

L'ASSOCIATION NANTAISE D'ECOCONCEPTION FLUVIOMARITIME - ANEF

Organise un séminaire sur le thème :

# DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME ET L'AVENIR DU CABOTAGE A VOILES

« Spécificité de la propulsion vélique et transition énergétique »



Dessin E. Lesage (Le Télégramme 14/01/2015)

## 20 mars 2015

De 13H45 à 17H15 (accueil à 13 H 30)

Salle Hemicycle du Conseil Régional des Pays de la Loire



PROGRAMME DU SEMINAIRE

## DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME ET L'AVENIR DU CABOTAGE A VOILES

« *Spécificité de la propulsion vélique et transition énergétique* »

20 mars 2015 - 13H45 à 17H15

Salle Hemicycle du Conseil Régional des Pays de la Loire



Accueil des participants à 13 H 30

**ANEF** : Accueil et objectif du séminaire

### A - Le potentiel de développement du transport fluvial et maritime sur la Loire Atlantique

*Animateur François ORHAN*

- Intérêts économiques et environnementaux du développement du transport par voie d'eau (10'),

ANEF

- Potentiel de trafics locaux de fret sur la Loire en aval et en amont de Nantes (20'),

Dominique ROMANN – Consultant

- Le concept de port urbain (20')

François REUILLON – Agence Aura

Questions des participants (15')

### B - Le cabotage et l'arrivée des nouveaux cargos à voile pour le transport maritime (55')

- Histoire moderne des navires à voiles (15')

o L'épopée des Cap-Horniers

o Le projet « Cargo-Solidaire »

Gérard TRIPOTEAU, MHT et Association Cargo Solidaire

- Les nouveaux cargos à voiles : un marché émergent (20')

o Les projets d'« écoliners » et les nouveaux caboteurs.

o La faisabilité économique du transport à la voile

Guillaume LE GRAND, gérant TOWT – *Transport à la voile - Sail Shipping*

- Le cabotage maritime de la façade atlantique européenne. (20')

Jean-Baptiste GOÛIN, Directeur des Trafics du Grand Port Autonome Nantes-Saint Nazaire.

Questions des participants (15')

### La stratégie du cabotage (à la voile), une nouvelle manière de concevoir l'aménagement de nos régions atlantiques ?

*Grand témoin animateur Yves LE BAHY, Université Bretagne-Sud, directeur Master « Aménagement maritime et fluvial »*

Débat avec les participants (30')

### C - TABLE RONDE (30')

Grand témoin animateur :

*Philippe AUDIC, Président du Conseil de développement de Nantes métropole. Membre de la commission du débat « Nantes, la Loire et Nous ».*

- ✓ Mme Emmanuelle Bouchaud, Viceprésidente du CR Pays de Loire à l'Economie, l'Innovation et la Recherche
- ✓ M Ronan Dantec, Sénateur Loire Atlantique
- ✓ Mme Johanna Rolland, Présidente de Nantes Métropole, représentée par M Olivier Château
- ✓ M Thierry Brutus, Maire de Paimboeuf
- ✓ M Guillaume Legrand, TOWT - Transport à la voile
- ✓ M Pierre-Yves Glorennec, Avel-Vor Technologie

### CONCLUSION ET SUITE

**Mme Emmanuelle BOUCHAUD**, Vice-présidente du Conseil Régional des Pays de La Loire à l'Economie, l'Innovation et la Recherche.

Réservations :

**06 32 27 85 39**

**transportalavoile@gmail.com**

[www.nantestransportalavoile.fr](http://www.nantestransportalavoile.fr)

**Conseil Régional des Pays de la Loire**

2 rue de la Loire – Ile de Nantes

Accès TC : C5 (arrêt Georges Pompidou) et 26

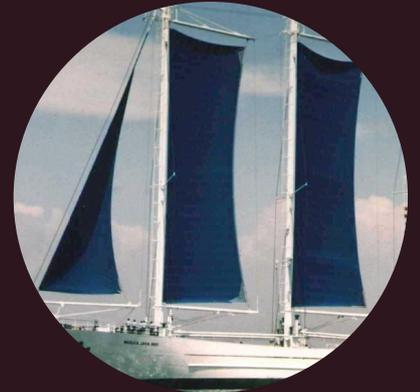
## RESUMÉ DES INTERVENTIONS

# DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME ET L'AVENIR DU CABOTAGE A VOILES

« Spécificité de la propulsion vélique et transition énergétique »

20 mars 2015 - 13H45 à 17H15

Salle Hemicycle du Conseil Régional des Pays de la Loire



### INTRODUCTION, François ORHAN

Dans ce propos introductif, l'ANEF suggère de partager deux constats avant de laisser la place aux experts :

\* D'une part l'urgence climatique que nous impose la crise énergétique en cours va contraindre l'ensemble de notre modèle de développement à sortir de l'utilisation des énergies fossiles pour créer une chaîne de valeurs,

\* d'autre part le centre de gravité de l'Europe se déplaçant vers l'Est, notre territoire se retrouve en périphérie des centres logistiques du bassin fluvial Seine- Rhin et de la façade maritime atlantico-hanséatique (Northern Range).

La nouvelle technologie appliquée aux cargos à propulsion vélique ne crée-t-elle pas les conditions de développement d'un réseau de Villes-ports de l'Arc atlantique la-bellisant des produits «low CO2» ?

### POTENTIEL DES TRAFICS LOCAUX DE FRET SUR LA LOIRE, Dominique ROMANN

Le transport des marchandises sur la Loire est déjà possible sur le tronçon de Saint-Nazaire à Oudon, en amont de Nantes. Ce tronçon est accessible en permanence par des navires de fret.

La présentation décrit (i) la capacité de la Loire navigable à porter du fret entre Saint-Nazaire et Angers, les équipements disponibles et les sites prioritaires en rive permettant les transferts de fret (ii) les résultats des enquêtes de 2009 auprès de nombreuses filières et chargeurs potentiels ainsi que la sélection des segments de trafic jugés envisageables par cette voie d'eau.

### PORT URBAIN, François REUILLON

Repérage d'une zone d'implantation d'une plate-forme d'activités portuaires sur le Bas-Chantenay à Nantes; espaces, normes et règlements applicables.

### CARGO SOLIDAIRE, Gérard TRIPOTEAU

Les cap-Horniers connurent un fort (mais court) développement à la fin du XIXème siècle. Trois raisons principales en sont la cause. Le passage du bois au fer dans la construction des navires, augmentant de fait leur ton-

nage. L'essor des industries et de l'agriculture multiplie les échanges maritimes. Les « lois de prime » données à la construction navale et aux armements français.

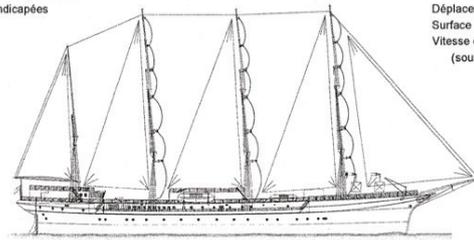
Le Cargo Solidaire est un projet de grande envergure qui a mobilisé, pendant sept ans, une équipe d'anciens de la Navale pour l'étude et la construction d'un navire cargo à voile, type cap-Hornier de 100 m de long, mixte fret/passagers, aide matérielle, commerce et tourisme solidaire. Sa construction et son exploitation sont fondées sur la pratique des solidarités.

#### Capacité de transport \*

Conteneurs	25
Passagers	45
dont 12 à 15 personnes	
handicapées	

#### Caractéristiques principales \*

Longueur coque	100 m
Largeur	13,7 m
Tirant d'eau en charge	4,8 m
Déplacement en charge	3300 t
Surface de voilure	4300 m <sup>2</sup>
Vitesse de service	12 nœuds
(sous voile et au moteur)	



### DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME ET AVENIR DU CABOTAGE A VOILES, Yves LEBAHY

Une importante mutation s'est opérée dans les logiques mondiales du transport maritime au début des années 2000. Nous l'avons laissée passer faute de clairvoyance, de réelle culture maritime.

La façade atlantique de l'Europe avait là l'opportunité de se réinsérer dans les réseaux de la mondialisation en jouant la carte du cabotage. Certains pays l'ont compris ; nos ports français ont dramatiquement laissé passer leur chance. Le constat est sans appel (voir les récents propos de Christian de Tinguy, actuel Président de l'UMIN).

Si les réseaux de cabotage et de feeding de façade, inhérents à cette réorganisation, ont été accaparés par des concurrents, l'enjeu n'est pas totalement perdu à condition de penser de manière originale notre rapport à cette économie maritime.

Notre dense réseau de villes-ports reste à peu de frais opérant, pour peu qu'on le veuille, dans une logique de transport mais aussi d'organisation différente d'aménagement

## RESUMÉ DES INTERVENTIONS

# DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME ET L'AVENIR DU CABOTAGE A VOILES

« Spécificité de la propulsion vélique et transition énergétique »

20 mars 2015 - 13H45 à 17H15

Salle Hemicycle du Conseil Régional des Pays de la Loire



de nos territoires, celle qu'impose inéluctablement l'évolution de nos sociétés vers un développement soutenable. De même, apparaît la nécessité d'appuyer cette démarche par une stratégie de flotte adaptée à des évolutions innovantes du Short Sea Shipping vers des solutions originales (cabotage à la voile, mais pas uniquement).

Car la question du transport maritime ne doit plus être abordée par rapport aux seules contraintes économiques, comme actuellement. Elle doit également être considérée comme un élément majeur de ré-organisation des sociétés et d'aménagement des territoires sur leur façade maritime.

### Pierre-Yves GLORENNEC, Avel-Vor Technologies

Le projet Grand Largue, sur un système de voiles auxiliaires automatiques dans la marine de travail, est labellisé par le Pôle Mer Bretagne Atlantique en 2008. Ce projet s'est terminé en fin 2010.

AVT est partenaire du projet européen S@IL, sur le

transport maritime hybride en Mer du Nord. Ce projet est dirigé par la Province de Frise. Il se termine en juin 2015.

AVT vient de commencer un projet sur la commande automatique d'une voile-aile automatisée (voile en forme d'aile d'avion). Le système sera installé sur le catamaran d'un tétraplégique.

### Guillaume LE GRAND, gérant de TOWT

TOWT, Transport à la voile anticipe, dans le domaine du transport maritime, un changement de paradigme énergétique et offre la possibilité à chacun de réduire son bilan carbone pour le fret des produits de provenance lointaine. L'énergie éolienne s'exploitant, aussi, avec des voiles, elle est appelée à terme à remplacer les sources d'énergie finies.

TOWT travaille à une meilleure connaissance du transport à la voile, propre et durable.

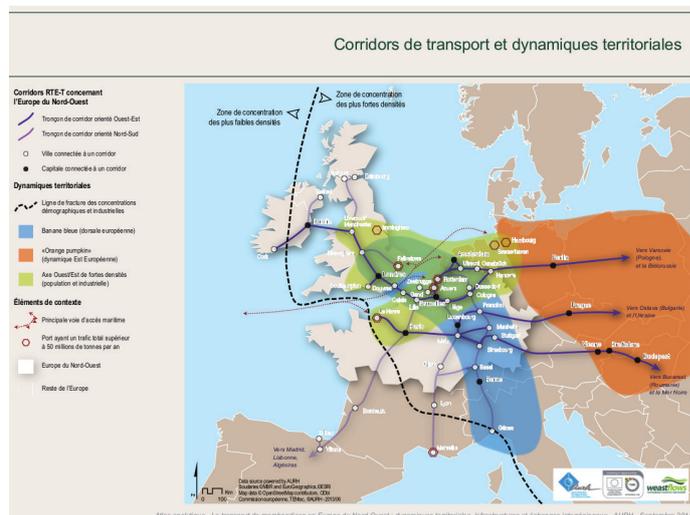
## ASSOCIATION NANTAISE D'ECO-CONCEPTION FLUVIO-MARITIME – ANEF

L'ANEF est un collectif depuis 2 ans issu d'un regroupement d'acteurs associatifs intervenant dans le domaine de la transition énergétique et œuvrant à la logistique décarbonée dans les Villes-Ports (un collectif opérationnel de 20 personnes et un réseau de 60).

L'évolution de méga-porte-conteneurs qui oblige aux transbordements des marchandises des hubs (en France seuls Le Havre et Marseille seront les ports concernés) vers des ports de seconde zone marginalise les ports de la façade atlantique.

L'ANEF sensibilise les collectivités à la sauvegarde de leurs infrastructures portuaires et à la réhabilitation des transports fluviaux et maritimes de petits gabarits dont le fret par de nouveaux cargos à voiles.

L'ANEF a décidé d'accompagner la seule société française d'affrètement de transports de fret à la voile, domiciliée à Brest, TOWT, pour arriver à une faisabi-



## RESUMÉ DES INTERVENTIONS

# DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME ET L'AVENIR DU CABOTAGE A VOILES

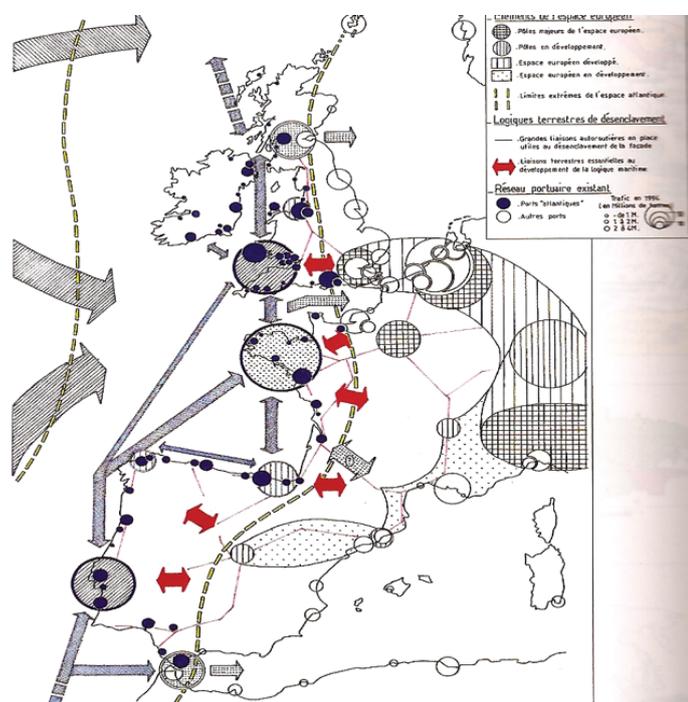
« Spécificité de la propulsion vélique et transition énergétique »

20 mars 2015 - 13H45 à 17H15

Salle Hemicycle du Conseil Régional des Pays de la Loire



lité nouvelle du transport propre et de la logistique urbaine pour les Villes Ports (qui regrouperont 70 % de la population mondiale).



L'analyse l'ANEF fait l'hypothèse que toute ville de la presqu'île armoricaine, ayant préservé des infrastructures de transports de voies d'eau navigable pour accès par mer ou fluvial, peut initier une synergie économique nouvelle et compétitives en corrélation entre la transition énergétique et les capacités de son bassin de vie en matière de tourisme littoral, croisières, nautisme et activités industrialo-portuaires.



Le transport de marchandises à la voile est une filière qui émerge et qui doit ouvrir des lignes pour approvisionner directement les marchés métropolitains indispensables à son leur qualité de vie et leur développement. La zone concernée par ce mode de transport correspond dans un premier temps à la façade de l'Atlantique Nord (voir site TOWT : <http://www.towt.eu/>).

C'est la démarche qui amène l'ANEF à sensibiliser les élus de la Métropole nantaise et du Pays Nantais à conserver, au centre de leurs agglomérations, les quais et leur fonction portuaire, tant pour le fluvial que pour le maritime et ambitionner un système portuaire collaborant avec les ports de l'Arc Atlantique.

Le symbole de ce renouveau passe par le développement d'embarquement des nouveaux cargos à voiles, qui redonnent vie aux ports secondaires, soit le réemploi de 200 ports européens qui permettent un accès direct selon des critères de logistiques décarbonée à 85% de la population européenne.

<http://www.nantestransportalavoile.fr>  
transportalavoile@gmail.com  
06 32 27 85 39  
06 37 81 57 70 - agdgt.dd@gmail.com