



Le cacao du monde d'après sera-t-il transporté à la voile ? La force du vent vaincra t'elle celle du fioul ?

Guillaume Le Grand • Président et co-fondateur de TOWT - Transport à la voile



Voilier Lun II sur une mer formée, poussé seulement par l'artimon

C'est un honneur que Madame Nico Regout *herself* me demande de m'exprimer sur l'avenir du cacao transporté à la voile dans les pages de "Chocolat et Confiserie Magazine". Et c'est pour exprimer reconnaissance et loyauté envers le Cercle du Cacao que je tenais à commencer.

UN PRODUIT LOINTAIN ET... CARBONÉ

Lorsqu'en 1519, Hernán Cortés découvre ce mystérieux breuvage divinatoire, rien ne portait à penser que le cacao deviendrait un produit de consommation de masse, mais également noble, recherché, passionnant et faisant l'objet de connaissances dont seule sa diversité n'a d'égal.

Le cacao présente la particularité d'être cultivé sous les tropiques et d'être - le plus souvent - sublimé en chocolat et - presque tout le temps - distribué et valorisé dans les pays riches du Nord.

Si le défi organoleptique est de valoriser la qualité de production et les subtilités gustatives du produit final, le défi biologique de garantir le respect d'un cahier des charges agricole, ou le défi équitable celui du reversement d'une prime au producteur, la traçabilité énergétique de la logistique qui nous apporte le produit n'est - semble-t-il - pas un sujet. On dit même fièrement qu'« on l'a fait venir en avion » : cela serait dire si le produit est précieux, n'est-ce pas ?

Ce produit, mi-transcendental, mi-super aliment, adoré parfois presque fétichisé (mais il le vaut bien), ne semblerait pas souffrir la question de la transition énergétique, ou du carbone qu'il contient par essence. Il y a ainsi



Cacao mexicain transporté à la voile

Cacao transporté par TOWT



pour un chocolat fin disons "moyen", plus de pétrole que de sucre et beurre dans sa "composition", soit autant de CO² émis dans l'atmosphère par son transport maritime que le poids du chocolat lui-même ! Alors que l'aérien multiplie ce chiffre par environ 20.

On ne « mange » pas ce CO², mais on l'inflige tout de même à ceux qui nous suivront. Si cette pensée, aux lecteurs de "Chocolat et Confiserie Magazine" peut sembler anxiogène : la réalité physique est pourtant irréfutable.

UNE RESPONSABILITÉ OU UNE OPPORTUNITÉ ?

La question adjacente est l'avenir du chocolat au 21^{ème} siècle.

Que cela soit commercialement, la "génération Greta" - qui n'est plus si jeune que cela - ou la "génération Corona" qui ne jure - du moins en parole - que par la relocalisation des productions, continueront-elles de succomber aux délices du chocolat en ne regardant pas ce carbone-là, ou y aurait-il, au contraire, un levier à activer là ?

Et sur le long terme, le chocolat - comme le café - ne sont-ils pas précisément les produits qui peuvent assumer, par leur valeur ajoutée, un futur transport décarboné ?

Leur "responsabilité" n'est-elle pas justement de se positionner en précurseurs auprès d'initiatives permettant à la fois une réduction drastique de l'impact carbone ainsi qu'un levier de valorisation de son origine ?

A ces 3 questions, la réponse semble être "oui" ; car le chocolat, produit de la Conquête, revêt également cette responsabilité historique d'une reconquête d'échanges soutenables et ne contribuant pas à l'emballlement climatique.

Le "plus", "plus gros", "plus vite", pour "moins cher", n'est sûrement pas ce que nous dit la pandémie



**Voilier-Cargo,
le grand navire
moderne**

actuelle. Regarder devant, en se tenant droit, dire la vérité peut, aussi, être une stratégie commerciale et le bon chocolat peut l'assumer, pour sa véritable entrée, environnementale, dans le 21^{ème} siècle.

UN TRANSPORT MARITIME PAS SI VERT QUE ÇA

Alors qu'il est souvent question de la pollution causée par les déplacements en voiture ou en avion - à raison - il est rarement question du transport maritime actuel, pourtant grand pollueur. S'il est, à la hauteur de l'aérien, responsable d'environ 3 % des émissions de CO² de la planète (soit tout de même celles d'un pays comme l'Allemagne à lui tout seul), il est également le plus émetteur de gaz soufrés (NO_x, SO_x, SO²) avec près de 25 % des émissions mondiales, causant des pollutions sanitaires graves dans les ports. En effet, les cargos brûlent du fioul lourd – sorte de mélasse qui doit être réchauffée avant d'être brûlée – résidu du processus de raffinage du pétrole, bien plus lourd que le diesel, en fait presque un goudron.

Surtout, si le virus a montré que l'on pouvait maintenir les avions au sol, ou drastiquement réduire la circulation routière, il est un transport qui ne s'est jamais arrêté : le maritime. Sang de l'économie mondiale, vecteur des rapports Nord-Sud, arme d'un monde post-colonial, le monde actuel ne peut pas se passer de transport maritime. Puis, et c'est en marin que j'écris ceci, le recours à la propulsion thermique fossile est tellement efficace qu'il n'est - de façon sérieuse - pas possible de le remplacer par du "décarboné". Les initiatives de greenwashing sont légion ! Et la peinture verte partout. On parle de GNL (Gaz Naturel Liquéfié), en fait le méthane - qui émet en lui-même beaucoup de CO² à la combustion - qui, quand il fuit en amont (jusqu'à 30 % des volumes tout de même) réchauffe 53 fois plus l'atmosphère que... le CO² lui-même ! On parle de "bio" - carburant et on se rend compte que toutes les terres arables de la Planète n'y suffiraient pas (et on mange quoi !?). On parle d'hydrogène mais

son intensité énergétique ne suffit pas et ses sources renouvelables n'existent pas (on le synthétise donc sinon à partir du méthane fossile, pour simplement... retourner quelques lignes plus haut).

Pour décarboner le transport maritime de façon sérieuse - pas d'usine à gaz technophile ou délire d'ingénieurs pris dans une fuite en avant - non.

Une énergie, très puissante, très abondante et aujourd'hui très prédictible, grâce au routage qui permet de profiter de conditions météorologiques optimales : le vent.

Une technologie pour la canaliser, celle qui présente le meilleur rendement pour faire avancer une coque sur l'eau et qui a fait un bond technologique majeur : la voile.

LE TRANSPORT À LA VOILE, C'EST MAINTENANT !

TOWT – Transport à la voile est une entreprise créée en 2011 qui a pris le parti de la voile comme propulsion principale et celui de l'intégrité morale comme démarche commerciale.

**Voilier de travail,
évidence de la
preuve de concept**



Le premier constat qu'au large, il est une énergie abondante et aujourd'hui prédictible, le vent et le second, que la technologie offrant le meilleur rendement pour le canaliser, la voile est complétée par un troisième : que cela soit pour des raisons de catastrophe climatique flagrante, ou pour des raisons d'approvisionnement en hydrocarbures ; le maritime, pourtant très dépendant, va devoir s'émanciper très rapidement des énergies fossiles. La raison d'être du projet entrepreneurial de TOWT est de construire et d'armer des grands navires de transport à la voile modernes.

En 2011...il était réaliste de commencer par une preuve initiale de concept. TOWT choisissait d'affréter des voiliers de travail (nous ne parlons pas de "vieux gréements").

Ces voiliers de charge, dont la remise au goût du jour peut sembler anachronique, ont l'avantage... d'être encore là et ils peuvent encore passer un relai. Un savoir-faire patrimonial et traditionnel redevient professionnel, de jeunes marins s'engagent, et des dizaines, puis des centaines de tonnes naviguent à la voile.

Producteurs, propriétaires, transitaires, agents, sont tous animés d'une volonté de s'émanciper de l'opacité et de la verte fumée du "shipping as usual". Loin d'une volonté de reconstitution historique, c'est bien une niche qui naît, et grandit autour des acteurs du transport à la voile dont TOWT est souvent précurseur, parfois inspirateur.

UN LABEL DE TRANSPORT PAR LA SEULE FORCE DU VENT

Très tôt dans la démarche, la stratégie de différenciation de l'unité de vente finale a été prépondérante, avec le principe d'une certification commerciale autour du label ANEMOS. Cette stratégie de filière propose au client final un numéro de voyage avec lequel il peut



Voilier-Cargo quittant le port du Havre

retrouver les informations afférentes à la navigation de ses produits.

Trace GPS, météo, journal de bord nautique, données humaines, ainsi qu'indice carbone : c'est tout ce qu'un transport TOWT doit à ses clients. A ce jour, TOWT a transporté environ un millier de tonnes, pour une soixantaine de voyages, et presque un million de produits labélisés, cela peut sembler minuscule au vu du trafic mondial, mais c'est en tous cas non-nul. Ces tonnes permettent de développer une vraie activité entrepreneuriale, digne, et porteuse d'espoir.

Du cacao, et des chocolats ANEMOS : concrètement, c'est maintenant !



L'on peut ainsi retrouver, en Belgique ou en France, des chocolats qui portent fièrement le label ANEMOS et fournissent un numéro de voyage qui vous transportera dans la coopérative de cacao, puis sur le quai de Puerto Morelos au Mexique et vous embarquera avec l'équipage de façon immersive à bord, tirant des bords en fonction des vents, et garantissant un lot économisant quelque 1 390 kg de CO₂ jusqu'au port du Havre.

UN LEVIER VERS LES VOILIERS-CARGOS

Utilisant le label ANEMOS comme levier principal d'internalisation des externalités environnementales positives du transport à la voile, par un levier marchand, car c'est bien ce dont il s'agit, TOWT assume dès le début une dé-corrélation de ses taux de fret d'avec ceux du marché conventionnel. Le coût marginal du container conventionnel étant infinitésimal, il ne s'agit pas de faire moins cher qu'un transport hyper-capacitaire, fréquent, rapide, fiable, en un mot : carboné. C'est une réflexion sur la valeur qui a

mené au concept d'un navire moderne. "60 mètres, 1 000 tonnes, 10 nœuds " furent donc les chiffres qui présidèrent à son développement. Une telle jauge permet de transporter des marchandises dignes de l'être, évocatrices d'un terroir, pour le compte d'entreprises capables de prendre de vraies décisions dans des filières d'excellence.

LE CACAO LE PEUT... DONC LE DOIT ?

Dès à présent, des chargeurs importants tels que Belco dans le café, mais bien sûr Cémoi dans le chocolat, trouvent dans la solution logistique des futurs Voiliers-Cargos de TOWT à la fois un vecteur d'engagement RSE hyper-concret et pratique, une image positive d'entreprise, tangible et peu onéreuse, et un levier promotionnel de leur produit de grande origine : valoriser un transport c'est aussi valoriser un terroir. Ces clients sont engagés, sur le long terme, sur des quantités importantes, avec leur "vision maritime", eux qui croyaient que la Mer était une dimension inaccessible dans leur stratégie de développement durable. Et on parle bien en milles nautiques, car on ne traverse pas les Océans avec des kilomètres.

UN TRANSPORT DE QUALITÉ

Par ailleurs, le Voilier-Cargo de TOWT bénéficie dans ses cales d'une ventilation et éventuellement d'un assèchement de l'air, ainsi qu'une formation (simple) des marins au produit cacao, fruit d'une collaboration avec les chocolatiers. Cette trame "qualité-cacao" qui est développée à bord, avec un transport dédié, possiblement des cales ségréguées, et une ventilation par un air marin exempt de toute pollution dont la salinité "assèche" naturellement est un argument commercial central dans la démarche du Voilier-Cargo,



Le Voilier-Cargo
de Cémoi

et le cacao est sa marchandise-phare. En effet, il a été constaté que les containers polluent, contaminent, occasionnant souvent des pertes de qualité de ce produit gras et vivant. C'est un argument qui, en outre de la décarbonation a donné envie à certains d'embarquer...

CÉMOI TRACE LE SILLAGE !

Le groupe français, n°1 national du chocolat, l'a annoncé durant l'été 2020 : il a pris la décision stratégique de faire voyager ses meilleurs cacaos par voiliers. En droite ligne avec sa démarche durable et responsable "Transparence Cacao", l'entreprise basée à Perpignan inaugurera nos futurs Voiliers-Cargos.

À terme, 12 000 tonnes de cacao CÉMOI au départ de Côte d'Ivoire arriveront par voilier au port du Havre. Ce projet, expression concrète de la transition écologique, « s'inscrit au cœur des nouvelles attentes des Français », souligne le chocolatier.

UN ENGAGEMENT TOTAL

Au-delà de son aspect logistique, CÉMOI va également permettre à de futurs marins ivoiriens d'être formés à ce

nouveau mode de transport décarboné. Patrick Collin, Directeur Général de CÉMOI, déclare ainsi être « conscient des responsabilités que nous avons en tant qu'acteur économique. Ainsi, au-delà de la réduction de l'empreinte carbone de notre chocolat, cette initiative renforce les garanties de traçabilité et de qualité de notre cacao, qui bénéficiera de conditions optimales de voyage dans des cales dédiées. C'est aussi un moyen de contribuer au développement de la Côte d'Ivoire. » Et, c'est en tirant des perspectives sur les décennies à venir que le dirigeant concluait qu'« en tant que groupe familial, nous entrons dans une nouvelle ère pour envisager des perspectives durables pour les décennies à venir. »

Le cacao n'est pas n'importe quel produit : rite, monnaie, industrie, il est partout synonyme de pouvoir, d'abondance, de bonheur. Il est aussi dans le Nord le meilleur de ce que le Sud produit. Il est un produit qui a toujours anticipé les grands mouvements économiques ; il fait partie des rares produits qui peuvent permettre le shift, le changement, le déclic dans le secteur des transports maritimes dont il dit également le nom. Cela n'est pas tous les jours que l'on peut faire quelque chose pour donner une planète un peu moins déréglée aux générations futures, aujourd'hui en est un : demandez du transport à la voile pour votre cacao, demandez un chocolat ANEMOS, nous avons besoin de vous tous à bord.

Et les générations futures nous le rendront bien : ne sont-elles pas, après tout, celles qui mangeront le chocolat de demain ? ■