sail, torrificateur, chocolatier et transporteur de vin bio breton, a parié sur lui pour traverser l'Atlantique.

PAR ANTON STOLPER, À SAINT MALO
PHOTOS: XXX POUR SO GOOD

vent

C'est un ballet délicat qui se déroule dans le port de Saint-Malo. Il faut bien emballer la palette, l'attacher solidement au câble de la grue, puis la positionner minutieusement sur le bateau. Mais ça, les dockers savent le faire. En revanche, éviter le mat, la bôme et zigzaguer entre les nombreux bouts avant d'aller poser la marchandise au fond de la cale du *Grain de Sail* est plus compliqué. Le navire breton n'est pas un bateau cargo commun, propulsé par des moteurs immenses et des millions de litres de fuel. Celui-ci a deux mats, six voiles, fait 27 mètres de long et peut accueillir jusqu'à 50 tonnes de marchandises. Chaque année dans le monde, environ 11 milliards de tonnes de marchandises sont transportées à travers les océans, le *Grain de Sail* fait office de goutte d'eau avec ses 10 tonnes de vin bio et naturel français que les dockers sont en train de charger. "C'est un tout petit bateau pour tester!", explique tendrement Loïc Briand, celui qui l'a dessiné, construit et en était le capitaine lors de la première boucle transatlantique en novembre 2020. "C'est à échelle réduite pour voir s'il est viable de transporter de la marchandise à la voile aujourd'hui."

Le bateau partage son nom avec l'entreprise qui l'a construit: Grain de Sail. Une entreprise solidaire basée à Morlaix dans le Finistère et créée en 2010 par les frères jumeaux Jacques et Olivier Barreau, 53 ans. La paire n'avait qu'un rêve: créer une entreprise capable de dépendre d'une chaîne de transport 100% décarbonée. Les bras croisés et enroulés dans un imper de marin, Jacques Barreau regarde fièrement son bateau qui s'appête à prendre le large. Lui et son





frère, anciens ingénieurs dans les éoliennes off-shore, connaissent bien cette énergie propre, éternelle et plus poétique que le pétrole. *“En ce moment, le transport de marchandise maritime représente 3% des émissions de CO₂ mondiales, explique-t-il, on voulait repenser la façon de transporter. Sans oublier qu’il faut calmer notre appétit pour le transport tous azimuts, on marche sur la tête avec les chaînes globalisées actuelles. Consommons local, et pour ce qui doit venir de loin, on essaye de démontrer qu’une autre manière de faire existe.”* Pour réinventer ce monde, les frères ont très tôt l’idée d’un bateau à voile cargo, un concept pas si novateur que ça. Pendant des siècles, la marine marchande à travers le monde s’est faite à la voile, y compris dans leur propre famille. L’arrière-grand-père était capitaine sur l’une des goélettes bretonnes qui quittaient les côtes armoricaines pour aller pêcher la morue en Islande à la fin du XIX^e siècle. *“C’est une tradition familiale qui se perpétue”*, annonce fièrement Jacques père, le père des jumeaux venu avec sa femme Martine pour assister au départ du navire.

Tradition familiale

Martine a les larmes aux yeux. *“Il y a vraiment une urgence à changer le monde, et ils le font à leur petite échelle! J’ai vraiment réalisé ce qu’ils faisaient quand on a vu le bateau pour la première fois. C’était la première fois que je voyais*

Olivier verser une larme en 50 ans.” Et pour cause, cela faisait dix ans qu’ils avaient entamé l’aventure. Le transport de la marchandise à la voile implique un surcoût qui décourage les entreprises, le duo devait donc trouver un produit qu’ils pouvaient eux-mêmes vendre et importer. Quelque chose qui vienne de loin et dont les Français peuvent difficilement se passer: le café et le chocolat, qu’ils iront chercher aux Caraïbes. Ils s’attaquent d’abord au café, plus simple à produire. L’atelier de torréfaction est inauguré en 2013, et une fois des chocolatiers spécialisés recrutés, la chocolaterie a ouvert à Morlaix en 2016. Lors de ces premières années, le cacao et le café sont importés de manière traditionnelle, mais les deux frères rêvent toujours de pouvoir le faire eux-mêmes grâce au vent. En 2016, ils réalisent que les cales de leurs futurs bateaux seront vides lors du voyage aller vers les côtes américaines. Il faut donc trouver un produit français que les New-Yorkais adorent et qui serait facile à transporter: le vin! Ils fondent donc Grain de Sail Wines, une compagnie d’export de vin. Il est bien sûr bio et naturel: *“Ça ne sert à rien de transporter un produit sale sur un voilier”*, raisonne Jacques. En 2018, le rêve semble enfin à portée de main. Le chiffre d’affaires de l’entreprise atteint 2,5 millions d’euros, de quoi financer la conception et la construction de leur premier bateau, celui que l’on charge aujourd’hui de bouteilles. Il s’apprête à entamer sa deuxième boucle transatlantique avec son capitaine Goulwen et l’équipage: Julia, François et Thierry. Le voyage dure trois mois: ils iront d’abord à New York, où le vin sera déchargé, avant de descendre vers la République dominicaine pour remplir les cales de café et de cacao. Enfin, l’équipage mettra le cap pour la Bretagne. Le café et le cacao y seront déchargés pour les emmener vers la chocolaterie et l’atelier de torréfaction à Morlaix. En char à voile? *“Non”*, sourient les frères, dans de vulgaires camions.

Gros thon

Pourtant, à part le petit tronçon de 175 km sur la N12, les 15 000 autres kilomètres de ce voyage seront

S’engager:

Rendez-vous sur emmaus-france.org/ou-donner-acheter/ pour faire des dons –de vêtements, livres, linge, électro-ménagers, meubles ou déco. Emmaüs est également toujours à la recherche de bénévoles, pour le ramassage et le tri des dons, mais aussi dans l’aide à l’alphabétisation, à la recherche d’emploi ou l’animation d’ateliers de loisirs.

parcourus à la seule force du vent. *“C’est le seul navire marchand au monde à être autosuffisant. Le voilier produit dix-sept fois moins d’émissions par tonne qu’un bateau cargo à propulsion. Et encore, ce chiffre est calculé si jamais le bateau consomme la totalité des 600 litres d’essence à bord pour l’aller et à nouveau pour le retour. Pour propulser le petit moteur en cas de pépin.”* Lors de la dernière boucle, ils n’en ont consommé qu’une fraction. Pour être totalement autonome, douze panneaux solaires ornent le bâtiment ainsi que deux éoliennes qui trônent sur le roof. À la poupe, on retrouve trois hélices, celle du moteur –qui ne tourne pratiquement jamais– et celles des hydrogénérateurs qui produisent de l’énergie dès que le bateau avance. L’équipage tente même de se nourrir en pêchant. Manque de pot, ils n’ont rien pêché lors du dernier périple. Mais alors que le *Grain de Sail* se situe actuellement aux larges de la Floride après une traversée transatlantique plus tranquille que la précédente, l’équipe informe avoir pêché un thon (un gros thon, certes, mais solitaire à ce jour). Pour Loïc, un passionné de voiles, l’aventure de *Grain de Sail* est aussi un rêve. Ce trentenaire diplômé de la marine marchande a d’abord commencé une carrière sur les navires à propulsion mécanique avant de retrouver la voile: *“J’étais destiné à être un capitaine sur des navires de 300 mètres où tu vas d’un point A à un point B en ligne droite sans réfléchir. J’aurais pu être coincé dans le canal de Suez”*, lâche-t-il en ricanant. Mais il est mieux là: *“Sur ce navire, tu ne t’emmerdes pas à passer des jours à*



regarder la mer sans voir un bateau. Il y a tout le temps un truc à faire.” Prévoir ses itinéraires en fonction des prévisions météo ; éviter les tempêtes quand on va vers l’ouest et que le vent dominant vient de l’avant, ou chercher à les attraper quand on retourne vers l’Europe pour avoir un vent portant ; constamment hisser, affaler et ajuster les voiles en fonction des conditions. Il est catégorique: *“C’est plus rigolo, et c’est plus écolo.”*

Look agricole

Faustine, 24 ans, a aussi fait partie de l’équipage de la première boucle. Avant de rejoindre l’aventure *Grain de Sail*, elle naviguait sur l’une des pires espèces de bateau: les pétroliers. *“C’est mieux sur ce genre de bateau, dit-elle en souriant, ça ressemble plus à de la navigation. Et puis il n’y a pas de contrainte temporelle, ou de pression économique. On arrive quand on arrive. Si jamais il y a trois jours sans vent, eh bien on attend et on arrivera un peu plus tard.”* Quand il y a une date de départ chez *Grain de Sail*, il n’y a pas de date de retour. Mais il ne faut pas le confondre avec un navire de plaisance. D’ailleurs, il suffit de le regarder: *“On*



voulait un look agricole, c’est un navire marchand, c’est pour ça qu’on voit les soudures. Les bateaux à voile de cette taille sont souvent avec du bois laqué et des coques blanches.” Celui-ci a une coque en aluminium brut. La barre ne ressemble pas à celles en bois qu’on imagine sur les goélettes d’antan ou tatouées sur les épaules des marins. Non, elle est ronde et en métal. *“Ce n’est pas pour promener des couillons une demi-heure, dit Loïc en souriant, c’est un bateau de transport, qui fait un vrai travail utile.”* Le bateau sert d’une part à tester leur concept, établir s’il est viable de transporter des marchandises à la voile, mais aussi en tant qu’outil de communication fondamental pour l’entreprise.

“Le navire communique pour nous”, confirme Jacques Barreau. Il suffit d’ailleurs de voir les allers-retours des journalistes à bord pour s’en rendre compte. *“Je pense que certaines équipes de tournage ont probablement produit plus d’émissions en venant en Bretagne que nous pour faire un aller-retour à travers l’Atlantique!”*, ajoute-t-il en rigolant. Et la communication fonctionne. Malgré la pandémie, l’entreprise a affiché un chiffre d’affaires de 5,4 millions d’euros en 2020, et les projets ne cessent de s’accumuler. Le chocolat représente désormais 90% de leur chiffre d’affaires avec 2 millions de tablettes vendues l’année dernière. De quoi donner le feu vert pour construire une deuxième plus grande chocolaterie qui devrait ouvrir à l’automne 2021. Puisque le *Grain de Sail* fonctionne, les frères ont aussi lancé la conception du *Grain de Sail II*, le deuxième bâtiment de la flotte de l’entreprise bretonne que Loïc est chargé de dessiner. Il fera 50 mètres, deux fois la longueur du premier et presque deux fois la largeur avec une capacité de cargaison de 250 tonnes. Au rythme de deux boucles transatlantiques par an, l’entreprise aura de quoi importer la totalité de ses matières premières à la voile. Sa construction commencera en fin d’année.

Presque silencieux

Alors que le bateau s’apprête à partir, Jacques et Olivier Barreau montent à bord pour souhaiter bon vent aux marins. Mais n’aimeraient-ils pas embarquer? *“L’équipage pilotera le navire, nous on a une entreprise à piloter”*,

répondent-ils. Ils ne suivront pas les pas de leur père, qui a lui-même navigué dans la marine marchande sur des grands cargos à moteur. Pendant que le père raconte ses aventures en mer, notamment la réouverture du canal de Suez après la guerre du Kippour en juin 1975, Julia, l’une des matelots, arrive à vélo avant de sauter à bord. Les dernières vérifications sont faites, les voiles préparées, la barre huilée quand la voix de Loïc résonne: *“Largage des drisses à l’avant!”* Doucement, le bateau se détache du quai. La corne de brume retentit alors qu’il passe à proximité des trimarans de course ainsi que



des gros ferries qui transportent des milliers de personnes vers le royaume du Brexit. Le *Grain de Sail*, lui, avec ses quatre membres d’équipage et ses 8000 bouteilles de pinard, s’en va pour son petit tour du monde. Il sort du port de Saint-Malo, hisse ses grandes voiles blanches décorées du logo de l’entreprise. Le navire commence à gîter dans l’eau scintillante. Beau et presque silencieux. Le son des vagues contre la coque, le vent qui souffle dans les voiles et... le boucan des éoliennes. *“C’est le seul truc un peu chiant, mais à part ça, c’est silencieux!”* rigole Faustine. Jacques, l’ancien capitaine de cargo, regarde le bateau de ses fils filer vers l’horizon et repense à ses années de marine marchande: *“C’est quand même ce qu’il y a de plus noble en matière de navigation. J’aurais préféré faire ça à la voile.”* **So good**