TRIMESTRIEL ▸ N°103 ▸ NOVEMBRE 2021 ▸ 5€

LE MAGAZINE DU PORT DU GRAND OUEST

west LINK

EN CHEF D'ORCHESTRE D'UNE ESCALE,
AU CŒUR DE LA CAPITAINERIE

NANTES SAINT-NAZAIRE PORT

4
UN COLLOQUE À NANTES
LA DÉCARBONISATION DU TRANSPORT MARITIME EN DÉBAT

24
DE L'AUTRE CÔTÉ DE LA MANCHE
FREE PORT ANGLAIS : MENACE OU OPPORTUNITÉ ?

26
HABILLAGE ARTISTIQUE DU SIÈGE DE NANTES SAINT-NAZAIRE PORT
OBJECTIF MOON

ÉNERGIE VERTE : SE RÉINVENTER MAINTENANT

Les nouvelles énergies offrent un vrai potentiel dans le transport maritime, comme le montrent les articles traités dans ce nouveau numéro de West Link. Nous devons encourager ces initiatives innovantes qui s'inscrivent dans une volonté d'accompagner la nécessaire transition énergétique. Nantes Saint-Nazaire Port veut jouer un rôle majeur dans cette dynamique en se positionnant cette fois-ci sur la production de ces énergies *"vertes"*.

L'implantation en juillet d'une nouvelle station publique de GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) à Montoir de Bretagne et bientôt de bornes de recharges électriques sur le terminal roulier en sont de récentes illustrations. Nous avons également accéléré sur le photovoltaïque, avec la mise à disposition de neuf hectares sur le domaine portuaire pour l'accueil de fermes solaires. Nous devrions rapidement conclure une nouvelle opération pour quinze hectares supplémentaires. C'est une opportunité de reconvertir du foncier soumis au plan de prévention des risques technologiques de Montoir de Bretagne.

En élargissant la focale à l'échelle mondiale, on constate un mouvement de fond : en raison de contraintes environnementales plus fortes, les énergies fossiles seront de moins en moins utilisées alors que dans le même temps la demande en énergie va continuer à progresser. Nous sommes arrivés à un carrefour. Ce phénomène brutal, qui a également fortement impacté notre activité cette année, aura en tout cas révélé l'impérieuse nécessité de se réinventer.

L'éolien offshore pourrait apparaître comme une solution. Mais beaucoup des projets engagés font face à des difficultés, que ce soit à Saint-Brieuc ou encore dans la Manche, soulevant la question de leur acceptabilité sociale. Ma conviction, partagée par beaucoup, est que notre avenir énergétique s'inscrit dans l'éolien en mer flottant et la façade atlantique, plus particulièrement Saint-Nazaire, a vraiment une carte à jouer.

"Une carte à jouer sur l'éolien flottant"

Nous devons être au rendez-vous en proposant dès maintenant des solutions performantes aux industriels. La construction d'une base logistique XXL en aval du pont de Saint-Nazaire dédié à l'éolien flottant fait partie de nos projets phares.

Olivier Trétout

Président du Directoire
Nantes Saint-Nazaire Port

LE GRAND OUEST EN MOUVEMENT

FILIÈRE

Un colloque à Nantes
La décarbonation du transport maritime en débat 4

Saint-Nazaire
Les Chantiers voient grand pour la propulsion vélique 5

Croisière
Plein gaz vers la *"zéro émission"* de CO_2 6

Airseas
Un développement tiré... par un cerf-volant 7

Cargo à voile
Un nouveau souffle pour Neoline 8

Maintenance du parc éolien de Saint-Nazaire
Le choix de l'hybride avec Ocea 9

Farwind
Quand le bateau produit sa propre électricité 10

RENCONTRE

Lise Detrimont, déléguée générale de l'association Wind ship
Le Grand Ouest a le vent en poupe 11

DE NANTES À SAINT-NAZAIRE

FILIÈRE

Campagne céréalière 2021-2022
Un rebond malgré la météo 12

DÉVELOPPEMENT

Saint-Nazaire
De grandes ambitions pour le secteur de l'avant-port 13

Terminal roulier
Pour accompagner la transition énergétique 14

Faciliter le stockage
Des solutions logistiques à portée de main 15

REPORTAGE

En chef d'orchestre d'une escale
Au cœur de la capitainerie 16

PORTRAITS

..... 19

CARREFOUR

Course à la voile
Travail d'équipe pour la Solitaire 20

EN RELATION AVEC LE MONDE

FILIÈRE

Crise du transport de conteneurs
"La clé reste les consommateurs" 22

DÉVELOPPEMENT

De l'autre côté de la Manche
Free port anglais : menace ou opportunité ? 24

CLIN D'ŒIL

Habillage artistique du siège du Port
Objectif Moon 26

- Directeur de la publication : Olivier Trétout
- Rédacteur en chef : Pascal Fréneau
- Secrétaire de la rédaction : Karine Lerendu
- Membres du comité de rédaction : Olivier Barnabé, Morgane Chopin Julien Dujardin, Jérôme Guiziou, Louis Linquier, Jacky Pommier, Johann Feltgen et Stéphanie Housset (Union Maritime Nantes Ports)
- Rédaction : Nantes Saint-Nazaire Port et Agence Sennse
- Photos : Studio Franck Badaire, sauf mentions particulières
- Photo de couverture : Un officier de port d'intervention lors de l'arrivée d'un navire à Saint-Nazaire.
- Pré-presse : VALPG
- Impression : Offset 5
- Régie publicitaire : Ouest Expansion
- Commission paritaire : 3007 ADEP

ISSN 2744-0605 (imprimé) - ISSN 2777-8266 (en ligne)

Impression sur papier PEFC avec des encres végétales.

NANTES SAINT-NAZAIRE PORT

18 quai Ernest Renaud
BP 18609 - 44186 Nantes cedex 4 - France
Tél. +33 (0)2 40 442 020
nantes.port.fr

ISO 9001:2015 BUREAU VERITAS Certification
MASE
ECOPORTS

© Mauric

UN COLLOQUE À NANTES

LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT MARITIME EN DÉBAT

L'association Student Port du Propeller Club de Nantes Saint-Nazaire vient de réaliser un état de l'art sur le transport maritime décarboné. Cette démarche a abouti à l'organisation d'un colloque qui réunira, début décembre, les acteurs majeurs de la filière à Nantes.

Le transport maritime est à la croisée des chemins. Il doit se réinventer, pour répondre aux enjeux de la lutte contre le réchauffement climatique et du respect des normes toujours plus strictes. Les initiatives se multiplient, notamment dans le Grand Ouest, pour concevoir de nouveaux modes de propulsion.

Il y a quelques mois, le Student Port du Propeller Club de Nantes Saint-Nazaire a souhaité faire un état de l'art des projets émergents. Cette démarche a abouti à l'organisation d'un colloque qui se tiendra les 9 et 10 décembre prochains dans les locaux de l'ENSM de Nantes[1]. Il réunira de nombreux acteurs de la filière : association Wind ship, Zéphyr et Borée, Neoline, Towt, CMA-CGM, les Chantiers de l'Atlantique, le groupe Sogestran, Nantes Saint-Nazaire Port…

SE PROJETER VERS DEMAIN

"Cet évènement est le fruit de la coopération entre les principaux acteurs français de la décarbonation du transport maritime, explique Julien Perottino, Président de cette association qui assure l'interface entre les étudiants et les professionnels du monde maritime. *Notre ambition est de faire découvrir des méthodes de propulsion alternatives ainsi que leur déploiement, mais aussi d'interagir de manière privilégiée avec des industriels et des experts pour imaginer la marine marchande de demain."*

Cet évènement sera organisé sous l'égide du Propeller Club[2] de Nantes Saint-Nazaire, qui soutient fortement l'association en aidant notamment financièrement les étudiants les plus en difficulté. Il intervient également en leur suggérant des pistes de réflexion sur l'évolution du transport maritime. C'est d'ailleurs un projet sponsorisé par le Propeller Club qui a conduit à l'organisation du colloque.

"Le Student Port est un lieu de convivialité et d'échanges où il est également possible d'évoquer de façon approfondie des sujets

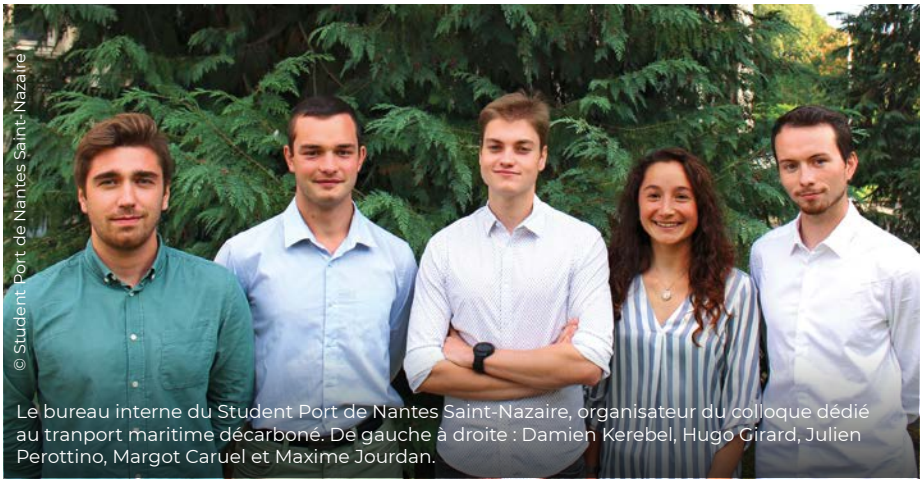
LE PROGRAMME COMPLET

Jeudi 9 décembre

- 9 h : Table ronde *"Carbon captur"*
- 10 h 45 : Débat *"Comment changer l'image du transport maritime ?"*
- 14 h 15 : Table ronde *"Les problématiques portuaires"*
- 16 h : Débat *"Comment serait le navire du futur ?"*

Vendredi 10 décembre

- 9 h : Débat sur la propulsion vélique
- 10 h 45 : Conférence sur les biocarburants
- 14 h : Forum entreprises à destination des élèves ingénieurs maritimes


© Student Port de Nantes Saint-Nazaire

Le bureau interne du Student Port de Nantes Saint-Nazaire, organisateur du colloque dédié au tranport maritime décarboné. De gauche à droite : Damien Kerebel, Hugo Girard, Julien Perottino, Margot Caruel et Maxime Jourdan.

importants, souligne Pascal Freneau, Président du Propeller Club de Nantes Saint-Nazaire. *La motivation de ses membres, leur capacité à créer, donnent vraiment confiance en l'avenir. Le bureau du Propeller Club a souhaité leur confier un projet à la hauteur de leur enthousiasme."*

Pour plus d'informations :
julien.perottino@supmaritime.fr

(1) Colloque organisé en présentiel à l'ENSM Nantes, 38 Rue Gabriel Péri (accès Ligne 1 Gare Maritime) et en ligne

(2) Le Propeller Club est une association internationale qui compte 8 000 membres. Il vise à promouvoir la marine marchande ainsi que tous les secteurs liés aux activités maritimes et portuaires.

VERS UN TRANSPORT MARITIME DÉCARBONNÉ

LES CHANTIERS VOIENT GRAND POUR LA PROPULSION VÉLIQUE

Avec le programme Ecorizon lancé il y a une douzaine d'années, les Chantiers de l'Atlantique ont engagé une profonde démarche de diminution de l'impact environnemental de leurs paquebots. Parmi les pistes explorées : la propulsion vélique.

Gaz naturel liquéfié (GNL), pile à combustible, mais aussi traitement de l'eau et des déchets solides, installation de prises de quai... Depuis de nombreuses années, les équipes de R&D des Chantiers de l'Atlantique sont positionnées sur la recherche d'efficacité énergétique et la réduction de l'empreinte écologique de leurs navires. Cette volonté s'illustre d'ores et déjà de manière concrète dans la conception des paquebots qui sortent des formes nazairiennes. L'une des dernières illustrations est la construction du futur paquebot fonctionnant au GNL de MSC Croisières (cf. p.5).

Pour réduire encore drastiquement les rejets de polluants, les Chantiers misent également sur la propulsion vélique. Une première expérimentation, baptisée Eoseas, avait déjà été lancée dès 2009 et avait permis de valider le concept. Aujourd'hui, le constructeur passe la vitesse supérieure avec le programme Solid sail/Aeoldrive.

UN PREMIER NAVIRE EN 2025

Si les essais, prévus cet hiver, sont concluants (cf. encadré), les premières commercialisations devraient être lancées dès 2022. En comptant environ 36 mois de construction, un premier navire pourrait naviguer en 2025. Cependant, ces paquebots devront toujours être équipés de moteurs dont la puissance minimum est imposée par la réglementation. C'est la raison pour laquelle les Chantiers de l'Atlantique travaillent aussi en R&D sur le développement de nouveaux carburants. D'autres secteurs comme le transport de marchandises ou les *"super-yachts"* pourraient eux aussi bénéficier de la technologie Solid sail.

© Creasynth/Chantiers de l'Atlantique

UNE VOILE EN COMPOSITE JUSQU'À 1 200 M² !

La technologie Solid sail repose sur l'utilisation d'une voile de grande dimension en matériaux composites. Rigide, elle se plie et se déplie automatiquement, en accordéon. Les différents panneaux, reliés par une membrane textile, offrent une résistance jusqu'à 15 fois supérieure à celle de l'acier.

Jusqu'à présent le système a été testé à l'échelle 1/5e à Pornichet. Les Chantiers installent actuellement un démonstrateur à Saint-Nazaire. Un premier mât de 24 mètres porte une voile de 300 m². Progressivement, deux tronçons seront ajoutés pour atteindre plus de 80 mètres de haut et une surface de voile de 1 200 m².

La voile et son gréement (qui s'inclinent jusqu'à 70° pour permettre de passer sous certains ponts comme à New York ou sur le canal de Panama) vont être testés tout l'hiver au pied du pont de Saint-Nazaire. Les futurs paquebots, de 200 mètres de long et équipés de trois de ces voiles, pourront réduire de plus de 50 % leurs émissions de gaz à effet de serre.

CROISIÈRE

PLEIN GAZ VERS LA "*ZÉRO ÉMISSION*" DE CO_2

Le nouveau navire, construit pour l'armateur italo-suisse MSC Croisières à Saint-Nazaire, est un concentré d'innovations visant à réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Il fait la part belle au gaz naturel liquéfié (GNL) qui demeure aujourd'hui le carburant du secteur maritime le plus respectueux de l'environnement.

Pour Laurent Castaing, Directeur général des Chantiers de l'Atlantique, ce navire *"établira les normes de la croisière du futur"*. Le *MSC World Europa* devrait sortir des chantiers nazairiens en décembre 2022. L'armateur a décidé d'investir dans les technologies environnementales de pointe pour la construction de ses futurs navires.

La propulsion au gaz naturel permettra au *MSC World Europa* de réduire de 99 % ses émissions de soufre par rapport aux carburants traditionnels, de 85 % les oxydes d'azote et de 98 % des particules. *"C'est le navire de croisière le plus innovant et le plus respectueux de l'environnement à ce jour,* s'enthousiasme Linden Coppell, Directrice du développement durable de l'armateur. *Le GNL n'est pas seulement un carburant propre, c'est aussi un catalyseur de technologies innovantes."*

© MSC Rights

Linden Coppell
© MSC Rights

PILES À COMBUSTIBLE

En effet, le *MSC World Europa* sera doté d'un démonstrateur de 50 kilowatts intégrant des piles à combustible à oxyde solide (SOFC) et fonctionnant grâce au GNL. C'est la première fois qu'un tel système sera utilisé pour un navire de croisière. Il produira à la fois de l'électricité et de la chaleur à bord.

"Cette technologie sera nécessaire lorsque nous aurons accès à des carburants verts très prometteurs, tels que l'hydrogène, le méthanol ou l'ammoniac, poursuit Linden Coppell. *Nous souhaitons proposer à nos passagers des vacances uniques et mémorables, mais aussi durables. Un navire propulsé au GNL fait partie intégrante de notre programme d'innovation. Il constitue une étape importante en termes de vision à long terme avec un objectif de zéro émission d'ici à 2050."*

DEUX AUTRES PAQUEBOTS D'ICI À 2025

Après la livraison du *MSC World Europa*, deux autres paquebots, également propulsés au GNL, devraient être livrés en 2023 et 2025. Au-delà du carburant utilisé et de la pile à combustible, d'autres équipements contribuent à diminuer l'empreinte écologique de ce nouveau navire. Comme tous les paquebots construits par MSC Croisières depuis 2017, il sera équipé d'une capacité d'alimentation à quai. Le bateau créera sa propre eau douce pour ne pas dépendre des ports pour cela et sera doté d'un système de traitement des eaux usées de dernière génération.

"Au cours de ces vingt dernières années, 16 des 19 navires qui composent aujourd'hui la flotte de MSC Croisières ont été construits à Saint-Nazaire, a précisé Pierfrancesco Vago, Président Exécutif de MSC Croisières, lors du lancement de la construction. *Aujourd'hui, nous sommes fiers de célébrer ensemble une étape supplémentaire de l'engagement de notre entreprise familiale auprès des Chantiers."*

© MSC Rights

AIRSEAS

UN DÉVELOPPEMENT TIRÉ… PAR UN CERF-VOLANT

Un cargo tracté par un cerf-volant… La start-up nantaise Airseas, qui travaille sur ce mode de propulsion depuis plusieurs années, voit enfin son projet se concrétiser. En décembre, un premier navire sera équipé de cette technologie.

Une première mondiale ! En décembre prochain, un navire, équipé d'un cerf-volant de 500 m² lui permettant d'économiser 20 % de carburant, assurera la liaison entre Montoir de Bretagne et Mobile (en Alabama) pour le compte d'Airbus. Ce dispositif, baptisé Seawing, a été développé par Airseas. La start-up, fondée à Toulouse par d'anciens salariés d'Airbus (qui en est toujours actionnaire à hauteur de 11 %) est désormais installée à Nantes.

"L'énorme avantage de notre système réside dans son niveau élevé d'automatisation, souligne Vincent Bernatets, Président d'Airseas. *Le capitaine est informé quand les conditions météorologiques sont favorables et il n'a qu'à appuyer sur un simple bouton pour déployer le kite. La voile va chercher les vents en altitude, entre 200 et 300 mètres de haut."*

Une fois ouvert, le cerf-volant effectue des *"8"*, ce qui démultiplie sa force de traction par rapport à une aile statique.

> *"Nous avons une formidable opportunité de faire émerger de futurs leaders mondiaux de la filière vélique dans la région."*

Un logiciel de routage fourni avec le système Seawing calcule la meilleure direction à suivre. Facile d'usage, le dispositif s'installe en seulement deux jours sur n'importe quel navire.

"Ce système peut participer à l'évolution du transport maritime vers de nouveaux carburants comme l'hydrogène ou l'ammoniac, se projette Vincent Bernatets, qui compte commercialiser des cerfs-volants de 1 000 m² pour les grands navires de transport. *Les technologies utilisées pour mettre au point Seawing se situent au croisement de filières d'excellence présentes à Saint-Nazaire et de ses environs : la construction navale et l'aéronautique. Nous avons donc une formidable opportunité, ensemble, de faire émerger de futurs leaders mondiaux de la filière vélique dans la région."*

Dès le mois de décembre prochain, Airbus équipera un navire d'un cerf-volant de 500 m² pour la liaison Montoir de Bretagne - Mobile aux États-Unis.

© Airseas

Ce cerf-volant de 500 m² permet d'économiser 20 % de carburant.

© Airseas

CARGO À VOILE

UN NOUVEAU SOUFFLE POUR NEOLINE

Le cargo à voile de la start-up nantaise Neoline devrait être opérationnel au premier semestre 2024. Après avoir relancé un nouvel appel d'offres cette année, l'entreprise a renouvelé sa confiance au groupement Neopolia.

L'aventure Neoline se poursuit et devrait se concrétiser par un premier voyage en 2024. L'entreprise ligérienne fait le pari de construire un, puis plusieurs cargos propulsés majoritairement à la voile. Leur consommation sera réduite de 90 % par rapport à une propulsion thermique classique. Cet ambitieux projet est soutenu par de grands industriels français soucieux de réduire leur impact écologique.

Ces chargeurs[1] ont d'ores et déjà signé des lettres d'intention garantissant à Neoline le fret nécessaire aux premières rotations entre Saint-Nazaire et l'Amérique du Nord, en passant par Saint-Pierre-et-Miquelon.

Pour Neoline, la crise sanitaire a des conséquences paradoxales, comme l'explique son fondateur, Jean Zanuttini : *"Elle a fait avancer les consciences sur l'importance du respect de l'environnement et a conforté notre modèle. Mais, dans le même temps, elle a fait augmenter le coût des transports et le coût des matériaux nécessaires à la construction de nos navires"*.

NEOPOLIA ENCORE UNE FOIS PARTENAIRE

Cette situation ne permettant plus d'envisager une construction majoritairement locale, l'entreprise a relancé son appel d'offres fin 2020. Son choix s'est à nouveau porté sur le groupement Neopolia, qui fédère 240 entreprises industrielles ligériennes.

L'engagement ferme de grands industriels au côté de Neoline constitue un argument de poids pour boucler le volet financier du projet. *"Nous sommes au point sur nos fonds propres et attendons encore les décisions des banques,* confie Jean Zanuttini. *Pour préparer la conception de futurs navires, nous lançons également une campagne de financement participatif ouverte à tous."*

Plusieurs chargeurs se sont déjà engagés auprès de Neoline.
© Mauric

(1) Groupe Renault, Groupe Beneteau, Manitou Group, Jas Hennessy & Co et le Groupe Michelin.

Le premier navire de la start-up Neoline pourrait réaliser sa première traversée atlantique en 2024.
© Mauric

MAINTENANCE DU PARC ÉOLIEN DE GUÉRANDE

LE CHOIX DE L'HYBRIDE AVEC OCEA

LD Tide (co-entreprise entre Louis Dreyfus armateurs et Tidal Transit) a décroché l'appel d'offre de General Electric Renewable Energy Offshore Wind pour le transfert d'équipes de maintenance sur le champ éolien du banc de Guérande. Elle a fait appel au cabinet d'architecture navale Mauric et aux chantiers Ocea pour concevoir et construire deux navires CTV (Crew Transfer Vessel). Ces catamarans en aluminium seront dotés d'une propulsion mixte, thermique-électrique.

Ces nouveaux navires pourront réaliser 100 % de leurs manœuvres grâce à l'électrique et passer aux moteurs thermiques lors de leurs traversées vers le parc offshore. *"Nous maîtrisons déjà la technique de l'hybride que nous avons utilisé sur d'autres projets,* souligne Elvis Sahmanovic, Directeur mobilité et transport maritime chez Ocea. *Une des innovations les plus importantes vient du T-foil (plan porteur) disposé entre les deux coques du catamaran, qui permettra de diminuer la résistance à l'avancement des navires, et donc de réduire la consommation en carburant."*

Pour faciliter et sécuriser le transfert des techniciens entre le bateau et les éoliennes, mais aussi assurer un meilleur confort aux passagers, la tenue en mer des navires sera renforcée par des formes de coque semi-Swath[1].

Ces CTV (Crew Transfer Vessel) pourront embarquer 24 techniciens de maintenance et 10 tonnes de matériels.
© Mauric

GAGNER EN SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE

Longs de plus de 26 mètres et larges d'une dizaine de mètres, ces CTV pourront embarquer jusqu'à 24 techniciens de maintenance pour trois membres d'équipage ainsi que 10 tonnes de matériels. Ils atteindront une vitesse de service supérieure à 25 nœuds. Les coques des navires sont construites sur le site Ocea de Fontenay-le-Comte, puis seront armées aux Sables-d'Olonne.

Le premier navire devrait être livré en avril 2022. Les CTV seront basés dans le port de La Turballe, qui servira de base de maintenance au parc éolien. Un autre bateau du même type, à propulsion classique, celui-là, sera également construit par Ocea, pour le compte du parc éolien en mer de Saint-Nazaire.

VOIR ENCORE PLUS GRAND

La conception et la construction de navires en aluminium, matériau et technologie maîtrisée par Ocea depuis plus de 30 ans, offrent de nouvelles perspectives en termes de sobriété énergétique pour le transport maritime. *"Les solutions se révèlent très performantes pour des navires de grandes dimensions,* confirme Elvis Sahmanovic. *Grâce à la bonification des propriétés naturelles de l'aluminium, les coûts d'exploitation et de maintenance sont réduits. Couplées à des solutions de propulsions alternatives comme les voiles, les navires réduisent significativement leurs émissions."*

Son service R&D développe actuellement ce type de technologies pour des navires de transport de plus de 100 mètres. L'entreprise est même déjà en phase de négociation avec des armateurs.

(1) Catamaran à faible surface de flottaison.

GRAIN DE SAIL TOUTES VOILES DEHORS

L'entreprise Grain de Sail, fondée à Morlaix (29) en 2010, a fait un choix audacieux, mais qui s'avère payant : privilégier la qualité des produits, la solidarité et le respect de l'environnement plutôt que la vitesse. Grâce à son voilier cargo construit dans l'estuaire de la Loire (à Couëron), puis terminé sur Lorient, la société limite au maximum ses émissions de gaz à effet de serre. Elle a déjà réalisé deux boucles transatlantiques entre la Bretagne, les États-Unis et l'Amérique latine. Chacune lui permet d'exporter des vins français bio vers New-York et de revenir les cales remplies de masses de cacao et des grains de café vert. Des matières premières qu'elle valorise ensuite localement en partenariat avec des établissements d'aide par le travail (Esat). Les produits siglés Grain de Sail sont disponibles dans plus de 750 magasins dans tout le Grand Ouest.

FARWIND

QUAND LE BATEAU PRODUIT SA PROPRE ÉLECTRICITÉ

Félix Gorintin, le co-fondateur de la start-up Farwind Energy en est convaincu, l'éolien en mer est une filière d'avenir. Et en particulier l'éolien flottant… et mobile !

L'entreprise a fait le pari d'un procédé unique : créer un navire téléopéré capable de produire sa propre électricité. Un prototype de 6 mètres a été présenté au début de l'été 2021. Il est propulsé par une voile moderne (rotor Flettner) et sa coque est équipée d'un hydro-générateur qui freine le navire et produit de l'électricité.

Ce prototype est équipé d'une voile moderne (rotor Flettner) et d'un hydro-générateur au niveau de sa coque, afin de produire sa propre électricité.
© Farwind

Un premier navire de 80 mètres est déjà en cours de construction avec une mise à l'eau prévue en 2024 aux Antilles. *"Le bateau naviguera au large, là où les vents sont les plus forts et les plus réguliers pour produire 40 MWh par jour,* détaille Félix Gorintin. *Dans sa version électrique, il se connectera au réseau par cycle de 24 heures. Dans un second temps, notre ambition est de pouvoir produire à bord de l'hydrogène sous forme comprimée pour apporter encore plus de souplesse en termes de stockage et de transbordement."*

La version hydrogène du navire a vocation à être exploitée en Pays de la Loire. De quoi dynamiser les activités portuaires avec la création d'infrastructures d'injection et de stockage de l'électricité, voire de livraison d'hydrogène vert à faible coût.

TERRE EXOTIQUE : UNE SECONDE VIE PLUS *"ÉPICÉE"* POUR L'IMOCA

Reconvertir un ancien voilier de course en navire de commerce. Cette idée originale a germé dans l'esprit d'Erwann de Kerros, passionné de voile et fondateur de l'entreprise tourangelle Terre exotique, spécialisée dans l'importation et la vente d'épices. Il y a 18 mois, il a racheté un Imoca, déclassé après avoir participé à plusieurs *"Vendée Globe"* et autres transats.

Après quelques travaux pour adapter le bateau à ses nouvelles missions, l'Imoca a effectué ses premières rotations l'année dernière. *"Nous sommes spécialisés dans des produits premium,* précise Erwann de Kerros. *Ce voilier nous permet de charger jusqu'à 5 tonnes de marchandises et de les transporter à une vitesse moyenne de 10 nœuds. L'équipage est composé de deux ou trois marins professionnels avec une expérience de la course au large."*

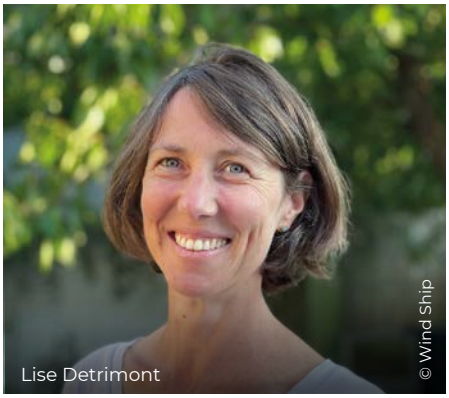
Malgré un léger surcoût dû à ce mode de transport, les produits, qui portent un logo valorisant la démarche auprès des consommateurs, sont proposés au même prix que les autres.

Un bateau de course transformé en navire de commerce.
© Terre exotique

LISE DETRIMONT, DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE L'ASSOCIATION WIND SHIP

LE GRAND OUEST A LE VENT EN POUPE

L'avenir du transport maritime pourrait bien passer par la propulsion vélique, seule ou en complément d'autres carburants. Dans ce domaine, le Grand Ouest fait figure de pionnier grâce à son écosystème unique. Explications de Lise Detrimont, Déléguée générale de l'association Wind ship, issue du réseau International Windship association regroupant 130 membres dans le monde.


Lise Detrimont © Wind Ship

Comment expliquez-vous le retour en force de la marine à voile ?

"Tout d'abord, le vent est une énergie gratuite, propre et inépuisable. Les progrès réalisés grâce aux technologies en matière de prévisions météo et de routage permettent aujourd'hui d'optimiser les trajets et de rendre la filière de plus en plus concurrentielle. D'autres carburants comme l'hydrogène, l'ammoniac ou le méthanol feront certainement partie du mix pour décarboner le transport maritime, mais aucun n'est pour l'instant mature pour envisager des transports longue distance. La propulsion vélique, elle, a fait la preuve de son efficacité. Certaines solutions sont d'ores et déjà exploitées : une quinzaine de grands navires de charge, et une vingtaine plus petits, sont déjà équipés. Ce chiffre va doubler d'ici à fin 2023."

Quelle est la place de la France dans cette filière ?

"Il existe aujourd'hui une trentaine de développeurs de solutions véliques dans le monde, dont une dizaine en France, majoritairement dans le Grand Ouest. Grâce à leur passé et la présence de filières d'excellence sur leurs territoires, la Bretagne et les Pays de la Loire jouent un rôle majeur dans le développement de la marine à voile. La course au large, la construction navale, l'aéronautique mais également les briques numériques transversales à ces domaines, contribuent à bâtir cet écosystème."

Comment accompagnez-vous cette dynamique ?

"Nous intervenons à plusieurs niveaux, tout d'abord en réintroduisant ce type de propulsion dans les textes réglementaires. Il convient, dans le même temps, de faire évoluer les mentalités, en particulier auprès des financeurs. L'un des leviers est la formation. Nous venons de lancer la création d'un module avec l'ENSM et D-ICE engineering sur la conduite des navires et sur un outil de simulation de passerelle pour appréhender le comportement d'un bateau propulsé par le vent."

Une navigation propre et décarbonée grâce à la propulsion par le vent

A l'occasion de l'événement Wind for Goods qui s'est tenu à Saint-Nazaire en octobre dernier, le transport à la voile était bien représenté notamment par Grain de Sail, Terre Exotique, Iliens et Skravik, présents dans les bassins. © Jeremy Jehanno

DE NANTES À SAINT-NAZAIRE

La campagne céréalière nationale 2021-2022 ne devrait pas dépasser les 36 millions de tonnes en blé tendre.

CAMPAGNE CÉRÉALIÈRE 2021-2022

UN REBOND MALGRÉ LA MÉTÉO

Malgré une météo estivale capricieuse, la campagne céréalière 2021-2022 s'annonce meilleure en volume que celle de l'année précédente. Pour Nantes Saint-Nazaire Port, l'objectif est de développer les exportations au départ de ses terminaux.

Traditionnellement, la campagne céréalière débute en juillet, mais le temps pluvieux de mai et juin 2021 a retardé les moissons. Si les chiffres officiels ne sont pas encore connus, il est néanmoins certain que les conditions de la récolte auront un impact sur les rendements, probablement de manière hétérogène selon les régions. Les Pays de Loire sembleraient néanmoins moins impactés que les régions Nord et Centre.

Longtemps prometteuse, la campagne nationale 2021-2022 ne devrait donc pas dépasser les 36 millions de tonnes en blé tendre. Nantes Saint-Nazaire Port vise bien sûr le développement des exportations.

"L'hinterland de Saint-Nazaire est très axé sur la production agricole et l'élevage, explique Gaël Seyer, Responsable de la business unit terminal multivrac de Nantes Saint-Nazaire Port. *La Bretagne et les Pays de Loire drainent une grande partie des flux céréaliers pour l'industrie de l'alimentation animale. Ces deux régions "cannibalisent" les volumes produits pour l'élevage. En début de campagne, les secteurs de la meunerie et de la fabrication d'aliments, mieux-disants, ont capté l'essentiel des flux. Le restant, principalement le blé et l'orge, part à l'export."*

Les flux sont orientés majoritairement vers le Royaume-Uni, l'Europe du Nord, le Portugal, ainsi que l'Afrique du Nord et de l'Ouest. Depuis quelques années, la demande émanant de la Chine augmente, les céréales françaises profitant d'une brouille politico-diplomatique entre ce pays et l'Australie. Les céréales exportées, via Nantes Saint-Nazaire, transitent par trois silos (Roche-Maurice et Montoir, exploités par l'Union InVivo et Saint-Nazaire opéré par Idéa Vracs).

Pour anticiper au mieux les besoins de la filière, les autorités portuaires sont en contact permanent avec les différents silos, ainsi que les instances agricoles telles que l'association France export céréales. *"L'enjeu est de garantir le bon état des accès nautiques et ferroviaires aux différents acteurs. Dans un marché tendu et concurrentiel, la qualité de ces prestations peut vraiment faire la différence",* conclut Gaël Seyer.

Le terminal céréalier de Nantes est opéré par l'Union InVivo.

SAINT-NAZAIRE

DE GRANDES AMBITIONS POUR LE SECTEUR DE L'AVANT-PORT

L'avant-port de Saint-Nazaire et le quartier du Petit-Maroc vont connaître d'importantes transformations dans les années à venir. En lien avec les projets de la Ville et de l'Agglomération, Nantes Saint-Nazaire Port s'apprête à lancer une consultation en vue d'engager de grands travaux sur le quartier.

Situé face à l'estuaire, l'avant-port de Saint-Nazaire, dans le quartier du Petit-Maroc, offre un vrai potentiel de requalification. L'ambition de Nantes Saint-Nazaire Port est d'y mener, aux côtés de la Ville, un projet d'aménagement, avec notamment la démolition de plusieurs locaux inoccupés. C'est le cas par exemple des entrepôts de l'ancien sous-traitant des Chantiers de l'Atlantique, BS Vision, désaffectés depuis une dizaine d'années.

À cet emplacement, situé entre le bâtiment sanitaire des Armées et les locaux de la SNSM, s'élèvera un ensemble de bâtiments qui constituent le projet *"Signal - Avant-port d'estuaire"*. Ils accueilleront des services portuaires dédiés à l'accueil des navires (la capitainerie, le remorquage ou encore le peloton de sécurité maritime et portuaire), mais également une programmation mixte (restauration, commerces...) destinée à rendre ce site plus attractif et accessible aux Nazairiens.

CONSULTATION LANCÉE EN OCTOBRE

"À terme, le nouvel ensemble devrait compter quatre îlots, précise Louis Linquier, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et de l'immobilier. *Ce projet va contribuer à la mise en valeur du quartier et améliorera le mieux vivre et le "travailler ensemble" de cette interface ville-port concentrée. Nous lançons cette fin d'année une consultation pour désigner la maîtrise d'œuvre. Les résultats devraient être connus dans le courant de l'année 2022 et nous espérons une livraison des bâtiments en 2025."*

UNE NOUVELLE VOCATION NAUTIQUE ET MARITIME

En 2017, les Villes de Saint-Nazaire et de Pornichet, Saint-Nazaire Agglomération et le Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire se sont associés pour lancer la démarche *"Ambition maritime et littorale"*. Sur le quartier du Petit-Maroc, en parallèle des projets portuaires, les partenaires affichaient déjà leur intention : *"Enclencher la nouvelle vocation de la place nautique et maritime ambitionnée sur le Petit-Maroc. Il est attendu sur ce site, une nouvelle mixité d'activités économiques et de loisirs ayant une dimension et une identité maritimes."*

TERMINAL ROULIER
POUR ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Le terminal roulier de Montoir de Bretagne poursuit son évolution afin de répondre aux attentes du marché. Ses clients sont de plus en plus en recherche de solutions leur permettant de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Des investissements vont être engagés en ce sens.

"Pour faciliter la manutention sur la zone portuaire, les logisticiens ont souvent besoin de simplement quelques litres de carburant dans leurs voitures, explique André Drouard, Responsable de la business unit roulier et conteneurs de Nantes Saint-Nazaire Port. *C'est le cas aussi pour les véhicules électriques. Dès l'année prochaine, ils pourront les recharger directement sur le terminal soit en "goutte-à-goutte" (pour atteindre 10 à 15 % d'autonomie) ou en charge complète. Aujourd'hui, pour rester concurrentiel, ce type d'installation est indispensable."*

Pour alimenter ces bornes IRVE (Infrastructures de recharges pour véhicules électriques), une ligne haute tension ainsi qu'un poste de transformation électrique ont été commandés auprès d'Enedis. L'installation devrait démarrer début 2022.

PRISES DE QUAI : UNE RÉFLEXION COMMUNE AVEC LES ARMATEURS

La présence de prises de quai devient aujourd'hui un argument concurrentiel pour les plateformes portuaires. De plus en plus d'armateurs souhaitent pouvoir couper les génératrices diesel de leurs navires pendant la durée des escales, afin de réduire leurs émissions polluantes.

Dans sa démarche de satisfaction client, le terminal roulier de Montoir a ainsi lancé une réflexion auprès de ses deux armateurs historiques, Suardiaz et LD Seaplane. *"Dans un premier temps, il serait plus facile d'équiper des navires qui font escale régulièrement à Montoir,* reconnaît André Drouard. *Cet axe de développement doit nous permettre d'attirer de nouvelles lignes, voire de dévier des lignes qui transitent aujourd'hui au large de Nantes Saint-Nazaire Port."*

Pour servir le marché des véhicules électriques, le terminal roulier de Montoir de Bretagne va notamment s'équiper de bornes de recharge IRVE.

Nantes Saint-Nazaire Port déploie une nouvelle offre de solutions de stockage avec des plateformes *"plug & play"*.

FACILITER LE STOCKAGE

DES SOLUTIONS LOGISTIQUES À PORTÉE DE MAIN

Nantes Saint-Nazaire Port a décidé de valoriser ses réserves foncières aménagées (une centaine d'hectares) à l'arrière des terminaux portuaires de Montoir de Bretagne et à Cheviré. Sa stratégie est de proposer aux industriels des solutions logistiques personnalisées et clé-en-main.

"L'offre de solutions de stockage est aujourd'hui un enjeu économique majeur dans un marché local sous tension, entame Louis Linquier, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et de l'immobilier. *La présence d'entrepôts à proximité des quais permet notamment de réduire les temps de trajets, les coûts de transport et l'empreinte carbone. Afin d'accompagner au mieux les industriels dans leur développement, Nantes Saint-Nazaire Port a fait le choix stratégique de devenir investisseur-bailleur."*

Cette nouvelle offre s'inscrit dans le cadre de la Programmation pluriannuelle d'investissements 2021-2030 et vient compléter les nombreux projets lancés ces dernières années : extension du quai du terminal à marchandises diverses et conteneurs, augmentation de capacité du parc roulier, mise en place d'un Guichet unique réglementaire…

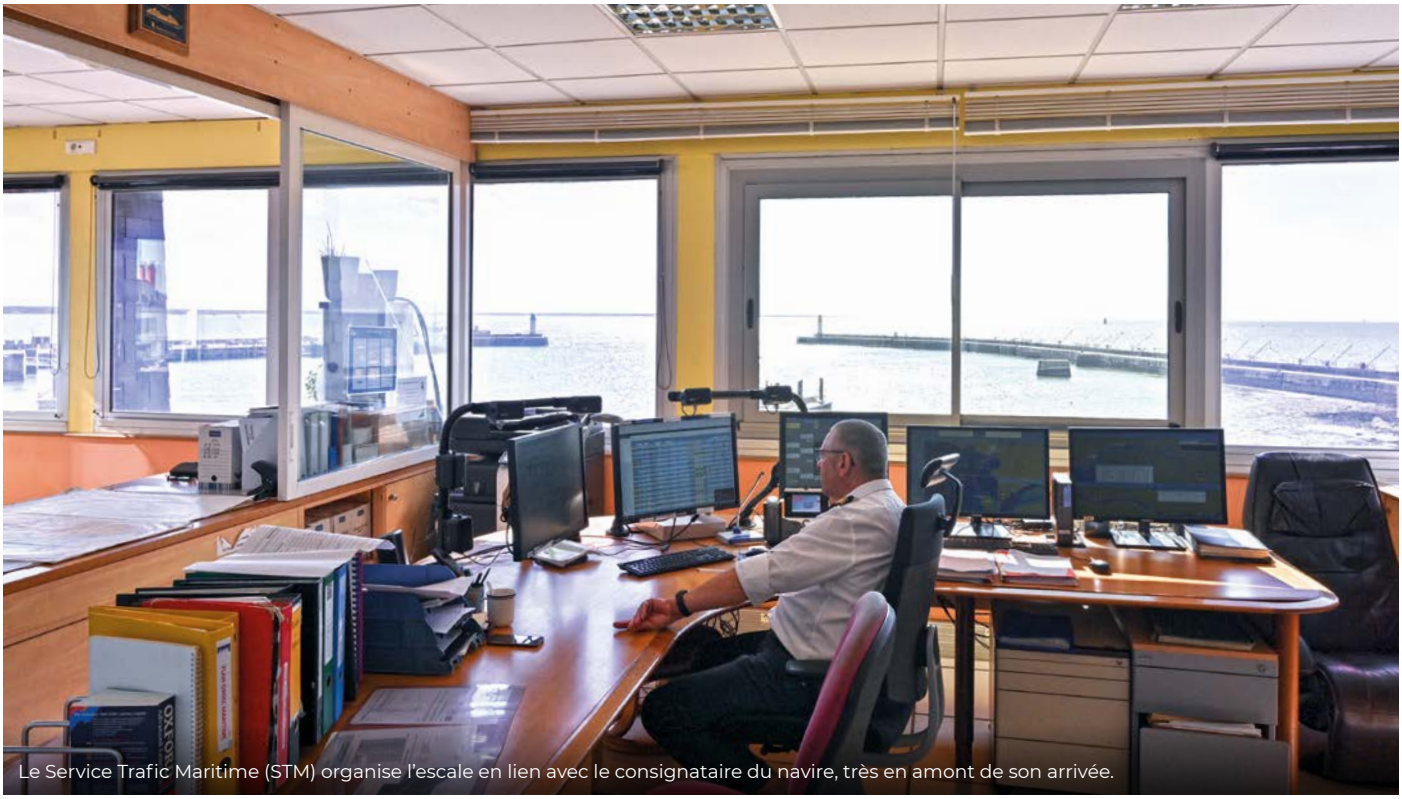
EFFICACITÉ ET RÉACTIVITÉ

Concrètement, les bâtiments seront construits sur le modèle du *"plug and play"* afin d'accélérer la prise de possession par le client. C'est toujours avec la volonté de réduire les délais que les sols ont été préchargés et des démarches administratives engagées.

> La présence d'entrepôts à proximité des quais permet de réduire les temps de trajets, les coûts de transport et l'empreinte carbone.

Autant d'arguments qui ont convaincu General Electric de se lancer. Le chantier a débuté en 2021. Des entrepôts seront mis à disposition de l'entreprise et de ses sous-traitants pour une durée de 3 à 5 ans.

Nantes Saint-Nazaire Port voit déjà plus loin et veut encore enrichir son offre de services, ce que confirme Louis Linquier : *"Nous réfléchissons à la construction d'entrepôts frigorifiques pour le stockage de produits à forte valeur ajoutée. Cette stratégie pourrait également être dupliquée sur la zone de Cheviré, dont la situation privilégiée au cœur de la métropole nantaise est un vrai atout pour les acteurs de la logistique du dernier kilomètre".*


Le Service Trafic Maritime (STM) organise l'escale en lien avec le consignataire du navire, très en amont de son arrivée.

EN CHEF D'ORCHESTRE D'UNE ESCALE
AU CŒUR DE LA CAPITAINERIE

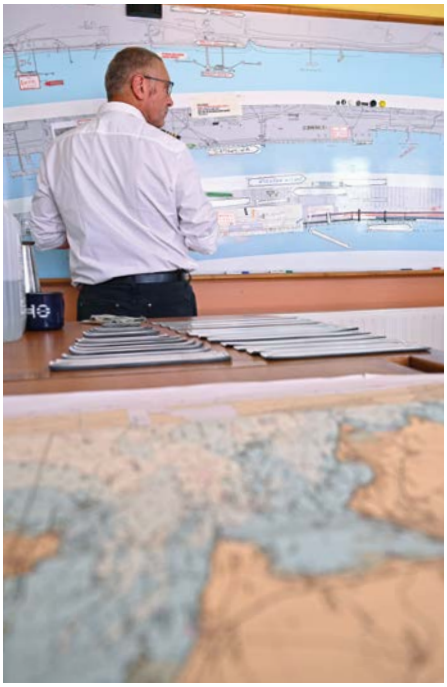
La réussite d'une escale dépend de la bonne harmonie entre tous les corps de métiers impliqués. La capitainerie de Nantes Saint-Nazaire Port a pour mission de superviser l'ensemble des intervenants pour garantir la fluidité et la sécurité de la navigation sur l'estuaire. Reportage.

Les deux grands bureaux se font face, surplombant l'avant-port nazairien. Les fenêtres offrent une vue panoramique sur la sortie de l'estuaire ainsi que sur les bassins de Saint-Nazaire. C'est ici que se décident et se coordonnent toutes les escales des navires accueillis par Nantes Saint-Nazaire Port. La capitainerie est un chef d'orchestre, dont la baguette dirige l'ensemble des mouvements de navires dans l'estuaire de la Loire. Et la mécanique doit être bien huilée pour garantir la sécurité de tous.

EN AMONT AVEC LE STM

Dans le premier des deux bureaux, le Service Trafic Maritime (STM) est chargé d'organiser les escales en amont. Plusieurs jours avant l'arrivée du bateau, le consignataire de navire prend contact avec lui pour préparer cette arrivée dans les moindres détails.

"Nous vérifions la fiche d'identité du navire, son niveau de sûreté, détaille Ronan Ferec, Officier de port adjoint. *Le consignataire doit nous fournir la liste de ses équipements, ses certificats de navigation valides, ainsi que le nom des dix derniers ports touchés. En retour nous validons sa place à quai et nous éditons son plan d'amarrage."*



LES OPI SUR LE PONT

Chaque accostage ou départ de navire nécessite la présence d'un officier de port d'intervention (OPI) sur le quai. Explications de leur mission.

"Nous sommes le relais de la capitainerie sur le terrain, explique Hervé Lebreton, Officier de port d'intervention. *Nous assurons la sécurité et pouvons être une assistance au pilote lors des manœuvres. Nous contrôlons le placement des navires en cohérence avec les instructions du STM. Nous effectuons également des rondes régulières pour vérifier que les postes sont en mesure d'accueillir les navires dans de bonnes conditions."*

Hervé Lebreton

L'OPI se situe sur le quai, en contact avec le commandant du navire et les lamaneurs, pour s'assurer du passage du navire en toute sécurité par l'écluse sud.

Une fois que le STM a vérifié l'ensemble de ces informations, s'est assuré que le tirant d'air permettait de franchir le pont de Saint-Nazaire et que le tirant d'eau ne dépassait pas la profondeur des souilles, il délivre au navire un bon pour mouvement.

LE LPC EN VIGIE

Quelques jours plus tard, une fois le navire à l'approche, c'est le service situé juste en face du STM qui prend le relais. Le Loire Port Contrôle (LPC) est plus connu sous le nom de *"Vigie"*. C'est de là que sont gérés les mouvements en temps réel. *"Cela ressemble à une tour de contrôle aérienne, mais avec l'inertie due à la vitesse des navires"*, résume Frank Brisart, chargé de la régulation du trafic maritime.

LES YEUX ET LES OREILLES DE L'ESTUAIRE

Lamaneurs, pilotes, remorqueurs… une fois que la capitainerie a donné ses instructions, le ballet peut commencer. *"Nous contrôlons les mouvements sur la Loire, mais nous intervenons également sur les navires à quai,* précise Frank Brisart. *Une fois que le navire est allégé de sa cargaison, ou à cause de la marée, il faut parfois demander aux lamaneurs d'intervenir sur les aussières pour une reprise d'amarrage. Nous sommes les yeux et les oreilles de l'estuaire, de la bouée SN1 de prise en charge des navires au large, jusqu'à Nantes."*

TROIS AUTRES POSTES DE QUART

En plus du STM et du LPC situés face à l'avant-port de Saint-Nazaire, la capitainerie compte trois autres postes de quart : le bureau des marchandises dangereuses à Donges et deux bureaux pour les officiers de port d'intervention (OPI) à Donges et à Nantes.

Loire Port Contrôle s'assure des mouvements des navires, de leur placement, en toute sécurité et tout au long de l'escale.

EN BREF

Loire à Vélo

UN NOUVEL ITINÉRAIRE SUR LES TERRAINS PORTUAIRES

De la commune de Cuffy dans le Cher jusqu'à Saint-Brévin-les-Pins en Loire-Atlantique, la Loire à Vélo permet de longer le plus long fleuve de France en pédalant en famille. Depuis juillet dernier, un nouvel itinéraire de 3 km est aménagé sur le circuit entre Nantes, Rezé et Bouguenais. Il permet de contourner le périphérique de la route de Pornic en longeant sur 2,8 km le site portuaire et les emprises de Nantes Saint-Nazaire Port, avec les rues de l'île Chupin et de l'île Sainte-Hélène.

Inscrit dans le futur réseau vélo métropolitain, l'aménagement a nécessité la création d'une passerelle et de bornes en bois et en acier. Objectif : permettre aux cyclotouristes, mais aussi aux *"vélotaffeurs"* de circuler en toute sécurité sur un axe de plus en plus emprunté.

PORTRAITS

DEUX NOUVELLES TÊTES À LA DIRECTION DU PATRIMOINE

La direction du patrimoine de Nantes Saint-Nazaire Port se réorganise avec l'arrivée, depuis cet été, de deux nouveaux renforts : Francisco Javier Sánchez Álvarez, Directeur de l'ingénierie, et Alexandre Rolland, chargé de mission directement rattaché à Jacky Pommier, Directeur du patrimoine. Présentation.

FRANCISCO JAVIER SÁNCHEZ ÁLVAREZ

Directeur de l'ingénierie de Nantes Saint-Nazaire Port

C'est en Espagne, d'où il est originaire, que Francisco Javier Sánchez Álvarez débute sa carrière avec un poste en bureau d'études à Valence. En 2011, son arrivée en France coïncide avec son entrée dans le monde maritime et portuaire. Francisco Javier Sánchez Álvarez intègre le Grand Port Maritime de Dunkerque, où il occupera pendant huit ans le poste de responsable technique de projets d'aménagement. *"J'ai découvert un environnement qui m'a beaucoup plu : le travail dans le secteur public, que je ne connaissais pas, ainsi que la participation aux projets d'aménagement depuis la phase de faisabilité jusqu'à l'exécution des travaux."*

Avec ses nouvelles fonctions de directeur de l'ingénierie à Nantes Saint-Nazaire Port, Francisco Javier Sánchez Álvarez est à la tête d'une équipe d'une trentaine de personnes

"Apporter mon expertise technique."

et ajoute une nouvelle corde à son arc. *"La conservation du patrimoine portuaire (bâtiments, quais, routes, écluses…) est une nouvelle mission pour moi mais qui est très stimulante. Je vais la remplir en apportant mon expertise technique avec le souci de toujours bien anticiper et planifier les interventions, pour réduire au maximum d'éventuels problèmes sur nos ouvrages."*

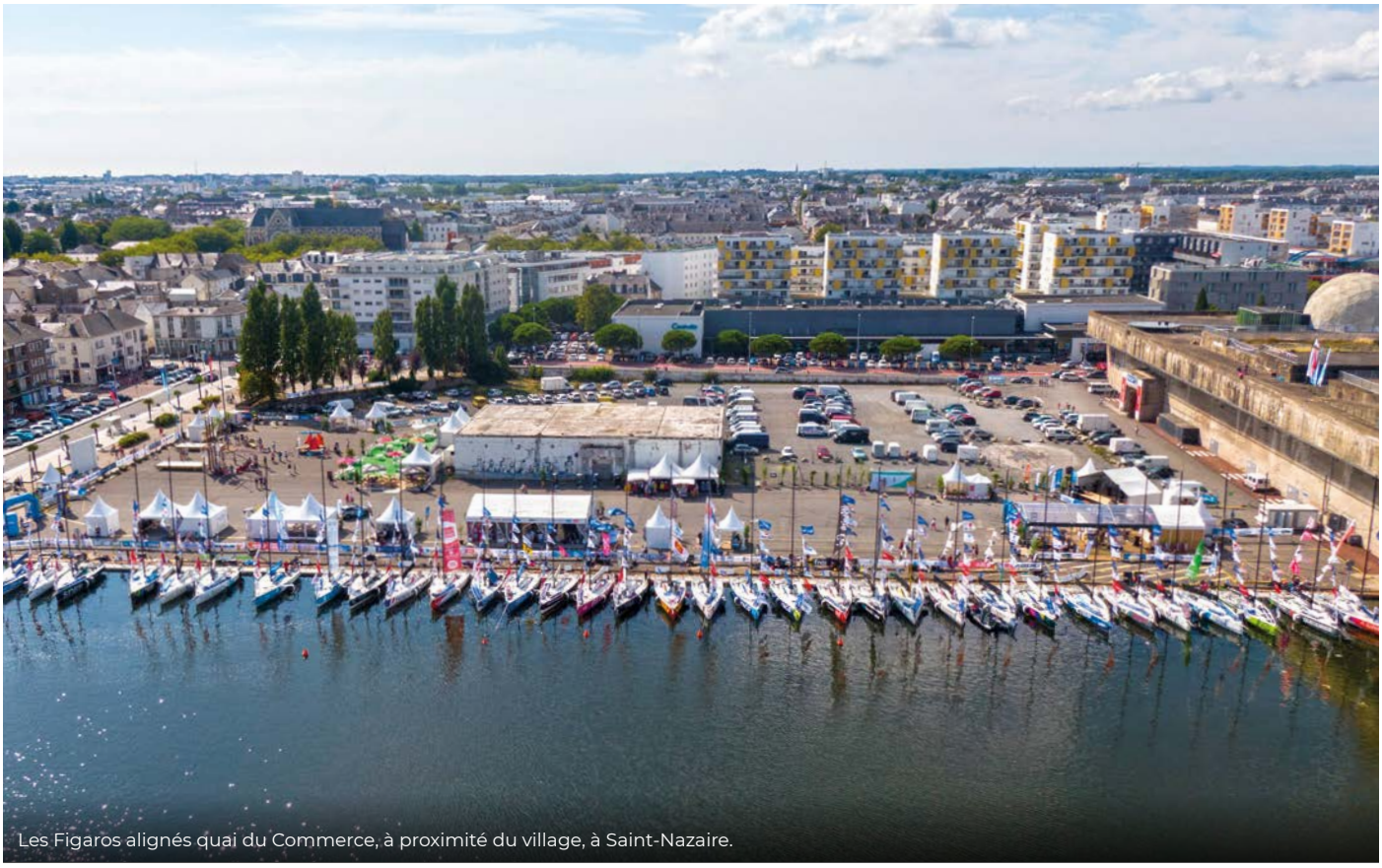
ALEXANDRE ROLLAND

Chargé de mission rattaché au directeur du patrimoine

C'est fort de 20 années d'expérience dans le domaine maritime et portuaire qu'Alexandre Rolland intègre la direction du patrimoine de Nantes Saint-Nazaire Port. Directeur de projet puis d'activités au sein de la société d'ingénierie Egis, Alexandre Rolland a notamment travaillé sur la Nouvelle Route du Littoral à la Réunion. *"Une mission très enrichissante qui m'a permis d'être en interface étroite avec le port de La Réunion."* Début 2019, il est nommé directeur de projet au Port de La Ciotat, spécialisé dans la maintenance et le refit des très grands bateaux de plaisance. Une double casquette secteur privé - secteur public qu'Alexandre Rolland entend mettre à profit dans son nouveau poste à Nantes Saint-Nazaire Port.

Une solide expérience dans le secteur portuaire

"Mon expérience dans l'ingénierie me permet d'avoir une meilleure compréhension des attentes des parties prenantes avec lesquelles nous travaillons, pour mieux y répondre. Celle dans le secteur public m'a apporté une vision plus globale, au service de l'intérêt général." Aujourd'hui attaché au directeur du patrimoine, Alexandre Rolland assure le pilotage des services prestations techniques et maintenance et exploitation portuaire, avec comme objectif de *"garantir un niveau de performance maximal de nos outils de travail !"*.


Les Figaros alignés quai du Commerce, à proximité du village, à Saint-Nazaire.

COURSE À LA VOILE

TRAVAIL D'ÉQUIPE POUR LA SOLITAIRE

Du 18 août au 19 septembre dernier, la Solitaire du Figaro mettait doublement à l'honneur Saint-Nazaire pour sa 52e édition : au départ et à l'arrivée. Une belle vitrine pour Nantes Saint-Nazaire Port, qui a mis à disposition ses terrains, ses bassins et ses compétences techniques.

34 marins parmi lesquels aucun ancien vainqueur et 12 premiers participants, 4 grandes étapes entre la France, la Grande-Bretagne et l'Irlande pour une distance totale la plus longue de l'histoire de la course… Clôturée le 17 septembre dernier, avec la victoire de Pierre Quiroga sur Skipper Macif 2019, la Solitaire du Figaro 2021 a été une édition extraordinaire à plus d'un titre.

Lors de la visite inaugurale du village de la course.

Elle a notamment mis Saint-Nazaire au cœur de la compétition, en y organisant à la fois son grand départ et sa finale… *"Nous sommes ravis de la place centrale qu'a prise Saint-Nazaire dans cette édition,* confie Alex Picot de OC Sport, organisateur de la course. *La Ville et son port, d'une renommée internationale, sont intimement liés à l'histoire de la Solitaire. De grandes pages se sont dessinées ici, avec notamment le plus faible écart jamais enregistré au classement général : 13 secondes entre Armel Le Cléac'h et Alain Gautier en 2003!"*

Pour l'organisation du départ et de l'arrivée, temps forts de la Solitaire et événements très populaires avec l'installation du village, OC Sport a travaillé en étroite collaboration avec Nantes Saint-Nazaire Port. Différents groupes de travail ont été mis en place, avec notamment le

Département de Loire-Atlantique, en chef d'orchestre, et la Ville de Saint-Nazaire.

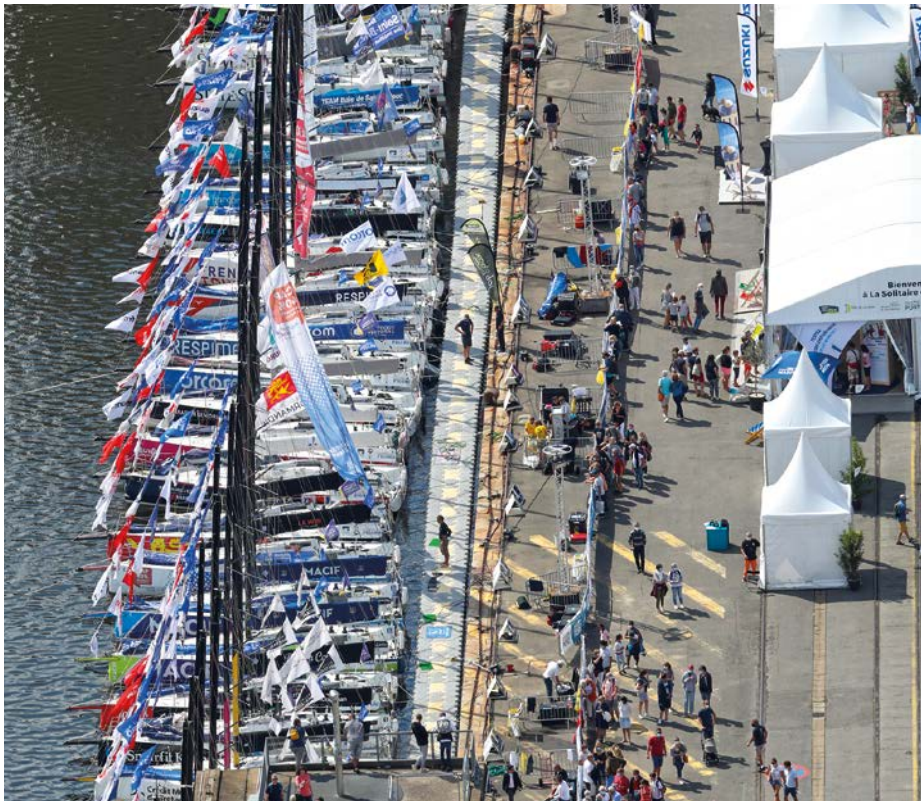
L'EXPERTISE PORTUAIRE EN ACTION

Au-delà de l'installation du village, qui s'est concrétisée par la signature d'une autorisation d'occupation temporaire avec le Département, le rôle de Nantes Saint-Nazaire Port a été multiple pendant la Solitaire du Figaro. *"Il s'agissait d'abord de tout mettre en œuvre pour continuer à assurer le passage des navires commerciaux, en lien avec la capitainerie,* explique Cyrille Retailleau, Gestionnaire de zone à Nantes Saint-Nazaire Port. *Nous avons aussi dû gérer les entrées et sorties des bateaux accompagnateurs de la course, ce qui a impliqué une forte augmentation de l'usage des écluses, avec une gestion adaptée des sas. En complément, nous avons réalisé des opérations de mise à l'eau des navires de soutien à la course et nous avons mis à disposition une zone technique, qui permettait de lever les bateaux en compétition, afin d'effectuer de potentiels contrôles. Parallèlement, nos équipes techniques se tenaient prêtes pour assurer la bonne mise en œuvre de nos ouvrages mobiles. Autant de missions qui ont participé à la réussite de cette belle 52e édition de la Solitaire !"*

Nantes Saint-Nazaire Port a notamment été sollicité pour la partie terrestre, avec l'installation du village sur des terrains qui lui appartiennent, mais aussi bien évidemment sur les aspects maritimes, avec la mise à disposition de ses bassins, ses équipements et de toute l'expertise associée.

L'exposition photographique de Franck Badaire sur les métiers portuaires a séduit le public.

"Accueillir des épreuves sportives réputées, comme la Solitaire, est une belle opportunité de mettre un coup de projecteur sur la diversité et la qualité des services portuaires, confirme Pascal Fréneau, Directeur général adjoint de Nantes Saint-Nazaire Port. *Nous nous félicitons encore une fois de ce partenariat très constructif."*



EN BREF

Application numérique

"DU CÔTÉ DU PORT" : DIRECTION NANTES !

Découvrir le patrimoine et les activités de Nantes Saint-Nazaire Port tout en s'amusant ! Tel est le pari de l'application *"Du côté du port"* lancée l'été dernier*. Après une première balade à Saint-Nazaire, une deuxième est disponible depuis fin octobre sur tous les smartphones. Cette fois, c'est Nantes qui est à l'honneur avec plus de 10 km de parcours à effectuer à pied ou en vélo et même en bateau en empruntant le Navibus.

Ce nouveau périple a toujours pour guides Agathe et Émile, personnages virtuels hauts en couleur qui narrent l'histoire portuaire de la ville, avec quelques énigmes à résoudre. En longeant la Loire sur sa rive Nord, les utilisateurs profitent aussi d'une vue imprenable sur le site portuaire de Cheviré. Début 2022, une troisième balade, sur l'estuaire, viendra compléter l'offre numérique.

**Disponible sur Android et IOS via l'application Baludik*

Le plus grand volume de marchandises transportées en conteneurs est lié aux modes de vie : électronique, sport, textile, tout ce qui remplit l'intérieur des habitations...

CRISE DU TRANSPORT DE CONTENEURS

"LA CLÉ RESTE LES CONSOMMATEURS"

Symbole depuis plus d'une vingtaine d'années de la mondialisation de l'économie, le trafic des conteneurs est aujourd'hui en pleine tourmente. La crise sanitaire et ses conséquences ont rebattu les cartes, faisant exploser le coût de ces boîtes métalliques. Décryptage avec Paul Tourret, Directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar).

Aujourd'hui, le transport conteneurisé a pris une part importante des échanges mondiaux. Comment expliquer une telle croissance ?

"Ce mouvement s'accentue depuis une vingtaine d'années, en particulier à la suite de l'adhésion de la Chine à l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) en 2001. Les nombreuses délocalisations ont fait de l'Asie du Sud-Est la manufacture du monde. Aujourd'hui, la demande est mondiale et une grande partie de ce trafic s'effectue grâce aux conteneurs. Ce mode de transport représente environ 16 % des flux maritimes mondiaux et environ 1,8 milliard de tonnes en volume."

Paul Tourret

Quels sont les produits les plus concernés par la "*conteneurisation*" ?

"De nombreux types de produits transitent aujourd'hui dans des conteneurs, même ceux issus de l'agriculture. Mais le vrai boom concerne avant tout les marchandises liées à l'évolution de nos modes de vie : électronique, sport, textile, et ce que nous appelons "small commodities" ou encore "bazar chinois", tout ce qui remplit les intérieurs des habitations."

Quel est l'impact de la récente crise sanitaire mondiale sur ce trafic ?

"Il convient de rappeler que la croissance du trafic conteneurs n'a pas été linéaire depuis deux décennies. Il a connu une forte baisse lors de la crise économique de 2008, puis a subi le ralentissement de l'activité européenne en 2011. Au début de la crise sanitaire, craignant un effondrement général, les armateurs ont anticipé en réduisant leur activité. Ils ont ainsi créé une sous-capacité maritime face à une demande restée forte, contrairement aux prévisions."

Le trafic conteneurisé représente environ 16 % des flux maritimes mondiaux, soit près de 1,8 milliard de tonnes de marchandises.

C'est la seule raison expliquant le chaos actuel ?

"La concentration du trafic vers les hubs est un autre facteur important. Il a entraîné une congestion des grands ports, au détriment des ports secondaires. Ce manque de solutions pour les armateurs est à l'origine d'une pénurie importante et d'une incroyable hausse des prix, en particulier pour les chargements « spots », négociés au coup par coup. Les chargeurs sont désormais prêts à payer plus cher pour disposer rapidement de leurs marchandises."

Pensez-vous que de nouveaux équilibres peuvent émerger de cette situation chaotique ?

"Lors de la crise sanitaire, nous avons beaucoup entendu parler de relocalisations. Mais je ne pense pas que les grandes tendances puissent changer à court terme. Tant que les consommateurs, aux États-Unis, en Europe ou même ailleurs conserveront le même mode de vie et chercheront à toujours bénéficier des prix les plus bas, l'Asie restera la manufacture du monde. Ils sont vraiment la clé du problème !"

DE L'AUTRE CÔTÉ DE LA MANCHE

FREE PORT ANGLAIS : MENACE OU OPPORTUNITÉ ?

Avec le Brexit, l'Angleterre a décidé de relancer la création de free ports (ou ports francs). Huit d'entre eux devraient voir le jour. Certains, en France, y voient une menace. Alexandre Lavissière, Professeur de logistique à l'école de commerce Kedge et président du Think Tank Logisthinker considère, au contraire, que c'est une formidable opportunité pour replacer les ports français au centre du jeu. Explications.

Alexandre Lavissière

Avec la décision de l'Angleterre de créer plusieurs ports francs, le sujet suscite de plus en plus d'intérêt. Comment définiriez-vous ce modèle ?

"Pour faire simple, c'est une zone logistique d'extraterritorialité douanière accolée à un port. Elle est mise en place afin de capter de nouveaux flux et ainsi créer de la richesse. On ne perd pas de rentrées fiscales, puisqu'on attire des flux qui, sinon, n'existeraient pas. En revanche, on gagne des recettes fiscales indirectes, liées à la croissance. Ces zones franches logistiques importent des produits, les transforment sur place avant, le plus souvent, de les réexporter. Au-delà de la réduction des lourdeurs administratives (grâce notamment au stockage sous-douane en durée illimitée), les avantages sont nombreux en termes de cash-flow, de fiscalité et de marketing pour les industriels. Preuve de la pertinence de ce modèle, parmi les 25 premiers ports à conteneurs du monde, seuls Anvers et Rotterdam ne possèdent pas de zones franches logistiques."

La France est même un des rares pays à ne pas en avoir du tout. Comment explique-t-on cette particularité ?

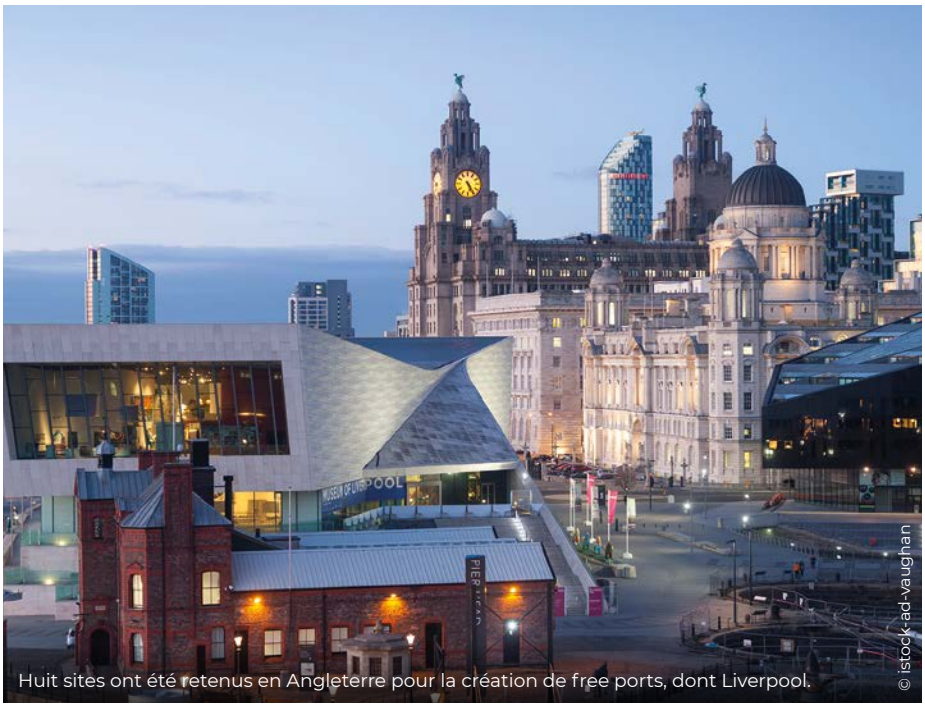
"La France avait pourtant été précurseur dans ce domaine. Au Moyen-Âge, la quasi-totalité des ports français comptait des zones franches. Cette situation a pris fin avec la révolution et l'abolition de tous les privilèges. Il existe bien entendu des zones franches urbaines mais aucune dans les ports. En France, nous avons malheureusement gardé une doctrine très rigide sur ce point."

L'Angleterre, au contraire, accélère sur le sujet. Où en est-elle ?

"En tant que spécialiste des zones franches portuaires, j'ai été sollicité dès 2016 par un parlementaire britannique, actuel chancelier de l'Échiquier, pour l'accompagner dans sa réflexion. J'ai notamment participé à la rédaction du rapport fondateur de création des actuels free ports afin de développer le secteur portuaire anglais post-Brexit. Une consultation publique a été organisée en 2019. Huit sites ont été retenus. Les appels à projets ont déjà été lancés. En sortant de l'Union européenne, l'Angleterre a tout intérêt à mettre en place une zone d'extraterritorialité douanière afin de profiter d'une position géographique et économique favorable par rapport au marché européen."

Quels sont les risques pour les ports français ?

"Le risque serait qu'ils soient encore marginalisés, non plus simplement par les gros armateurs mais également par les opérateurs de terminaux internationaux. Hutchinson, leader mondial des terminaux ou encore DP World, qui ont notamment répondu aux appels à projets anglais, sont en train de créer des liens privilégiés entre leurs différents ports francs. Les acteurs français doivent rapidement se positionner pour ne pas être définitivement écartés du jeu. Le port franc de Barcelone a par exemple développé un partenariat commercial avec celui de Tanger-Med en créant un corridor logistique dédié pour les feeders. Les Italiens ont également des projets, à Gênes notamment. De leur côté, les Chinois ont fortement investi au Pirée en bénéficiant du système des zones franches."


Huit sites ont été retenus en Angleterre pour la création de free ports, dont Liverpool.
© istock-ad-vaughan

Quelle est la réponse de la France face à cette situation ?

"La France ne s'intéresse sérieusement au sujet que depuis très récemment. Une commission interministérielle vient d'être constituée afin de réfléchir à la compétitivité des ports français. Elle doit rendre son rapport d'ici la fin d'année. Une note, commandée à l'Institut Montaigne, a été également présentée lors du dernier Comité interministériel de la mer (CIMer) en 2020. Une des propositions serait de mettre en place des « zones économiques spéciales portuaires ». Il s'agirait de réduire la taxe foncière pour les industriels, une taxe qui avait été pourtant créée il y 4 ans ! Tout cela n'est encore qu'au stade de la réflexion et surtout manque d'ambition, de vision et parfois d'expertise sur le thème spécifique des ports francs."

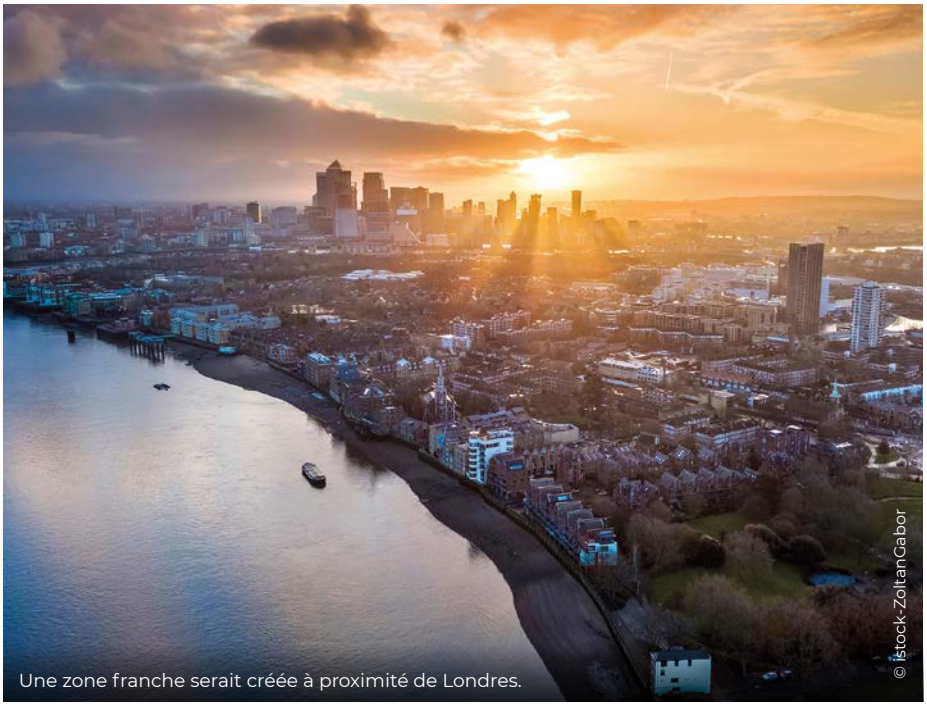
Quelles seraient vos propositions ?

"Une des pistes serait tout d'abord de mettre place, comme sur le modèle américain, des zones tampons à des points d'entrée de marchandises français de l'Union européenne. On pourrait y retrouver deux types de zones franches : des "free-trade zones", avec des activités d'import-export et de transformation et des "export processing zones", mêlant cette fois-ci activités industrielles et logistiques. Ce réseau de zones franches formerait un cluster industriel portuaire, connecté à l'international avec d'autres ports francs, permettant de capter de nouveaux flux.

© istock-MalcolmFife

Les zones franches logistiques importent des produits, les transforment sur place avant très souvent de les réexporter.

Pour gagner en attractivité, l'autre levier serait d'y développer des chaînes logistiques d'excellence dédiée à des filières industrielles locales, avec des standards écologiques de haut niveau et une offre de services high-tech de pointe (smart-port, cybersécurité). Ces filières compétitives pourraient ainsi capter des flux passant aujourd'hui par des ports étrangers. Elles pourraient aussi être les points privilégiés d'entrée des produits issus des ports francs britanniques. Les ports français, qui disposent déjà d'infrastructures de qualité, et de compétences sont en capacité de transformer la menace en opportunité, mais il va falloir s'adapter sans trop attendre pour rester attractifs."



© istock-ZoltanGabor

Une zone franche serait créée à proximité de Londres.

EN BREF

Station-service de Montoir

EN ROUTE VERS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

C'est la 4e station publique de GNV (gaz naturel pour véhicules) à être implantée en Loire-Atlantique. Ouverte début juillet, la station de Montoir de Bretagne permet de ravitailler aussi bien les voitures que les cars ou les camions équipés. Elle cible notamment les entreprises, pour les inciter à adopter ce nouveau carburant pour leurs flottes de véhicules.

Produit localement, le BioGNV permet de baisser de 80 à 90 % les gaz à effets de serre tout en réduisant fortement la pollution de l'air. Installée sur le domaine portuaire, la station est le résultat d'une collaboration fructueuse entre différents acteurs engagés dans la transition énergétique : le Syndicat d'énergie de Loire-Atlantique (SYDELA) et Nantes Saint-Nazaire Port, initiateurs du projet, la SEM SYDELA Énergie 44, propriétaire des installations, la Région des Pays de la Loire et l'ADEME pour le soutien financier et la conversion des véhicules, sans oublier Proviridis, constructeur et exploitant de la station sous l'enseigne V-GAS.

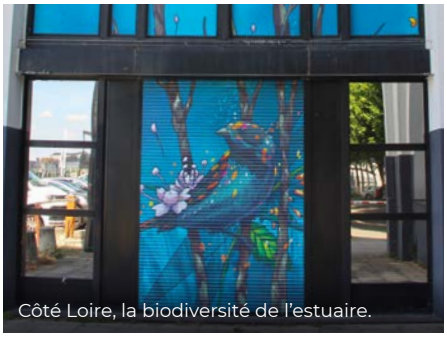
CLIN D'ŒIL

HABILLAGE ARTISTIQUE DU SIÈGE DE NANTES SAINT-NAZAIRE PORT

OBJECTIF MOON

Dévoilée en juin dernier, une grande fresque réalisée par l'artiste nantais Moon habille désormais le siège de Nantes Saint-Nazaire Port. Une manière originale et poétique d'illustrer l'identité portuaire - au sens large - du bâtiment, au cœur d'un axe en pleine mutation au bord de la Loire à Nantes.

Olivier Menanteau, alias Moon, ne s'attendait sans doute pas en décorant le magasin de vélo d'un couple d'amis, situé à deux pas du siège de Nantes Saint-Nazaire Port, à être contacté par ce dernier pour une commande. C'est pourtant ce qui s'est produit après qu'une collaboratrice de Nantes Saint-Nazaire Port, passant par-là, ait été séduite par l'esthétique de l'artiste nantais et en ait parlé à la direction, elle aussi sous le charme…



Côté Loire, la biodiversité de l'estuaire.

"L'univers portuaire m'était très peu familier, mais je me suis lancé avec plaisir dans le défi, relate Moon. *La commande consistait initialement à habiller les fenêtres et volets côté Loire du bâtiment, qui étaient souvent la cible de dégradations."* L'artiste imagine alors une fresque constituée d'oiseaux et de végétation sur un fond bleu aquatique, pour rendre hommage à la biodiversité de l'estuaire, en écho au rôle de gestionnaire d'espaces naturels de Nantes Saint-Nazaire Port.

LE PATRIMOINE PORTUAIRE DANS TOUTE SA DIVERSITÉ

"Ma proposition a tellement plu que la commande s'est trouvée enrichie d'une nouvelle surface à investir côté

DE LA TABLETTE À LA GRANDE FRESQUE

Habitué à des techniques plutôt traditionnelles (peinture à la bombe ou au pinceau), Moon a innové pour réaliser la fresque de Nantes Saint-Nazaire Port. *"Pour recouvrir les espaces à ma disposition, j'ai opté pour de grandes impressions adhésives. Cela m'a permis de faire mes dessins en amont, en numérique sur une tablette. Pour réaliser ce travail, je me suis librement inspiré de photos fournies par Nantes Saint-Nazaire Port. Bateaux, grues, bouées… C'était très stimulant de m'approprier l'univers portuaire, qui est très éloigné de mon univers habituel, un mélange coloré d'éléments naturels avec des personnages féminins… Je suis ravi que le résultat plaise tant aux équipes du port, avec qui cela a été un plaisir de travailler."*

boulevard, pour, cette fois, mettre en avant la facette plus économique et portuaire." Navires, bouées, amarres, portiques, silhouettes de travailleurs et même pont de Saint-Nazaire reconnaissable à ses mythiques pylônes… Dans ce second volet de la fresque, Moon a admirablement relevé le défi de s'approprier des éléments portuaires très symboliques, en les mélangeant à son propre univers, poétique et haut en couleur, à la frontière de l'art contemporain et de la BD.

"En confiant la réalisation de cette fresque à Moon, nous avons eu à cœur de donner à voir la richesse de notre patrimoine dans son intégralité, représentant nos activités économiques et environnementales, résume Olivier Trétout, Président du Directoire de Nantes Saint-Nazaire Port. *Le travail réalisé par Moon est remarquable. Nous espérons qu'il plaira autant aux Nantais qu'aux visiteurs qui déambuleront aux alentours du siège, dans un quartier rendu très attractif par les aménagements récents réalisés entre le Quai des Plantes et le Jardin extraordinaire… "*

LA FACE CACHÉE DE MOON

Illustrateur et graphiste nantais, Olivier Menanteau, alias Moon, a débuté sa carrière il y a 25 ans par le graffiti. Après quelques années de dessins autodidactes, il intègre une école d'art, puis travaille comme directeur artistique et enseigne le design graphique. En parallèle, il développe un univers personnel, sur lequel il se concentre depuis cinq ans. Présentées sur les réseaux sociaux, ses œuvres s'exposent également dans des galeries et donnent surtout lieu à des livres illustrés qu'il auto-édite. Entre la BD et l'illustration, les *"artbooks"* de Moon privilégient les images au texte. Une manière de raconter des *"micro-histoires"* compréhensibles par tous, car même s'il est apprécié en France, Moon est avant tout un artiste suivi dans le monde entier !

Pour mieux connaître le travail de l'artiste : möön.fr

Fresque à découvrir librement sur les murs extérieurs du siège de Nantes Saint-Nazaire Port, 18 quai Ernest Renaud, Nantes

Côté boulevard, les métiers portuaires.

OUVRONS DE NOUVEAUX HORIZONS

© André Bocquel

© Franck Badaire

Pour votre entreprise : une connexion à cinq continents et des solutions industrielles et logistiques sur mesure. Pour nos territoires : un accélérateur du développement économique. Pour notre environnement : une référence en matière de transition énergétique et écologique.

NANTES SAINT-NAZAIRE PORT