



Source : <https://www.sortirdunucleaire.org/Transport-maritime-la-voile-une>

Réseau Sortir du nucléaire > Informez

vous > Revue "Sortir du nucléaire" > Sortir du nucléaire n°53 > **Transport maritime : la voile, une technologie d'avenir**

29 janvier 2013

Transport maritime : la voile, une technologie d'avenir

Face à la raréfaction des énergies fossiles, la question du transport maritime n'est que rarement abordée. Comment, dans un monde en transition énergétique, traverserons-nous les mers ? Nous priverons-nous de café ? Alors que des projets d'application propulsive nucléaire civile resurgissent, il est temps de réinvestir dans le transport à la voile : commencer par utiliser l'existant pour construire l'éco-voilier du futur.

Alors que la "crise" actuelle se révèle chaque jour plus clairement pour ce qu'elle est : une crise énergétique ; alors que l'on semble réaliser que les énergies fossiles ne sont pas renouvelables ; alors que Fukushima bat en brèche la "panacée nucléaire", la société TransOceanic Wind Transport (TOWT) promeut une solution de transport propre de fret maritime dans un monde sans énergies "peu chères et abondantes", donc en harmonie avec les éléments. Quoi de plus naturel que le vent pour transporter des volumes significatifs à travers mers et océans ? Face au gigantisme des porte-conteneurs, l'idée de remettre des voiles aux navires de transport peut surprendre. Mais il s'agit toutefois ici d'évoquer l'avenir des grands voiliers de façon lucide et rationnelle. Précurseur, TOWT estime qu'il est temps d'exploiter le potentiel des grands voiliers existants en leur proposant des destinations et des marchandises labellisées "transportées à la voile" que des consommateurs reconnaîtront par adhésion au projet et par conscience environnementale.

Au-delà de cet objectif, éco-logique, pourquoi aujourd'hui naviguer sur des cargos à voile qui peuvent transporter des volumes significatifs sans avoir recours au moteur ? Cela répond à un triple constat.

Finitude du monde et déclin des énergies fossiles

Le premier constat, le plus général, et désormais consensuel, est d'ordre géophysique : la Terre se réchauffe et le pétrole n'est pas une ressource renouvelable. Quoi qu'en disent certains, le réchauffement climatique constitue une menace à la vie sur Terre. Face à ces menaces, certaines solutions sont mises en avant, mais souvent entravées par des intérêts privés bien compris. La raréfaction des ressources pétrolières, dont les réserves effectives sont inconnues, nous fera accepter, de gré ou de force, que le monde des énergies intensives, abondantes et bon marché est en train de s'écrouler.

Transport maritime : le géant vulnérable

Le deuxième constat est celui de la vulnérabilité du secteur des transports maritimes. Il est au cœur de notre économie mondialisée, de la mise en concurrence des mains-d'œuvre et des ressources. Une réhumanisation, même partielle, de ce secteur permet d'envisager un avenir plus serein. Le "Rena", le "TK Bremen" ou le "Concordia", ces géants aux pieds d'argile, ne sont non seulement pas une garantie de "sécurité" comme on le prétend, mais leurs coûts sont en outre intégralement corrélés au prix du pétrole. Si à l'échelle du bilan carbone d'une unité de volume, le transport maritime semble marginal, il faut garder à l'esprit que 90 % des marchandises passent par les mers. Au total, les transports maritimes sont donc responsables de 3,5 % des émissions mondiales de CO2 (soit près de 3 fois les émissions de la France) : attachés au "logiciel pétrole", ils ne proposeront pas d'alternative. Utilisant du fioul lourd, ils sont en outre à l'origine de 10 % des émissions de dioxyde de soufre SO2. Face à cette hégémonie, les options de propulsion basées sur les énergies renouvelables (le vent et les voiliers) ont été désinvesties.

Prévenir l'émergence de "cargos nucléaires"

À force d'arrogance ingénieriale et de croyance aveugle dans le "capitalisme vert" - apporter des "solutions" technologiques aux problèmes créés par la technologie - l'on voit, dans une véritable fuite en avant, resurgir l'idée de la propulsion nucléaire de navires de transport, notre troisième constat.

Dans les années soixante, un certain engouement était apparu pour la propulsion nucléaire des navires marchands. C'est ainsi que deux "démonstrateurs", le "Savannah", cargo américain de 10 000 tonnes et l'"Otto Hahn", minéralier allemand de capacité équivalente, furent mis en service respectivement en 1962 et 1968. Pour des raisons principalement réglementaires, ces premiers exemples ne furent pas suivis de la flotte qu'ils escomptaient entraîner dans leur sillage. On peut également citer le "Mutsu", battant pavillon japonais, dont la brève carrière fut jalonnée d'incidents. En effet, en novembre 2010, on apprenait qu'un consortium américano-anglo-grec mené par le concepteur de "mini"-réacteurs Hyperion menait un programme de recherche pratique en vue d'une application propulsive pour proposer aux armateurs des modes propulsifs "plus sûrs, plus propres et commercialement viables", tout en "réduisant les émissions de CO2", selon le constructeur, qui cherche à vendre la conception d'un navire de transport propulsé par un réacteur nucléaire de 70 MW.

Si l'on consulte la "carte mondiale des épaves radioactives"¹, et que l'on constate le peu de cas qui est fait des rejets radioactifs au large de Fukushima, l'on se rend compte que ce qui se passe "sous l'eau" intéresse très peu le public et est vite oublié. La mer est comme un tapis sous lequel on balaie la poussière. Les risques d'accidents et de rejets dans l'environnement en mer ou au contact des populations seraient accrus par une banalisation de la propulsion nucléaire civile d'autant plus qu'elle serait gérée par des acteurs privés.

Rédiger une tribune dans la revue "Sortir du nucléaire" implique un positionnement éthique face à l'énergie nucléaire, face à une dette prise pour des dizaines de milliers de générations, face à ce dédain du bien-être de ceux qui nous suivront et face à la morbidité de ce type de projets. Développer dès aujourd'hui un transport de fret à la voile ayant un vrai impact logistique procède également de cette éthique. C'est fort de ce triple constat que la TOWT propose de réhabiliter le transport à la voile selon trois axes.

Réhabiliter le transport à la voile

Le premier objectif est d'utiliser et de développer le savoir-faire de la marine à voile - qui disparaît alors même qu'il est appelé à redevenir stratégique - pour initier un "nouveau" type de transport. À ce propos, TOWT a organisé en octobre 2011 la rencontre à Brixham de Michael Emmett, ex-marin, auteur de l'ouvrage "Working traditional sail", et de Jorne Langelaan, capitaine du "Tres Hombres",

qui a symbolisé le relais générationnel entre la gloire passée de la marine à voile et du renouveau de celle-ci par prise de conscience environnementale.

Rob Hopkins, fondateur désormais célèbre des Transition Towns (le mouvement des Villes en Transition, <https://villesentransition.net/>) insistait, lors de cette rencontre à Brixham que "l'immense majorité des marchandises consommées au Royaume-Uni est importée par bateau, nous rendant complètement dépendant du transport et donc du pétrole. Si le pétrole venait à manquer, il ne s'agirait pas de quelques privations, mais bien d'une remise en cause fondamentale de nos consommations. [...] Il nous faut quitter le pétrole avant qu'il ne nous quitte. Imaginer une telle perspective n'est pas toujours facile, mais ici, sur le "Tres Hombres", nous avons un aperçu de ce que cela impliquera. L'avenir sans pétrole n'est pas une perspective catastrophique et il faut l'envisager sereinement. La vie n'en sera pas moins belle". À l'issue de cette rencontre, le rôle de TOWT a pu être clairement défini : il s'agit de mobiliser producteurs, distributeurs et voiliers de transport pour exploiter un potentiel délaissé.

La pertinence économique de la propulsion vélique pour le transport

Le second objectif - écologie rimant avec économie- est d'ouvrir un marché de produits labellisés "transportés à la voile dans le respect de l'environnement". La mise en place de ce label permet d'intégrer au prix des produits la "dette environnementale" des émissions de CO2 évitées par le transport à la voile.

Les liaisons mises en place par TOWT permettent à des producteurs artisanaux d'exporter de façon cohérente avec leur éthique de production. L'Avocet Ale, la bière biologique de la brasserie traditionnelle Exeter Brewery ne serait, par exemple, jamais arrivée en France sans la liaison Devon-Finistère expérimentée par TOWT à plusieurs reprises avec différents navires.

En outre, le rhum vieux "Tres Hombres", du café et du cacao venus de République Dominicaine par les alizés sont déjà commercialisés en France et dans d'autres pays d'Europe. De plus, des producteurs d'huile andalouse ou de cidre breton vont bientôt pouvoir mettre en avant leur production à l'export grâce à l'intérêt que TOWT a suscité chez des distributeurs de proposer des produits locaux, mais venus de loin par la seule force du vent. Enfin, chaque camion, chaque container transatlantique évité permet à TOWT d'optimiser ses processus, d'élargir sa flotte, son marché, donc d'avoir un impact logistique et économique de plus en plus significatif.

Par ailleurs, pour certaines destinations et pour certains produits, le transport à la voile proposé par TOWT n'est pas plus coûteux que le transport conventionnel. En effet, la logistique moderne n'a pas d'alternative en infrastructure et en volume au tout-container et au tout-camion, ce qui occasionne des trajets parfois absurdes sur certains itinéraires. Un transport par voilier est par exemple compétitif dans le cadre d'un cabotage européen ou sur certaines liaisons transatlantiques. De même, entre l'Espagne et la Bretagne, ou le Royaume-Uni, le prix à la pompe fait que le transport "propre" d'une trentaine de palettes en voilier peut rapidement devenir cohérent avec les prix pratiqués par les transporteurs routiers.

Demain, les grands éco-voiliers

Enfin, les deux premiers objectifs servent à soutenir un mouvement visionnaire d'investissement dans des grands éco-voiliers. Plus grands, plus modernes, ils seront compétitifs, même avec une hypothèse basse du prix du baril de pétrole dans les années à venir. Cette flotte d'éco-voiliers de transport pourra assurer une transition énergétique répondant à ces questions légitimes : "Après le pétrole, les océans seront-ils infranchissables ? Comment acheminera-t-on le café, ou le cacao par exemple ?"

Ces éco-voiliers de demain existent d'ores et déjà, dans les bureaux d'étude qui s'y sont penchés : L'Ecoliner de Fair Transport (www.fairtransport.eu) est un navire de 130 mètres, de 8 000 tonnes de

déplacement lourd, et soutenu par l'équipe du "Tres Hombres". Une fois en service, il permettra à Fair Transport de garantir le même service que les cargos actuels : vitesse, prix du fret, fiabilité.

L'Ecoliner est conçu par le cabinet d'architectes navals Dykstra, qui a également la paternité du "Rainbow Warrior III" de Greenpeace ou du "Maltese Falcon". Ce dernier, un yacht de luxe, est gréé en "DynaRig". Chaque mât rotatif comporte six huniers présentant une cambrure pour un ensemble présentant une efficacité aérodynamique supérieure aux grands voiliers traditionnels à voiles carrées. Inspiré de ces mêmes travaux précurseurs, le projet du Britannique "B9 Shipping" propose une solution intégrée de grands voiliers de transport.

TOWT souhaite faire partie de cet élan technologique vers les voiliers du futur. Déterminé à prouver que les voiliers de transport - ceux qui existent aujourd'hui et ceux qui seront construits demain - offrent une solution sûre qui permet une réduction radicale de la consommation de pétrole, TOWT se concentre tout autant sur l'ouverture d'un marché pour les marchandises transportées à la voile par sa flotte existante que sur les perspectives de voir naître un grand éco-voilier en Europe. Pourquoi pas en France, et pourquoi pas en Bretagne ? Il y aurait là une occasion de faire écho à la tradition bretonne de marine à voile ainsi que de luttes écologistes, lavant ainsi à nouveau les marées noires dont elle a été la victime. Quoiqu'il en soit, il s'agit, pour relever les défis de la transition énergétique sur terre ou sur mer, de trouver des partenaires prêts à coopérer et ce, à l'échelle des problématiques auxquelles nous faisons face : celle de la planète. Guillaume Le Grand Fondateur de TransOceanic Wind Transport www.towt.eu

Notes :

1 : https://atomicsarchives.chez.com/tchernobyl_sous_marin.html