



# LE FIGARO DEMAIN

## Le fret maritime met les voiles

Caroline de Malet

Les cargos mus par le vent se multiplient, principalement sur l'axe transatlantique.

Depuis quelques mois, un étrange ballet se trame en mer entre l'Europe et l'Amérique. Aux côtés du Vendée Globe, de plus en plus de voiliers battant pavillon français traversent l'Atlantique, avec des cargaisons de café, spiritueux, produits électroniques... Les derniers à avoir pris la mer, à l'été 2024, se nomment *Anemos* et *Artemis*. Cette nouvelle génération de navires de l'armateur Towt, actif depuis 2011, a une capacité de stockage dix fois supérieure à la précédente. D'ici 2027, ils seront huit identiques - à raison d'un nouveau par trimestre - à filer sur les mers entre Le Havre et New York, mais aussi Québec, l'Amérique centrale et du Sud, avec des escales aux Antilles. De quoi réduire de 40 000 tonnes par an les émissions de gaz à effet de serre de Towt.

Cette performance tient à la multiplication par trois de la vitesse. « *En quelques mois, nous avons transporté plus qu'en dix ans* », résume Guillaume Le Grand, cofondateur de Towt. Grain de Sail, transformateur breton de cacao et de café, qui s'approvisionne depuis Pointe-à-Pitre notamment depuis 2011 sur de plus petits bateaux, vient de lancer son deuxième cargo de 52 mètres (plus du double du premier, datant de 2021) sur l'axe transatlantique. Trois autres navires devraient suivre d'ici à cinq ans.

Ces deux flottes, pionnières, ont été rejointes en 2023 par le *Canopée*, véritable géant des mers de 121 mètres de la compagnie Zéphyr & Borée, qui transporte le lanceur Ariane 6 vers Kourou en Guyane. Navire hybride, il navigue 60 % du temps à la voile, mais davantage au moteur au retour vers l'Europe, face au vent.

De nombreux autres projets devraient bientôt renforcer cette flotte tricolore. Le trimaran de l'armateur Vela, qui sortira du chantier australien Austral, leader mondial du multicoque en aluminium, sera la solution la plus décarbonée sur la liaison transatlantique après sa

mise à l'eau début 2026, selon l'audit du cabinet de conseil Carbone 4. Très léger, très rapide, il ne fonctionnera qu'à la voile, hors manœuvres. Les 300 mètres carrés de panneaux photovoltaïques installés sur le pont lui conféreront une quasi-autonomie énergétique. « *Nous augmenterons le nombre de bateaux plutôt que leur capacité, car les clients attendent des liaisons fréquentes* », précise Pierre-Arnaud Vallon, cofondateur, aux côtés de François Gabart, du projet qui a nécessité une levée de fonds de 40 millions d'euros. Neoline, dont CGA CGM est un des actionnaires, devrait lui emboîter le pas avec un roulier de 135 mètres pouvant transporter, lui, non pas des palettes, mais des bateaux Beneteau ou des engins Manitou.

Ces nouveaux opérateurs apportent à leurs clients une grande qualité de service, comme les cales réfrigérées (cas de Vela, celles de Towt étant sous le niveau de la mer) et des délais garantis, à la différence des transporteurs traditionnels.

« *Nous sommes moins rapides sur l'eau, mais nos délais sont plus courts, car nos lignes sont plus directes et réduisent le transport par camion* », souligne Jean Zanuttini, président de Neoline. Pour certains clients, c'est une alternative à l'avion dans le cadre de leur stratégie de décarbonation.

### Sans escale

La voile semble ainsi promise à un bel avenir. Le nombre de navires devrait passer de 20 en 2025 à 500 en 2030 et 10 000 en 2050, selon la feuille de route du secteur remise par la filière aux ministres des Transports et de la Mer en 2023. Le transport maritime représente 3 % des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial. Or l'Organisation maritime mondiale demande au secteur de les baisser de 40 % d'ici à 2050. « *Le durcissement de la réglementation oblige les armateurs à trouver les moyens de réduire leur impact* », explique Lise Detri-

mont, directrice générale de l'association Wind Ship, qui promeut ce mode de transport.

Les navires de gros tonnage européens devront ainsi réduire leurs émissions de 2 % en 2025 et de plus en plus, jusqu'à 8 % en 2050. La production de biocarburants ne suffira pas à répondre à la demande mondiale. Par ailleurs, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024, le transport maritime est inclus dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. De quoi alourdir de 30 % en 2026 les charges des compagnies maritimes du Vieux Continent récalcitrantes, qui devront mettre la main au portefeuille. « *La France est à la pointe dans ce domaine, car elle a un savoir-faire dans les technologies véliques* », rappelle Christophe Briere, ancien de Velic Consulting. Et si plusieurs navires sont construits à l'étranger (Neoline en Turquie, Vela en Australie, le *Canopée* aux Pays-Bas), pour des raisons de coûts mais aussi de capacité, la plupart des éléments sont fabriqués dans l'Hexagone.

Faute de place sur leur pont pour déployer des voiles, les porte-conteneurs ne sont pas encore de la partie. La coopérative Windcoop sera la première à se jeter à l'eau en 2027, direction Madagascar, avec un porte-conteneurs propulsé à 60 % par le vent. À l'origine de ce projet : l'importateur d'épices bio Arcadie, qui peut ainsi transporter sa marchandise sans escale et avec des délais garantis et réduits, malgré une vitesse limitée, la Méditerranée étant moins ventée que l'Atlantique.

« *D'autres systèmes de kites ou de voiles rétractables se développent* », note Lise Detrimont. C'est le cas de Michelin qui, avec Wisamo, une technologie avec mât télescopique équipant un patrouilleur de la marine, entend s'imposer sur le créneau des voiles gonflables. Après avoir testé sa voile de kite sur des bateaux de plaisance et de course au large, le fondateur de Beyond the Sea, Yves Parlier, vient d'équiper deux navires,

► 15 January 2025 - Plus

dont un pour le groupe gazier Geogas. Airseas, basé à Nantes, a pour sa part testé son système Seawings sur un cargo affrété par Airbus de Louis Dreyfus Armateur. Ironie du sort. Abandonné pendant deux cents ans, le vent, la première source d'énergie sur l'eau depuis des millénaires, revient en force. ■



**Vela mettra à l'eau début 2026 un voilier-cargo trimaran proposant la solution la plus décarbonée sur la liaison transatlantique.** VELA