

LE MAGAZINE DU PORT DU GRAND OUEST

west LINK



REMORQUEURS VÉRITABLES "POISSONS-PILOTES" DE L'ESTUAIRE

NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

4

TRANSPORT MARITIME

**"DONNER
UNE COHÉRENCE
À LA FILIÈRE VÉLIQUE"**

23

ÉOLIEN OFFSHORE

**ALLIANCE
DE SIX PORTS
EUROPÉENS**

24

ESTUAIRE
EN FÊTE

**DEMANDEZ
LE PROGRAMME !**

ACCÉLÉRER DÈS MAINTENANT !



L'ambition européenne est de déployer plus de 340 GW de production d'énergie éolienne en mer, et ceci en moins de 30 ans ! Cet objectif relève d'un véritable défi car nous sommes aujourd'hui face à une équation à plusieurs inconnues, notamment

sur le flottant qui offre le plus de promesses et de potentiel : quantité d'éoliennes à déployer, leur rythme, leur taille, la forme du flotteur, la flotte de navires spécialisés à concevoir...

Et surtout, les ports n'ont historiquement pas été conçus et dimensionnés pour développer cette activité industrielle hors normes. Nous manquons de capacités foncières et technologiques alors même que de par leurs dimensions gigantesques, la majorité des composants des éoliennes offshore flottantes devra être fabriquée sur place, en bord à quai. Au-delà des process

innovants et nouvelles techniques à développer, c'est toute la supply chain portuaire qui est également à inventer.

Même si nous n'avons pas encore toutes les réponses précises, nous devons dès maintenant nous préparer à industrialiser cette filière émergente, et ceci collectivement, à l'échelle européenne. C'est tout le sens de l'alliance unique et originale nouée par Nantes Saint-Nazaire Port avec cinq ports européens (cf. rubrique En relation avec le monde). Il y a également un enjeu à se positionner au niveau national. Je suis convaincu – et milite en ce sens – que nous devons construire une vision partagée avec un raisonnement par façade maritime, intégré à une échelle nationale et européenne.

C'est maintenant que nous devons accélérer pour ne pas laisser s'effacer ce leadership européen, face aux velléités américaines et chinoises notamment.

Olivier Trétout

Président du Directoire
Nantes Saint-Nazaire Port

“Nous devons nous préparer à industrialiser cette filière émergente, collectivement, à l'échelle européenne.”

LE GRAND OUEST EN MOUVEMENT

FILIÈRE

Vers un transport maritime décarboné
"Donner une cohérence à la filière vélique" 4

Perfo
La filière vélique en quête d'indicateurs 5

Airseas
À la croisée de l'aéronautique et du maritime 6

Innovation et diversification du groupe Michelin
Le pari "gonflé" de Wisamo 7

Propulsion vélique
"Une filière de moins en moins virtuelle" 8

RENCONTRE

Jean Zanuttini, Dirigeant et co-fondateur de Neoline
Propulsion vélique : "la meilleure solution pour réduire l'empreinte carbone des navires" 10

DE NANTES À SAINT-NAZAIRE

DÉVELOPPEMENT

Nouvelle identité portuaire
OPORTUNITY prend ses marques 12

Lancement des premières études
Nouvelle étape dans le projet Eole 14

Naval Group
Nouveau big "PANG" pour le site de Nantes-Indret 15

REPORTAGE

Remorqueurs
Véritables "poissons-pilotes" de l'estuaire 16

TERRITOIRE

Saint-Nazaire
Les grandes ambitions maritimes du Petit-Maroc 18

PORTRAITS

EN RELATION AVEC LE MONDE

RENCONTRE

Villes Ports
Accélérateurs de la décarbonation 21

FILIÈRE

Alliance de six ports européens
Éolien offshore : dans une dynamique d'ouverture 23

CLIN D'ŒIL

Demandez le programme !
L'estuaire en fête 24

- ▶ **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, Stéphan Marin, Julien Dujardin, Jérôme Guiziou, Louis Linquier, Alexandre Rolland, Johann Feltgen et Frédérique Lamy (Union Maritime Nantes Ports)
- ▶ **Rédaction** : Nantes Saint-Nazaire Port et Agence Sennse
- ▶ **Photos** : Studio Franck Badaire, sauf mentions particulières
- ▶ **Photo de couverture** : Intervention d'un remorqueur de la société Boluda, lors de l'escale d'un navire méthanier.
- ▶ **Pré-presses** : 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



LE GRAND OUEST EN MOUVEMENT

© Jérémy Jéhanin

Lors de l'édition 2021 de Wind for Goods, à Saint-Nazaire.

VERS UN TRANSPORT MARITIME DÉCARBONÉ “DONNER UNE COHÉRENCE À LA FILIÈRE VÉLIQUE”

Comment fédérer l'ensemble des acteurs locaux du transport vélique pour construire un outil industriel pérenne et performant ? Éléments de réponse avec Lise Detrimont, Déléguée générale de l'association Wind Ship, qui copilote, avec l'IRT Jules-Verne, une grande étude de faisabilité dédiée à la structuration de la filière française.

Un consortium de 32 membres a lancé début avril une étude pour la mise en place d'un projet structurant pour la filière de la propulsion vélique. Quels en sont les objectifs ?

“Nous souhaitons travailler ensemble autour de trois grands axes : la mutualisation de certaines productions industrielles grâce à la mise en place d'outils communs, la création de démonstrateurs et

l'accès aux marchés. Le consortium est composé d'acteurs très différents avec de grands groupes, des petites entreprises et des académiques. Nous travaillons main dans la main avec l'État pour réaliser cette étude et trouver des modalités de financements permettant la viabilité économique d'un tel projet autour d'une filière de la transition écologique. Notre démarche s'articule de manière cohérente autour d'un intérêt commun et n'est pas une simple juxtaposition de projets.”

équipé des voiles Ayro. De son côté, TOWT a lancé une commande de deux sister ships, des voiliers-cargos de plus de 80 mètres. Grain de Sail construit son second cargo transatlantique et lance sa filiale de commissionnaire de transport, tandis que l'armateur Neoline a annoncé en janvier dernier la construction de son premier Neoliner.”

Que manque-t-il pour que la filière franchise un nouveau palier ?

“Toutes les conditions sont réunies pour faire de la France un potentiel leader mondial du secteur. L'écosystème, très dynamique dans le Grand Ouest, se structure et les chargeurs sont présents et motivés. Mais l'outil industriel reste à bâtir. Cette phase est souvent délicate en France. Il faut construire rapidement des navires pour valider les solutions les plus pertinentes et convaincre de la viabilité de la filière.”

Pour en savoir plus : www.wind-ship.fr



Lise Detrimont

© Wind Ship



PERFO

LA FILIÈRE VÉLIQUE EN QUÊTE D'INDICATEURS

Voile gonflable ou solide, kite, rotor... le grand retour de la marine à voile donne lieu à de nombreuses expérimentations. Cependant, les porteurs de projets ont besoin d'indicateurs pour évaluer la pertinence de leurs solutions. Le projet Perfo va leur fournir un outil de mesure de cette performance.

Le projet Perfo est issu d'un appel à projets de R&D collaborative lancé en 2021 par la Région des Pays de la Loire et doté d'un soutien financier de 130 000 €. Il est porté par la société nantaise Stirling Design International, en partenariat avec le Bureau Veritas Solutions Marine & Offshore et Ifremer.

"La propulsion vélique fait son grand retour ces dernières années dans le transport maritime, souligne Thibaut Tincelin, Président de Stirling Design International. De nombreux industriels parient sur le vent pour réduire l'impact environnemental du transport maritime et se conformer à la réglementation de l'Organisation Maritime Internationale. Cependant, sa performance est par nature variable. Il faut donc proposer à la filière un référentiel commun pour

évaluer les différentes solutions disponibles sur le marché. Les industriels de la filière, nombreux dans le Grand Ouest, y gagneront en légitimité et en visibilité."

ESTIMER LE GAIN NET

Le projet Perfo s'appuie sur un logiciel de prédiction de performance vélique développé par le laboratoire LHEEA* de l'École Centrale de Nantes sur la base d'un simulateur de navire initialement développé par Sirehna, une filiale de Naval Group spécialisée dans le comportement dynamique des plateformes navales. Il est utilisé pour le calcul de l'équilibre dynamique des navires.

"L'interface entre hydrodynamique et aérodynamique est au cœur du sujet, poursuit-il. Le prix

DEUX ÉTUDES DE CAS AVEC L'IFREMER

Le projet Perfo comprend deux grandes phases : le développement logiciel et les études de cas. Ces dernières sont menées sur deux navires de l'Ifremer. *"Nous étudions le profil d'exploitation des navires, leur vitesse, la forme de la carène et la position de leurs appendices, pour trouver le gréement le plus adapté",* note Thibaut Tincelin. La première étude de cas a été réalisée sur le navire *Antea*, navire de recherche pluridisciplinaire de 35 mètres qui opérera dans le Pacifique et qui pourrait être équipé d'un kite.

Le Pourquoi Pas ? est le second navire concerné par l'étude de cas Perfo. Ce bateau de 107 mètres de long possède des structures assez hautes. *"Nous évaluons l'intérêt de l'équiper d'un système de profil aspiré, sur le modèle des turbo-voiles qui équipaient l'Alcyone du commandant Cousteau."* Si les études de cas sont convaincantes, l'aménagement du *Pourquoi pas ?* pourrait avoir lieu lors de sa future mise en cale sèche, d'ores et déjà programmée en 2024.



à payer de la propulsion vélique, c'est la dérive. Dire qu'un bateau pourra atteindre telle vitesse sous voile, cela a peu d'intérêt. Il faut estimer le gain net de consommation en prenant en compte toutes les situations de vent. Notre but est de mettre au point une méthodologie pour calculer un impact statistique moyen sur les routes maritimes les plus fréquentées."

Perfo est développé sur un modèle open source, selon la logique initiale retenue par l'École Centrale de Nantes, pour que cet outil d'aide à la décision profite à un maximum d'acteurs locaux de la filière.

* Laboratoire de recherche en Hydrodynamique, Énergétique et Environnement Atmosphérique.

AIRSEAS À LA CROISÉE DE L'AÉRONAUTIQUE ET DU MARITIME

Après des années de maturation, le système de traction d'Airseas a pris la mer. Il équipe depuis la fin 2021 le cargo de Louis-Dreyfus Armateurs, qui transporte des tronçons d'Airbus A 320 entre la France et les États-Unis.

Le projet, *Seawing**, le kite développé par Airseas, est devenu réalité avec l'installation d'un système permettant de déployer des ailes jusqu'à 500 m² sur le *Ville de Bordeaux*, navire de Louis Dreyfus Armateurs et affrété par Airbus. Airseas est la première entreprise française à équiper un cargo existant d'un système automatisé de propulsion par le vent qui, à terme, sera même piloté automatiquement. Airseas a par ailleurs co-développé un logiciel d'écoroutage qui ajuste la route du navire pour utiliser tout le potentiel du vent tout en respectant la date d'arrivée (ETA) du navire.

Les premiers vols d'essais ont eu lieu à partir de l'été dernier. "Il s'agissait d'une étape majeure après tant

d'années de recherche et développement, se réjouit Vincent Bernatets, Président d'Airseas. *Nous avons hâte de mettre cette solution à l'épreuve durant la suite des essais en mer. C'est une technologie nouvelle, à la croisée de l'aéronautique et du maritime, et par conséquent, les données et analyses que nous collectons sont indispensables pour déployer ensuite le produit sur d'autres flottes commerciales à travers le monde.*"

ADAPTÉ AUX CARBURANTS DU FUTUR

La complémentarité de *Seawing* avec les technologies existantes permet d'équiper de nombreux navires dès aujourd'hui et pourra s'adapter

aux carburants du futur pour former une propulsion hybride. Les tests transatlantiques sur le *Ville de Bordeaux* vont se poursuivre en 2023. "Les armateurs sont à la recherche de solutions disponibles pour réduire leurs émissions et répondre aux exigences de la réglementation à l'échelle internationale, poursuit-il. Airseas accélère l'industrialisation de *Seawing* pour répondre à la demande du marché mondial et honorer son carnet de commandes actuel, qui représente déjà trois années de production."

** Le projet Seawing bénéficie de financements de l'Ademe, de la Région des Pays de la Loire et de la Région Occitanie. Airbus est actionnaire à hauteur de 11 % de la société Airseas.*



Les premiers essais de *Seawing* sur le *Ville de Bordeaux*, navire de Louis Dreyfus Armateurs, se sont déroulés l'été dernier.

© Airseas

INNOVATION ET DIVERSIFICATION DU GROUPE MICHELIN

LE PARI “GONFLÉ” DE WISAMO

Wisamo, innovation du groupe Michelin, mise sur le développement d'une voile gonflable pour réduire les émissions des navires de commerce. L'installation d'un démonstrateur sur le roulier porte-conteneurs MN Pelican de la Compagnie maritime nantaise est en cours de finalisation.

La scène se déroule sur le ponton Belém à Nantes. Une petite dizaine de personnes patientent avant d'embarquer sur le bateau de Michel Desjoyeaux. Un voilier... sans mât ! Depuis quelques années, le skipper collabore avec l'équipe de Wisamo pour tester une voile gonflable, rétractable et automatisée. Les passagers du jour, partenaires potentiels ou prospects, sont venus découvrir le premier démonstrateur développé par le groupe Michelin, installé depuis l'année dernière dans le quartier nantais du Bas-Chantenay.

“Aujourd'hui, les marins ne sont plus formés pour naviguer sur des bateaux à voile, constate Gildas Quemeneur, Dirigeant de Wisamo. Notre système est conçu pour les aider : il calcule le niveau de puissance optimal, le mât rétractable facilite les manœuvres et permet de passer sous les ponts. Un simple bouton peut mettre le dispositif à l'arrêt en cas d'urgence. Notre voile est avant tout conçue pour le transport maritime mais pourra aussi être adaptée au nautisme.”

TESTS EN CONDITIONS RÉELLES

Le roulier porte-conteneurs MN Pelican de la Compagnie maritime nantaise assure actuellement la liaison entre Poole (GB) et Bilbao (Espagne).

Il va, lui aussi, tester cette nouvelle technologie grâce à une voile de 100 m². *“Celle-ci sera munie de nombreux capteurs pour étudier les contraintes qui s'exercent en conditions réelles de navigation dans le Golfe de Gascogne, analyse-t-il. Les futures voiles installées sur les cargos auront une surface de 800 m². Les armateurs pourront opter pour une*



La voile Wisamo est gonflable, rétractable et automatisée.

combinaison d'une à six voiles.” La première à échelle 1 sera construite en 2024 dans l'atelier de Vannes du groupe Michelin. Wisamo cherche actuellement un site pour réaliser des tests grandeur nature.



Test de Wisamo sur un voilier.

La voile Wisamo est installée en complément d'un mode de propulsion principal classique en adaptation de navire (*retrofit*) ou en construction neuve (*new build*). *“Nous envisageons des économies de carburant de l'ordre de 15 à 20 % dans le cadre d'un retrofit et jusqu'à 50 % pour une construction neuve”,* conclut Gildas Quemeneur.

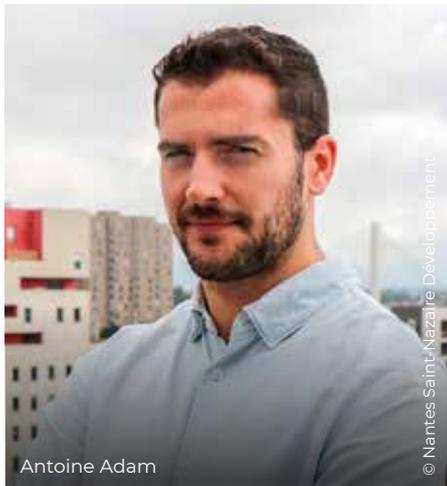


Projection d'une combinaison de deux voiles Wisamo sur un navire vraquier.

PROPULSION VÉLIQUE “UNE FILIÈRE DE MOINS EN MOINS VIRTUELLE”

La seconde édition de Wind for goods, dont Nantes Saint-Nazaire Port est partenaire, se tiendra les 1^{er} et 2 juin à Saint-Nazaire. Ce rendez-vous dédié au transport maritime propulsé par le vent accompagne la montée en puissance de la filière, tout en soulignant les atouts de l'écosystème ligérien.

“La filière n'est plus émergente, les différents projets avancent à vitesse grand V.” Pour Antoine Adam, Chargé de projets Énergies nouvelles à Nantes Saint-Nazaire Développement, le



Antoine Adam

© Nantes Saint-Nazaire Développement



transport maritime à la voile est entré dans l'âge de raison. L'événement Wind for goods*, organisé par l'agence de développement économique, donnera l'occasion de constater les

avancées majeures de la propulsion vélique.

La première édition, qui s'était tenue en septembre 2021, avait réuni



En 2021, Wind for Goods avait réuni 17 entreprises françaises et accueilli près de 600 visiteurs.

© Jérémie Jéhanin



DÉMONSTRATEURS EN DÉMONSTRATION

Plusieurs navires seront visibles pendant les deux jours de Wind for goods, comme *Beyond the sea*, le catamaran d'Yves Parlier tracté par un kite ou encore le bateau de Michel Desjoyeux doté d'une voile gonflable. Le navire roulier *Pélican* de la Compagnie maritime nantaise, qui doit tester une version de cette voile gonflable Wisamo entre l'Angleterre et l'Espagne, ainsi que le voilier *Iliens* qui assure la liaison pour passagers entre Quiberon et Belle-Île seront également présentés à cette occasion.

Lors d'un plateau dédié aux acteurs de la filière vélique - Neoline, TWOT et Airseas - à la précédente édition de Wind for Goods.

© Jérémy Jéhanin

17 entreprises françaises et accueilli environ 600 visiteurs. Pour la prochaine, près de cinquante acteurs de la filière, dont une dizaine venue de l'étranger (Pays-Bas, USA, Japon, Royaume-Uni...), ont répondu présents.

questionne également nos modes de consommation grâce à des sociétés telles que Grain de Sail ou encore TOWT, qui proposent des produits de qualité transportés à la voile."

** Avec au programme : sorties en mer, expositions de bateaux, prototypes et de voiles, tables rondes, conférences et rendez-vous d'affaires. Pour en savoir plus : www.windforgoods.fr.*

CHANGEMENT DE MODES DE CONSOMMATION

"Nous attendons entre 1 000 et 1 500 visiteurs !, s'enthousiasme Antoine Adam. Alors que la filière n'a pas bougé pendant des décennies, l'engouement pour le transport maritime à voile ne cesse de croître. Et les futures contraintes réglementaires en termes de décarbonation accélèrent le mouvement. Au-delà des questions de création d'usines ou de relocalisation d'emplois, la filière



Les bateaux des acteurs déjà engagés dans le transport maritime à la voile s'exposent dans les bassins de Saint-Nazaire.

© Jérémy Jéhanin



O'DECAP

NETTOYAGE

Très Haute Pression (500 bars)
Extérieur comme Intérieur










ZAC Les Tunières – 44119 Grandchamp des Fontaines
06 18 82 26 30 – jimmy.guignard@odecap.fr

JEAN ZANUTTINI,
DIRIGEANT ET CO-FONDATEUR DE NEOLINE

PROPULSION VÉLIQUE : “LA MEILLEURE SOLUTION POUR RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE DES NAVIRES”

Après plus de 10 ans de développement, l'entreprise Neoline a officiellement lancé en janvier dernier la construction de son premier cargo à voile de 136 mètres, le *Neoliner*. Une formidable aventure industrielle et humaine, mêlant innovation et audace, portée par les fortes convictions de l'équipe qui l'anime, et de Jean Zanuttini, son dirigeant et co-fondateur.

Transporter du fret à la voile au XXI^e siècle : n'est-ce pas une idée à contre-courant ?

“Je suis issu de la marine marchande, mais c'est en embarquant comme lieutenant sur le trois-mâts Belém que j'ai vraiment pris conscience de la puissance du vent. L'aventure Neoline démarre en 2011 : à l'époque on parlait déjà de réduction d'impact environnemental, mais on pensait que seule l'innovation pouvait nous sauver. Bien sûr, des matériaux plus efficaces peuvent aider, mais avec les huit autres co-fondateurs, nous estimions qu'un gisement d'économies conséquent résidait également dans l'opérationnel. L'ADN de notre projet était d'allier ces deux approches et d'admettre que pour proposer un service très décarboné la vitesse est un levier clé.”

C'est-à-dire ?

“Sur un navire de 136 mètres, la vitesse commerciale typique est de 15 nœuds. En passant à 11 nœuds, on divise par



Jean Zanuttini

© Neoline

deux le besoin en énergie tout en maintenant un service totalement pertinent qui convient à beaucoup de chargeurs. Car ce qui les intéresse, c'est avant tout la ponctualité... et l'impact : amorcer une trajectoire de décarbonation s'avère de plus en plus important pour toutes les entreprises, notamment en France. Notre innovation est de garantir une ponctualité au moins aussi bonne que dans le transport classique tout en utilisant une énergie par essence intermittente, le vent. Notre transit time transatlantique est de 13 jours contre une dizaine de jours dans le transport classique. Pour nos clients, cela ne change pratiquement rien.”

Pourquoi avoir démarré par une liaison transatlantique Saint-Nazaire-Saint-Pierre-et-Miquelon-Halifax-Baltimore ?

“Dans l'Atlantique nord, le régime de vent est stable, puissant, et la longue traversée offre suffisamment d'espace pour router. C'était également l'opportunité de créer une nouvelle ligne, un nouveau service pour les entreprises de l'Ouest qui souhaitent commercer avec l'Amérique du Nord. En exportant

directement depuis Saint-Nazaire plutôt que depuis des ports plus lointains, elles réduisent leurs coûts de pré-acheminement... et leurs émissions.”

Cette approche est-elle concurrentielle ?

“Le Neoliner est un navire polyvalent qui pourra transporter plusieurs types de fret : sur du hors gabarit, nous sommes sur des zones tarifaires très voisines du transport classique pour un navire de même taille. Face à des plus grands, l'effet d'échelle profite au commerce classique... mais nous compensons par les économies de pré-acheminement.

En revanche, sur du fret massifié, nos prix sont plus stables car ils ne fluctuent pas avec le prix du baril de pétrole, mais un effort financier reste consenti par nos clients. Nous sommes fiers de la confiance qu'ils nous accordent, en particulier Renault, le premier à nous avoir rejoints. Nos clients principaux seront Bénéteau et Manitou, mais des entreprises comme Michelin, Hennessy, la Fournée Dorée, Clarens, Longchamp ou Cointreau ont également signé des engagements fermes.”

EN BREF

À l'issue d'un audit réalisé par Bureau Veritas du 20 au 24 mars 2023, Nantes Saint-Nazaire Port voit sa certification ISO 9001 renouvelée pour les 3 années à venir. Plusieurs points forts ont été relevés comme la rigueur et la compétence des équipes ou encore la maturité du système de management de la qualité. Nantes Saint-Nazaire Port s'inscrit depuis de nombreuses années dans une démarche d'amélioration continue et est fier de cette culture partagée auprès de ses équipes pour mener à bien ses activités.





De l'idée à sa réalisation : un long fleuve tranquille ?

“Non pas du tout ! Nous avons rencontré des difficultés à conjuguer engagements commerciaux suffisants et offre de construction pérenne économiquement. À cela, il faut également ajouter tous les aspects innovants du projet et le fait que nous créons une ligne nouvelle sur laquelle n'existe aucun track record... Nous avons énormément travaillé pour acquérir notre crédibilité.

“Amorcer une trajectoire de décarbonation s'avère de plus en plus important pour toutes les entreprises.”

En termes de construction, la guerre en Ukraine nous a beaucoup retardés mais la commande est désormais passée auprès du chantier RMK Marine en Turquie, à qui nous avons demandé d'acheter certains lots à des entreprises françaises. Solidsail, le gréement, est produit par les Chantiers de l'Atlantique, la conception détaillée du navire et le système de routage météo ultra innovant sont confiés aux entreprises nantaises Bureau Mauric

et D-Ice Ingeneering, les ailerons anti-dérive à l'entreprise Fourré Lagadec, au Havre... Plus de 35 % de la construction est menée par des entreprises françaises, avec des retombées locales significatives.”

Quelles sont les prochaines étapes ?

“Neoliner devrait entrer en service en juin 2025 et effectuer un départ tous les mois. Nous espérons ensuite rapidement lancer un autre navire pour doubler la fréquence des

départs, puis ouvrir d'autres lignes. Nous sommes face à un choix de société : il est vital de tendre le plus vite possible vers le zéro émission, dans tous les secteurs. La propulsion vélique est la meilleure solution pour réduire l'empreinte carbone des navires de commerce. Nous faisons le pari que l'innovation technologique nous permettra d'aller encore plus loin dans la sobriété des systèmes de propulsion auxiliaires notamment.”



Le Neoliner. Vue 3D.

© NEOLINE MAURIC



DE NANTES
À SAINT-NAZAIRE

Lors du roadshow OPORTUNITY, à Angers, organisé par les CCI de Maine et Loire et de Nantes Saint-Nazaire.

NOUVELLE IDENTITÉ PORTUAIRE OPORTUNITY PREND SES MARQUES

La nouvelle identité du collectif portuaire OPORTUNITY se donne pour mission d'identifier le port de Nantes Saint-Nazaire comme la porte d'entrée naturelle du Grand Ouest. Lancé en octobre dernier, le collectif bénéficie déjà d'une belle dynamique.

"Le nouveau modèle fonctionne bien !", se réjouit Pascal Vialard, Président de l'Union Maritime Nantes Ports (UNMP). OPORTUNITY* a déjà permis à des acteurs de la place portuaire de participer à plusieurs rendez-vous comme le Semaine de l'Innovation Transport et Logistique (SITL), à Paris, ou encore les Shipping days à La Rochelle. Le collectif sera également présent aux salons Breakbulk d'Anvers et de Rotterdam. En complément, des road-shows, organisés dans chacun des départements ligériens, permettent aux acteurs de la place portuaire d'aller à la rencontre de chargeurs de proximité. Organisés par la CCI de Nantes Saint-Nazaire, deux d'entre eux ont déjà eu lieu à Angers puis à Laval (lire l'encadré).

INFLUENCE ET RÉSEAUX

Parallèlement à ces différentes actions, OPORTUNITY a également mis en place un groupe de travail "Influence

et réseaux" pour assurer un suivi des contacts noués lors des salons et des road-shows. "Nous cherchons à utiliser

nos réseaux et nos contacts pour promouvoir en équipe notre place portuaire auprès de groupes ciblés de



Le collectif portuaire du Grand Ouest était présent aux Shipping days, à la Rochelle.

Jean-Christophe Herry,
Directeur de Somaloir

“LE PORT, BIEN COMMUN DE NOTRE TERRITOIRE”

“Vue de l’extérieur, la place portuaire peut ressembler à un milieu fermé, difficile d’accès. Pourtant, le port de Nantes Saint-Nazaire est un bien commun et s’inscrit dans notre territoire. Le fait que des femmes et des hommes aient la volonté de travailler ensemble pour l’intérêt général et le développement des activités, c’est toujours une bonne nouvelle ! Le nouveau collectif nous donne accès à l’agenda des différents événements et augmente notre visibilité sur les salons en France ou à l’étranger. Notre entreprise, spécialisée dans le trafic roulier, dispose d’importants clients industriels, comme Renault, Stellantis ou Airbus, qui peuvent avoir des flux annexes, tels que des conteneurs par exemple. Dans le cadre d’OPORTUNITY, nous jouons le jeu du collectif en proposant une vision claire de l’ensemble des services portuaires et des possibilités offertes tant à l’import qu’à l’export.”

chargeurs et de prescripteurs dans le but de créer de nouveaux flux entrants”, note Frédérique Lamy, Secrétaire générale de l’UNMP.

“Nous sommes actuellement dans une phase d’évaluation des premiers événements organisés sous le label OPORTUNITY, poursuit Pascal Vialard. Nous allons faire un premier bilan



LA CCI AU CŒUR DES ROADSHOWS

L’organisation de roadshows dans les différents départements des Pays de la Loire, pour mieux faire connaître l’offre portuaire aux chargeurs et aux logisticiens locaux, s’inscrit pleinement dans la démarche OPORTUNITY. Deux réunions ont déjà eu lieu (à Angers en décembre et à Laval en mars). Les deux suivantes, pour la Vendée et la Sarthe, devraient être programmées d’ici la fin de l’année 2023. Le collectif s’appuie sur le savoir-faire de la CCI Nantes Saint-Nazaire pour leur organisation.

“Nous travaillons avec les CCI locales pour qu’elles assurent la communication auprès de leurs ressortissants, explique Anne-Cécile Bernard, Chargée de mission Aménagement du territoire à la CCI de Nantes Saint-Nazaire. Le port de Nantes Saint-Nazaire est la porte d’entrée et de sortie du Grand Ouest, qui reste parfois méconnue du tissu économique local. Le but de ces manifestations est de montrer qu’un port de proximité peut avoir une offre compétitive. Trop souvent, les chargeurs s’appuient sur leurs logisticiens qui les dirigent vers des solutions massifiées. Notre rôle est de leur montrer qu’ils peuvent gagner à opter pour une offre sur mesure, variée (conteneurs, rouliers, XXL...) et avec des temps de transit limités par rapport à de plus grands ports.”

avec le comité de pilotage pour cibler nos prochaines actions. Mais, au-delà même de l’impact commercial de la démarche, nos objectifs de fédérer et de dynamiser sont d’ores et déjà

atteints. Nous nous engageons dans une construction de fond.”

* Le collectif est composé de Nantes Saint-Nazaire Port, de l’UMNP, de la CCI de Nantes Saint-Nazaire, de la Région des Pays de la Loire, de la CARENE, de Nantes Métropole et du Département de Loire-Atlantique.



En mars, la Semaine de l’Innovation Transport et Logistique a donné le coup d’envoi des salons 2023 pour le collectif portuaire OPORTUNITY.

Sébastien Rault,
Directeur général de Nantes Manutention
et Président de Sea-invest Nantes

“PARLER D’UNE MÊME VOIX”

“Grâce à OPORTUNITY, nous avons pu identifier trois événements majeurs auxquels nous participons sur l’année 2023 : SITL à Paris, Shipping days à La Rochelle et Breakbulk à Rotterdam. Le collectif nous rend visibles sur ces grands salons à un coût accessible. Nous comptons aussi être présents lors des différents roadshows. Nous y rencontrons de nombreux acteurs locaux pour mettre en avant la complémentarité entre les terminaux nantais et nazairiens. Au-delà des contacts avec l’extérieur, la démarche nous permet d’échanger entre les différents acteurs de la place portuaire. OPORTUNITY nous apporte une cohésion globale qui permet de parler d’une même voix pour promouvoir la place portuaire.”

LANCEMENT DES PREMIÈRES ÉTUDES NOUVELLE ÉTAPE DANS LE PROJET EOLE

Le projet Eole, qui vise à anticiper le développement de l'éolien offshore flottant, se poursuit. Nantes Saint-Nazaire Port a lancé les premières études de terrain pour fournir une base d'intégration industrielle et logistique dédiée à cette filière en devenir.

Le linéaire de quai de 750 mètres de long, renforcé à plus de 30 tonnes par m², dans le prolongement de l'actuel hub logistique nazairien constitue l'un des éléments majeurs du projet Eole. L'éolien flottant nécessite en effet des infrastructures adaptées aux besoins XXL de la filière.

"Il est nécessaire de connaître la nature des sols pour prévoir la création des souilles et des chenaux d'accès, note Marc Labégorre, Responsable des études du projet Eole. Cela nous permet également d'identifier les meilleurs endroits pour implanter les ouvrages et repérer d'éventuelles pollutions."

Pour ce faire, une grande campagne de reconnaissance de sol a été réalisée

sur la fin d'année dernière par Nantes Saint-Nazaire Port, avec, au programme, des détectations géophysique et pyrotechnique. Ces sondages, menés par des moyens non destructifs, visaient à établir une cartographie du sous-sol et du toit rocheux, ainsi qu'à localiser d'éventuelles munitions non explosées, issues de la seconde guerre mondiale.

Une campagne de sondages géotechniques a ensuite été engagée début 2023. Elle permettra de préciser la cartographie du sous-sol précédemment établie et de déterminer les caractéristiques des couches de sol pour le dimensionnement des ouvrages. Elle devrait s'achever en juin 2023.

TROIS FAMILLES DE SOLUTIONS ENVISAGÉES

Une phase de pré-esquisse du futur ouvrage a permis de faire émerger trois familles de solutions pour réaliser :

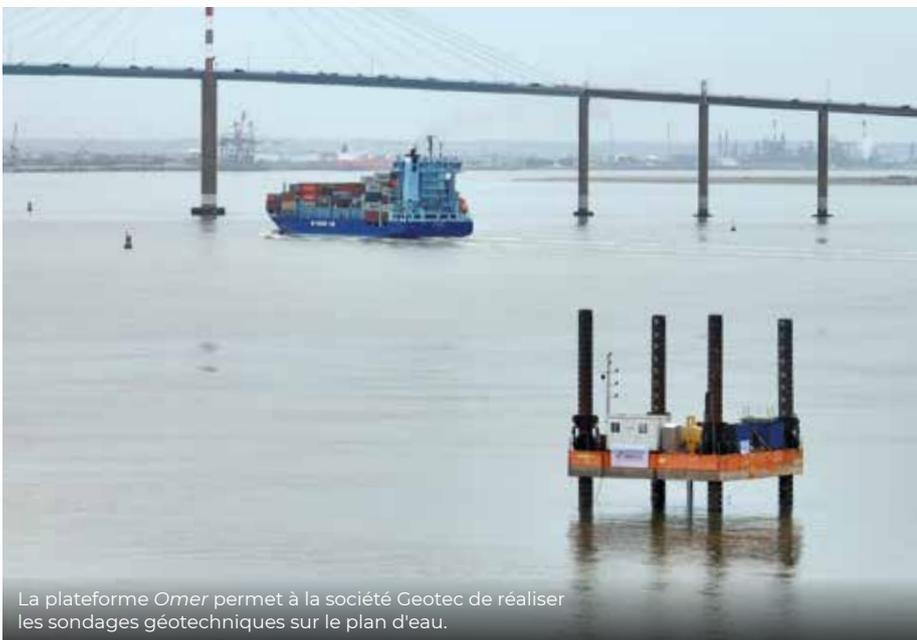
- ▶ un quai simple de 750 mètres de longueur ;
- ▶ un quai protégé de la houle par un brise-lame (en fonction des résultats des études d'agitation) ;
- ▶ un ensemble plus complexe d'ouvrages permettant non seulement d'abriter le plan d'eau pour l'intégration des éoliennes mais également d'offrir un grand nombre de postes à quai.

INVENTAIRES ÉCOLOGIQUES

Analyse des bruits sous-marins et aériens, mammifères marins, qualité de l'air et des sédiments, faune et flore... des inventaires écologiques sur un cycle annuel sont également en cours, ainsi que des études sur l'agitation du plan d'eau et les dynamiques hydro-sédimentaires. *"Toutes ces études et acquisitions de données permettront de mesurer les effets potentiels du projet sur son environnement",* conclut Marc Labégorre.



Réalisation des sondages géotechniques terrestres.



La plateforme Omer permet à la société Geotec de réaliser les sondages géotechniques sur le plan d'eau.

DANS UN DIALOGUE PERMANENT AVEC LES INDUSTRIELS

Le lauréat du premier appel d'offres consacré à l'éolien flottant (AO5) n'est pas encore connu. Cependant, Nantes Saint-Nazaire Port doit être en mesure de proposer une solution adaptée à ses futurs besoins et technologies. Ses équipes entretiennent ainsi un dialogue permanent avec les industriels candidats. Ces relations se formalisent par des visites de sites, de la veille technologique ou des participations à des salons professionnels.

NAVAL GROUP

NOUVEAU BIG "PANG"

POUR LE SITE DE NANTES-INDRET

Naval Group, à Indret, vit une profonde mutation, semblable à celle qui avait accompagné la construction des sous-marins nucléaires de deuxième génération et du porte-avions *Charles-de-Gaulle* au tournant des années 80-90. L'entreprise réalise à cet effet de nombreux investissements pour honorer les contrats hors-normes du futur porte-avions et des sous-marins nucléaires de troisième génération.

Actuellement, l'activité totale de Naval Group à Indret représente 2,3 millions d'heures de travail par an. Le programme du futur porte-avions français apportera jusqu'à 10 millions d'heures supplémentaires sur la période du contrat ! Le site de Nantes-Indret a d'ores et déjà entamé sa mutation pour anticiper cette activité structurante, à laquelle s'ajoute également la réalisation des systèmes de propulsion des futurs sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE). Pour produire les deux immenses chaufferies nucléaires qui équiperont le Porte-Avions Nouvelle génération (PA-Ng)*, Naval Group a lancé une ambitieuse mise à niveau industrielle de son site nantais. "Ce dernier s'occupe de la partie énergie-propulsion, détaille Emmanuel Chol, son directeur. En plus des deux chaufferies, nous allons également construire les blocs chargés de convertir la vapeur d'eau en électricité, énergie utilisée pour la propulsion du navire, mais aussi la vie à bord et la partie aviation (cf. encadré)."



Emmanuel Chol

© Naval Group

cueillir 600 personnes, est déjà sortie de terre. Une nef d'usinage pour des éléments pesant jusqu'à 200 tonnes sera opérationnelle en 2024. Les chaufferies seront assemblées dans de très grandes enceintes sur le site Naval Group, et ces enceintes seront ensuite intégrées au cœur du futur PA-Ng.

L'aménagement du site s'accompagne d'une importante campagne de recrutement. "Nous embauchons environ 150 personnes par an, souligne Emmanuel Chol. Avec les départs naturels, le solde positif est d'environ 100 nouveaux salariés chaque année. Le recrutement atteindra sa charge maximale en 2028-2029. Cette montée capacitaire va également nous permettre de mettre en place l'usine du futur 4.0. Ces avancées vont bénéficier à tous nos sous-traitants, en ingénierie comme en production, ainsi qu'à l'ensemble de nos autres programmes en cours et à venir."

* La loi de programmation militaire prévoit une livraison du prochain porte-avions français en 2038.

PA-NG : LES CHIFFRES DU GIGANTISME

Le successeur du *Charles-de-Gaulle* pèsera plus de 75 000 tonnes à pleine charge (contre 42 000 pour son prédécesseur). Il fera 300 mètres de long, soit 39 mètres de plus que l'actuel, et pourra accueillir 2 000 marins à son bord.



Le Porte-Avions Nouvelle génération (PA-Ng)

© Naval Group

NOUVELLE NEF D'USINAGE

Les grands travaux ont été lancés sur les 20 hectares du site dès 2019. Des bâtiments vont être détruits et vont laisser place à d'immenses ateliers. Une première construction dédiée à l'ingénierie, et pouvant ac-

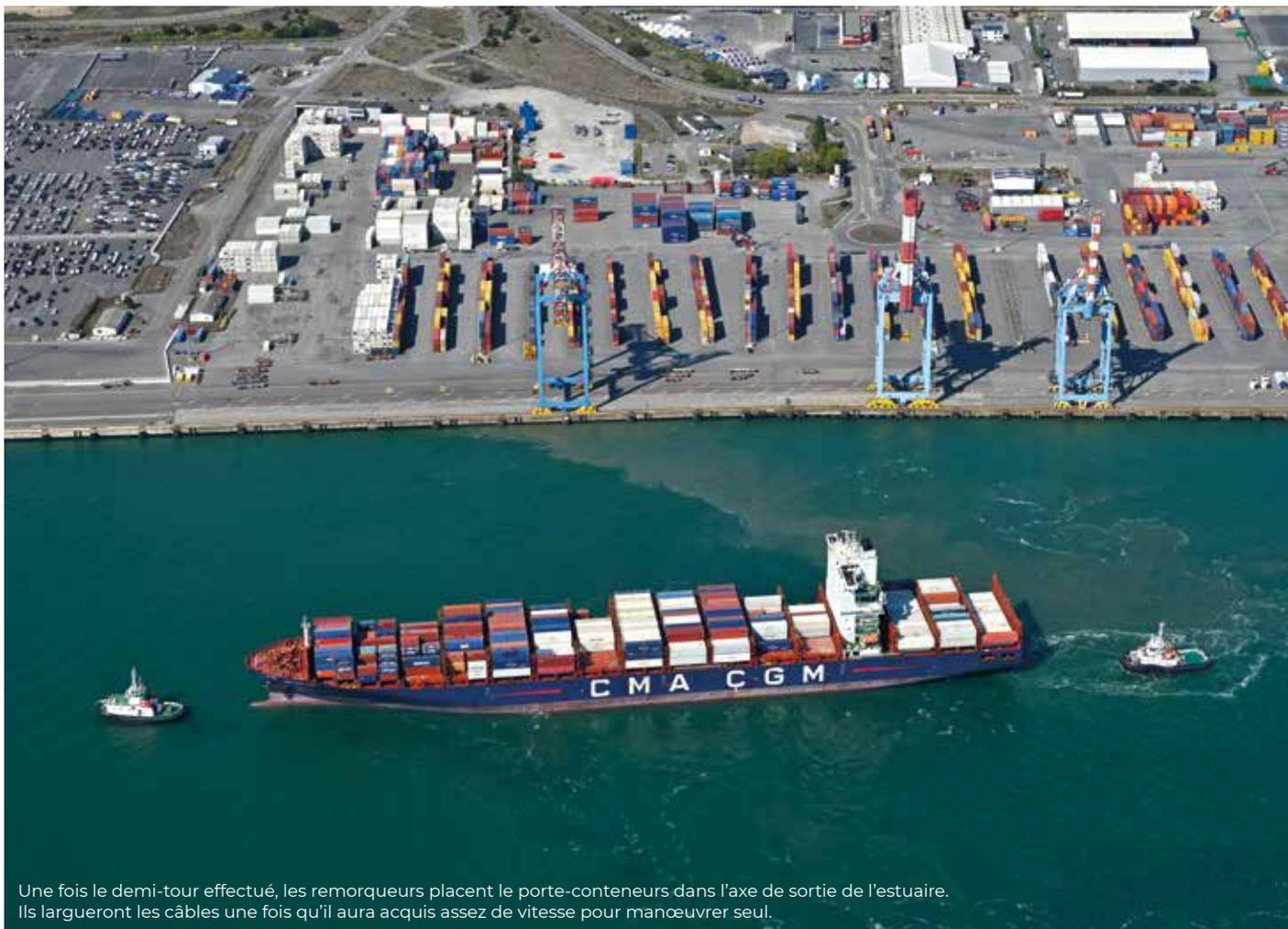


Naval Group adapte son outil industriel.

CRÉATION D'UNE JOINT-VENTURE DÉDIÉE

La construction du futur porte-avions nouvelle génération a été annoncée par le Président de la République le 8 décembre 2020. Pour assurer la maîtrise d'œuvre du navire, Naval Group et Chantiers de l'Atlantique ont créé une société en joint-venture (MO Porte-Avions), en co-traitance avec TechnicAtome, la maîtrise d'ouvrage étant assurée par la Direction Générale à l'Armement (DGA) et le Commissariat à l'Énergie Atomique (CEA).

Naval Group est responsable de l'architecture d'ensemble du bateau et a en charge la réalisation et l'intégration des systèmes de combat, de navigation et d'Énergie Propulsion ainsi que des infrastructures liées à l'aviation (catapultes, câbles d'arrêt pour l'appontage). Sept sites Naval Group contribuent à ce programme avec, en forte dominante, les systèmes de mise en œuvre de l'aviation, la réalisation des chaufferies nucléaires et leur intégration au cœur du porte-avions ainsi que le système de combat. Chantiers de l'Atlantique construira la plateforme propulsée.



Une fois le demi-tour effectué, les remorqueurs placent le porte-conteneurs dans l'axe de sortie de l'estuaire. Ils largueront les câbles une fois qu'il aura acquis assez de vitesse pour manœuvrer seul.

REMOREQUEURS VÉRITABLES "POISSONS-PILOTES" DE L'ESTUAIRE

Ils sont petits, mais puissants et très maniables. Les remorqueurs guident, poussent ou tirent les navires en escale dans l'estuaire. Notre journaliste a embarqué à bord de l'un d'eux entre Saint-Nazaire et Montoir...

Le chef mécanicien vérifie que la remorque, qui relie son remorqueur à la proue du porte-conteneurs à quai au poste 4 du TMDC* de Montoir,



24 HEURES SUR 24

Cinq remorqueurs de Boluda sont positionnés en alerte à Saint-Nazaire. Un sixième navire est basé à Montoir de Bretagne. À chaque mouvement de navire nécessitant l'intervention d'un ou de plusieurs remorqueurs, le bureau d'exploitation de Boluda reçoit les prévisions des agents maritimes. La capitainerie et le service de pilotage déterminent de manière concertée le nombre de remorqueurs nécessaires en fonction de certains critères : taille du navire bien sûr, mais aussi présence de propulseurs d'étrave, conditions météo et de marée... Plus les coefficients de marées sont importants, plus les courants sont forts.

soit bien fixée. Sur la passerelle du *VB Pornic*, l'un des six remorqueurs de la société Boluda, le capitaine attend le feu vert du pilote pour entamer la

manœuvre d'évitage. Ce jour-là, deux remorqueurs sont mobilisés. Quelques minutes auparavant, comme dans une chorégraphie dont les mouvements

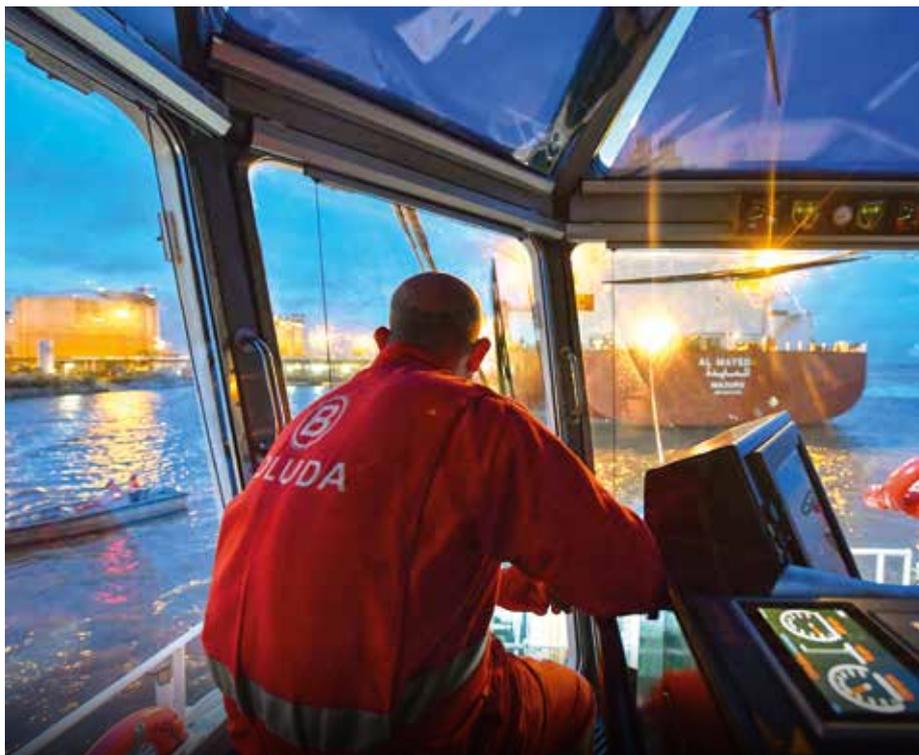


PLUS DE TRACTION POUR DES NAVIRES PLUS GROS

Le VB Pornic et le VB Noirmoutier sont les deux remorqueurs les plus anciens de la flotte de Boluda à Saint-Nazaire. Ils disposent tout de même d'une force de traction de 40 tonnes, ce qui leur permet d'effectuer l'ensemble des opérations. Avec les récents aménagements portuaires, qui permettent d'accueillir des navires plus imposants, la société s'est dotée de remorqueurs de nouvelle génération plus puissants (70 tonnes de force de traction).

sont réglés à l'avance, les remorqueurs se sont placés sur les flancs du navire pour le coller contre le quai, le temps que les lamaneurs larguent les aussières.

Le VB Pornic est le "fléchard" : c'est lui qui est placé à l'avant. Une fois que



la radio du bord a relayé le feu vert du pilote qui dirige la manœuvre du haut de la passerelle du porte-conteneurs,

le remorqueur commence à tirer le navire de la compagnie CMA-CGM vers le milieu du chenal tandis que, derrière, son sister-ship, le VB Noirmoutier, le maintient pour éviter que la pointe du navire ne se retrouve entraînée trop loin vers le milieu de l'estuaire.



Ici, les remorqueurs se placent sur les flancs d'un navire méthanier pour préparer l'accostage.



Avant l'accostage, le remorqueur ajuste sa vitesse à celle du cargo, le temps de relier le câble entre les deux navires.

Philippe Gloor,
l'un des capitaines de Boluda

"PARFOIS JUSQU'À ROCHE-MAURICE"

"Notre planning est actualisé trois fois par jour. Un méthanier mobilise quatre remorqueurs et on peut monter jusqu'à huit pour sortir les paquebots qui ne sont pas encore équipés de leurs moteurs. Généralement, nos missions nous mobilisent de Saint-Nazaire jusqu'à Donges ou Cordemais, mais nous pouvons intervenir jusqu'à Roche-Maurice, à Nantes. Dans ce cas-là, nous remorquons les céréaliers qui ont chargé sur place et qui quittent le poste à quai, puis nous naviguons avec eux et reprenons la remorque pour ensuite les aider à accoster à Montoir. "

Lentement, le porte-conteneurs effectue son demi-tour et se positionne dans l'axe de sortie de l'estuaire. Le VB Pornic le tracte jusqu'au Pont de Saint-Nazaire. Là, juste à la verticale du tablier, il largue sa remorque, le porte-conteneurs ayant acquis assez de vitesse pour pouvoir manœuvrer seul. Un dernier "au-revoir" lâché par la radio et les bateaux se séparent, direction les Antilles pour le porte-conteneurs, et retour dans l'avant-port nazairien pour les remorqueurs. Mission accomplie !

*Terminal à marchandises diverses et conteneurs

SAINT-NAZAIRE

LES GRANDES AMBITIONS MARITIMES DU PETIT-MAROC

Le quartier du Petit-Maroc à Saint-Nazaire va se transformer dans les années à venir. Une mue dans laquelle Nantes Saint-Nazaire Port est pleinement impliqué avec le projet Signal, sur le secteur de l'avant-port et qui s'opère en concertation avec d'autres aménagements urbains et paysagers portés par la Ville.

Situé face à l'estuaire, l'avant-port offre un potentiel exceptionnel de requalification. L'ambition de Nantes Saint-Nazaire Port est d'y mener, aux côtés de la Ville de Saint-Nazaire, un projet de valorisation urbaine et paysagère, comprenant notamment la réalisation d'un ensemble de bâtiments ainsi que la requalification des espaces publics portuaires. Un maître d'œuvre urbain vient d'être choisi pour accompagner ce projet baptisé Signal : l'agence Devillers et Associés.

UN BASSIN D'ENTRAÎNEMENT UNIQUE EN FRANCE

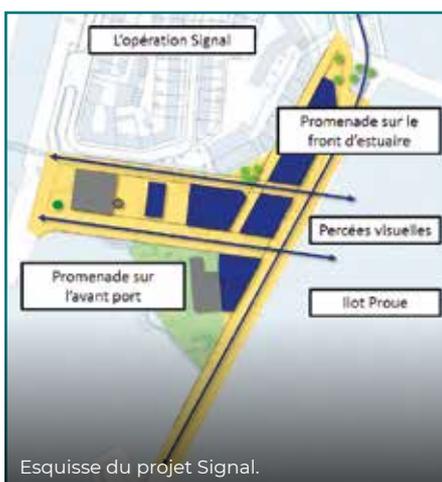
Positionnée entre l'avenue Demange, l'avenue de la Vieille Ville et la rive d'estuaire, ce projet à la fois urbain et portuaire accueillera plusieurs programmes, entre savoir-faire traditionnels et innovation : le pôle national de formation de la SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer), des espaces de travail partagés, un café-restaurant, la Coopérative maritime, l'école de formation Skol Ar Mor, une éventuelle capitainerie et un bassin d'entraînement à la survie en mer. Équipement unique en France, ce dernier sera capable de reproduire des vagues jusqu'à 1,5 m de hauteur ainsi que des conditions météorologiques de vents forts, d'orage, de pluie et de brouillard ! La livraison globale du projet de l'Îlot maritime est envisagée pour 2026.



Le quartier du Petit-Maroc, à Saint-Nazaire.



L'avant-port de Saint-Nazaire.



Esquisse du projet Signal.

Actuellement, l'agence mène des études pour préparer la configuration des futures constructions. Elles concernent, notamment, les questions d'ensoleillement et de vent pour que le projet soit profitable à tous, habitants actuels du quartier, futurs usagers et visiteurs.

CONTINUITÉ PAYSAGÈRE AVEC LES ESPACES PUBLICS

Dans un second temps seront définis les contours et les volumes des différents îlots du projet. Le premier à sortir de terre, à l'horizon 2026, sera situé à proximité du Bunker et dans la perspective de la nouvelle

promenade piétonne vers l'estuaire. Il fera bientôt l'objet d'un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage, pour désigner les architectes qui dessineront les futures constructions. Si leurs formes restent à définir, on sait déjà que les bâtiments devraient accueillir des entités primordiales pour Nantes Saint-Nazaire Port, comme la capitainerie, le peloton de sûreté maritime et portuaire (gendarmerie maritime) ou encore la société de remorquage Boluda.

Par ailleurs, l'agence de paysage et d'environnement Phytolab a été retenue pour intervenir sur les espaces publics, dans le cadre d'un groupement de commandes constitué avec la Ville de Saint-Nazaire. *“Cette démarche assurera une unité de paysages dans le secteur du Petit-Maroc, en continuité avec le front de mer, déjà aménagé, remarque Valéry Mescheriakoff, Responsable du pôle immobilier de Nantes Saint-Nazaire Port. Par ailleurs, l'ensemble du projet Signal répond à une double volonté de valoriser notre patrimoine public portuaire et, pour la Ville, de requalifier ces espaces et de les ouvrir aux Nazairiens.”*

À DEUX PAS DE SIGNAL... L'“ÎLOT MARITIME”

C'était une proposition née dans le cadre de l'appel à projets immobiliers *“Saint-Nazaire, une ambition maritime et littorale”*, lancé en juillet 2021 par la Ville. La création d'un îlot maritime au Petit Maroc se concrétise aujourd'hui, avec la nomination du groupement Eiffage Immobilier / Groupe ATAO / Topos architecture pour concevoir et réaliser l'opération.

Sur une emprise de 5 600 m² au sol, le projet prévoit la création de quatre bâtiments interconnectés, avec l'ambition de devenir *“un lieu de référence autour du monde de la mer, destiné aussi bien aux professionnels, qu'aux habitants et aux touristes”*, précise Julien Macé, en charge du projet chez Eiffage.

FABRICE RIGOULET-ROZE

Préfet de la Loire-Atlantique et des Pays de la Loire

Fabrice Rigoulet-Roze a rejoint la préfecture de la Loire-Atlantique et des Pays de la Loire en janvier dernier. "C'est un honneur pour moi de servir en tant que préfet dans ce territoire dynamique et enrichissant, que je découvre", explique l'homme de 54 ans qui a le service public "inscrit dans son ADN".

Doté d'un réseau important à Paris (poste précédent : Directeur de Cabinet au ministère de l'Agriculture), il a aussi une solide expérience de terrain en tant qu'ancien Préfet de la Martinique et de la Charente-Maritime.

"La dimension maritime est quelque chose qui me tient évidemment à cœur. Il est toujours intéressant d'exercer dans des territoires ouverts sur l'espace maritime", confie celui qui est aussi Préfet Coordonnateur de la façade maritime Nord Atlantique-Manche Ouest, avec le Préfet Maritime.

"Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire sera d'ailleurs un



© Préfecture de Loire-Atlantique

partenaire dans mes nouvelles fonctions, en tant que vecteur de développement économique et siège d'entreprises logistiques et industrielles importantes. Mais le plus important pour moi, c'est de comprendre quelles sont les attentes de nos concitoyens en allant à

leur rencontre, car c'est pour eux que l'ensemble de mes équipes et moi-même nous mobilisons au quotidien."

PHILIPPE LE BERRE

Président de Neopolia

Cadre chez Axima pendant plus de 30 ans, et aujourd'hui manager de transition en indépendant, Philippe Le Berre prend la suite d'Alain Leroy à la présidence de Neopolia. Une association qu'il connaît bien, pour y avoir longtemps représenté Axima, l'une des 200 entreprises ligériennes qui y innovent leurs forces pour capter des marchés. "Neopolia crée du réseau pour créer du business, résume



© Neopolia

l'ingénieur en génie climatique de formation. En agissant collectivement, nous avons pu décrocher de gros contrats, comme la fabrication de navires de croisière fluviale dont le Loire Princesse ou le prémontage des nacelles pour les éoliennes en mer. Je souhaite

continuer sur cette lancée en prolongeant le travail exceptionnel fait par Alain Leroy et les équipes d'élus et de permanents, tout en mettant l'accent

sur trois transitions décisives pour l'avenir de l'industrie."

Transitions environnementale, numérique et dans les ressources humaines : ces sujets, complémentaires, sont au cœur des préoccupations du nouveau président de Neopolia. "Il y a un vrai enjeu à attirer les jeunes dans l'industrie aujourd'hui et cela ne pourra se faire que dans une réelle démarche RSE. À l'heure du défi climatique, on ne peut plus continuer à faire du business comme il y a 30 ans !"

PATRICK LE DORÉ

Président de Marine accueil Loire

Patrick Le Doré vient d'être élu à la présidence du Seamen's club de Saint-Nazaire, Marine accueil Loire. Il succède à Marie-Christine Le Nay, qui préside depuis octobre 2018 la Fédération Nationale des Associations d'Accueil de Marins (FNAAM). Il a été secrétaire et, depuis mars 2022, était vice-président de l'association.

Ce natif des Côtes-d'Armor est arrivé à Nantes en 1981 comme agent maritime pour le compte de la Société Commerciale d'Affrètement et de Combustible (SCAC). Il est ensuite devenu

responsable du service consignation à Montoir, où il a remplacé Annie Ollivaud, qui a elle-même fondé et déposé les statuts de Marine Accueil Loire en 1991. Après plusieurs années passées au Havre au début des années 2000, Patrick Le Doré a terminé sa carrière à l'Union Maritime Nantes Ports (UMNP).

"J'ai tout de suite rejoint Marine accueil Loire, explique-t-il. Pour moi c'était tout



© Marine accueil Loire

naturel. En tant qu'agent maritime, je préparais les escales des navires et prenais soin des équipages. J'ai voulu continuer à rendre service. Je reste en contact avec la communauté. Depuis janvier dernier, des intervenants de la place portuaire viennent

présenter leur activité, à l'issue de nos réunions mensuelles, afin de créer du lien avec les bénévoles et faire connaître notre foyer."



EN RELATION AVEC LE MONDE

© AIVP

L'interface entre la ville et le port du Havre.

VILLES PORTS ACCÉLÉRATEURS DE LA DÉCARBONATION

Édouard Philippe, ancien Premier ministre, a été élu en novembre 2021 président de l'AIVP (Association Internationale des Villes Portuaires), dont fait partie Nantes Saint-Nazaire Port. Par son parcours et son expérience, il entend renforcer le rayonnement des Villes Ports, acteurs essentiels de la transition énergétique.

En quelques mots, pouvez-vous nous parler de votre lien avec le monde portuaire ?

“Ma famille est havraise depuis toujours, mon arrière-grand-père était docker et je suis maire du Havre depuis 2010 : c'est forcément un lien fort, intime, puissant, indéfectible. La ville du Havre ne peut être comprise et ne peut être conçue sans son grand port maritime, le premier port français pour le commerce extérieur. Je suis extrêmement attaché à son histoire, à son identité, à son avenir. Surtout à son avenir !”

Comment êtes-vous devenu président de l'AIVP ?

“Les ports étant des infrastructures essentielles dans l'économie mondiale, leur importance est capitale pour les échanges commerciaux entre pays. Un grand port comme celui du Havre représente des investissements colossaux, avec des impacts évidents

sur les économies locales et nationales. Les ports concentrent des enjeux passionnants, notamment pour réussir le virage écologique. Voilà pourquoi j'ai souhaité m'engager au sein de l'AIVP.”

Quelle sera votre stratégie pour l'AIVP ?

“Durant ses deux dernières années de mandat, mon prédécesseur a piloté une réflexion stratégique approfondie sur le développement de l'association. Avec mes pairs du bureau exécutif, nous nous attachons aujourd'hui à intensifier son déploiement. Nous avons acté quatre priorités : l'élargissement du réseau vers les pays anglophones, notamment les États-Unis ; la mise en place d'une gamme de services reposant sur l'échange de bonnes pratiques ; la mise à disposition de nos membres d'un outil d'auto-évaluation portant sur les dix objectifs de notre Agenda 2030 pour la ville portuaire durable ; et enfin la multiplication de nos prises



En septembre 2022, le Président de l'AIVP, Édouard Philippe, était en visite au Port de Montréal (Canada).

© AIVP



Edouard Philippe, Maire du Havre (à gauche), succède à Philippe Matthis, Directeur Général Délégué du Port de Bruxelles (à droite), à la présidence de l'AIVP en novembre 2021.

de parole auprès des organisations internationales et la relance de nos propres événements. Notre prochain rendez-vous mondial annuel se tiendra notamment les 16, 17 et 18 novembre à Venise."

Que comptez-vous apporter pour continuer à faire rayonner l'association ?

"L'AIVP est aujourd'hui reconnue comme l'organisation de référence sur le sujet de la relation Ville Port. Elle est écoutée par les différentes branches des Nations Unies, de l'OCDE ou encore de la FAO*. Depuis notre création il y a 35 ans, notre notoriété n'a cessé de s'accroître. Grâce à nos 200 adhérents dans près de 50 pays, nous avons la capacité d'appréhender les enjeux du développement durable des villes portuaires en étant force de proposition. Je me réjouis d'ailleurs que Nantes-Saint Nazaire Port ait décidé de rejoindre, à nouveau, cette communauté internationale.

"L'AIVP travaille à ce que les villes portuaires soient à la hauteur des enjeux."

Pour valoriser les initiatives remarquables, j'ai décidé de lancer le Prix AIVP Antoine Rufenacht – en l'honneur de son président fondateur. Ce prix récompensera les réalisations Ville Port les plus en phase avec notre Agenda 2030. Le premier lauréat sera désigné en 2024 et je suis convaincu que, d'ici 10 ans, ce prix sera recherché par les plus grandes villes portuaires du monde."

Quels sont les grands défis à venir pour les villes portuaires à l'international et plus particulièrement pour les ports français ?

"L'AIVP est née en France : les ports et les villes portuaires français se doivent d'être exemplaires et

innovants. Nos territoires Ville Port doivent accélérer leur décarbonation et réussir la transition énergétique. Nous disposons d'espaces fonciers et de savoir-faire industriels à faire valoir. La préservation de la biodiversité doit aussi être une priorité puisque nos villes portuaires recèlent des zones humides particulièrement fragiles. La communauté scientifique s'accorde à dire que les océans détiennent une grande partie des solutions pour sauver l'avenir de notre planète et de nos sociétés. L'AIVP travaille à ce que les villes portuaires soient à la hauteur des enjeux.

L'interface Terre Mer offre par ailleurs une formidable opportunité pour relancer une approche multimodale de la fonction logistique, tout en offrant à nos populations un cadre de vie exceptionnel. L'équilibre global entre la Ville et le Port suppose de veiller à assurer une bonne acceptabilité sociétale du port. L'AIVP y œuvre résolument en promouvant le développement des Port Centers, outils de sensibilisation et de dialogue autour des enjeux et métiers portuaires."

* Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.



Le port est une part indissociable de l'identité de la ville du Havre.

ALLIANCE DE SIX PORTS EUROPÉENS ÉOLIEN OFFSHORE : DANS UNE DYNAMIQUE D'OUVERTURE

Six grands ports européens, dont Nantes Saint-Nazaire Port, ont décidé en janvier dernier d'unir leurs forces afin d'accélérer la transition énergétique et atteindre les objectifs ambitieux de l'Europe en matière de déploiement de l'éolien en mer.

Déployer plus de 65 GW de production d'énergie éolienne en mer, au minimum, à l'horizon 2030 ! L'ambition est de taille, d'autant plus qu'à l'heure actuelle, la capacité au large des côtes est d'un peu plus de 13 GW. L'Union européenne veut multiplier par cinq, lors des huit prochaines années, la production d'énergie éolienne offshore qui a été mise en place lors des vingt dernières années.

Pour relever ce véritable défi, les six principaux ports européens du secteur, qui représentent plus de 90 % des parcs éoliens offshore déployés en Europe, ont décidé de nouer une collaboration unique. On y retrouve Port Oostende (Belgique), Groningen Seaports / Eemshaven (Pays-Bas), Niedersachsen Port / Cuxhaven (Allemagne), ABP Humber (Royaume-Uni), Port Esbjerg (Danemark) et Nantes Saint-Nazaire Port.

EN LABORATOIRE D'IDÉES CONCRÈTES

Des échanges ont été entamés depuis l'an passé avec des premiers partages de connaissances, comme notamment l'outil numérique du Port Esbjerg



permettant de tripler la capacité éolienne offshore à l'avenir, sans passer par l'expansion physique. Nantes Saint-Nazaire Port compte faire profiter des partenaires de son expérience autour du projet Eole, sa future base industrielle dédiée à cette filière. Il est prévu que les représentants des six ports se réunissent deux fois par an. La dernière rencontre a eu lieu en avril dernier à Oostende, juste avant le 2^e Sommet européen de la Mer du Nord.

Imaginée comme un véritable laboratoire d'idées concrètes tournées vers l'opérationnel, cette démarche inédite doit permettre de jeter les

bases d'une montée en puissance. Elle vise également à envoyer un signal fort au marché quant à la volonté de ces ports de tout mettre en œuvre pour accélérer la transition énergétique à travers le développement de l'éolien offshore.

DES PROJETS QUI SE CONCRÉTISENT MAIS...

La Belgique dispose déjà de 399 éoliennes offshore sur le secteur belge de la Mer du Nord et Port Oostende est une plate-forme essentielle pour la prochaine zone qui sera implantée au large de la côte ouest de la Flandre ainsi que pour d'autres projets en Mer du Nord.

L'Allemagne a fixé un objectif de 30 GW de capacité éolienne en mer à l'horizon 2030, 40 GW à l'horizon 2035 et 70 GW à l'horizon 2050.

La France, qui a inauguré en novembre 2022 son premier parc éolien en mer (au large de Saint-Nazaire), vise une capacité installée d'éolien en mer, posé et flottant, de 40 GW en 2050, soit 22 % de la production électrique du pays.

... AVEC UN DÉCALAGE PAR RAPPORT AU ROYAUME UNI

L'Angleterre est en train d'atteindre l'objectif de 50 GW de production d'énergie éolienne offshore fixé par le gouvernement britannique. Aussi Siemens Gamesa continue de porter la croissance en doublant la capacité de son site de fabrication de pales d'éoliennes offshore à Hull, alors que Hornsea 2, le plus grand parc éolien au monde, entre progressivement en service au large de la côte est de l'Angleterre.





CLIN
D'ŒIL

L'arrivée de la parade nautique à Nantes, lors de l'édition 2019 de Débord de Loire.

DEMANDEZ LE PROGRAMME ! L'ESTUAIRE EN FÊTE

Le printemps est animé sur l'estuaire de la Loire ! En mai et juin, deux événements incontournables font la part belle au maritime à Nantes et à Saint-Nazaire, le regard tourné vers l'avenir et la transition écologique.

THE ARCH : LE PLEIN DE SOLUTIONS

Le Maxi Trimaran *IDEC SPORT* a levé l'ancre le 18 mars dernier à Nantes. À son bord, Francis Joyon ne vise pas, comme il en a l'habitude, le défi sportif, mais l'engagement environne-

mental. Jusqu'au 31 mai, le légendaire navigateur est embarqué dans un tour d'Europe reliant les villes de Copenhague, Concarneau, Málaga, Marseille, Ajaccio, Naples, Athènes, Malte, Lisbonne et Saint-Nazaire. À chaque étape, il récolte des solutions pour la transition



Le Maxi Trimaran *IDEC SPORT* a levé l'ancre le 18 mars dernier à Nantes, avec à son bord le skipper Francis Joyon, pour relever un double défi sportif et environnemental.



Damien Grimond, directeur général de Profil Grand Large, Catherine Chabaud, députée européenne et navigatrice, Francis Joyon, navigateur, et Yves Gillet vice-président et trésorier de l'association The Arch.

énergétique sélectionnées dans la cadre du projet The Arch.

Santé & Alimentation, Habitat & Ville, Mobilités, Énergie et Industrie & Numérique : cinq thématiques sont à l'honneur dans ce projet né à l'initiative de Atlanpole Nantes et des deux réseaux European Business and

innovation centre Network (EBN) et International Association of Science Parks and areas of innovation (IASP). Ensemble, ces structures ont lancé un appel à solutions, d'où ont émergé 100 propositions européennes pour la transition écologique. On peut citer une batterie pour stocker les énergies renouvelables (Italie), une mini-éolienne 100 % recyclable (Belgique) ou même des plantes luminescentes capables d'éclairer les rues (France).

UNE DERNIÈRE ESCALE À SAINT-NAZAIRE AVANT BRUXELLES

Françis Joyon achèvera son tour d'Europe et sa collecte des solutions le 31 mai à Saint-Nazaire. Cette dernière escale sera suivie d'un séminaire flottant, qui embarquera 2 000 dirigeants, experts, porteurs de solutions, jeunes et associations à bord d'un paquebot dernière génération propulsé au GNL. Objectif : comprendre et s'engager dans le défi de la transformation écologique, avant une dernière étape à Bruxelles, où les 100 solutions seront restituées au Parlement européen.

EN BREF

Samedi 3 juin 2023, Place au Vélo Nantes vous donne rendez-vous sur les quais de Couëron (Place des 12 Femmes en Colère, Quai Jean-Pierre-Fougerat) à partir de 15 h 00 pour un évènement unique en France : suivre à vélo la parade maritime et fluviale sur la Loire. Le vélo est le meilleur moyen pour suivre les bateaux !

Accessible à toutes et tous, avec une vitesse de 8 km/h environ, rejoignez le cortège ouvert par les vélos fous de l'Atelier de Réparation Coopérative de Chantenay, Vélocampus et l'Association Pour la Solid' pour un moment unique, partagé et convivial !

Nantes Saint-Nazaire Port est partenaire de l'édition 2023 de Faites du vélo à Débord de Loire.



QUAND LA LOIRE DÉBORDE D'ÉNERGIE

L'évènement avait attiré plus de 100 000 personnes rien que pour la parade nautique en 2019 ! Du 30 mai au 5 juin, Débord de Loire fait

son grand retour avec une 3^e édition encore plus ambitieuse, toujours en partenariat avec Nantes Saint-Nazaire Port. Plus de 200 000 spectateurs sont attendus entre Saint-Nazaire et Mauves-sur-Loire pour cet évènement festif et populaire.





TEA NANTES

C H A R L E S A N D R É



PARKING A 2 MN DE L'AÉROPORT



RECHARGE ÉLECTRIQUE

LOGISTIQUE AUTOMOBILE



TRANSPORT

STOCKAGE

PRÉPARATION

Nantes Aéroport

ALTER PARK

L'autre parking

24h/24

7j/7



ALTERPARK | 10 Rue Antoine Saint-Exupéry | 44860 | St-Aignan de Grand-Lieu | 02 40 73 12 37

TEA NANTES | D2A Nantes Atlantique | 44860 | St-Aignan de Grand-Lieu | 02 40 84 53 00



La parade nautique réunira, le 3 juin, près de 200 bateaux navigant bord à bord dans l'estuaire.

le lien fort qui unit les habitants et leur fleuve. Au programme : un rassemblement nautique unique, des spectacles (danse, concerts...), une vélo-parade en bords de Loire ou encore des "villages découvertes" à quai...

Thématique à l'honneur cette année, le fret à la voile s'incarnera notamment dans la grande parade nautique, événement incontournable de la manifestation. Le samedi 3 juin, 200 bateaux navigueront de bord à bord dans l'estuaire, racontant les activités en Loire d'hier, d'aujourd'hui et de demain. Une grande diversité de navires est attendue, parmi lesquels les invités d'honneur *le Belém*, *l'Oosterschelde* et *Le Français* - *Kaskelot* qui transporteront jadis cacao, rhum, brique et bois, et qui vogueront aux côtés de navires plus modernes.

deborddeloire.fr
the-arch.eu

EN BREF

Débord de Loire lie les publics autour d'une proposition festive tant sur l'eau que sur les rives de cet estuaire aux multiples paysages. Nantes Saint-Nazaire Port s'associe à cet événement nautique et artistique en accueillant des temps forts du programme sur le plan d'eau et quai d'Aiguillon notamment. Au Centre des Salorges, quai Ernest

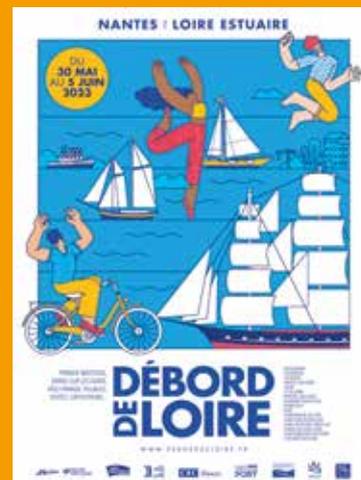


Renaud, Nantes Saint-Nazaire Port proposera au public une immersion dans le monde portuaire à travers plusieurs animations ludiques (escape game plateau, casque de réalité virtuelle avec vues 360°...) et une exposition photographique de Franck Badaire dédiée aux métiers portuaires.

Pendant sept jours, une multitude d'animations sera proposée, accessible à tous, avec pour fil conducteur la mise en lumière de l'estuaire et

S'AMUSER... ET APPRENDRE

Événement résolument populaire et festif, Débord de Loire est aussi l'occasion d'apprendre des choses sur notre territoire. Toute la semaine, des visites, des balades guidées, des rencontres et des expositions sont au programme. Étapes incontournables, les villages "découvertes" permettront au public d'avoir accès à des contenus précis sur l'environnement (faune et flore), le patrimoine, l'économie ou encore le transport maritime et fluvial ligérien, avec un focus sur le projet de cargo à voile de Neoline, symbole du futur des activités portuaires inscrites dans la transition énergétique. Tous ces sujets seront présentés et animés par des associations, des collectivités, des entreprises, des artistes et des chercheurs.



Comme en 2019, une "plage" sera installée à la pointe du quai d'Aiguillon, offrant une vue imprenable sur la Loire.

MASE
ATLANTIQUE

FFB
FÉDÉRATION
FRANÇAISE
DU BÂTIMENT

COFREND
Confédération Française pour les Essais Non Destructifs

ACQPA



a
Sous section
4



TRAVAUX D'ACCÈS DIFFICILES

- ✓ **Éolien**
- ✓ **Maritime**
- ✓ **Industrie**
- ✓ **Bâtiment**
- ✓ **Événementiel**



LES ÉQUIPES D'ALTITUDE 44 SONT
QUALIFIÉES ET EXPÉRIMENTÉES
POUR RÉPONDRE À
VOS DEMANDES DE
TRAVAUX D'ACCÈS DIFFICILES
&
TRAVAUX EN HAUTEUR



DEVIS GRATUITS, ADRESSEZ-NOUS VOS DEMANDES

www.altitude44.fr



Découvrez notre site !

AGENCE ATLANTIQUE

41 La Touche Basse
44 260 La Chapelle-Launay
02.40.33.01.65
atlantique@altitude44.fr
bretagne@altitude44.fr

AGENCE NORD-OUEST

ZA Route de Carolles
50 530 Sartilly-Baie-Bocage
09.81.21.13.22
nord-ouest@altitude44.fr

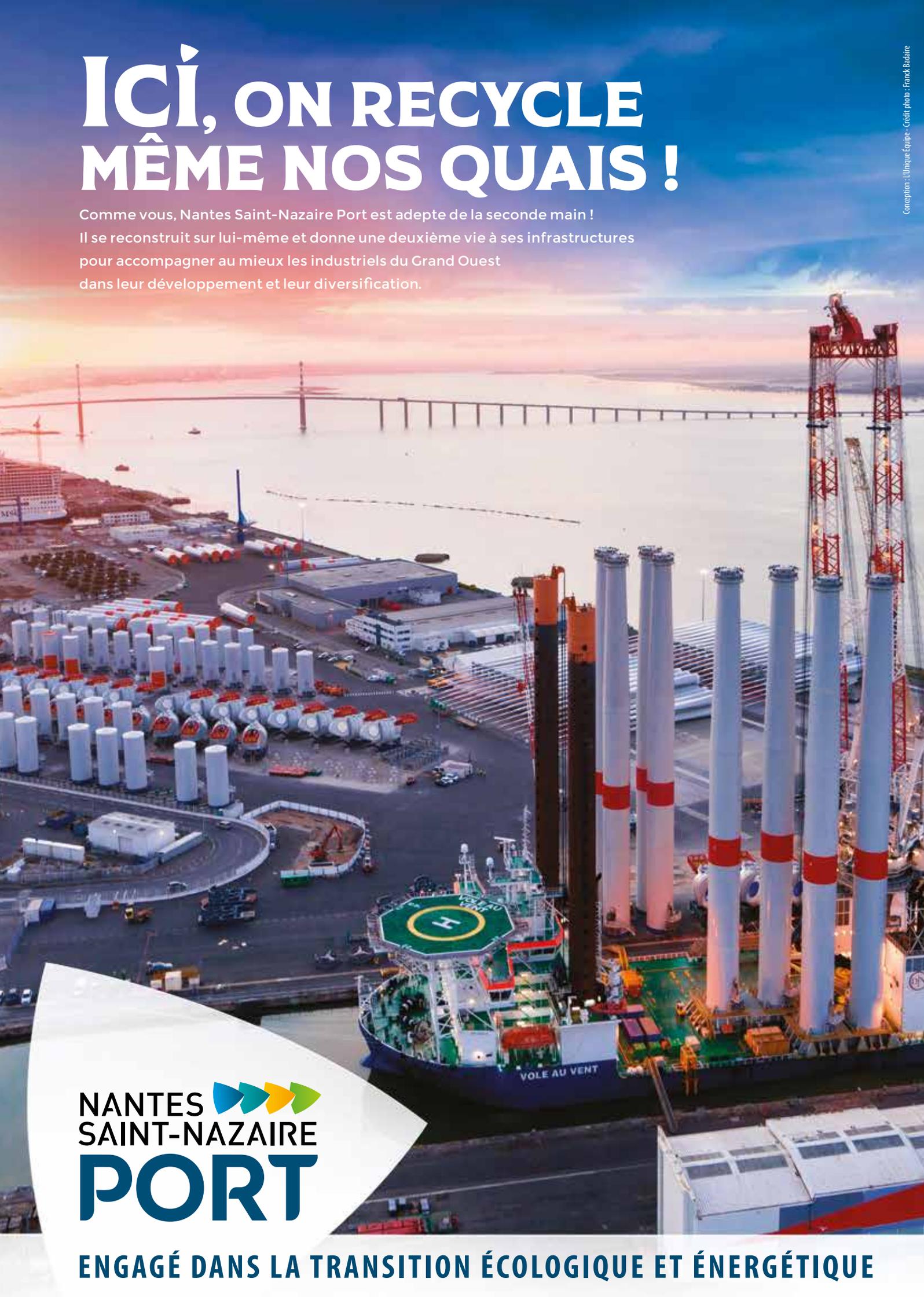
AGENCE ÎLE-DE-FRANCE

120 Avenue Félix Faure
92000 Nanterre
09.81.03.19.96
idf@altitude44.fr

ICI, ON RECYCLE MÊME NOS QUAIS !

Comme vous, Nantes Saint-Nazaire Port est adepte de la seconde main !
Il se reconstruit sur lui-même et donne une deuxième vie à ses infrastructures
pour accompagner au mieux les industriels du Grand Ouest
dans leur développement et leur diversification.

Conception : L'Unique Equipe - Crédit photo : Franck Badaire



NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

ENGAGÉ DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE