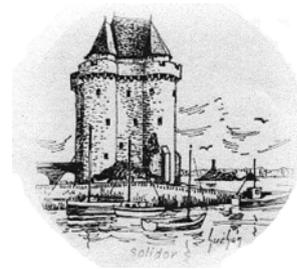


COMMUNICATION

N° 74 - Septembre 2022

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Je ne saurais revenir à Communication sans évoquer la réjouissante aventure à laquelle j'ai participé juste avant l'été avec le collège de Thouarcé. Ça a commencé avec le carnet personnel d'un grand-oncle cap-hornier qu'une enseignante a découvert. Ayant réussi à mobiliser ses collègues, quatre classes de cinquième étudient pendant des mois les notes prises par le jeune Jules Huet qui passait pour la première fois le cap Horn en 1905, embarqué sur le 3-mâts *Cambronne*.

Les élèves ont ensuite réalisé une vivante exposition : des objets construits avec des matériaux "uniquement de récupération", ainsi que des histoires qu'ils ont eux-mêmes rédigées.



Pour clore cette aventure, vingt-quatre élèves ont lu des textes de mousses au cours des deux exposés que je leur ai faits. Ce n'était pas facile pour eux de lire en public, c'est formidable qu'ils aient osé. Merci à leurs enseignants... et merci Mauricette.

Autre nouvelle plaisante : des fils de membres de notre association ont fait le choix de la voile pour le transport de leurs marchandises, moyen de transport décarboné. Ainsi, Olivier et Jacques Barreau font du long cours transatlantique, emportant du vin bio aux États-Unis et rapportant café en grains et masse de cacao des Caraïbes et d'Amérique du Sud. Le chocolat qu'ils produisent à Morlaix a pour nom "Grain de Sail". Quant à Matthieu Brunet, c'est du transport d'épices de Madagascar qu'il s'occupe. Il a en projet un voilier.

170 ans avant eux, la Maison Bordes naissante prospectait des marchés en Océanie... ses voiliers étaient des 3-mâts en bois dont la taille est voisine de celle de *Grain de Sail 2*.

Yvonnick LE COAT

On parle des Cap-Horniers

Livre :

Capitaine Ernest YBERT : *Toutes voiles hautes ! Vies de marins du commerce 1850-1950*. Maisonneuve et Larose, Nouvelles éditions / Hémisphères. Ce livre, à paraître sans tarder, contient l'ensemble des Mémoires du Cap-Hornier Ernest Ybert. Ses textes captivants sont présentés par Léonor Treby qui, avec des compléments d'information, nous aide à replacer la navigation de ce marin dans le contexte des années qu'il traverse.

Conférences :

- *Vie des marins des voiliers cap-horniers de la Marine marchande racontée par des mousses*, par Y. et B. Le Coat, vendredi 7 octobre, pour le lycée du Golfe de Saint-Tropez à Gassin (83).
- *Cap-Hornières et femmes des marins des voiliers cap-horniers de la Marine marchande de 1850 à 1925*, par Y. et B. Le Coat, samedi 8 octobre à 17h, au Cinéma La Renaissance à Saint-Tropez (83), pour le Patrimoine Tropicain.

Pour renforcer sa capacité d'action

adhérez à l'association

CAP HORN AU LONG COURS

Cotisation annuelle : individu 15 €,
couple 20 €, association ou institution 50 €

Contact : 9 Clos de Bures, 91440 Bures-s/Yvette
tél : 01 69 07 72 26 <mailto:by.coat@gmail.com>



Grain de Sail : une aventure humaine, une aventure maritime...

« Le projet “Grain de Sail” [de Jacques et Olivier BARREAU] est né en 2010 d’une volonté de produire des cafés et chocolats haut de gamme dont les matières premières seraient transportées de manière plus vertueuse grâce à une flotte de cargos à voile modernes, le tout sur un parcours transatlantique. Nos cafés verts et cacao proviennent en effet de secteurs géographiques assez éloignés tels que les Caraïbes et l’Amérique du Sud. En transportant ces matières premières, nos navires cargo produiront un spectacle, une aventure et une performance écologique exceptionnelle. Afin que les navires ne partent pas à vide, la société en profite pour exporter des vins BIO Français vers New York dans un premier temps.



Route du 1^{er} voyage de *Grain de Sail* (Vidéo du reportage de France 3 : https://youtu.be/tY_Fei8icVQ).

« Pour atteindre cet objectif, nous avons tout d’abord lancé notre production de cafés en 2013 en créant une torréfaction située au bord de la rivière de Morlaix... nous avons poursuivi le développement de notre gamme de produits en créant une chocolaterie au début de l’année 2016. Comme pour nos cafés, nous souhaitons maîtriser l’ensemble du processus de fabrication visant à produire des chocolats d’exception... nous sélectionnons rigoureusement nos cacao en provenance des Caraïbes et d’Amérique du Sud.

« Enfin, partenaire important du projet, l’association les Génêts d’Or nous accompagne depuis le début.

À ce jour, une vingtaine d’ouvriers ESAT [établissements et service d’aide par le travail] contribuent à l’élaboration de nos produits et apportent une dimension humaine et sociale très en phase avec notre entreprise. »

Progressivement, le projet s’est construit ... le 1^{er} voilier cargo *Grain de Sail* est achevé et effectue sa première traversée transatlantique en 2020. L’année 2020 voit aussi la construction de la nouvelle chocolaterie Grain de Sail à Morlaix.



Voilier de charge moderne, la goélette *Grain de Sail* mesure 24 mètres de long et peut emporter 50 tonnes de charge. Sa vitesse peut atteindre 7 à 8 nœuds. Son équipage est constitué de quatre marins professionnels : un capitaine au long cours, deux officiers de quart et un matelot.

Le voilier effectue 2 traversées transatlantiques par an et déjà un second voilier, *Grain de Sail 2*, est en construction, il mesurera 52 mètres de long, emportera 350 tonnes de charge et pourra atteindre une vitesse de 12 à 13 nœuds !

Un très intéressant documentaire a été réalisé par France 2 : <https://youtu.be/fqin3mcUtkQ>

« À moyen / long terme, Grain de Sail ambitionne de développer progressivement un réseau de transformation de cafés et chocolats en Europe et sur la côte Est des USA, le tout relié par une flotte de voiliers cargo *Grain de Sail* de tailles croissantes (longueur maximum de 35 à 40 mètres environ) afin d’alimenter tous les sites de production de manière mutualisée. »



Nos épices de Madagascar seront bientôt transportées à la voile...

Bonjour à tous !

Je suis Matthieu Brunet, un des dirigeants d'Arcadie*, et je vous envoie ce mail pour vous parler d'un projet qui me tient à cœur, et pour lequel j'ai besoin de vous.

Nos épices viennent principalement de Madagascar, et depuis un peu plus d'un an, je me suis lancé dans un projet un peu fou : faire construire un voilier pour transporter ces épices de manière plus écologique qu'actuellement. Plus écologique, mais aussi plus équitable, car malheureusement, les conditions de travail sur la plupart des porte-conteneurs modernes s'apparentent à de l'esclavage moderne.

Pour réaliser ce projet, je me suis associé à Zéphyr et Borée, une jeune compagnie maritime spécialisée dans les voiliers, et à Julien Noé, le fondateur d'Enercoop (le seul fournisseur d'électricité garanti sans nucléaire). Ensemble, nous avons créé [Windcoop](#), la compagnie maritime militante ! Parce que faire un bateau juste pour Arcadie, ça



n'aurait pas eu d'intérêt. On a beau importer de Madagascar environ 250 tonnes d'épices par an, c'est une goutte d'eau dérisoire par rapport aux 10 milliards de tonnes transportés par bateau chaque année. Plus de 3% des émissions carbone mondiales ! Et je ne parle pas de la pollution aux particules fines dans les ports et des dégazages sauvages en haute mer !

Avec les collègues de Windcoop, nous pensons que l'urgence climatique ne peut plus se satisfaire de petites initiatives isolées, qu'il faut essayer de passer à l'échelle et d'imaginer des solutions qui permettent de réduire de façon massive l'utilisation des carburants fossiles. C'est pourquoi nous avons imaginé de construire un grand bateau, capable de transporter plus de 10 000 tonnes par an, et d'en construire d'autres ensuite sur d'autres lignes.

Car si le futur passe forcément par une diminution drastique des produits importés de l'autre côté de la terre (avons-nous vraiment besoin des sandales en plastique chinoises ou du mouton Nouveau-Zélandais ?), nous pensons que nous aurons toujours besoin d'épices, de chocolat ou de café.

Nous avons créé Windcoop sous forme coopérative, car en plus de la question écologique et de la question sociale, l'aspect économique est pour nous fondamental. En effet, un bateau, ça coûte cher (le nôtre devrait coûter environ 20 millions d'euros), et si pour le

financer on ne dépend que des fonds d'investissements et des banquiers, on risque malgré nous de retomber dans la course au profit qui mène le monde à sa ruine.

Nous voulons que notre coopérative soit constituée majoritairement de citoyens qui veulent avoir leur mot à dire sur cet aspect fondamental mais très opaque de notre vie de tous les jours qu'est la logistique. Rares sont les produits que vous achetez qui ne sont pas passés par un bateau à un moment où à un autre, lequel bateau appartient très probablement à une grande multinationale ou un fonds d'investissement singapourien dont la priorité n'est sans doute pas l'intérêt collectif.

Une coopérative distribue très peu de dividendes (voire pas du tout), et est dirigée de manière démocratique, selon la règle du « un homme une voix ». C'est-à-dire que les actionnaires qui auront pris une part à 100 € auront autant de pouvoir que ceux qui auront mis 1 million.

Nous avons donc ouvert notre capital à tout le monde, ça se fait [directement en ligne en quelques clics](#). Grâce à l'effet de levier, nous aurions besoin de collecter au moins 1,5 million d'euros auprès de particuliers (Arcadie prévoit de son côté d'investir 2 millions d'euros dans le projet). Vous imaginez

bien qu'à coup de parts à 100 € (certains investiront peut-être plus), il va nous falloir beaucoup de monde ! Si on maintient la moyenne actuelle, il nous faudrait environ 3 000 personnes. Et c'est là que j'ai besoin de vous. Si on veut réussir notre pari, il faut que le maximum de monde entende parler du projet, donc si vous pouviez en parler autour de vous, ce serait génial !

Vous pouvez le faire de plusieurs façons :

- transférer ce mail à vos connaissances, en ajoutant une phrase du genre « *la société Arcadie qui fait les épices Cook a le projet de construire un cargo à voile pour importer des épices de Madagascar. Ils ont besoin d'un coup de main pour réussir leur campagne de financement participatif. N'hésite pas à aller jeter un œil sur le site du projet : www.wind.coop* »

- Devenez co-proprétaire du bateau en prenant des parts sociales :

https://fr.lita.co/fr/projects/868-windcoop?external_origins=15351

Merci beaucoup de votre aide !

Matthieu BRUNET

* Depuis 1990, Arcadie est le spécialiste des épices et tisanes bio, que vous trouvez en magasin sous les marques Cook et Herbière de France, 484 avenue Émile Antoine, 30340, Méjannes-les-Alès.

Ramassage de nacres dans l'archipel des Gambier (Océanie) en 1857 :

Dès la fin des années 1840, Le Quellec et Bordes explorent à des fins commerciales les îles de l'Océanie et s'établissent à Tahiti. En 1854, ils confient à Louis Yver le soin de leur assurer, auprès de Maputeo I^{er} roi des Gambier, le monopole du commerce des nacres :

« Nous désirons fonder une maison de commerce à Tahiti et passer un traité avec le Roi de Gambier par lequel nous nous engagerons à lui fournir toutes les provisions dont il aura besoin pour l'entretien de ses Sujets et lui, à nous donner en paiement toutes les nacres qu'il retire de la pêche qui se fait chaque année dans le pays.

« Nous expédierons chaque année de Bordeaux, à partir de la fin de 1855, un navire pour Tahiti et Gambier, passant par Valparaiso, qui serait porteur de l'approvisionnement pour notre maison de Tahiti et de ce qui nous serait demandé par le Roi de Gambier. Ce navire, après avoir déposé sa cargaison à Mangareva, y embarquerait les nacres qui nous seraient livrées, et repartirait pour France pour refaire le même voyage l'année suivante. »

L'accord est passé et un premier ramassage est effectué en 1856 par l'*Ernesto* : 62 fûts d'huile de coco et 105 tonnes de nacres. Au début de 1857, Louis Yver part aux îles Gambier avec la goélette *Helchicera*, collecter les nacres qu'emportera le trois-mâts *Le Quellec*. Ce navire, commandé par le capitaine Pierre Toanen, se rend à Tahiti, puis à Mangareva - la plus grande île des Gambier - où il embarque les nacres, de l'huile de coco et des noix de kuikui (ou noix de bancoul).

Mais en septembre Louis Yver n'est toujours pas revenu à Tahiti. Son épouse s'en inquiète auprès des armateurs et leur écrit de Papeete le 14 septembre :

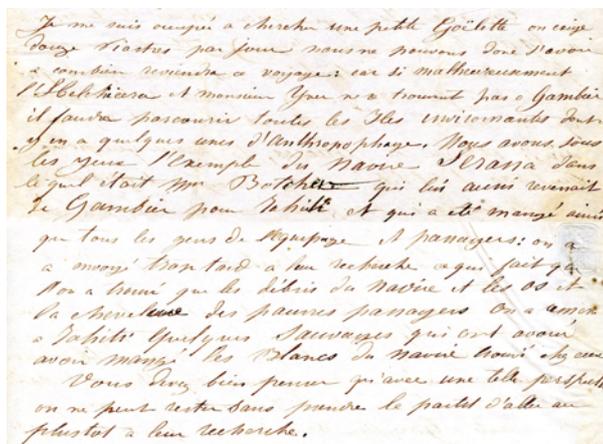
« Mon mari, M. Yver, n'est pas de retour de son expédition de Gambier. Voilà donc 4 mois 1/2 que nous n'avons pas de nouvelles de lui, ni du navire *Helchicera*. Nous sommes dans une grande inquiétude ! Le navire

est-il sombré, ou est-il tellement endommagé qu'il soit resté à Gambier sans pouvoir prendre la mer ? Ou, ce qui est encore plus terrible, se sont-ils perdus sur une île sauvage ?

« Je me suis occupée à chercher une petite goélette. Car, si malheureusement l'*Helchicera* et M. Yver ne se trouvent pas à Gambier, il faudra parcourir toutes les îles environnantes dont il y en a quelques-unes d'anthropophages : nous avons sous les yeux l'exemple du navire



Nacre de Polynésie dans laquelle un marin a peint son navire, le 4-mâts *Pacifique* de la Maison Bordes. Coll. part.



Extrait de la lettre de Madame Yver. Coll. Bordes.

Sarana dans lequel était M. Botcher, qui lui aussi revenait des Gambier pour Tahiti et qui a été mangé ainsi que tous les gens de son équipage et ses passagers. On a envoyé trop tard à leur recherche, ce qui fait que l'on n'a trouvé que les débris du navire, les os et la chevelure des pauvres passagers ; on a amené à Tahiti quelques sauvages de cette île qui ont avoué avoir mangé les blancs du navire trouvés chez eux. Vous pensez bien qu'avec une telle perspective, on ne peut rester sans prendre le parti d'aller à leur recherche. »

L'anthropophagie était en effet la pratique de populations pour lesquelles manger de la chair humaine n'était pas répréhensible, pratique qui subsistera encore au XX^e siècle. Fort heureusement Louis Yver n'a pas disparu, il le fait savoir aux Armateurs : « Je viens d'effectuer mon retour des Gambier par la goélette que ma femme m'a expédiée à cet effet. » Son séjour là-bas n'a pas été inutile : « La pêche de 1858

m'a été assurée et de nouveau promise par la Reine (le Roi est mort pendant mon séjour aux Gambier). »

L'année suivante, c'est le 3-mâts *Maputeo I^{er}* qui charge les nacres à Mangareva. En hommage au roi défunt, MM. Le Quellec et Bordes ont donné son nom au navire qu'ils viennent de faire construire à Libourne. Commandé par le capitaine Pierre Toanen, le voilier quitte Bordeaux le 24 décembre 1857 pour Tahiti, qu'il touche le 19 mars 1858 après une brève escale à Valparaiso. Pour le retour, il complète sa cargaison avec du nitrate qu'il charge à Iquique (Chili), et rentre à Bordeaux le 30 novembre 1858.

Brigitte et Yvonnick LE COAT