



ASSEMBLÉE
RÉGIONALE
MER • ET
LITTORAL

14 novembre 2025



PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



PRÉFET
MARITIME
DE L'ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RÉGION
PAYS
DE LA LOIRE

SOMMAIRE

INTRODUCTION DE LA SEANCE.....	3
1. LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES PORTS	7
2. LA FILIÈRE PÊCHE AU CŒUR DES TRANSITIONS	49

INTRODUCTION DE LA SEANCE

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Je vais faire un rapide mot d'accueil, tout simplement pour vous remercier. Je crois qu'on bat des records pour cette ARML, tout au moins sur le nombre d'inscrits.

Je voulais prendre le temps de vous saluer, toutes et tous. Je voudrais évidemment remercier ceux qui m'accompagnent sur le plateau : Alexandre ELY, adjoint du préfet maritime de l'Atlantique, et Urwana QUERREC-HALLEGUEN, secrétaire générale pour les affaires régionales, qui coprésident cette assemblée.

Avant d'ouvrir cette assemblée, l'ordre du jour de cet après-midi avait été co-construit avec Frédéric RAVILLY. Notre communauté maritime ligérienne a perdu un de ses membres les plus engagés, les plus précieux. Frédéric RAVILLY, délégué du pôle Mer Bretagne Atlantique — mais je sais que chacun d'entre vous le connaissait très bien —, était un professionnel d'une grande compétence, reconnu et respecté de tous. C'était un partenaire incontournable de nombreuses organisations, au premier rang desquelles figurent la Région et notre Assemblée Régionale Mer et Littoral.

Il était à la fois un facilitateur de projets, un soutien indéfectible, un sherpa pour de nombreux acteurs, toujours investi, toujours présent, toujours constructif. Mais au-delà du professionnel remarquable, moi, je voudrais aujourd'hui saluer l'homme. Ceux qui, comme moi, ont eu la chance de travailler avec lui, lors d'événements, lors de projets ou, pour ma part, dans des missions à l'étranger, savent combien Frédéric était avant tout une très belle personne : solaire, généreux et profondément humain. Très clairement, sa disparition laisse pour nous un grand vide.

Nos pensées vont bien sûr à sa famille, et particulièrement à sa femme et à ses filles. Je vous propose, avant d'ouvrir cette séance, de nous lever et de faire une minute de silence en son hommage.

Minute de silence en l'hommage de Frédéric RAVILLY



Je vous remercie beaucoup. Ce ne sera pas facile de faire la transition, Urwana, mais je vais vous laisser la parole pour l'introduction de notre séance de cet après-midi.

Urwana QUERREC-HALLEGUEN – Secrétaire générale aux Affaires régionales de la Préfecture de la Région des Pays de la Loire

Bonjour à tous.

Évidemment, l'État s'associe à vous tous dans ce moment particulier. Sans grande transition, je vais être rapide. Je voudrais également saluer la participation assez nombreuse aujourd'hui à cette ARML, qui n'est pas sans lien, sans doute aussi, avec une séquence sur laquelle nous avons, ensemble avec la Région ce matin et notamment la filière pêche, pu montrer le dynamisme qui existe au sein de notre assemblée, au sein de notre région. Un collectif engagé qui s'engage concrètement pour l'avenir au service des transitions, au service de la structuration des filières.

Je voulais, sans rentrer dans le détail, puisque c'est à l'ordre du jour aujourd'hui, saluer ce travail et ré-insister sur l'importance de ce point à l'ordre du jour, qui viendra en second lieu après une séquence sur les ports de manière générale et tout ce qu'on peut engager en matière de transition dans le domaine.

Puis, juste peut-être un mot pour dire que dans le contexte plus global actuel des échanges qu'on a dans le domaine maritime en général, on se situe à quelques jours aussi de la finalisation, de la validation du document stratégique de façade qui nous relie tous dans ce format collectif, que j'évoquais, pour le monde de la pêche, mais au-delà, et qui nous permet aussi, en posant notre copie sur la table la semaine prochaine, d'envisager l'avenir et de planifier un peu plus entre nous des objets concrets, structurants pour le territoire ligérien.

Donc je vous remercie tous et toutes pour votre engagement au quotidien avec Madame la Vice-présidente et Présidente de notre session aujourd'hui pour le travail que vous menez ici et dans les autres instances auxquelles vous siégez dans cet esprit collaboratif et partenarial.

Je vous souhaite une bonne séquence et je laisse la parole à Alexandre qui pourra compléter mes propos.

Alexandre ELY – Adjoint du préfet maritime de l'Atlantique

Quelques éléments introductifs : je représente aujourd'hui le préfet maritime. Merci à tous pour votre présence et merci à la Vice-présidente pour l'hommage rendu à l'instant à Frédéric RAVILLY.

Pour compléter cette introduction, je voudrais effectivement insister sur la dynamique de concertation, d'échange et d'échange d'informations sur les enjeux maritimes qui nous concernent. La semaine dernière a été marquée par les Assises de l'économie de la mer à La Rochelle où j'ai pu croiser un certain nombre d'entre vous, où un certain nombre de sujets et d'enjeux ont été clairement rappelés, identifiés et où ces Assises ont été également l'occasion d'identifier un certain nombre d'enjeux ou d'usages nouveaux qui nous questionneront collectivement sur notre capacité à les prendre en compte et à les faire figurer finalement dans un patchwork ou un kaléidoscope des activités maritimes qui est sans cesse plus complexe et plus adaptatif. Il y a des défis pour l'État également en termes d'accompagnement de ces dispositifs.

Dans la foulée immédiate des Assises de la mer à La Rochelle, le 6 novembre dernier s'est tenu le CMF de la façade sud-atlantique qui a permis de valider le volet stratégique du document stratégique pour la façade sud-atlantique et qui représente finalement quasiment trois ans de concertation, d'échanges dans des formats que vous connaissez bien à travers soit des instances comparables à celles-ci, soit des

instances plus spécifiques caractéristiques du fonctionnement du CMF, notamment à travers leur commission permanente.

Le 25 novembre prochain, c'est la façade NAMO Nord-Atlantique-Manche-Ouest qui, elle-même, se réunira au titre du CMF pour pouvoir, dans les mêmes conditions, être informée et pouvoir prendre connaissance de la totalité du volet stratégique du document stratégique de façade qui sera soumis finalement à une reconduction pour le cycle de validité complémentaire.

Tout cela peut paraître un peu administratif et un peu techno. J'ai le sentiment que ça ne l'est pas, puisque ces concertations et ces capacités d'avoir des vues communes ou une acceptabilité commune des activités maritimes, qu'il s'agisse d'énergies marines renouvelables, qu'il s'agisse de décarbonation, qu'il s'agisse de l'équipement des ports, qu'il s'agisse d'un certain nombre de sujets porteurs pour l'économie bleue, qu'elle soit territorialisée à l'échelle d'une région ou plus globale à l'échelle d'une façade, c'est à travers des instances comme celles de cet après-midi, l'ARML, qu'on peut finalement les identifier, les construire ou en tout cas les dé-risquer.

Donc, je voulais souligner ce point. J'avais prévu de vous rappeler également que le président de la République avait fait un discours et était intervenu lors des Assises de l'économie de la mer. Je ne peux pas dire que je passerai rapidement sur les paroles du président, si ce n'est qu'il a réaffirmé un certain nombre de points focaux et de points politiques dans son discours sur la feuille de route en matière d'énergie marine renouvelable, avec une réaffirmation de l'objectif de 45 gigas à 2050, de toute la nécessité de construire un discours et une connaissance scientifique qui permettent d'objectiver un certain nombre d'enjeux caractéristiques des usages maritimes qui nous concernent sur nos littoraux et aussi de pouvoir souligner, et c'est son rôle, le bénéfice qu'il a pu tirer ou, en tout cas, les avancées qu'il a pu tirer du sommet de Nice sur les océans en juin dernier.

L'ensemble de ces enjeux, vous les connaissez parce que, par ailleurs, on les a travaillés et concertés au sein du Conseil maritime de façade. Je ne serai pas plus long. Je vois que les sujets portuaires et les sujets de filière pêche sont à l'ordre du jour. Pour avoir travaillé dans votre région pendant un certain temps, je sais combien ils sont structurants et caractéristiques pour nous, pour vous.

Je nous souhaite de bons travaux cet après-midi. Merci.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup à tous les deux pour vos mots d'introduction. Comme cela a été précisé, nous avons un ordre du jour, comme d'habitude, bien dense, avec beaucoup d'intervenants de différents horizons, que je remercie par avance de leurs interventions. J'en profite aussi pour dire que je les remercie par avance de tenir le timing pour que nous-mêmes puissions tenir le timing prévu de cette Assemblée régionale mer et littoral.

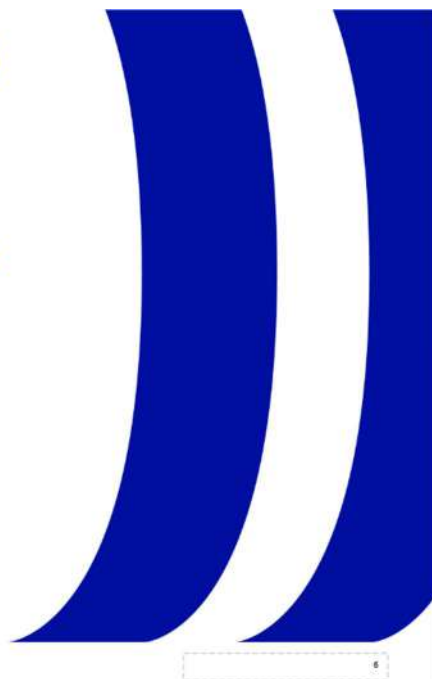
Comme c'est indiqué, nous allons aborder deux parties, sur deux secteurs de l'économie bleue en pleine transition.

ASSEMBLÉE RÉGIONALE MER ET LITTORAL
DU 14 NOVEMBRE 2025

ORDRE DU JOUR

- **PARTIE 1 : LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES PORTS**
- **PARTIE 2 : LA FILIÈRE PÊCHE AU CŒUR DES TRANSITIONS**

CONCLUSIONS ARML



La première partie porte sur la transition énergétique de nos ports ligériens, quelle que soit leur taille. Nos ports se préparent, se transforment pour anticiper les grandes transitions de demain. Ce sera le sujet de cette première partie.

Puis la seconde partie fait écho, effectivement, à la très belle séquence qu'on a vécue ce matin avec la signature du contrat stratégique de la filière pêche. Nous discuterons donc de cette filière avec ses nombreux projets qui transforment toute la filière, c'est bien ce dont on parle, du pêcheur à la vente finale du produit.

1. LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES PORTS

PARTIE 1 : LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES PORTS

Introduction de **CLAIRE HUGUES**

INTERVENTIONS DE :

- **BORIS TEILLANT** - INTRODUCTION SUR LES GRANDS ENJEUX DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES PORTS
- **BRUNO DENIS** - PONTON SOLAIRE (PORT DE LA BAULE – LE POULIGUEN)
- **QUENTIN HENRY** - PROJET DE DIGUE RÉCUPÉRANT L'ÉNERGIE DES VAGUES (PORT BOURGENAY)



7

PARTIE 1 : LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES PORTS

INTERVENTIONS DE :

- **JULIEN BENABES & GILDAS GUGUEN** - PROJET REPTUR (PORT DE LA TURBALLE)
- **JONATHAN SCHIEBEL** - PROJET MERS (PORT DES SABLES D'OLONNE)
- **LUDOVIC BOCQUIER & MARTIN DEVYVER** – ZIBAC (ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE NANTES-SAINT-NAZAIRE)
- **FRÉDÉRIQUE NAUDI & OLIVIER CUNY** - GREEN COAST (ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE NANTES-SAINT-NAZAIRE)



- **DEBAT** -



8

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Je vais donc inviter au fur et à mesure les intervenants à venir sur scène et à ma place intervenir en introduction de cette première partie.

Redire que la transition énergétique des ports constitue un axe extrêmement important de la stratégie maritime régionale. L'ambition maritime de la Région s'appuie effectivement sur 3 axes fondamentaux :

- D'abord, faire de nos ports des hubs énergétiques décarbonés ;
- Le second pilier, c'est de mettre les ports au cœur de la décarbonation du transport maritime ;
- Le troisième pilier, c'est de développer les infrastructures qui sont nécessaires à cette fameuse transition.

La Région des Pays de la Loire, s'il est utile de le rappeler, accueille le premier port de la façade de l'Atlantique, le grand port de Nantes Saint-Nazaire, qui se positionne comme un territoire pionnier de la transition énergétique.

Nous évoquerons au cours de cette séquence le projet Zone ZIBaC (Zone industrielle bas carbone). Un ambitieux projet de réduction de 50 % des émissions de la zone industrielle portuaire d'ici 2030 et qui doit permettre d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Parmi les différents projets qui sont intégrés à la démarche ZIBaC, nous nous arrêterons sur quelques projets pour donner à voir. Le projet Green Coast qui a pour objectif de décarboner le transport maritime avec un e-méthanol produit à partir d'hydrogène vert. C'est un axe prometteur de décarbonation du transport maritime qui représente à lui seul 14 % des émissions de CO₂ en Europe.

Les ports de taille intermédiaire mènent également des projets ambitieux. Ils font face à des enjeux un peu différents des grands ports avec, eux aussi, des moyens différents, combinant souvent des profils mixtes (port de commerce, port de pêche, port de plaisance), des gouvernances qui sont multiples sur notre territoire et des financements limités. Ils doivent trouver des solutions innovantes et adaptées au territoire. Là aussi, sans être exhaustifs, nous donnerons à voir les ports des Sables-d'Olonne, de La Turballe, de La Baule, de Talmont-Saint-Hilaire. Ils vont pouvoir nous présenter chacun leurs enjeux et les projets illustrant le dynamisme de notre territoire.

Cette transition ne pourra se voir qu'avec l'engagement de tous les acteurs : l'État, bien sûr, les collectivités et les acteurs privés. Elle nécessite des investissements qui sont considérables, voire gigantesques, mais qui représentent des leviers extrêmement importants de compétitivité et d'attractivité qui sont essentiels pour l'avenir de nos territoires maritimes.

La Région des Pays de la Loire soutient donc ces différents projets, en apportant un soutien financier et en mettant à disposition l'ensemble de ses compétences. Au travers des interventions aujourd'hui, nous allons aborder une diversité de projets :

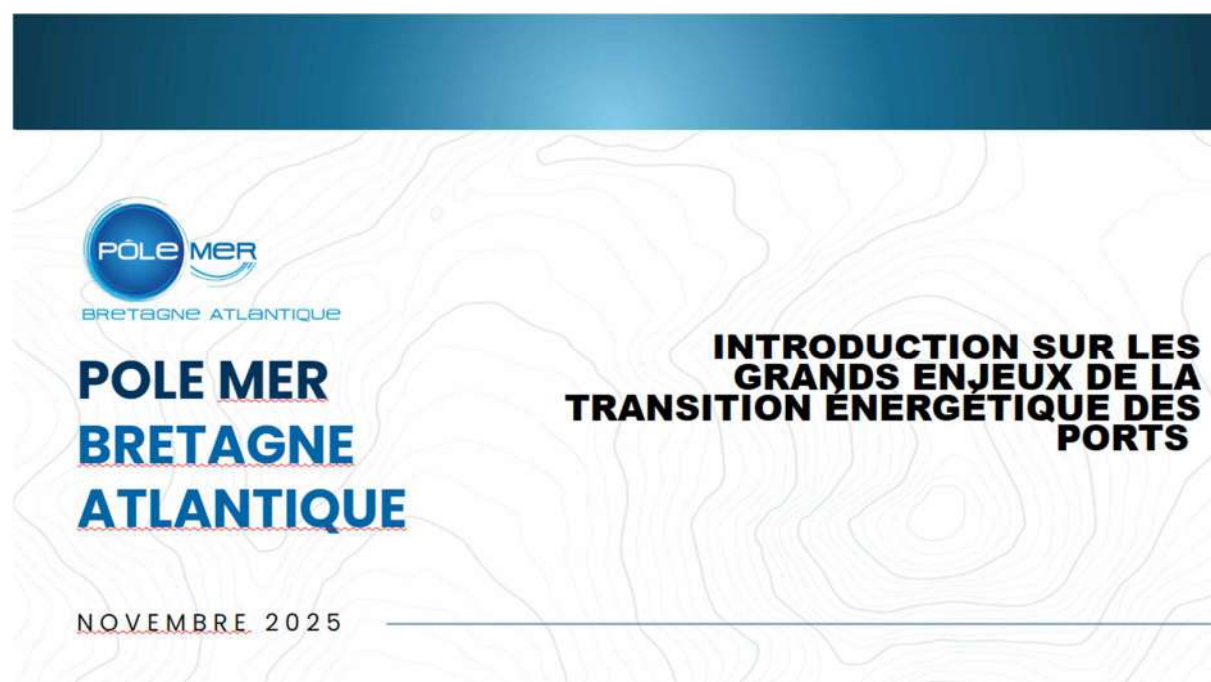
- une introduction du pôle mer Bretagne-Atlantique sur les enjeux de la transition énergétique des ports ;
- le ponton solaire de La Baule-Le Pouliguen ;
- le projet de digue récupérant l'énergie des vagues ;
- le projet Reptur du port de la Turballe ;
- le projet Mers pour le port des Sables-d'Olonne ;
- puis, comme je le disais, le projet ZIBaC sur le grand port de Nantes Saint-Nazaire ;

- enfin, le projet Green Coast.

J'ai déjà été très longue pour cette introduction, mais l'enjeu est assez fort. Je vais inviter Boris TEILLANT du Pôle Mer Bretagne Atlantique à venir sur scène, à ma place, pour une introduction nous permettant d'appréhender mieux les enjeux de la transition énergétique pour les ports. Merci, Boris.

Boris TEILLANT – Chargé de mission ingénierie de projets collaboratifs d'innovation secteur maritime Pôle Mer Bretagne Atlantique

Bonjour à tous. Déjà, merci, Claire, pour l'hommage que tu as rendu à Fred. Je pense que ceux qui le connaissent, cela reflète bien la personnalité qu'il était. Merci.



Sans transition, pour faire une intro assez générale sur la transition énergétique des ports, rappeler en préambule quelque chose d'assez évident, mais que Claire a également évoqué.



Les ports en PDL

1 grand port maritime



NANTES SAINT-NAZAIRE PORT

Quelques ports multi-activités



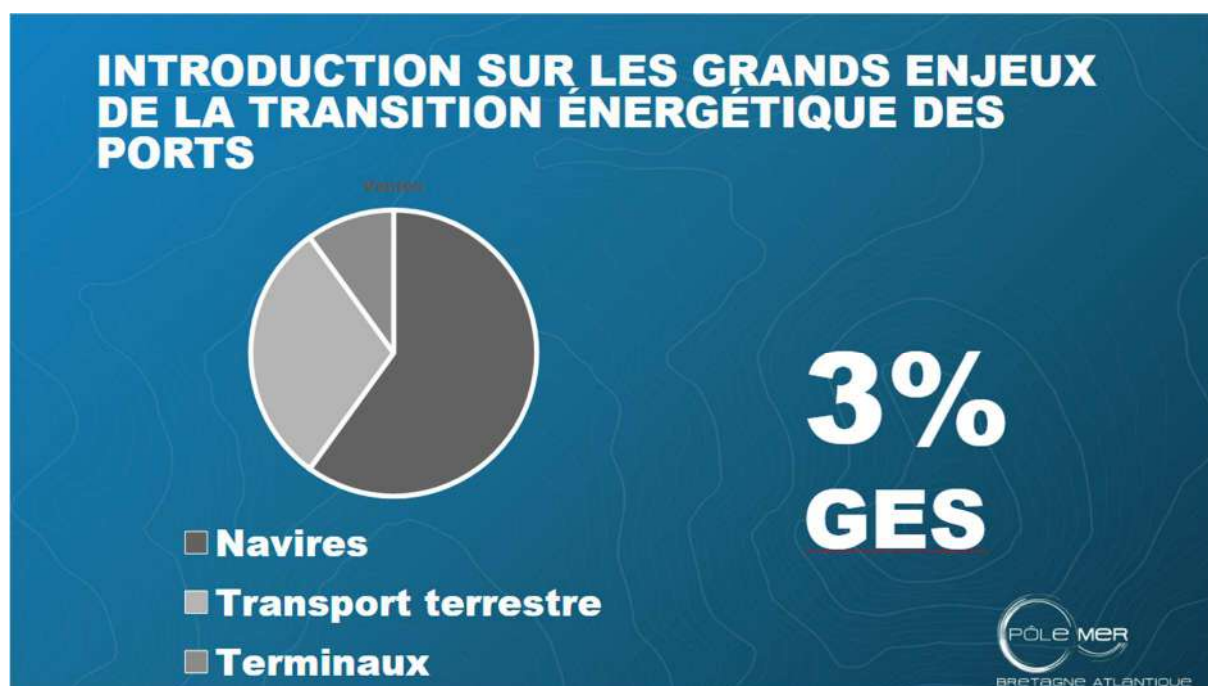
PORT OLONA
les Sables d'Olonne

Des ports spécialisés




En Pays de la Loire, on a un grand port maritime, tout le monde est au courant. On a également quelques ports multiactivités : pêche plaisance en particulier, parfois également combinés. Par exemple, avec Turballe, on a de la maintenance pour le port de Saint-Nazaire. On a également des ports en général plus petits et essentiellement sur la plaisance, qui sont à la fois maritimes. Ici, vous avez une photo du port de Pornichet. Mais également, on l'oublie parfois, on a des ports fluviaux, notamment ceux opérés par NGE autour de Nantes Métropole.

Je voulais dire cela en préambule parce qu'évidemment, les enjeux de transition énergétique en fonction de ces typologies de ports sont assez différents. On ne va pas forcément appliquer le même type d'évolution sur ces différents ports.



Alors, quels enjeux autour de la transition énergétique ? J'ai souhaité le résumer autour d'un seul principal enjeu qui est les gaz à effet de serre. Pourquoi ? Parce que j'estime que, si l'on travaille sur ce sujet-là, on travaille également sur le sujet de la souveraineté. Donc, travailler sur la souveraineté et évoluer vers plus de résilience sur le portefeuille énergétique, c'est sans doute l'enjeu principal pour les différents ports dans la transition globale. Ici, vous avez un chiffre de 3 %.

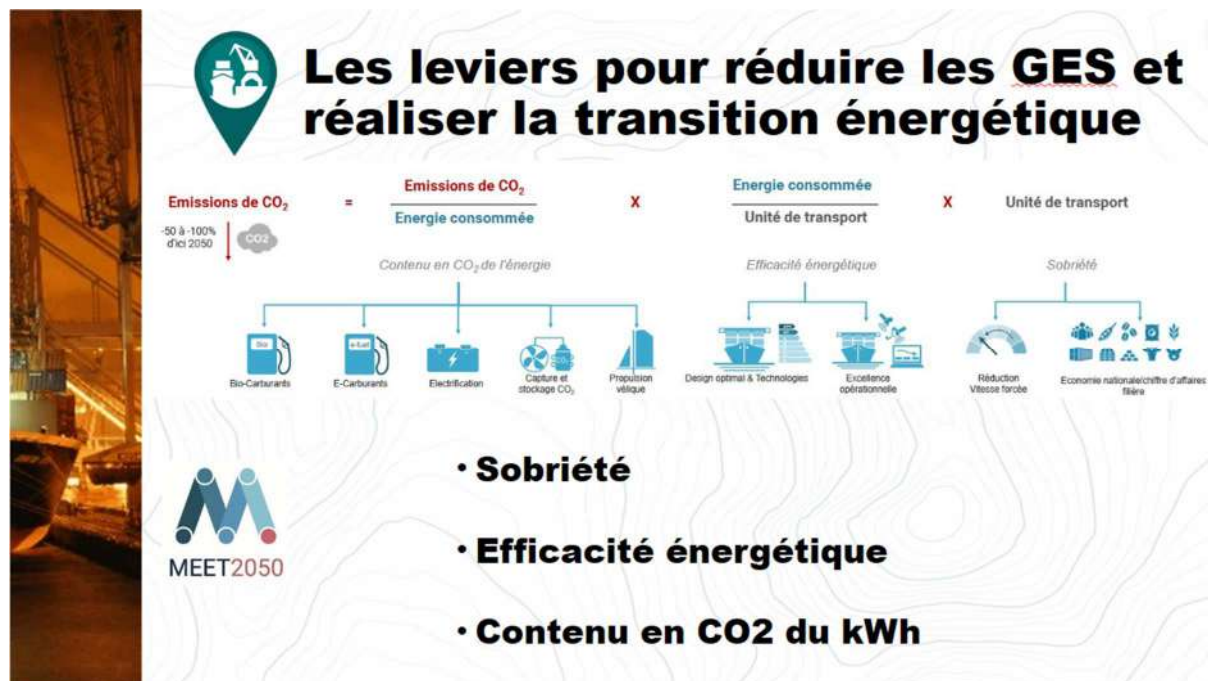
Évidemment, il faut peut-être le cadrer. Ce chiffre vient de l'OMI. Quand on considère que les émissions autour des ports commencent à partir du moment où les navires baissent de vitesse en approche du port et jusqu'aux émissions liées aux terminaux, et donc aux activités industrielles qui se trouvent sur la partie terrestre.

La répartition des trois principales catégories entre navires, transports terrestres et terminaux. C'est la moyenne mondiale. Vous vous doutez bien, si on revient au slide précédent, que cela peut être vraiment très différent d'un port à l'autre. C'est ce qu'on va voir aussi, je pense, au travers des exemples concrets qui suivront ensuite.

Je voulais aussi rappeler en propos introductif que les ports sont, certes, des hubs logistiques. On les présente souvent comme ça, mais ils regroupent plusieurs activités.



Ce n'est peut-être pas toujours connu, à part ceux, évidemment, qui travaillent autour des ports et qui les utilisent. Il y a généralement des activités manutentionnaires, des activités industrielles, des activités logistiques et commerciales qui coexistent autour de ce port. Donc, le schéma qui est extrait d'un rapport récent d'EDF dessine un petit peu les flux principaux d'un port plutôt industriel qui doivent être d'abord connus et traités avant de parler de transition énergétique puisqu'il faut d'abord savoir le diagnostic initial pour mettre les bons remèdes en face.





Ici, c'est peut-être le *slide* qu'il faut principalement retenir, donc les leviers pour réduire les gaz à effet de serre pour la transition énergétique des ports. Je me suis permis d'emprunter un travail que l'Institut MIT 2050 a fait, plus spécifiquement pour le transport maritime, mais qui peut tout à fait s'appliquer également à la situation des ports.

Ici, ils ont fait ce qu'on appelle adapter l'équation de Kaya, qui est un peu connue pour ceux qui suivent, notamment un certain Jean-Marc JANCOVICI, dont la volonté est simplement de faire ressortir les facteurs physiques sur lesquels on peut réellement jouer, actionner, pour réduire les gaz à effet de serre. Cela a été fait spécifiquement pour le transport maritime, mais on peut tout à fait l'adapter sans changement majeur aux aspects portuaires. En fait, on peut résumer cela à trois leviers essentiels :

- Le premier, c'est la sobriété ;
- Le deuxième, c'est l'efficacité énergétique ;
- Le troisième, c'est de réduire le contenu CO₂ du kilowattheure.

Je vais essayer, sur les trois slides qui suivront, de donner quelques pistes sur chacun de ces leviers-là qui peuvent être mis en œuvre. Je pense que certains des projets qui suivront l'illustreront de manière plus concrète.





Réduire la consommation d'énergie

- **Réduire la vitesse d'approche des navires**
- **Mise en place de mesures organisationnelles/techniques:**
 - **Réduire le temps d'attente pour charger/décharger,**
 - **Rendre plus efficaces les procédures de dédouanement**
 - **Ajustement des consommations en chauffage, sur la chaîne du froid ou encore en lumière au plus 'près' des besoins**
 - **Etc...**


-> IMPACT DIRECT & SIGNIFICATIF, INVESTISSEMENT LIMITE

Donc, le premier, dont on parle parfois un peu moins, cela peut paraître évident, mais c'est de réduire la consommation d'énergie. Ce n'est pas toujours facile. Une des manières de le faire, c'est de réduire la vitesse des navires, et notamment celle des navires qui sont en approche des zones portuaires. Mais il n'y a pas que ça.

Un autre bloc de travail autour de cette réduction de la consommation énergétique concerne plutôt des aspects organisationnels. On peut penser notamment à essayer de réduire les temps d'attente bord à quai, qui sont souvent énergivores, par des optimisations sur les temps de chargement et déchargement, ou par des aspects plutôt autour des aspects douaniers, ou encore à réduire les flux au sens large, comme je présentais sur le schéma global, et donc d'ajuster au mieux le besoin, notamment en chauffage ou en lumière, sur la chaîne du froid, sur les différents besoins des terminaux.

Ici, ce levier-là, il faut aussi retenir que l'impact, il est en général très direct, puisqu'il nécessite assez peu de modifications en règle générale, et que les investissements nécessaires sont plutôt limités par rapport aux autres.





Améliorer l'efficacité énergétique

- **Fluidifier le trafic**
- **Automatiser les systèmes d'amarrage**
- **Passer au LED pour l'éclairage des terminaux**
- **Etc...**


-> IMPACT POTENTIELLEMENT IMPORTANT EN
SUBSTITUTION D'OUTILS OU METHODES PARFOIS
BIEN ANCRÉS

Le deuxième, l'efficacité énergétique, cela veut déjà dire fluidifier le trafic. Cela peut vouloir dire différentes choses en fonction de la typologie des ports. Mais en règle générale, si vous fluidifiez le trafic, vous augmentez votre efficacité énergétique et l'usage que vous faites de vos différentes sources d'énergie au niveau portuaire.

Il y a également un exemple plus pragmatique qui peut être l'automatisation des systèmes d'amarrage, évidemment. Beaucoup de ports sont déjà avancés sur ces thématiques-là, mais il y a encore matière à améliorer ces systèmes.

Puis, quelque chose qui peut paraître parfois anecdotique, mais passer au LED pour un éclairage, en réalité, pour des ports qui sont de taille assez significative, ce n'est pas si ridicule que cela en termes de poids total sur les besoins d'électricité pour un port.

Là, également, les impacts peuvent être très significatifs. Ce sont, en règle générale, des actions de substitution. Donc, on veut substituer des méthodes de faire des choses ou des outils par de nouvelles techniques, comme les LED par rapport aux ampoules classiques. Les investissements sont très variables, en fait, en fonction des thématiques.



Basculer vers un contenu énergétique bas carbone

- **Branchement à quai des navires**
- **Electrification des engins de manutention**
- **Proposer des e-fuel ou bio-fuel au lieu de carburants d'origine fossile**
- **Le port de demain plus seulement distributeur d'énergie mais davantage un producteur ?**
- **Etc...**

-> **INVESTISSEMENTS & IMPACTS (TRES) SIGNIFICATIFS**

Enfin, le dernier levier, c'est réduire ce contenu CO₂ dans le kilowattheure. Évidemment, on pense assez rapidement au branchement des quais à navires, puisque c'est quelque chose qui est aussi règlementé aujourd'hui au niveau international. Il y a plusieurs initiatives qui sont déjà engagées dans cette thématique-là.

On peut également penser à l'électrification des engins de manutention et pas seulement au branchement des navires. Puis, bien sûr, ce dont on parle souvent, ce sont les carburants alternatifs, principalement les e-fuels et les bio fuels, qui, là aussi, doivent venir en substitution des carburants d'origine fossile.

Enfin, je voulais ajouter — alors ce n'est pas forcément spécifiquement sur ce levier-là —, mais on voit globalement, notamment au travers des projets qu'on accompagne au Pôle mer ou à Atlanpole, une tendance générale à ce que le port ne soit plus simplement un distributeur d'énergie, ce qui a été son rôle historique, mais de plus en plus un producteur d'énergie. C'est le cas déjà de plusieurs ports.

C'est quelque chose que l'on voit de plus en plus, et je pense que certains des projets l'illustreront également. Donc là, c'est peut-être aussi un changement de rôle et de lien dans l'organisme, notamment avec les Enedis ou les réseaux, comme RTE, du port à l'avenir. Évidemment, ce levier-là, les impacts peuvent être aussi très significatifs, mais les investissements nécessaires pour basculer du fuel, par exemple, au e-méthanol sont tout à fait très significatifs.

QUELQUES REFERENCES

- https://www.edf.fr/sites/groupe/files/2025-01/edfgroup_livre-blanc_edf-et-la-mer_20250123_fr.pdf
- <https://www.dnv.com/maritime/maritime-forecast/>
- https://ideaslaboratory.y-spot.fr/wp-content/uploads/2024/09/infraport-ideas-laboratory_planche_digital.pdf?mc_cid=6c775bb180
- <https://meet2050.org/>
- <https://www.pole-mer-bretagne-atlantique.com/ports-infrastructures-logistique>



Ici, ce slide, c'est simplement pour partager, les références des différentes données que j'ai sorties dans les slides, avec plusieurs liens.

Voilà ce que je voulais dire en propos introductif. Merci à tous.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup, Boris. Je vais vous proposer qu'on enchaîne sur les différentes présentations. Puis à la fin de la première partie, on se laissera un temps d'échange. Mais je pense que les présentations à suivre vont nous permettre aussi d'illustrer ces différentes démarches.

Je voulais excuser mon collègue, Vice-président de la Région, Franck LOUVRIER, qui devait surtout intervenir en tant que maire de La Baule. Je remercie Bruno DENIS, conseiller municipal de la commune de La Baule, d'avoir accepté de le suppléer pour nous présenter le projet de ponton solaire sur La Baule.

Bruno DENIS – Conseiller municipal de la commune de La Baule

Merci Madame. Merci de m'accueillir tout d'abord au pied levé, puisque, effectivement, notre maire Franck n'a pas pu se libérer.

Rapidement en résumé : je suis élu à la ville de La Baule depuis 2008. J'ai exercé deux mandats avec l'ancien maire Yves METAIRAU, et avec Franck LOUVRIER depuis cinq ans.

Depuis 17 ans, je m'occupe de ce qu'on appelle le SIVU, c'est-à-dire le syndicat à vocation unique qui gère le port de La Baule-Le Pouliguen. Je continue aujourd'hui à m'occuper avec Franck LOUVRIER de ce port qui est particulier, parce que c'est un port qui est situé en étier avec des problématiques d'envasement relativement importantes. Ceci étant, aujourd'hui, le sujet, c'est le ponton solaire installé depuis juillet 2025 sur le port de La Baule-Le Pouliguen.

Un ponton, comme je le mettais dans mes notes, c'est ce qu'on traduirait par la rue des navires. Puis, vous avez ces fameux catways, qu'on appellerait dans le jargon breton — pour ceux qui connaissent

l'enquête de Mary Lester — les venelles qui nous permettent d'accéder à notre logement. Comme dans beaucoup d'endroits, ce sont des lieux où l'eau et l'électricité sont des éléments indispensables pour les plaisanciers.

Moi, je suis voileux depuis plus de 50 ans maintenant. Je pense que j'ai à peu près pratiqué tous les ports de Bretagne et de Vendée. Je me suis toujours surpris de voir la course à l'arrivée dans les ports, notamment l'été, et le fait de brancher maintenant sa prise de courant sur le ponton et sur la borne électrique. Ça devient presque plus que la régata de faire ce genre de choses en arrivant dans un port. C'est la course aux prises, comme je l'ai dit.

À terre, c'est facile, effectivement, parce qu'on a tout ce qu'il faut pour avoir accès à cette électricité. Je ne parlerai pas de l'eau. En revanche, sur nos ports, c'est beaucoup plus délicat. On essaie de trouver des solutions palliatives. Sur les navires en mer, on est bien équipés, je pense, avec des panneaux solaires, avec des hydrogénérateurs, etc.

Quand on arrive dans les ports, jusqu'à présent, c'était là aussi, malgré tout, assez facile, puisqu'il y avait quand même beaucoup de ports équipés. Ils sont équipés au demeurant avec des installations très importantes. Ce qu'on constate, c'est surtout que les bateaux sont beaucoup plus grands. Deuxièmement, les besoins en électricité sont de plus en plus importants. J'étais administrateur du port de Pornichet pendant plus d'une douzaine d'années. On avait constaté que dans les années 1970, c'était le début, mais dans les années 1980, on avait des bateaux qui faisaient 8-10 mètres. Quand on avait un bateau de 10 mètres, c'était un bateau important. Aujourd'hui, quand vous avez un bateau de 10 mètres, vous êtes dans le fond du port et vous avez à l'entrée des bateaux de 15-20 mètres qui fonctionnent toute l'année avec congélateur, chauffage, etc. Autant dire que l'électricité devient un peu le nerf de la guerre.

Donc, il faut bien trouver de l'électricité. Ce n'est pas une chose facile, puisque nous sommes bien placés pour le savoir à La Baule et à Batz-sur-Mer. Quand vous installez des éoliennes, on pense faire le bien pour nos concitoyens, mais finalement, vous prenez une volée de bois vert tout simplement parce que l'on considère que cela défigure évidemment notre océan, cela défigure la vue des résidences qui sont sur la côte, etc.

Donc, à force de réfléchir, on ne va pas mettre des éoliennes dans le port et sur les pontons. On en vient à réfléchir tout doucement à une autre solution qui est d'équiper nos pontons de ce qu'on appelle des panneaux solaires. C'est la raison pour laquelle je suis ici. L'idée, c'est d'avoir de l'énergie en circuit court. L'expérience qui a été faite à La Baule, c'est la première expérience qui a été faite sur la côte atlantique. Cela démarre évidemment à une petite échelle parce que c'est destiné principalement à recharger et à consommer, pour ceux qui sont sur ce ponton. On a installé 12 panneaux solaires, 2 bornes avec 4 prises. C'est petit pour commencer, mais cela fait quand même 8 navires qui peuvent être connectés.

Alors, il y en a un qui nous disait cela : « Est-ce qu'on peut marcher dessus ? » Oui, parce qu'en plus, on ne pouvait pas marcher dessus. Ma formule de tout à l'heure, le ponton, c'est la rue des bateaux et le catway, la venelle des bateaux. Si jamais vous installez cela et que vous dites aux heureux plaisanciers : « On a fait quelque chose pour vous, mais vous n'accédez plus à votre bateau », j'imagine, là aussi, la bronca qu'on aurait pu avoir, comme pour les éoliennes.

Donc, le principe, c'est le boat-to-grid. Le boat-to-grid, c'est tout simplement la traduction du bateau au réseau. Donc, c'est un circuit court. Il faut faire évoluer. C'est toute une réflexion à mener pour les ports de plaisance qui sont parfois un peu vieux dans nos régions. Je pense au port de Pornic, qui est déjà un ancien port. Le port de Pornichet, 1976.

C'est vrai que, quand vous voyez cela, même si là, il y a un nouveau port qui va être mis en œuvre prochainement, mais que vous avez des infrastructures qui ne sont plus forcément adaptées à nos évolutions aujourd'hui, il faut déjà faire évoluer les infrastructures portuaires avec des câblages adaptés aux énergies renouvelables sur courte distance. C'est cela aussi qu'il faut penser à avoir. Ce n'est pas le tout d'avoir du câblage, il faut avoir du câblage à courte distance.

Le but, c'est quoi ? C'est de produire une énergie qui va être consommée sur place, mais également de penser que cette énergie — en tout cas, elle est réfléchie comme cela pour l'instant — peut être stockée aussi à bord des bateaux. C'est assez facile. On a maintenant des batteries au lithium, etc. Donc, on arrive à gérer. Mais il y a également une possibilité qui s'offre à travers cela, et cela peut être intéressant pour les communes, c'est qu'il y a une possibilité d'avoir recours au réseau si on est en bas carbone ou en pic de consommation, mais aussi de pouvoir renvoyer sur le réseau public toute consommation ou toute surproduction qui pourrait intervenir.

Alors, les résultats, vous avez un petit slide, c'est la seule que j'ai envoyée, parce que je pense que c'est la plus parlante dans le cadre de ce discours.



Ponton solaire – port de La Baule – Le Pouliguen

La base, chez nous, c'est une puissance de 1 075 kWh par an, ce qui représente l'équivalent — ne soyez pas surpris — de 4 gros congélateurs, mais des gros congélateurs quand même. Une consommation locale et un renvoi pour le surplus sur le réseau privé du port, si jamais vous avez cette option-là.

En local, cela nous donne quoi aujourd'hui ? Au local, cela fait l'équivalent de 45 jours de production de 130 kWh produits, ce qui représente, pour avoir des éléments de comparaison, 130 kWh produits en 45 jours. On s'est arrêté au 19 septembre pour faire l'étude. Cela représente 200 jours de sortie pour 5 bateaux qui navigueraient tous les jours. C'est une première approche, évidemment. Tout cela nécessitera des études et des investissements complémentaires. Le coût, c'est 95 000 euros. Cela a été fait dans le cadre d'un appel à projets qui émane de qui ? Qui émane de la Région des Pays de la Loire qui lançait cet appel à projets pour les ports innovants. On était heureux à La Baule-Le Pouliguen de pouvoir être l'un des premiers ports innovants dans ce sujet-là et avec une aide financière qui fait un tiers du budget pour la subvention.

Vous avez la photo et j'en terminerai là. Vous avez donc ici sur cette photo une puissance instantanée qui s'affiche à 343 Watt. Vous avez une énergie cumulée qui était de 1 912 kW et surtout, ce qui m'intéressait par rapport à ce qui a été dit précédemment, c'est le CO₂ évité. Là, vous avez 1 338 kg.

C'est un début, mais on peut imaginer que, si sur tous les ports de la façade atlantique, on finissait par avoir des équipements de ponton solaire, je pense que la dernière ligne de 1 338 que vous voyez affichée à l'écran serait nettement supérieure. C'est une participation à la décarbonation que tout le monde est en train de chercher. En venant, je suis passé en expertise sur un navire, et en rentrant, je suis passé par le port de Saint-Nazaire. Cela m'amusait de voir que nous avons actuellement dans le port le Belem 1896, et à côté, on a le nouveau bateau à voile qui vient d'arriver. On a les deux d'ailleurs. On a à la fois le cargo et le navire à voiles pour la plaisance. Cela me fait sourire de voir qu'en 1896, on avait un trois-mâts, et qu'aujourd'hui, on vient avec un trois-mâts dans le port de Saint-Nazaire.

Je crois qu'on aura « *la boucle est bouclée* », mais en tout cas, cela prouve bien qu'entre les deux, 1896 et 2025, la décarbonation effectivement est un sujet très d'actualité. Voilà ce que je pouvais vous dire. Merci beaucoup.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup. Je vais inviter maintenant Quentin HENRY à venir prendre la parole pour nous présenter le projet de digue récupérant l'énergie des vagues sur Port Bourgenay.

Quentin HENRY – Cofondateur projet Dikwe

Bonjour à tous. Je suis très heureux de pouvoir vous présenter ce projet aujourd'hui lors de cette assemblée. Je vais vous parler aussi de décarbonation, de la thématique de l'énergie des vagues et des infrastructures portuaires. Cette opportunité de vous parler aujourd'hui, c'est à la suite d'une étude de faisabilité qu'on a réalisée pour le Port Bourgenay. C'est un port qui est situé sur la commune de Talmont-Saint-Hilaire.

L'élu de référence, Patrick VILLALON, devait être présent aujourd'hui, et finalement il n'est pas là. Donc, il m'a confié la tâche de présenter la communauté de communes. Il me semble que vous la connaissez mieux que moi. Je vous demanderais d'être aimables vis-à-vis des petites imperfections que je vais faire dans cette présentation.

Globalement, c'est une ComCom d'une vingtaine de communes qui dispose de deux ports à ma connaissance, peut-être plus : le port de Port Bourgenay et le port de Jard. Le port de Jard est un port qui échoue. Donc, il est moins sujet pour nous.

Je travaille pour la société Wave-Op qui est une société commune entre le groupe Legendre, la filiale Legendre Génie Civil qui est basée à Saint-Herblain, et GEPS Techno qui est une société basée à Guérande, que sans doute vous connaissez déjà.

VENDEE GREEN LITTORAL / Port Bourgenay

Le 1^{er} port de plaisance autonome en énergie



Sur l'image, vous avez une perspective assez préliminaire, mais c'est une sorte d'intégration architecturale de ce à quoi pourrait représenter notre projet s'il est amené à se développer.

CONTEXTE



Le port

Port Bourgenay port de plaisance vendéen accueille 650 plaisanciers à l'année. Il est protégé par deux digues (Ouest et Est) en enrochements.

La mission

La digue Ouest bénéficie d'une exposition favorable à la houle atlantique, ce qui en fait un site propice pour :

- L'installation d'un système de récupération de l'énergie des vagues
- La rénovation de l'ouvrage après des années d'exposition aux vagues

L'étude de faisabilité

Une étude de faisabilité a été réalisée par Wave-Op. Cette étude a été co-financé par la Région Pays de la Loire dans le cadre de AAP Port de plaisance innovant 2024



Un peu de contexte. C'est un port de plaisance. On a parlé de différents types de ports. C'est vraiment un port de plaisance de 650 anneaux de mémoire. C'est un port qui, malgré tout, était assez important dans la plaisance sur la Région parce qu'il n'y a pas beaucoup de ports de plaisance sur cette côte pour les bateaux qui transitent depuis les îles plus au sud et le haut de la région.

C'est un port qui a beaucoup participé au développement du territoire. Donc, c'est un actif important pour le territoire. La digue principale qu'on voit, qui a un arrondi, date d'une quarantaine d'années et commence à montrer des signes de faiblesse. L'autorité portuaire, qui est la communauté de communes, a décidé

d'entamer un programme de rénovation. C'est là qu'on a eu l'opportunité de rentrer en discussion pour proposer notre projet et réaliser cette étude de faisabilité.

L'étude de faisabilité a été financée grâce à l'AàP Port de plaisance innovant de la Région et aussi grâce au concours du Pôle mer qui nous a accompagnés là-dessus. On a un enjeu double sur notre projet. C'est à la fois un enjeu de rénovation de la digue et un enjeu de production énergétique. C'est la petite complexité de notre projet. C'est ce qui fait son charme, mais aussi sa complexité. C'est qu'on joue sur deux tableaux en même temps. C'est une infrastructure portuaire qui a pour but de mettre à niveau les digues existantes. Il s'agit soit de les mettre à niveau vis-à-vis des conséquences du changement climatique, soit de les rénover parce que, comme toute infrastructure, une digue vieillit. Il y a un moment où, pour allonger sa durée de vie, il faut rénover la digue.

PROJET RÉNOVATION

Renforcement structurel de la digue :

- Les tempêtes ont endommagé la digue.
- L'intégration des modules DIKWE permet d'améliorer ses performances structurelles et hydrauliques.



wave-op

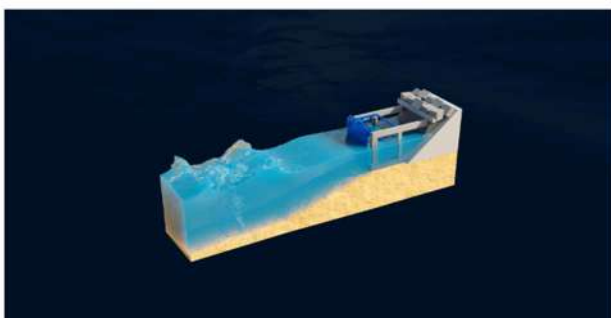


La première thématique qu'on a adressée sur ce projet, c'est bien la rénovation de la digue. Ce qu'on souhaite faire avec ce projet, qu'on appelle Dikwe, c'est à la fois d'adresser cette problématique ou ce besoin de rénover des digues et évidemment la récupération de l'énergie des vagues à destination des usages du port.

Il s'avère que là, on va être sur des puissances installées supérieures aux besoins du port parce qu'on est sur un port de plaisance, et les consommations sont, malgré tout, modestes par rapport à des ports commerciaux. Mais ce n'est pas grave. L'énergie ira pour le territoire parce qu'il y a, par ailleurs, d'autres consommateurs à proximité. Il y a un aquarium, etc. Donc, on est sur un sujet d'énergie locale. Pour le redire différemment, on profite d'un besoin d'infrastructure pour aller capter l'énergie des vagues.

Alors là, vous avez une petite vidéo de comment fonctionne notre système.

LA SOLUTION DIKWE



Système modulaire qui se positionne directement sur la digue existante

- Renforcement de la carapace
- Protection de la digue long termes avec notamment diminution des franchissements de 50%

wave-op



C'est un système modulaire qu'on vient mettre sur les digues avec un volet oscillant. C'est la partie bleue là qu'on voit qui oscille. À chaque vague, le volet oscille et on récupère l'énergie mécanique de ces vagues à travers des vérins qui la convertissent en électricité par un système hydraulique. Comme c'est souvent le cas dans les systèmes énergétiques, à la fin, il y a quelque chose qui tourne. En fait, là, le fluide qu'on comprime grâce aux vérins fait tourner une génératrice qui produit de l'électricité.

Donc, vous voyez, c'est un système assez simple. On aime à dire qu'il est assez artisanal ou agricole. Ce sont des éléments simples pour résister aux contraintes maritimes qui sont, vous le savez tous, importantes.

TECHNOLOGIE DIKWE

Flaps

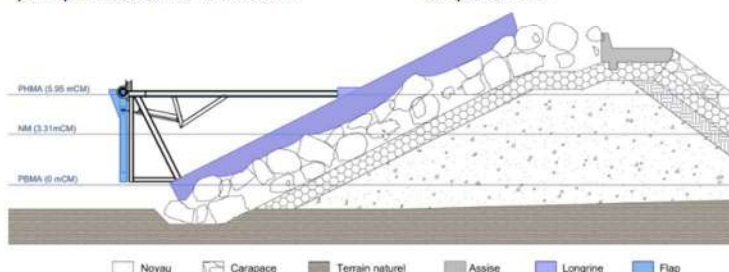
Les flaps, en acier, oscillent sous le mouvement des vagues et permettent la conversion de leur énergie mécanique et énergie électrique. Les efforts qui les sollicitent sont transmis à la structure principale via leur axe d'oscillation.

Structure principale

L'ossature des modules est entièrement métallique. Légère, elle est simple à mettre en œuvre sur les longrines en béton. Intègre des parois bois.

Longrine

Premiers éléments à être mis en place, les longrines apportent masse et résistance au système. Elles sont réalisées en béton armé coulé en place. Un béton à base de ciment « Prise Mer » est utilisé.



- Largeur d'un flap 6m
- Largeur d'un module 7m
- Distance entre les flaps et la digue (au niveau moyen) 11m

wave-op



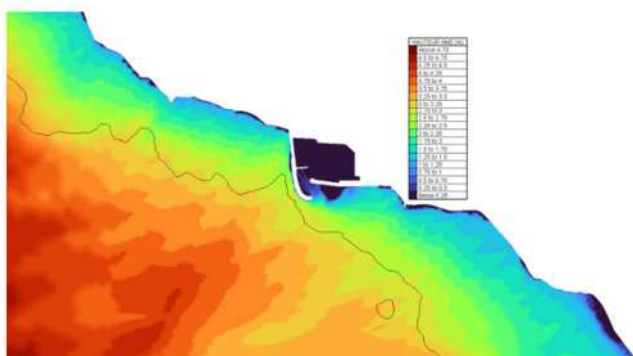
Ma diapo est assez chargée, mais cela illustre la façon dont on voit les choses. L'idée, c'est de venir s'installer directement sur la carapace de la digue existante, et donc de la renforcer à cet effet et d'installer notre système de conversion d'énergie des vagues.

C'est un système modulaire. On a fait une étude qui portait sur 100 mètres linéaires de rénovation de la digue. Chaque module fait environ 7 mètres de large et est pourvu de ce fameux volet oscillant, qu'on appelle un *flap*, et de son système de conversion d'électricité. Donc, on a 14 modules pour couvrir les 100 mètres linéaires de rénovation de digue.

PRODUCTION ÉLECTRIQUE

Énergie des vagues

Premiers éléments à être mis en place, les longrines apportent masse et résistance au système. Elles sont réalisées en béton armé coulé en place. Un béton à base de ciment « Prise Mer » est utilisé.



wave-op

Production électrique

	P50	P10	P90	Taux de transformation
Estimation basse	1.06 GWh par an	1.19 GWh par an	0.94 GWh par an	19%
Estimation haute	1.60 GWh par an	1.78 GWh par an	1.41 GWh par an	28%

Les valeurs de PXX correspondent au niveau de production annuelle ayant XX% de chances d'être dépassés. P50 est la production annuelle, en GWh, qui devrait être dépassée avec une probabilité de 50%.

Le taux de transformation est calculé comme le ratio entre les estimations de P50 et l'énergie houlomotrice disponible par an.



C'est un site qui est assez bien doté en énergie des vagues, comme globalement le littoral de la région. L'aspect de l'énergie des vagues, c'est que, dès qu'on est en faible profondeur ou dès qu'on est abrité par un cap ou par une pointe, on va perdre pas mal d'énergie par rapport à ce qui se passe au large. Mais en tout cas, Port Bourgenay est relativement ouvert sur l'océan, ce qui fait qu'on a un gisement à considérer qui est d'intérêt pour la décarbonation.

Cela fait partie des résultats qu'on a eus dans notre étude, mais évidemment, on a mené une étude de propagation de l'énergie des vagues. Cela nous a permis de savoir quel gisement on avait réellement. In fine, ce projet pourrait permettre de produire en moyenne entre 1 et 1,6 GWh par an d'électricité. Cela va dépendre des années, de la consistance de l'énergie des vagues, mais cela permet de délivrer déjà une électricité assez conséquente pour le port.

Il s'agit là d'un détail, mais évidemment, dans ce type d'opération, il faut qu'on s'intègre au mieux aux contraintes du port.

TRAVAUX



Les éléments métalliques des 14 modules seront assemblés sur site avant d'être installés sur la digue existante.

L'encombrement de la structure métallique est trop important pour qu'elle soit livrée sur site. Elle est donc décomposée en éléments transportables par camion et assemblée sur site, avant d'être transportée et installée à la grue sur les longrines.

Les hypothèses de contenu local sont les suivantes :

- Fabrication des longrines : coulage in-situ (approvisionnement des matériaux local et entreprise de travaux Legendre Pays de la Loire)
- Fabrication des éléments métalliques : fabrication par tissu industriel régional de la construction métallique/chaudronnerie navale
- Organes techniques et conversion électriques: 80 % de sous-traitant régionaux.
- Etudes techniques : 100% pays de la Loire

⇒ Plus de 90% de la valeur économique de ce projet industriel sera réalisée dans la région Pays de la Loire.

Donc, dans l'étude de la faisabilité, on a prévu toute la zone de fabrication des éléments, l'installation et tout le chantier. On a déterminé les CAPEX, les OPEX et l'idée de pouvoir transférer cet actif à l'autorité portuaire pour qu'elle le gère pour la durée de vie de l'actif, sachant que la partie houlomotrice qui récupère l'énergie des vagues est censée durer au moins 20 ans. La partie infrastructure de renforcement de digues est là pour durer le temps de la digue, à savoir 50 ou 100 ans en fonction des cahiers des charges des ports.

Voilà, merci de votre attention.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup. Merci d'avoir un peu fait la suppléance au pied levé parce que c'était vraiment intéressant qu'on puisse avoir cette présentation. Je vais inviter deux personnes à venir nous rejoindre, Gildas GUGUEN et Julien BENABES. Le but, c'est qu'ils viennent devant nous, présenter le projet REPTUR du port de La Turballe.

Gildas GUGUEN – Directeur général des Ports de Loire-Atlantique

Bonjour à toutes et à tous. Effectivement, dans le cadre du sujet qui nous occupe cet après-midi, merci d'ailleurs aux organisateurs de nous avoir permis de montrer ce projet qui s'appelle REPTUR. Il s'appelle ainsi justement parce qu'il est né à La Turballe, et dans le cadre d'un AMI très particulier qu'on avait monté à l'époque avec notre regretté Fred RAVILLY auquel j'ai été sensible à l'hommage tout à l'heure.



TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES PORTS DÉMARCHE OUTILLÉE REPTUR

ARML Pays de La Loire

14 Novembre 2025

Corporate Sensitivity
PUBLICLes ports
de Loire-Atlantique**SIREHNA**
NAVAL GROUP

POWER AT SEA

Pourquoi La Turballe ? Parce que nous sommes autorité portuaire sur ce port. En 2020, on y a mené une très grande opération, de 63 millions d'euros d'investissement, pour pouvoir accueillir dans de bonnes conditions la base de maintenance du premier parc éolien de France. Le département, qui était la précédente autorité portuaire avant qu'elle ne transfère sa compétence, avait fait ce choix pour éviter justement et arriver à gérer les conflits d'usage sur un port multiactivités, comme celui de La Turballe, qui mélange pêche, plaisance, réparation navale, vedette à passagers et maintenant EMR. Donc, l'idée c'était de pouvoir à la fois accueillir dans de bonnes conditions cette nouvelle filière EMR sur le port, mais aussi de redonner des capacités aux autres activités traditionnelles.

LE PORT DE LA TURBALLE

Les ports
de Loire-Atlantique**SIREHNA**
NAVAL GROUP

+ de 100 bateaux de pêche fréquentent le port
dont **50** bateaux turballais



4 200 T de poissons débarqués en 2024 par
les quelques **160** marins-pêcheurs du port



440 anneaux de plaisance dont 400 en contrat
annuel et 40 affectés aux escales

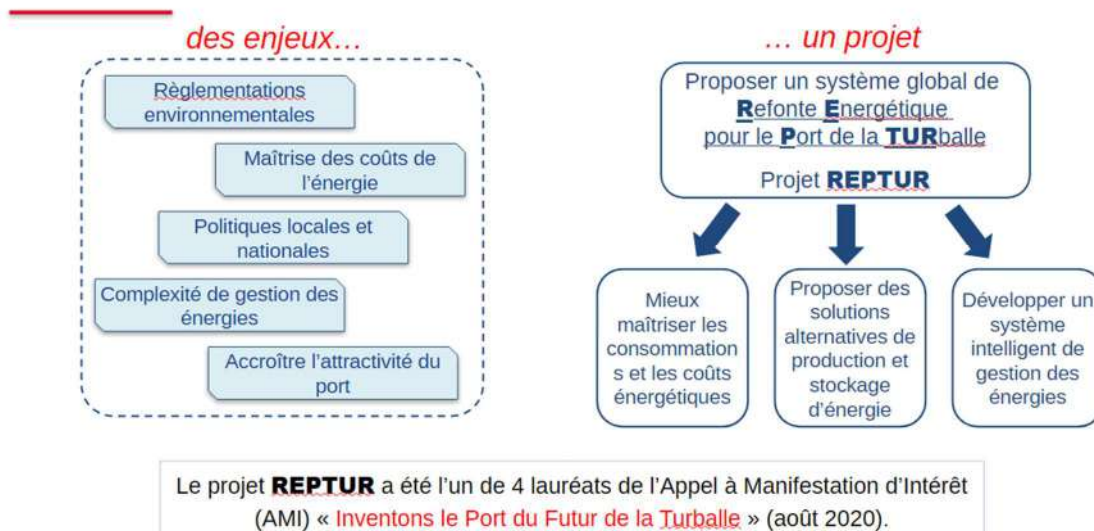


18,6 M€ de CA pour la pêche en 2024
900 000 € de CA pour la plaisance en 2024

Le port de La Turballe, pour le présenter très vite, ce sont plus de 100 bateaux de pêche qui fréquentent le port, dont 50 bateaux turballais. Pour les derniers chiffres 2024, ce sont 4 200 tonnes de poissons débarqués par les quelque 160 marins-pêcheurs du port ; 440 anneaux de plaisance, dont 400 en contrat

annuel et 40 affectés aux escales ; 18,6 millions d'euros de chiffre d'affaires pour la pêche et 900 000 euros de chiffre d'affaires pour la plaisance en 2024. C'est la petite carte d'identité du port.

LE PORT DE LA TURBALLE



ARML Pays de la Loire - REPTUR | 14/11/2025

Corporate Sensitivity
PUBLIC

3

Dans le cadre de l'AMI que nous avons fait, on s'était dit : « Voilà, le port rentre en travaux. Allons-y. Lançons une opération pour que les porteurs de projet et les gens qui travaillent dans leur laboratoire, qui modélisent des innovations portuaires, puissent venir profiter de cet espace de travail, sortir de leur laboratoire et faire du test in vivo. » On a reçu 10 candidatures à l'époque. On a retenu 4 projets, notamment celui qui était porté par SIREHNA, qui est une filiale de Naval Group. Je vais laisser la parole à Julien, parce que c'est quelque chose qui a retenu notre attention. Pourquoi ? Parce qu'effectivement, la problématique qui se pose aujourd'hui au port, c'est de dire : « Comment demain on va passer la transition énergétique ? »

Évidemment, les gestionnaires portuaires, en tout cas sur les ports territoriaux, n'ont pas forcément cette expertise avec eux ni les compétences techniques pour le faire. Ce que SIREHNA a proposé, c'était effectivement une démarche d'AMO pour des gens, comme nous, qui souhaitent se mettre dans l'air du temps et passer à cette transition énergétique, qui n'est pas que pour les bateaux, mais aussi pour les infrastructures portuaires. Je laisse Julien prendre le relais.

Julien BENABES – SIRHENA

Merci Gildas. En effet, juste quelques mots. Moi, j'appartiens à l'entreprise SIRHENA. C'est une filiale de Naval Group. On est historiquement spécialisés dans tout ce qui est hydrodynamique naval, donc avec des compétences en simulation numérique, en expérimentation aussi à la mer et en bassin. Après, on s'est développés de plus en plus dans tout ce qui est réalisation, développement de systèmes autonomes, de dronisation, de systèmes de perception, de surveillance maritime, mais également de systèmes de produits embarqués pour la dynamique de la plateforme.



Là, vous allez me dire : « Mais pourquoi il vient nous parler de transition énergétique, alors que ce n'est pas réellement son domaine ? » C'est parce qu'au milieu de tous ces produits embarqués qu'on fait chez nous, il y a la notion de modélisation, de simulation numérique du comportement du bateau. On a beaucoup travaillé, depuis une dizaine d'années, sur les modèles, dans ce qu'on appelle un peu le jumeau numérique de la plateforme navale, du bâtiment de surface ou du sous-marin, et dans un domaine bien particulier qui est la performance énergétique du navire, que ce soit en phase de conception — donc, pour aider les concepteurs ou les architectes de bateaux à dimensionner l'architecture énergie-propulsion des bateaux — ou en phase d'exploitation avec des logiciels embarqués pour l'aide à la décision du monitoring du management de l'énergie à bord.

En fait, il y a quelques années, avec le projet qu'a proposé Gildas sur le port de La Turballe, l'idée était de dire : « Comment je peux finalement adapter ces méthodes et ces outils, non pas à l'optimisation énergétique d'une plateforme navale telle qu'un navire, mais plutôt à une plateforme qui est finalement une infrastructure portuaire qu'on peut voir comme un système complexe à part entière. »

DÉMARCHE OUTILLÉE REPTUR

- Assistance à maîtrise d'ouvrage pour les ports
- Aide à la prise de décision en phase amont sur la stratégie de transition énergétique du site
- Démarche d'ingénierie outillée : ingénierie système + simulation multi-physique



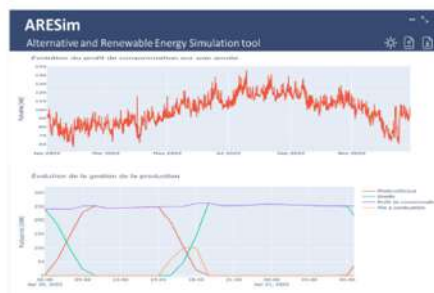
- ✓ Analyse des besoins de consommation du port
- ✓ État des lieux des solutions de production et stockage d'énergie
- ✓ Définition d'architectures énergétiques innovantes pour le port
- ✓ Simulation énergétique de ces architectures
- ✓ Analyse technico-économique des solutions

Donc, la démarche qu'on a proposée, comme le disait Gildas, c'est un peu une démarche d'assistance à maîtrise d'ouvrage qui est basée sur une idée de fournir des éléments qui vont permettre à un port de prendre des décisions sur les orientations stratégiques en matière de transition énergétique. L'idée, c'est de s'appuyer sur une méthode basée sur de l'ingénierie système et de la modélisation multiphysique et de dire avec le port : « Finalement, quels sont les usages du port ? Qui sont vos différents consommateurs ? »

Donc, on a finalement mis en place cette démarche qui consistait à définir les différents consommateurs. On a modélisé ces consommateurs en fonction des usages. Donc, soit on obtenait sur le port des factures d'électricité ou des relevés de consommation — là, c'est plus facile de modéliser les consommateurs —, soit l'idée qu'on a proposée, c'est d'avoir des modélisations probabilistes. En fonction de la météo, des usages et de la saisonnalité, on va avoir un certain niveau de consommation et une évolution temporelle de ces consommateurs.

Ensuite, on a regardé quelles étaient les possibilités de production et de stockage d'énergie sur le port. On a regardé les différentes contraintes qu'il y avait sur le port. On a finalement choisi quelques solutions alternatives, comme les panneaux photovoltaïques, la production d'électricité à partir de l'électrolyse, la production à base d'hydrogène. On a finalement créé des modèles de ces producteurs d'énergie mis sur le port.

DÉMARCHE OUTILLÉE REPTUR



Méthodologie **REPTUR** développée et expérimentée sur le port de la Turballe (44).

Projet labellisé Pôle Mer Bretagne Atlantique

À partir de tout cela, en couplant les producteurs, les modèles de production d'énergie et les modèles de consommation, on essaie de mixer ces deux courbes de manière à voir comment on peut calquer la production sur la consommation d'énergie. Puis, effectivement, ce qui est rajouté ici, c'est qu'autour de cette simulation, de ces études qui sont plutôt techniques, il y a aussi un pendant économique. Derrière chaque producteur et chaque solution de distribution d'énergie, il y a un modèle économique qui permet de voir finalement les coûts d'OPEX et de CAPEX autour de ces solutions.

Donc finalement, concrètement, ce qui se passe un peu derrière toute cette démarche d'ingénierie, c'est qu'il existe aujourd'hui un outil, un logiciel qui avait été testé grâce à l'application du port de La Turballe, qui permet de rentrer ces différents consommateurs, ces différents producteurs d'énergie, de mettre en musique cette simulation et finalement de voir avec le port — avec des courbes de consommation et de production sur une année complète qui vont évoluer en fonction de la météo, de la saisonnalité et des usages du port — quelles sont les solutions qu'on peut mettre en place pour produire de l'énergie et de voir un peu les taux d'autoconsommation qu'on peut avoir sur ce type de port.

Donc, c'est une démarche qu'on utilise traditionnellement sur le dimensionnement des architectures énergie-propulsion sur les navires, et qui, finalement, pourrait se calquer complètement sur une infrastructure portuaire. Voilà, c'est un peu la démarche qui nous a permis de tester sur le port de La Turballe et qui pourrait être amenée à être testée sur différents ports.

Gildas GUGUEN – Directeur général des Ports de Loire-Atlantique

Juste pour finir, le diagnostic qui a été établi nous a aussi permis d'ouvrir nos réflexions sur quel type d'énergie pourrait être utilisé demain de manière efficiente sur le port de La Turballe pour régler ces problèmes de transition écologique. Ce qui avait été relevé, c'est qu'on pouvait aller sur du solaire en utilisant et en s'appuyant sur le bâtimentaire que l'on a sur les ports, ou alors sur l'hydrogène, avec notamment l'arrivée du projet de fermes éoliennes pour de l'hydrogène vert sur le grand port de Nantes Saint-Nazaire. Donc, on a des synergies à trouver là aussi.

Je finirai là-dessus en disant — parce que Julien insistait sur le caractère à priori baroque de SIREHNA qui vient proposer des méthodologies sur la production et la maîtrise des énergies sur les ports, alors

qu'il travaille plutôt sur des bateaux. Justement, je pense que c'est ce qu'il faut faire, c'est-à-dire sortir de nos silos pour venir travailler tous ensemble en synergie. Je prends toujours un exemple qui me tient à cœur. Quand on est gestionnaire portuaire, des appels à projets pour faire des quais électrifiés, on en a partout. Par contre, où sont les bateaux ? Comment on arrive à articuler aujourd'hui la réflexion que l'on peut avoir entre ceux qui gèrent les infrastructures portuaires, les motoristes, les constructeurs navals, tous ces gens qui travaillent sur le même sujet, mais qui souvent travaillent dans leur couloir et ne travaillent pas forcément les uns avec les autres ? Du coup, on voit souvent ces décalages qui sont à l'œuvre sur les différents thèmes.

C'est une invitation, à travers cet exemple, à travailler ensemble et à créer les synergies pour qu'on puisse avancer ensemble et arriver à raccorder nos besoins d'innovation et nos besoins tout court sur les différents sujets. Voilà, j'en ai terminé. Merci.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup à tous les deux. Je vous promets qu'on aura un petit temps pour ceux qui ont des questions après cette séquence. Avant de passer à la séquence pêche, on va retourner en Vendée, sur le port des Sables-d'Olonne, pour la présentation du projet MERS.

Je remercie Jonathan SCHIEBEL de venir nous faire cette présentation. Toujours dans les sept minutes, on arrive à tenir le timing assez dense.

Jonathan SCHIEBEL – Responsable R&D chez Akajoule

Bonjour à tous et merci pour l'invitation. Je vais vous présenter le projet MERS. Je travaille pour Akajoule. Je suis responsable Innovation.

Présentation Akajoule

Présentation

- PME indépendante fondée en 2010 à Saint-Nazaire
- 55 collaborateurs sur nos 3 agences à Saint-Nazaire, Valence-TGV et Toulouse
- 3 métiers : Conseil ; Ingénierie ; Data & Digital

 **Notre mission :** « Accélérer la transition énergétique par l'expertise et l'innovation »

8 domaines d'activité :

Entreprises et industries	Rénovation énergétique des bâtiments	Energie solaire	Transition écologique des territoires
Durabilité RSE - CSRD Adaptation	Digital	Chaleur renouvelable et réseaux de chaleur	Transports et carburants alternatifs

Une forte culture R&D / Innovation / Digital / Data

- Pôle de 10 personnes
- 15% du CA investis en R&D chaque année
- 7 projets R&D collaborative portés en 10 ans
- Outils digitaux **Datajoule** et **Trajectoire** développés en interne (cartographie, comptage, trajectoire de décarbonation industrielle)

Un écosystème R&D complet : 8 pôles de compétitivité



2

Akajoule, très rapidement, est une PME indépendante. On s'est donné pour mission d'accélérer la transition énergétique par l'expertise et l'innovation. Pour faire cela, on s'appuie sur trois métiers principaux, que sont le conseil, l'ingénierie et la data et le digital, pour accompagner nos clients, qu'ils soient publics ou privés, et accélérer leur transition énergétique. On investit beaucoup sur l'innovation, et

en particulier sur l'innovation pour les ports où on est acteur de certains réseaux, notamment du Pôle Mer Bretagne Atlantique. Ce dernier était, d'ailleurs, à l'initiative de l'AMI porté conjointement avec la communauté de communes des Sables-d'Olonne, dont le projet MERS a été lauréat.

Le projet MERS en bref

MERS : Mutation Énergétique et Résilience du territoire portuaire

Objectif : Engager une mutation énergétique de la zone portuaire (pêche/plaisance/commerce) des Sables-d'Olonne en exploitant les données énergétiques

- Mise en place d'une **plateforme de données énergétiques** (BEGES des ports, suivi énergétique, etc.)
- Lancer une **démarche d'EIT**
- Mise en place d'une **opération d'ACC portuaire** et de l'effacement

3 piliers d'expertise :

1. **Efficacité énergétique**
2. **Décarbonation des activités** (Pêche / Plaisance / Commerce)
3. **Digitalisation et services innovants**

Innovation :

- Port de taille intermédiaire : peu d'accompagnement et de ressources sur la transition énergétique
- Participation au développement d'opération d'autoconsommation collective énergétique active sur une zone portuaire



Vue aérienne du port des Sables d'Olonne





- Lauréat AMI Economie Les Sables d'Olonne
- Budget 225 k€
- Lauréat AAP Port de plaisance innovant - Région PDL
- Durée : 24 mois depuis novembre 2023

3

Le projet MERS, son objectif, c'est de venir engager une mutation énergétique sur la zone portuaire des Sables-d'Olonne, qui est une zone portuaire où on a trois ports : un port de plaisance, un port de commerce et un port de pêche. Ils sont sur la même zone, sur l'image que vous voyez en haut à droite, mais sont gérés par des entités différentes. L'objectif du projet, c'était vraiment d'engager cela, notamment via trois axes : la mise en place d'une plateforme de données énergétiques, le lancement ou en tout cas l'amorçage d'une démarche d'écologie industrielle et territoriale, et l'objectif de déployer une centrale photovoltaïque à terme sur la criée avec une volonté d'autoconsommation collective. Je remercie, d'ailleurs, la CCI Vendée qui est présente aujourd'hui dans la salle et qui a été assez proactive sur le projet. C'est un projet qui a aussi été financé en partie par le même appel à projets que les projets précédents sur les ports de plaisance innovants.

Projet MERS : data

Plateforme de suivi de données

A date :

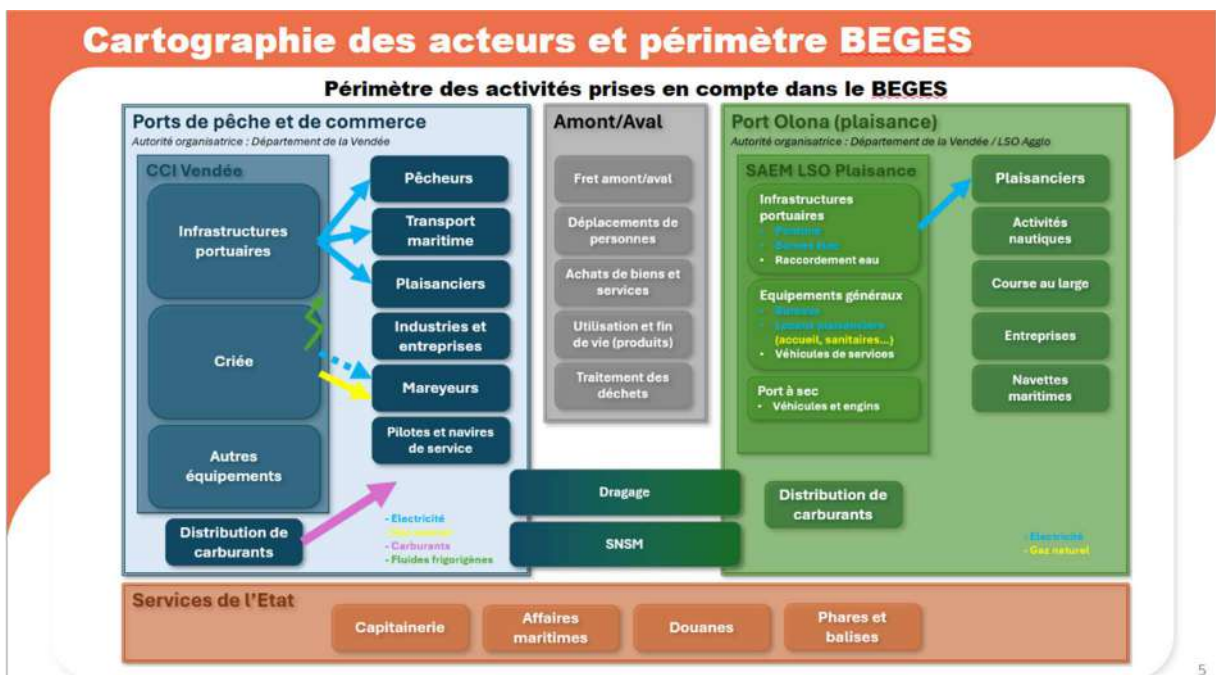
- 30+ compteurs généraux suivis
- Multi-énergie (électricité & gaz)
- Historique depuis 2024

Evolution potentielle de la plateforme :

- Ajout sous-comptage
- Mise en place d'alertes
- Edition de rapport mensuel/annuel

Donc, aujourd'hui, il y a une plateforme de données qui permet de faire la relève en temps réel de 30 compteurs généraux qui sont sur les trois ports. C'est une plateforme mutualisée pour les trois différents ports : des compteurs gaz, des compteurs électricité avec un historique depuis début 2024, date où on a mis en place la plateforme.

À partir de cela, on a réalisé l'état des lieux énergétique ou le diagnostic énergétique des trois ports (pêche, commerce et plaisance). On a aussi et surtout réalisé le bilan carbone. Je ne vais pas m'attarder sur les résultats. Par contre, ce qu'il est intéressant de vous montrer, c'est la complexité à définir un périmètre pour établir le bilan carbone d'un port, comme celui des Sables-d'Olonne, notamment du fait de la diversité des acteurs qu'on va retrouver sur cette typologie de zone portuaire.



5

On a déjà tout ce qui est lié à l'activité de pêche et commerce qui est géré par la CCI Vendée, et on a tout ce qui est lié à la plaisance qui est géré par une autre entité qui s'appelle Port Olona.

Au milieu de tout cela, on a toute une diversité d'acteurs qui utilisent les infrastructures portuaires ou même qui sont sur le foncier portuaire. Donc, cela amène une vraie complexité en termes de périmètre jusqu'où on s'arrête pour délimiter le bilan gaz à effet de serre. Nous, en l'occurrence, nous avons travaillé sur les deux blocs encadrés en bleu foncé à gauche sur la CCI Vendée et en vert à droite sur Port Olona.

Les défis des ports de demain

1 Menaces

- Emissions et déchets polluants
- Réduction du trafic des hydrocarbures
- Tensions sur le foncier
- Données peu existantes et fragmentées
- Effondrement de la biodiversité
- Changement climatique

2 Opportunités

- Marché de l'énergie
- Relocalisation industrielle
- Dynamique économique locale
- Activités sur le foncier
- gestion de l'eau
- Industrie circulaire

3 Tensions

- Conflits d'usage
- ZAN
- Réglementation
- Montée des eaux, submersions
- Tempêtes

4 Innovation

- Production et distribution d'énergies (EnR)
- Innovation circularité
- Innovation mobilités
- Transition numérique

Le port de demain devra être acteur de la production et du partage des EnR, maîtriser ses données énergétiques, favoriser les dynamiques industrielles et territoriales, contribuer au développement des nouvelles mobilités.

⇒ HUB ENERGETIQUE

Tout cela fait une bonne transition vers les défis des ports de demain, et en particulier des ports de taille intermédiaire, puisqu'à travers le projet MERS, on a aussi benchmarké différents ports qu'on allait questionner.

On a échangé avec La Turballe, que vous avez vu précédemment, mais aussi avec Lorient, Saint-Malo et d'autres ports de Vendée. On identifie ici plusieurs menaces ou tensions sur les ports de demain, notamment liées à la réduction du trafic des hydrocarbures, au changement climatique et à l'adaptation nécessaire. Les ports étant en première ligne face à la montée des eaux, et donc à la réduction potentielle de leur foncier. Néanmoins, tout cela soulève également des opportunités avec des évolutions sur le marché de l'énergie.

On disait tout à l'heure que les ports devaient devenir des producteurs d'énergie. Nous, à travers ce qu'on a pu identifier en questionnant les différents ports, on constate qu'ils doivent vraiment devenir des acteurs de la production et du partage d'énergies renouvelables, de la maîtrise des consommations sur leur zone et même inciter leurs usagers à en faire de même. C'est pour cela que l'on considère que les ports de demain doivent devenir de vrais hubs énergétiques.

Enjeux des ports de taille intermédiaire

Grands ports vs ports de taille intermédiaire, des enjeux et des moyens différents

Les grands ports maritimes dépendent de l'Etat, font l'objet de plans stratégiques et intégrés à des programmes industrialo-portuaires tels que ZIBaC.

A l'inverse, les ports de taille intermédiaire sont souvent isolés et peu outillés dans leur démarche de décarbonation et de transition énergétique et écologique. Ces ports ont des spécificités qui rendent l'exercice **complexe** :



Mais ils ont aussi des **opportunités** : un ancrage territorial fort, une coopération facilitée avec les acteurs locaux. L'objectif sera donc de définir des **trajectoires adaptées, précises et actionnables**.

Petit focus sur les ports de taille intermédiaire parce qu'après, je crois en plus que c'est ZIBaC qui va intervenir. La différence entre les grands ports et les ports de taille intermédiaire, c'est que, comme vous l'avez vu juste avant via mon schéma et avec tous les acteurs qui intervenaient, un grand port va être géré par une autorité qui dépend directement de l'État, alors que les ports de taille intermédiaire, ce sont des millefeuilles d'acteurs et de gouvernance qui ne sont pas les mêmes, d'ailleurs, d'une région à une autre, d'un département à un autre, d'un port à un autre.


Donc, ils ont une vraie complexité avec des profils mixtes, des activités diverses qui sont situées sur une même zone (de la pêche, du commerce, de la plaisance, de la réparation navale, voire de la course au large dans le cas des Sables-d'Olonne), des gouvernances plurielles — je viens d'en parler, il y a des infrastructures qui sont parfois vieillissantes. Je ne m'attarde pas dessus. Cela a aussi été dit tout à l'heure — et des ressources beaucoup plus limitées que ne peuvent l'avoir les grands ports, notamment en termes de ressources humaines, mais également de budget.

Notre approche

Objectif

- Permettre au port d'avoir une feuille de route énergétique claire et structurée, ambitieuse mais réaliste.
- Proposer une réflexion combinée sur les enjeux de sobriété énergétiques & de réduction des émissions de GES.

Méthodologie



- **Etat des lieux** : profil et consommation énergétique, données disponibles, enjeux prioritaires
- **Identification** et hiérarchisation des leviers d'actions possibles
- **Consolidation et vision transversale des actions liées à chaque domaine de compétences**
- **Suivi & mise à jour**
- **Valorisation et communication des réalisations**

Nous avons une approche à la fois stratégique et opérationnelle, basée sur nos expertises techniques, sur les apports des projets R&D portés par Akajoule, et sur l'expérience acquise via les missions réalisées auprès de nos clients.

8

Tout cela pour dire que derrière, il faut les accompagner, les aider à mettre en place une vraie stratégie de décarbonation et de transition énergétique. Ce qu'on a fait à travers le projet MERS, et ce qu'on va faire avec d'autres ports qu'on va être amenés à accompagner, c'est vraiment de leur permettre :

- d'avoir une feuille de route stratégique, claire, structurée, ambitieuse, mais à la fois réaliste sur leur transition énergétique et leur décarbonation ;
- de leur proposer une réflexion qui va venir croiser ces enjeux de sobriété, de production d'énergie renouvelable, mais aussi d'adaptation au changement climatique.

Pour cela, la méthode qu'on a mise en place et développée sur le port des Sables-d'Olonne, et qui est assez classique finalement, c'est de faire un état des lieux complet de la zone portuaire. À partir de cela, il faut identifier les leviers d'action et les hiérarchiser pour pouvoir proposer des pistes d'action concrètes. Après, ce qui est important, c'est vraiment de venir mettre en place du suivi et de la mise à jour, notamment via la plateforme, mais il y a aussi d'autres leviers, et de valoriser et de communiquer ce que l'on fait aujourd'hui.

Je rejoins ce qui a été dit juste avant. Il faut que tout cela soit fait en mettant ensemble tous les acteurs de la gouvernance des ports de taille intermédiaire. Puisque si on fait ce travail uniquement sur le port de commerce, le port de pêche ou le port de plaisance, on ne pourra pas identifier et mettre en place les synergies qui peuvent être évidentes à partir du moment où ils travaillent ensemble.

Typiquement, un exemple : aux Sables-d'Olonne, ils ont une criée qui est une toiture qui pourrait accueillir du photovoltaïque, mais ne consommerait pas forcément toute l'énergie. Il y a, à côté, le port de plaisance, qui n'est pas sous la même autorité, qui lui pourrait être un débouché de cette électricité-là.

Merci pour votre écoute.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup de votre présentation. Je vais inviter les représentants du Grand port, Ludovic BOCQUIER et Martin DEVYVER pour venir nous parler justement du projet ZIBaC.

Loire Estuaire Décarbonation



Ludovic BOCQUIER

Responsable du Service
Décarbonation et
Transition Energétique



Martin DEVYVER

Secrétaire Général

Ludovic BOCQUIER – Responsable Business Unit Energies - Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Pour introduire : Ludovic BOCQUIER, en charge de la transition énergétique au Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire.

Pour poser un peu le contexte, cela a déjà été évoqué, Saint-Nazaire, Grand port maritime, port d'État, sous la tutelle de l'État, avec un rôle majeur à la fois en matière d'énergie — puisqu'on est un des grands ports d'entrée de l'énergie en France —, et également sur d'autres filières, notamment l'alimentation. On a un rôle très majeur également pour la sécurité alimentaire nationale.

Quand on parle de transition énergétique et de décarbonation du port, cela veut dire essentiellement trois enjeux pour nous :

- Le premier, c'est un enjeu de changement de modèle économique. Le port a été construit, bâti, et tous les services portuaires associés fonctionnent sur un équilibre qui est aujourd'hui très lié à l'énergie fossile. Cela représente 70 % des trafics du port. Ce sont 20 millions de tonnes sur 28 millions manutentionnées. On se prépare, c'est déjà la réalité d'aujourd'hui. Ce n'est pas demain, c'est dès aujourd'hui: on constate une baisse des trafics des énergies fossiles. Cela veut dire qu'il faut équilibrer ce modèle économique. C'est le premier enjeu pour le port de Saint-Nazaire. Cela se fait en valorisant davantage notre foncier et en accueillant de nouveaux projets. C'est ce qu'on fait autour de l'éolien en mer, où on a un rôle majeur depuis une dizaine d'années déjà et qu'on aspire à accélérer.
- On a un deuxième enjeu qui rejoint peut-être un peu les ports qui se sont précédemment exprimés. Comme tous les ports, on est là à avoir un service logistique à destination de la

marchandise, pour ce qui est chez nous. On a notre action de décarbonation autour de la décarbonation de cette logistique, avec des enjeux d'électrification, des moyens de manutention, des navires. Avec des investissements à la clé en cours, mais qui sont à décupler dans les années à venir. On doit faire avec nos acteurs toute la chaîne logistique portuaire.

- Le troisième enjeu, c'est qu'aujourd'hui, cette énergie fossile, on doit la substituer par des énergies décarbonées. Nos clients déjà en place dans le port portent leurs projets. C'est le rôle du port d'accompagner et de rendre possible, avec eux, ces projets de décarbonation. Martin en parlera tout à l'heure. Puis, des nouveaux clients qui souhaitent s'implanter sur le port et qui attendent du port qu'on offre un tas de services pour accueillir ces nouvelles productions énergétiques (on a parlé de biocarburants, de carburants de synthèse), qui vont avoir besoin de tout un tas d'utilités.

Ces trois enjeux se rejoignent : que ce soit sur l'enjeu 1, sur l'enjeu 2 ou sur l'enjeu 3, l'autorité portuaire ne peut pas grand-chose toute seule. Elle a besoin de l'État, qu'il soit planificateur, notamment en matière de réseau, en matière d'accueil industriel. À un moment donné, il y a toujours des sujets d'autorisation où l'État doit également être à nos côtés pour rendre tout cela possible. On a aussi besoin des collectivités qui ont un rôle majeur à jouer dans l'accueil territorial de ces activités, besoin d'emplois, de services associés et de logements. On a aussi besoin d'investisseurs privés.

Le port vit de cela, de nos clients qui portent leurs projets, mais qui ont aussi besoin de travailler ensemble. C'est de là qu'est née, sous l'impulsion de l'État, notamment du secrétariat général pour l'investissement, la volonté de mettre en place la démarche Zone industrielle bas carbone pour faire travailler ces gens dans un cadre assez coordonné, avec un objectif fixé commun, et de le faire tous ensemble, réunis dans une nouvelle gouvernance qui n'existait pas sur ce sujet-là à l'échelle de l'estuaire. C'est pour cela qu'on est venu à deux voix avec Martin DEVYVER qui va vous parler de Loire Estuaire Décarbonation.

Martin DEVYVER – Secrétaire général Association de Décarbonation Loire Estuaire (ADELE)



Merci Ludovic et bonjour à tous. Effectivement, on est là pour parler de Loire Estuaire Décarbonation. Comme l'a rappelé Ludovic, c'est venu d'une volonté à la fois du port de se transformer, en tout cas d'engager sa transformation, d'une volonté plus politique des collectivités locales, de la Région, de l'État à travers le SGPI, à travers les fonds France 2030 et cet appel à projet ZIBaC, zone industrielle bas carbone, et d'une volonté des industriels existants et des porteurs de projets de lancer cette dynamique de décarbonation.

C'est vraiment une dynamique collective qui s'est mise en œuvre en 2022 et qui a été lauréate de l'appel à projet ZIBaC en juillet 2023. Moi, je suis secrétaire général de l'association ADELE (Association décarbonation Loire Estuaire) qui a été créée par ce collectif public-privé avec l'objectif de piloter ce programme d'études Loire Estuaire Décarbonation.

Loire Estuaire Décarbonation — vous entendrez aussi parler de ZIBaC, c'est la même chose —, c'est un programme d'études, ou plutôt d'études d'opportunités, qui va regarder quels sont les leviers de décarbonation qui vont pouvoir être mis en œuvre pour décarboner la zone industrialo-portuaire de Saint-Nazaire. On a une vingtaine d'études d'opportunités, voire de faisabilité pour les plus matures, qui vont nous permettre d'engager cette transformation et de voir quels leviers mettre en œuvre.

On a une petite vidéo de 2 minutes 30 qui parlera beaucoup mieux que nous des thématiques qu'on étudie dans Loire Estuaire Décarbonation.

[Projection d'une vidéo]

Vous l'avez compris, on va beaucoup travailler sur des sujets autour des infrastructures énergétiques, notamment qui vont permettre la décarbonation des activités industrielles. Pour se décarboner, pour décarboner ces industries, on a besoin d'infrastructures électriques. On a besoin de plus d'électricité. On a besoin d'infrastructures de CO₂, qui vont permettre le captage, le transport et la liquéfaction du CO₂. On a peut-être besoin aussi d'infrastructures hydrogène à l'avenir. On aura besoin d'un réseau de chaleur. Bref, toutes ces infrastructures qui vont être nécessaires et qui doivent s'imaginer, ou en tout cas se concrétiser à une échelle multiacteurs.

C'est là toute la puissance de l'appel à projets ZIBaC et de la démarche qu'on est en train de mener. On est en train de mener cette démarche en collectif, à une échelle multiacteurs. Ces futures infrastructures vont bénéficier au plus grand nombre, et pas seulement à un acteur industriel ou public sur la zone.

Ce que je voulais également mentionner, c'est que toutes ces études sont pilotées par des acteurs industriels, publics — cela peut être le port, les collectivités locales — et par l'association ADELE pour une d'entre elles que je voulais citer, qui est la trajectoire de décarbonation. Celle-ci va permettre de regarder comment vont évoluer les émissions industrielles de la zone industrialo-portuaire à l'horizon 2030, 2040, 2050. Où est-ce que toutes ces études d'opportunité, de faisabilité vont nous mener en termes de réduction de nos émissions industrielles sur la zone industrialo-portuaire ?

Cela nous permettra aussi de savoir quels leviers actionner, quels projets concrétiser, où mettre les efforts pour accélérer la réduction des émissions et concrétiser également quelques projets structurants sur la zone industrialo-portuaire. C'est le dernier message qu'on voulait passer.

Des études qui se concrétisent en projets industriels d'ampleur



On avait des études d'opportunité, de faisabilité en 2022-2023. Ces projets ont mûri. Certains sont aujourd'hui des projets industriels d'ampleur qui sont portés par des porteurs de projets. Quelques-uns sont dans la salle. Je voulais rapidement en citer quelques-uns.

- Le réseau électrique avec un projet dont vous avez peut-être entendu parler de RTE ou de renforcement de la capacité électrique de la zone. C'est vraiment un gros enjeu à la fois de décarbonation et de compétitivité pour la zone industrialo-portuaire ;
- Le projet GoCO₂ qui est actuellement en concertation préalable. Il a pour objet de mettre en place une chaîne de capture, de transport et de liquéfaction de CO₂ ;
- Deux projets de carburant de synthèse : TechCare et Green Coast. Green Coast qui viendra juste après pour présenter son projet ;
- Le réseau de chaleur industrialo-urbain.



Certaines études sont en cours. Puis, pour d'autres, ce sont des projets plus matures qui vont se concrétiser dans les années à venir.

C'était juste le dernier plan pour illustrer la dynamique de projets qui se concrétisent sur le foncier portuaire, avec un certain nombre de projets sur lesquels on travaille :

- Eole : pour le développement de l'éolien offshore sur Saint-Nazaire ;
- GoCO₂ : adossé au terminal Elengy dans une logique d'évolution de ce terminal. On s'appuie sur nos forces actuelles pour développer l'infrastructure du futur ;
- Les projets de Lhyfe et Green Coast, à proximité du terminal charbonnier qui est lui-même en reconversion également. Donc, c'est l'histoire qui s'écrit ;
- Le projet TechCare : pour la production de carburant de synthèse.

C'est une vue de quelques projets. On en a bien d'autres. L'idée, c'est de faire muter ce territoire sur ce territoire, c'est-à-dire le renouvellement du port sur le port.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup à tous les deux. Ce n'est pas facile de résumer ZiBac en sept minutes. On va faire cette dernière séquence pour présenter le projet Green Coast. Merci à Frédéric NAUDI et Olivier CUNY pour cette prise de parole et cette dernière présentation sur ce sujet de la transition énergétique de nos ports.

Olivier CUNY – Elyse Energy

Bonjour à tous. Merci de votre invitation. On va parler de carburant de synthèse maintenant. On en a déjà un petit peu parlé. Les carburants de synthèse sont une solution de substitution aux carburants fossiles.

Il s'agit d'une filière en émergence avec de premiers projets qui rentrent en production, surtout en Chine, un peu en Europe, un peu aux États-Unis.

C'est une filière qui va répondre aux besoins du maritime de se décarboner, qui va s'adresser en premier lieu aux gros navires qui vont être soumis à une réglementation européenne très contraignante. Celle-ci est déjà en place aujourd'hui, mais va devenir de plus en plus contraignante dans les années à venir. Donc, pour les navires de plus de 5 000 tonnes. Il s'agit donc d'une solution de mise en conformité pour eux.

Mais c'est aussi une filière qui peut s'adresser, au-delà du périmètre des gros navires, à des navires de taille plus modeste qui pourraient, dans une démarche volontaire, vouloir se décarboner. Donc, on va vous parler du projet Green Coast qui est porté par deux acteurs : Lhyfe, un acteur nantais, et Elyse Energy, que je représente, et qui est basé à Lyon, avec des bureaux à Saint-Nazaire.

Ces deux porteurs de projet ont décidé de s'implanter sur ce terrain fertile qu'on a présenté juste avant. On parle de terrain fertile, parce que des infrastructures se mettent en place. Il y a une volonté de changer de modèle, une volonté de repenser aussi le rôle du port, d'imaginer de la production d'énergie au sein de l'écosystème portuaire. C'est un terrain qui est très intéressant pour nous, industriels.

On va vous présenter d'abord rapidement nos sociétés par le prisme de nos projets.

ELYSE ENERGY : Qui sommes-nous?

Nos projets

480,000 tonnes d'e-méthanol et 182,000 tonnes de carburants d'aviation durable en France et en Espagne à horizon 2030

● Matured stage
● Early stage

Matured stage

- BioTJet**, Pardies, France
82kt/y e-bio SAF
COD: 2030
Awarded France 2030
- eM-Rhone**, Salaise-sur-Sanne, France
150kt/y e-methanol
COD: 2029
Awarded Innovation Fund
- eM-Numancia Garrav**, Spain
COD: 2029
80kt/y e-bio methanol
Awarded EHB

Early stage

- Greencoast**, St Nazaire
150kt/y e-methanol
- eM-Lacq**, Lacq, France
100kt/y e-methanol
- NeoCarb**, Fos-sur-mer, France
100kt/y e-SAF

e-methanol

Sustainable aviation fuel

Pour Elyse Energy, on est vraiment un *pure player* de la production de carburant de synthèse sur deux marchés : le marché maritime et le marché aérien. On a un portefeuille de projets en France et en Espagne. On a deux vagues de projets :

- Une vague de projets dits matures : évidemment, tout cela, c'est un temps long. Mature, cela veut dire qu'on est déjà en phase de conception. Cela représente trois projets principalement : un dans la vallée du Rhône, un dans le sud-ouest de la France et un en Espagne. Deux projets de e-méthanol pour le maritime et un projet d'ISAF pour l'aérien ;

- Une deuxième vague de projets qu'on appelle *Early Stage* qui sont en phase de faisabilité ou de fin de faisabilité. On va le voir plus tard pour Green Coast. Ce sont des projets pour Green Coast situés à Saint-Nazaire : un projet à Fos-sur-Mer et un deuxième projet dans le sud-ouest.

Frédéric NAUDI - Lhyfe



Lhyfe, c'est une société nantaise, comme on vient de le dire, qui est un producteur d'hydrogène vert. Comme on l'a déjà évoqué et comme on va revenir dessus, la production de dérivés de synthèse, d'e-méthanol en particulier, a besoin d'hydrogène pour être formulée, et donc d'hydrogène vert pour que cet e-méthanol soit bas carbone et qu'il puisse être renouvelable.

Lhyfe, c'est un projet qui a démarré en 2017 et la société en 2019. On a une première usine qui est installée à Bouin, en Vendée, depuis 2021, qui produit de l'hydrogène. On a depuis 2024 deux autres usines en France qui produisent de l'hydrogène.

Aujourd'hui, on est réellement un producteur. On livre des clients. On a un chiffre d'affaires de livraison et production d'hydrogène et un portefeuille en développement. Donc, on monte en puissance sur la taille de nos sites. On a démarré avec des sites de 1 MW, 5 MW, 10 MW. Aujourd'hui, on a trois usines en production, une quatrième qui démarre en Allemagne et deux autres qui sont en construction en France, qui devraient être mises en service en fin d'année prochaine.

Il s'agit là de notre portefeuille actuel sur le réseau de distribution qui est principalement dédié à notre premier marché qui est la mobilité terrestre. Ensuite, notre portefeuille de développement va sur des échelles beaucoup plus importantes, comme on peut le voir sur la carte. Il est plutôt voué à des projets industriels. Là, on va parler de dizaines et de centaines de MW. On change d'échelle à chaque nouvelle étape. Aujourd'hui, c'est notre portefeuille de développement qui est principalement sur la France, l'Allemagne, l'Espagne et les pays nordiques.

Olivier CUNY – Elyse Energy

De quoi on parle pour Green Coast ? On parle d'un projet qui s'implante au cœur de l'écosystème portuaire, sur la commune de Montoir-de-Bretagne.

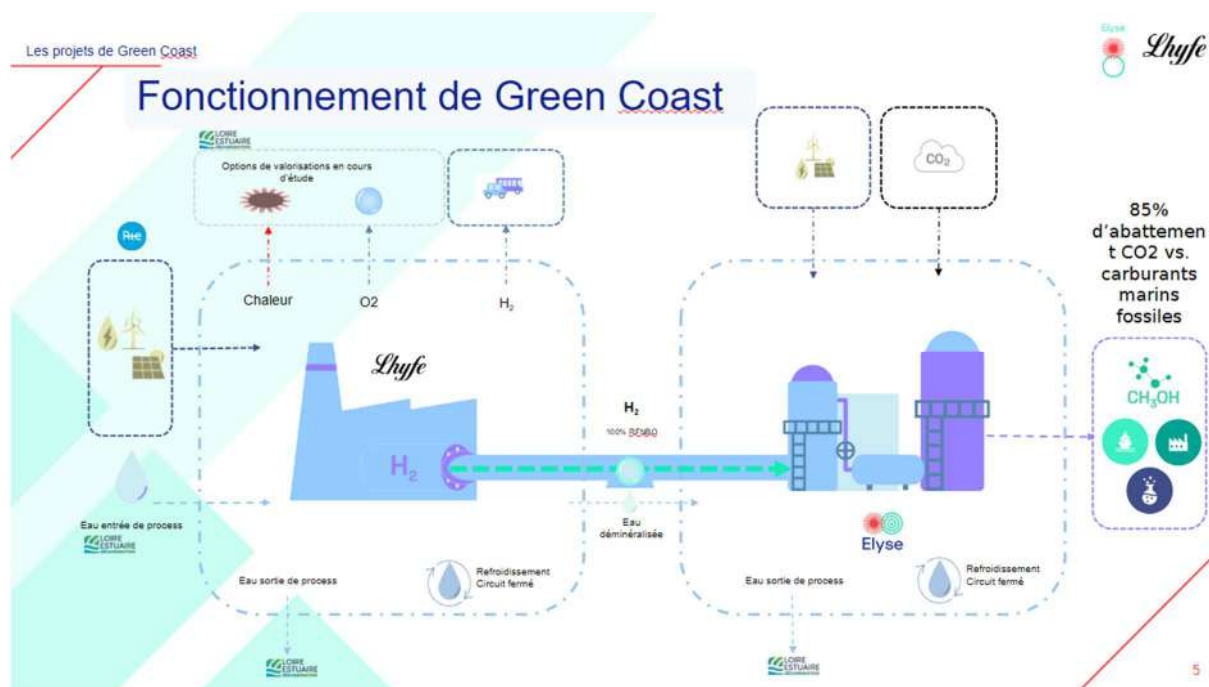


Il y a deux briques, vous le voyez, deux couleurs, puisqu'il y a dans le procédé deux phases : une première phase qui consiste à produire de l'hydrogène et une deuxième phase qui consiste à utiliser cet hydrogène et du CO₂ pour produire du méthanol.

On voit bien où on est situé. On avait vu le plan macro du port avec le terminal charbonnier. On est vraiment situé juste à côté du terminal charbonnier, au nord pour la brique hydrogène, la brique LHYFE ; et juste à côté, entre Yara et le terminal charbonnier, pour la brique bleue, la brique de la méthanolation. L'endroit est stratégique parce qu'il se situe à côté du poste à liquide qui permettra éventuellement d'exporter le produit.

Il se situe à proximité du projet GoCO₂, un projet de conduite de CO₂ qui fait partie de la démarche ZiBac au sens large et qui sera la source principale de CO₂ pour la génération de e-méthanol. Il y a toutes les infrastructures en place : le réseau électrique qui sera renforcé, une source d'eau via la steppe juste à côté. On est vraiment au cœur du territoire portuaire, tout proche de l'ancien modèle.

Comme je le disais, j'ai bien aimé cette image du terminal charbonnier. Ici, on produit du carburant en France. C'est quand même un changement de paradigme. C'est aussi une notion de souveraineté qu'il serait intéressant de rappeler peut-être en conclusion, au-delà de l'aspect de la décarbonation. On va vous présenter le procédé très rapidement.



Frédéric NAUDI - Lhyfe

Le procédé, c'est une combinaison d'hydrogène et de CO₂. L'hydrogène et le CO₂ doivent être renouvelables pour que l'e-méthanol qui soit produit ait une vertu de décarbonation. Sur la brique hydrogène, on est sur l'électrolyse. On va, à l'aide de l'électricité, casser la molécule d'eau pour dissocier l'hydrogène et l'oxygène. On va pouvoir alimenter l'usine de méthanolation avec de l'hydrogène vert.

Olivier CUNY – Elyse Energy

Après, on utilise cet hydrogène, qu'on va mélanger avec du CO₂. Ce CO₂, on le capte au sortir des cimenteries qui sont situées en Mayenne et dans les Deux-Sèvres. Ce CO₂ capté dans les cimenteries, sera acheminé sur le port de Saint-Nazaire par un projet d'infrastructure, qui s'appelle GoCO₂, un pipe de CO₂.

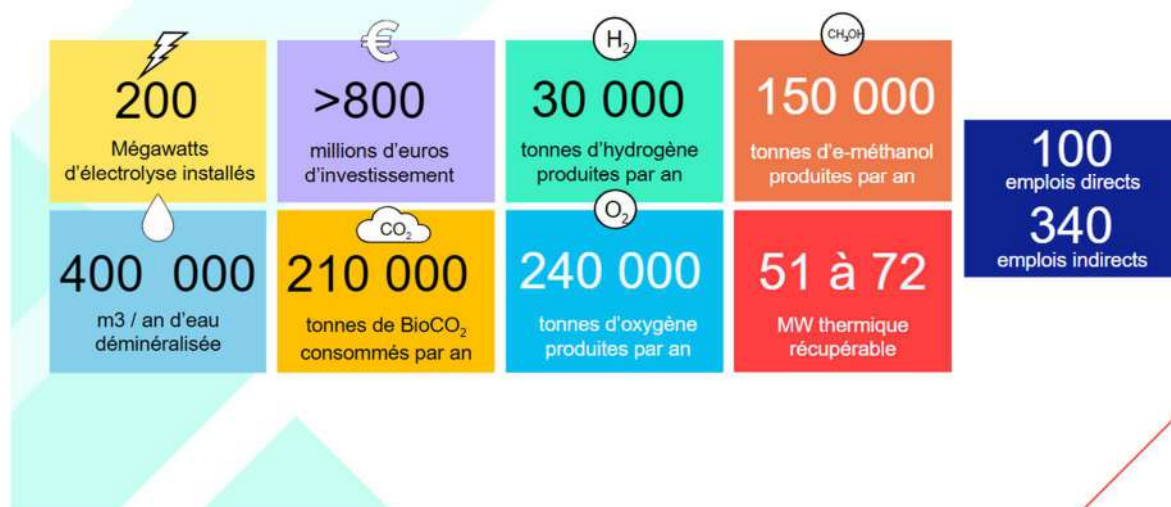
C'est un projet structurant pour toute la filière. On viendra se raccorder à ce pipe, capter une partie du CO₂ qui est biogénique, mais je n'entrerai pas dans le détail aujourd'hui, pour synthétiser à la fin une molécule qui s'appelle le méthanol, CH₃OH, qui a une intensité carbone 85 % plus faible que le diesel marin utilisé pour les navires.

Il y a quelques externalités. Par exemple, on produit de la chaleur dans le procédé. Cette chaleur peut être réutilisée sur le réseau de chaleur urbain. On a de l'oxygène qui est produit, qu'on peut éventuellement valoriser. Il y a aussi une logique d'écologie industrielle qui se met en place pour voir comment valoriser en circuit court tous ces produits.

Frédéric NAUDI - Lhyfe

Au niveau de l'eau, il y a beaucoup d'interactions possibles puisqu'on a une certaine consommation d'eau. Mais on a également de l'eau de process qui est renvoyée. On utilise surtout de l'eau issue d'autres industries ou d'autres dérivés, c'est-à-dire pas de l'eau brute qui sera utilisée dans le process.

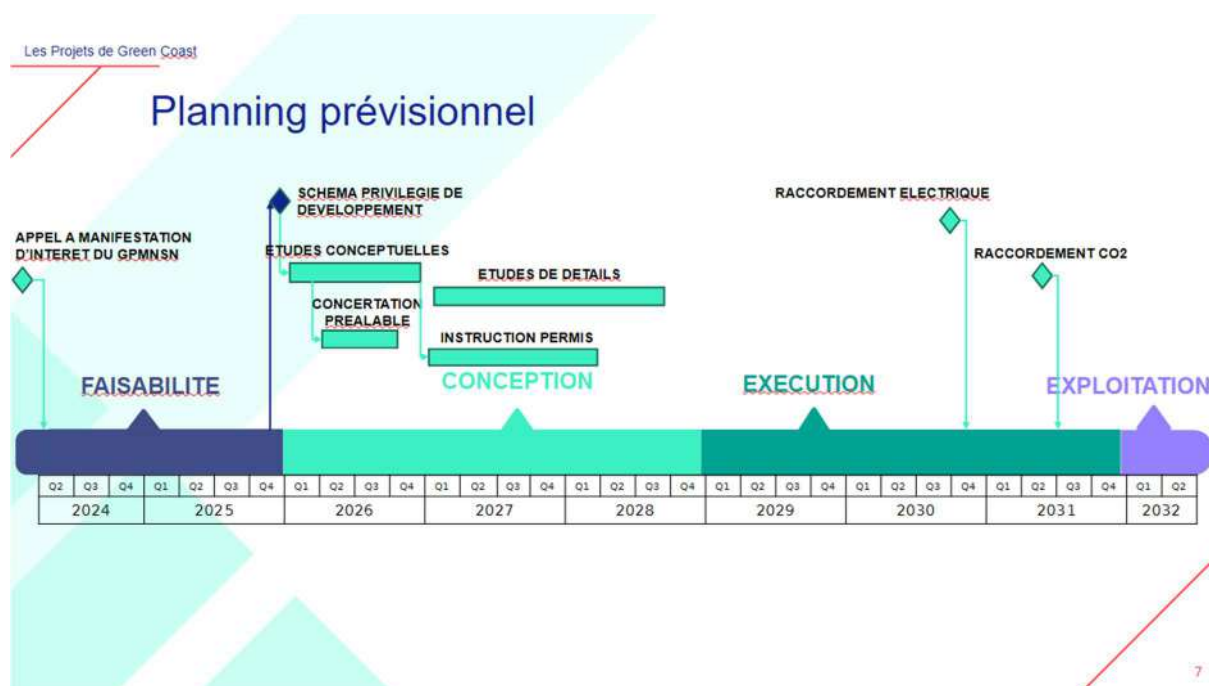
Chiffres clés préliminaires



Au niveau des chiffres, c'est à peu près cela. C'est une usine de 200 mégawatts, ce qui veut dire que c'est déjà un projet d'une taille importante au niveau industriel qui, aujourd'hui n'existe pas en France. Les premières usines qui vont être montées sont plus petites que celles-ci et sont encore en cours de fabrication. Dans notre portefeuille, il y aura déjà des usines de l'ordre de 100 mégawatts qui seront en service quand on démarrera la construction de celles-ci. Mais on est sur les phases futures de gros sites.

On voit que les besoins en électricité nécessitent de pouvoir s'appuyer sur les réseaux qui sont en train de se consolider avec le projet RTE. Même si l'eau est notre matière première en termes de production d'hydrogène, c'est relativement faible comparé à des industries traditionnelles. On est sur des volumes qui sont assez raisonnables, par rapport à la taille de l'usine. On a surtout des coproduits, dont l'oxygène qui va être produit en grande quantité, puisque c'est un coproduit direct de l'électrolyse, et qui peut avoir des débouchés également sur la zone.

Olivier CUNY – Elyse Energy



On va parler rapidement du calendrier. C'est un projet qui est né d'un appel à manifestation d'intérêt lancé par le Grand Port Maritime, sur lequel Lhyfe a été lauréat. Depuis cet AMI, on a travaillé sur la phase de faisabilité. On arrive au bout de cette phase de faisabilité. On va basculer en 2026 sur une phase de conception.

On a un certain nombre de dépendances à d'autres infrastructures : le renforcement du réseau électrique, le pipeline GoCO₂, qui donne aujourd'hui le tempo du calendrier global. On voit que c'est un projet sur le temps long. C'est un projet qui devrait permettre de produire les premières molécules aux alentours de 2031. La bonne nouvelle, c'est que c'est bien synchronisé avec la mise en place de la réglementation européenne, qui est déjà en place, mais qui devient beaucoup plus contraignante à partir de 2030.

Le marché s'ouvre à partir de 2030, et cette molécule prend son sens à cette date-là. On est quand même sur un temps long. Vous allez nous voir pendant un certain temps. J'espère qu'on reviendra présenter l'avancement du projet lors d'autres éditions. En tout cas, on est fortement engagés dans ce projet.

Ce projet, comme on l'a dit, a un enjeu local pour le port : changement de modèle, produire du carburant, évoluer d'un modèle basé sur le fossile vers un modèle de hub décarboné. C'est un enjeu pour toute la façade atlantique, puisque des projets comme celui-là, il n'y en a qu'un sur la façade atlantique. Donc, c'est un projet qui peut aussi permettre de distribuer d'autres ports et d'insérer vraiment la façade atlantique dans le maillage futur du trafic maritime, puisque celui-ci sera fortement dépendant de la réglementation. Donc, on va s'organiser en fonction de l'accès à ces carburants bas carbone.

C'est aussi une logique, j'en parlais au début, de souveraineté. En France, on débat aujourd'hui de l'intérêt de ces carburants. En Chine, on produit des usines. Donc, en fait, ces carburants vont arriver en 2030. Ils seront chinois si on ne fait rien. En France, on a la capacité d'en produire, puisqu'on a tous les intrants pour le faire. Nos sociétés sont pleinement engagées pour qu'on puisse avoir un carburant décarboné et souverain à l'horizon 2030.

Merci beaucoup.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup à tous les deux. C'était particulièrement dense. Comme prévu, on a un peu dérapé. Il nous reste néanmoins 10-15 minutes qu'on peut concentrer sur les questions ou les interventions des uns et des autres avant qu'on puisse passer à la deuxième partie consacrée à la pêche. Je vous demanderai, les uns et les autres, de vous présenter avant de poser vos questions. José JOUNEAU.

José JOUNEAU – Comité régional des pêches

Bonjour à tous. Une question par rapport à tout ce qui vient de nous être présenté. C'est fort intéressant. On a bien compris que c'était la décarbonation et surtout la transition énergétique dans nos différents ports. Donc, je séparerai les grands ports des, des ports dits normaux : le Grand Port de Saint-Nazaire, etc.

L'intérêt stratégique et tout ce qui va bien, pas de problème. On comprend surtout actuellement qu'on a tout intérêt à y faire très attention et à le préserver. Dans tous les projets qui nous ont été présentés, dans toutes les études, on s'adresse aux gestionnaires et aux concédants. On propose l'absorption de la marée, etc. Je suppose que c'est pour produire de l'électricité ou de l'énergie, quelle qu'elle soit, on est bien d'accord, jusqu'à présent. Par contre, on ne s'adresse pas à ceux qui vont avoir besoin de cette énergie.

On oublie, malheureusement, celui qui va, in fine, finir par recevoir une facture, qui devra payer. Donc, pour moi, c'est bien beau tous ces grands projets qui sont pris unilatéralement aujourd'hui et qui font le miel, le beurre des cabinets d'études, de recherches multiples et variées. Mais est-ce qu'on pense aujourd'hui aux citoyens qui, demain, comme pour nos retraites — je suis désolé d'aborder le sujet comme cela — seront obligés de payer parce qu'ils auront besoin d'énergie eux aussi.

Je trouve qu'on a un peu tendance, aujourd'hui, à faire de l'annonce sans penser, sans étroite collaboration, pourquoi on va produire de l'énergie ? Faire un port, aujourd'hui, qui est autonome, mais lorsqu'il n'y aura plus de bateau dedans, je ne sais pas à quoi cela servira, très sincèrement. C'était juste une réflexion. C'est plus politique, certainement, qu'autre chose, mais je pense qu'il fallait la poser.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci, José, pour cette réflexion. Toujours le franc-parler avec José, c'est ce que j'apprécie. Y a-t-il des réactions par rapport à ce qu'il a dit, ou d'autres questions, ou d'autres interventions ?

Bruno DENIS – Conseiller municipal de la commune de La Baule

Je peux juste dire un mot en matière de port de plaisance. On a une problématique qui est que, comme je le disais tout à l'heure, il y a beaucoup de plaisanciers qui souhaitent recourir à l'énergie pour entretenir leur batterie de bateau ou pour entretenir leur congélateur, comme je le disais. Cette énergie-là, actuellement, elle est payante. J'étais administrateur du port de Pornichet. Fatalement, on avait des factures d'électricité qui étaient extrêmement lourdes.

C'est pour cela que, sur les pontons, on a mis des petites coupures, qui se font maintenant la nuit, de façon à limiter ces consommations. L'objectif avec un ponton équipé de panneaux solaires, ce n'est pas de réduire forcément le coût pour l'utilisateur, puisque c'était votre question. Le coût de l'utilisateur sera

là, mais c'est simplement un objectif de décarbonation, puisqu'on n'aura plus, effectivement, ce coût de fourniture d'électricité par rapport à un réseau électrique. On aura un coût qui sera lié à des installations qu'il faudra bien payer, évidemment. Donc, c'est un transfert de coût, mais l'utilisateur — en tout cas, dans notre économie locale à La Baule – Le Pouliguen, il l'aura toujours, le coût de l'utilisateur, fatalement.

Après, on peut espérer que, si l'amortissement de nos ouvrages se fait rapidement et que le coût d'entretien peut être resserré, on peut toujours rêver et espérer qu'il y aura de la production d'énergie solaire pour alimenter les bateaux, nos navires, si on est en mer, et que nous n'aurons plus à rembourser des capitaux et des emprunts. À ce moment-là, on peut rêver en imaginant qu'on pourra avoir de l'électricité gratuite, mais là, je vais un peu loin quand même.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci. Mon voisin de droite avait une question. Je vous passe la parole après.

Alexandre ELY – Adjoint du préfet maritime de l'Atlantique

Oui, merci. Ma question s'adresse à Monsieur NAUDI et Monsieur CUNY. Comme je ne suis pas spécialiste du sujet, est-ce que vous pourriez nous éclairer sur la destination du e-méthanol que vous serez amené à produire ? Est-ce que c'est destiné à favoriser la décarbonation des mobilités lourdes plutôt terrestres ?

Est-ce qu'il y a un volet maritime dans l'utilisation de ce e-carburant ? Est-ce que cela nécessite une transformation des flottilles existantes ? Comment s'adapter, finalement, à ce produit ? Parce que je suis persuadé qu'en termes de prospect, vous avez également une idée en tête sur la destination finale des éléments que vous allez produire.

Olivier CUNY – Elyse Energy

Pour être précis, la totalité du carburant produit à Saint-Nazaire a vocation à aller dans le maritime, comme carburant marin. Le méthanol, par ailleurs, peut aussi servir de matière première pour la chimie, mais la chimie n'est pas incitée, d'un point de vue réglementaire, à utiliser ces carburants ou ces intrants qui sont plus chers que leur équivalent fossile.

Dans le maritime, il y a un marché parce qu'il y a une réglementation qui va pénaliser les armateurs en fonction de leurs émissions de carbone. Vu que c'est un carburant décarboné, il coûtera cher, certes, mais il coûtera moins cher que la pénalité. Le marché s'ouvre sur ce principe-là.

Concrètement, sur votre question de savoir si les navires sont déjà prêts, si on doit changer la motorisation ou les adapter. On ne peut pas utiliser de l'e-méthanol ou du méthanol en général dans un moteur diesel classique. On peut convertir des navires ou on peut déjà construire des navires méthanol-ready dès leur conception. Aujourd'hui, il y a à peu près 500 navires dans le monde qui sont soit en opération, soit en construction, qui sont ce qu'on appelle méthanol-ready ou dual-fuel, c'est-à-dire qui peuvent utiliser du diesel jusqu'à ce que le méthanol soit disponible et qui pourront après tourner au méthanol.

Sur la localisation géographique de la destination, l'intention d'abord, c'est de mettre à disposition du carburant à Saint-Nazaire. C'est public. Par exemple, Louis-Dreyfus Armateurs va opérer trois navires,

pour le compte d'Airbus, qui sont en construction actuellement en Chine et qui seront dual-fuel, méthanol et diesel. Donc, premier consommateur éventuel, Louis-Dreyfus Armateurs qui est sur place.

Je réponds aussi en même temps, parce que je voulais répondre à la question d'avant. La pêche n'est pas une filière qui est soumise à la réglementation qui va leur permettre de trouver un sens économique à l'achat du e-méthanol. Le e-méthanol coûtera cher, et il faut être incité pour cela. Ce sont les navires de plus de 5 000 tonnes qui seront concernés.

L'idée, c'est bien de pouvoir mettre à Saint-Nazaire du e-méthanol à disposition pour attirer un certain nombre de navires, et potentiellement attirer du trafic dans le port. Après, au-delà de Saint-Nazaire, il y a tout l'arc atlantique, comme je le disais. On est le seul projet en France sur cette façade-là à pouvoir produire ce genre de molécules. Donc l'enjeu, c'est de pouvoir distribuer de Bayonne jusqu'à Brest tout l'arc atlantique avec des stockages déportés pour des navires qui seraient prêts à utiliser ce carburant.

Au-delà de ça, le méthanol se transporte très bien sur de longues distances. Aujourd'hui, on transporte du méthanol fossile partout dans le monde. C'est la deuxième commodité la plus traitée dans le monde. Donc l'intention, c'est de pouvoir transporter cela dans des hubs de soutage beaucoup plus importants. Je pense au Havre. Je pense à la zone Amsterdam-Rotterdam-Anvers qui est, en termes de volume de soutage, beaucoup plus importante.

Le marché, il est local, mais aussi européen, puisqu'en 2030, finalement, assez peu de ports seront prêts. On pense que les plus gros ports seront prêts, mais que les ports de taille intermédiaire ne seront pas forcément prêts. Donc, c'est d'abord à ces grands ports que notre production va être destinée.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Je prends une dernière question parce que là, je voudrais vraiment qu'on passe sur la filière pêche. Je tiens à signaler que tous les supports vont être transmis par l'intermédiaire de la page de notre ARML et que vous aurez aussi par le même intermédiaire la possibilité d'avoir les contacts.

Assez rapidement, la dernière question.

Charles GENIBREL – Représentant de l'Union maritime au CESER Pays de la Loire

Merci, Madame la Présidente. Charles GENIBREL, représentant de l'Union maritime au CESER des Pays de la Loire. J'ai une question pour les deux derniers intervenants, GPM et Green Coast.

Ces projets de fabrication de carburant décarboné reposent sur l'arrivée à Montoir du tuyau de CO₂. Qu'en est-il de l'avancement de ce projet ? Parce que s'il n'y a pas le tuyau, vous ne pourrez pas produire ce que vous voulez faire à Montoir. Ce qui serait regrettable. Je pense que beaucoup de gens ici souhaitent que cela marche. Mais je comprends que cela ne va peut-être pas être aussi simple de réaliser le tuyau qui va faire plusieurs centaines de kilomètres et qui risque de soulever beaucoup d'interrogations sur les risques environnementaux et autres complications administratives qui vont en découler. Vous en êtes où, sans trahir les grands secrets ? Mais je pense que c'est un sujet qui reviendra sur la table avant longtemps.

Urwana QUERREC-HALLEGUEN – Secrétaire générale aux Affaires régionales de la Préfecture de la Région des Pays de la Loire

Je pense que je peux répondre sur ce volet-là, sans rentrer dans la technique. Il y a une coordination et une gouvernance qui ont été mises en place et pilotées par la préfète de Mayenne, qui coordonne l'ensemble du dossier GoCO₂.

Donc, il n'y a pas de décisions prises. Il y a une concertation qui est menée et un ensemble d'études et de projets qui passent dans ces gouvernances établies, qui passent devant les services compétents à l'analyse. À ce stade, je peux vous rassurer sur le fait qu'il y a une concertation qui est menée. Oui, ce n'est pas simple. Sinon, on ne serait pas là. Mais il y a des enjeux de transition importants à porter tous ensemble.

On essaie de trouver une solution qui soit acceptable aussi bien en Mayenne que dans les Deux-Sèvres, en passant par tous les autres départements qui sont concernés et les filières qui sont nécessairement associées, puisque là, on parle plutôt de terrestres. On est un peu loin des considérations de l'ARML.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup. Merci pour vos interventions, les uns et les autres.

2. LA FILIÈRE PÊCHE AU CŒUR DES TRANSITIONS

PARTIE 2 – LA FILIÈRE PÊCHE AU CŒUR DES TRANSITIONS

Introduction de **CLAIRE HUGUES**

INTERVENTIONS DE :

- **MARIE LAHARY & ERWANN LE FLOCH - PRÉSENTATION DE LA STRATÉGIE LOIRE OCÉAN FILIÈRE PÊCHE (LOFP)**
- **JOSÉ JOUNEAU & GUILLAUME BADOINOT – CONTRAT DE FILIÈRE PAYS DE LA LOIRE**



9

PARTIE 2 – LA FILIÈRE PÊCHE AU CŒUR DES TRANSITIONS

PROJETS EN COURS :

- **MARIE BEVILLON - LA SABLaise**
- **JOSÉ JOUNEAU & ALEXANDRE GIRARD - ECOLABEL**
- **JOSÉ JOUNEAU & ALEXANDRE GIRARD - ANISAKIS**
- **FANNY BRIOVAL & GUILLAUME BADOINOT - POPELI**
- ***
- **MARGAUX FAVRET - INVESTISSEMENTS DE LA RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE DANS LES PORTS DE PÊCHE**
- ***
- **JOSÉ JOUNEAU - PERSPECTIVES**



- DEBAT -

10

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Je vous propose qu'on bascule sur la deuxième partie de notre Assemblée régionale mer et littoral, pour parler cette fois-ci de notre filière pêche, une filière évidemment importante en Pays de la Loire, une filière qui traverse une période charnière, certainement.

Elle en a vécu d'autres précédemment. Elle est confrontée à de multiples défis : des défis environnementaux, une cohabitation croissante avec d'autres activités, des changements de modes de consommation, des difficultés sur le renouvellement des générations et l'attractivité des métiers, des modernisations des outils de production. Trois petits points, parce qu'on pourrait aller très loin sur tous ces défis d'aujourd'hui.

La pêche ligérienne est évidemment extrêmement importante pour nous. L'ambition maritime régionale la place au cœur de nos priorités d'action par l'importance qu'elle a pour notre économie, pour notre alimentation. Je le disais aussi ce matin, elle fait aussi complètement partie de notre identité.

On en a parlé. On s'est engagés ce matin, l'ensemble des acteurs de la filière : l'État, la Région, les Départements étaient aussi à nos côtés pour cette signature. Ce nouvel accord, c'est d'abord le fruit d'un travail collectif qu'on a tous pu saluer, qui va prioriser un certain nombre d'actions dans ce secteur, qui va permettre d'anticiper sa transition et de soutenir des projets concrets, innovants et porteurs d'emplois. Cet engagement s'inscrit dans la continuité des actions de notre côté qu'on a pu mener au sein de la Région.

Depuis 2019, la Région a fortement investi pour aider la structuration de l'interprofession, la modernisation des outils de production et la valorisation des produits de la pêche locale. Je l'ai dit, la pêche ligérienne artisanale est polyvalente. Elle est un pilier de notre identité maritime, fortement réaffirmée. C'était l'objet, sur cette deuxième séquence, de pouvoir aborder, finalement, cette filière au travers, comme sur cette première partie, de plusieurs prismes, cette stratégie de Loire océan filière pêche, le contrat stratégique de la filière, et puis des actions concrètes, innovantes, qui vont vous être présentées et égrainées, un peu comme tout à l'heure, pour donner à voir des choses très concrètes qui se passent sur notre territoire, et aussi pouvoir faire un point-étape des investissements dans nos ports de pêche.

Voilà un peu le teasing, la présentation de ce dont on va discuter. Donc, je vais inviter Marie LAHARY et Erwann LE FLOCH à venir nous présenter la stratégie Loire océan filière pêche et des éléments sur la création de l'association. Merci à tous les deux. Sur le sujet portuaire, ils ont tenu les timings, donc là, gros challenge pour les acteurs de la filière pêche. J'en profite, Urwana, pour vous excuser par avance parce que je sais que vous allez devoir nous quitter avant la fin. Donc, je le glisse maintenant.

Erwann LE FLOCH – Secrétaire général SMIDAP

Bonjour. Erwann LE FLOCH, du SMIDAP, centre technique pêche agriculture Pays de la Loire.

Marie HILARY – Directrice de l'ACAAPP

Marie LAHARY, directrice de l'ACAAPP.

Erwann LE FLOCH – Secrétaire général SMIDAP

Un petit film de présentation, on va commencer par cela.

[Projection d'une vidéo]

Re-bonjour. Sur la présentation de Loire Océan Filière Pêche, c'est donc à travers sa stratégie maritime régionale que la Région des Pays de la Loire soutient dès 2017 la création d'une structure collective souhaitée par la profession dans le secteur de la pêche maritime professionnelle.

01 Rappel et historique LOFP



La genèse de LOFP

Mise en place de l'association interprofessionnelle



Depuis plusieurs années, en effet, de nombreux échanges avaient lieu au sein de la filière sur la création d'une entité en Pays de la Loire réunissant le maximum de maillons impliqués dans le secteur des produits de la mer. De cette impulsion, un travail commun s'engage en 2018 entre le COREPEM et le SMIDAP afin de réunir les acteurs économiques, depuis l'amont jusqu'à l'aval, des acteurs de la production jusqu'au poissonnier.

Loire Océan Filière Pêche

Loire Océan Filière Pêche (LOFP) est l'association interprofessionnelle qui réunit au sein d'une même structure l'ensemble des maillons de la filière pêche des Pays de la Loire.



C'est accompagné par un bureau d'études et financé par la Région des Pays de la Loire que la réflexion collective sur la création d'un lieu d'échange et de dialogue visant à faire ressortir les enjeux prégnants du secteur aboutit, en 2020, à la création d'une association interprofessionnelle avec des statuts, une marque et un logo. Loire Océan Filière Pêche est né.

Fonctionnement de LOFP



L'association est organisée autour de **5 collèges** :

- Production
- Halles à marée et logistique
- Mareyage
- Poissonniers, transformateurs, transporteurs
- Institutionnels et experts

Elle est gérée par un **Conseil d'Administration** et un **bureau**.

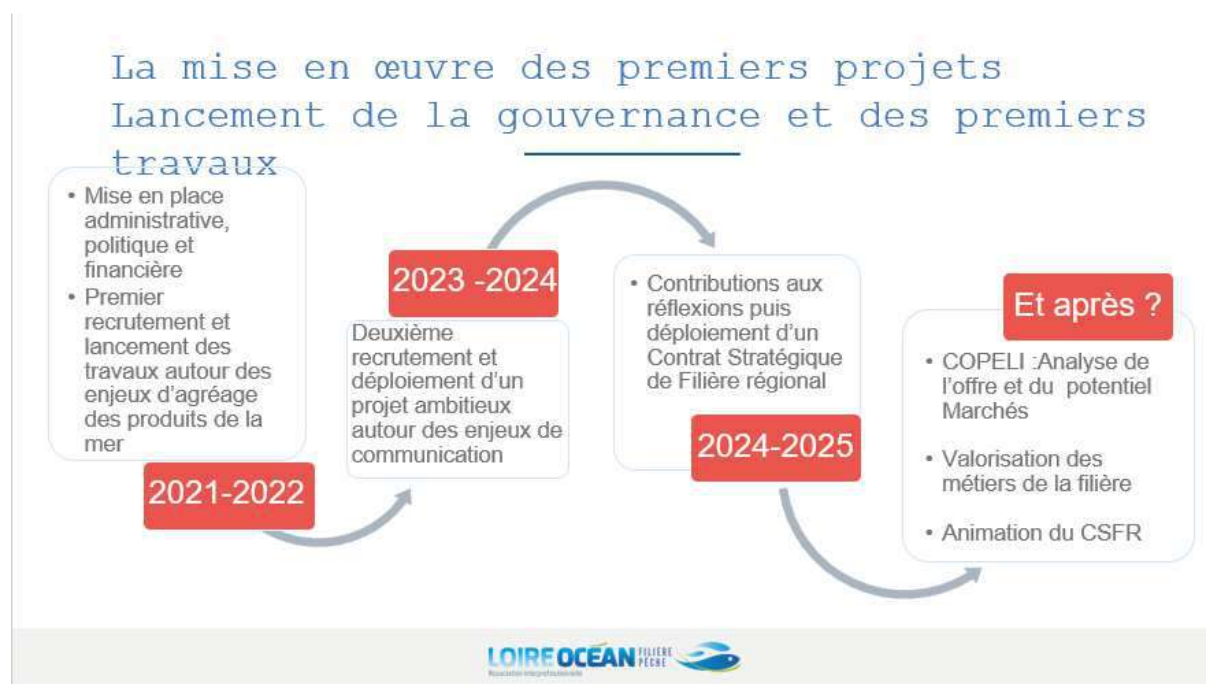
LOFP emploie **2 salariés à temps plein, 1 salariée à 20%**, et bénéficie d'un accompagnement de la directrice du **COREPEM**.



Avec cet outil, l'ensemble des acteurs économiques de la filière, de la production à la transformation, de la commercialisation à la distribution, sont enfin réunis et impliqués. Le fonctionnement de la structure est simple. Cinq collèges sont représentés auprès d'un conseil d'administration et un bureau qui gère l'opérationnel. Les dotations financières annuelles de chaque collège assurent le fonctionnement et ont

permis, notamment, de structurer l'association en recrutant des salariés pour assurer l'animation et la coordination.

Marie HILARY – Directrice de l'ACAAPP



Les premiers projets mis en œuvre, donc entre 2021-2022, ont été les projets étape (étape 1 et étape 2) sur l'harmonisation de l'agrèage des produits de la mer dans les criées ligériennes. Ce travail collectif a abouti à un référentiel, validé et utilisé par tous les acteurs, des pêcheurs aux acheteurs en halles à marées.

Le projet communication est né en 2023 — un gros sujet —, tout d'abord par l'émission de postes sur les réseaux sociaux (LinkedIn, Facebook), et par la création d'un jeu « Qui-est-ce ? », qui permet aux jeunes et aux moins jeunes de venir sur les stands déployés par Loire océan filière pêche, afin de mieux faire connaître les produits et les métiers de la filière. Une newsletter reprend les actualités et permet aux abonnés d'accéder à une information professionnelle sur nos activités. Bientôt, cette newsletter va, d'ailleurs, être diffusée plus largement.

2024-2025 : les acteurs de Loire océan filière pêche ont contribué à la rédaction d'un contrat stratégique de filière régionale, signé ce matin en préfecture. Cette feuille de route comprend notamment la finalisation et la mise en œuvre du projet POPELI, qui va vous être présenté plus en détail par la suite. La dynamique de Loire océan filière pêche s'est aussi engagée dans un projet COPELI, qui va analyser le potentiel de l'offre et de la demande des marchés. Il s'agit donc d'un prisme un peu différent de ce qui avait été choisi jusqu'à présent, ou en tout cas peut-être moins choisi concernant les espèces vendues en Région Pays de la Loire. Il va aussi y avoir un gros travail sur la valorisation des métiers de la filière, ainsi que d'autres projets, comme des prévisions d'apport, des outils, etc.

Dans le cadre de cette structure, l'ambition a été et toujours et sera de partager une meilleure connaissance et transparence de la production et du marché, une meilleure coordination de la mise sur le marché des produits ligériens, une rationalisation de la logistique, la mise en œuvre d'une communication autour des produits de la pêche et une coordination renforcée auprès des instances européennes qui, dans le milieu maritime, sont très importantes.

Objectifs de LOFP

- Développer un esprit de filière
- Communiquer collectivement et efficacement
- Dynamiser la filière régionale et améliorer sa compétitivité
- Valoriser les produits et les savoir-faire ligériens
- Apporter un appui aux projets collectifs
- Représenter la filière pêche des Pays de la Loire



Voilà pour les objectifs de Loire océan filière pêche. Je ne vous les relis pas.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci à tous les deux. Dans la continuité, José JOUNEAU et Guillaume BADOINOT devaient venir nous présenter, faire un zoom sur le contrat de filière signé ce matin.

02

Contrat de filière Pays de la Loire



Guillaume BADOINOT – Président de l'ACAAPP

Bonjour. Guillaume BADOINOT, président de l'ACAAPP.

José JOUINEAU – Comité régional des pêches

José JOUINEAU, comité régional des pêches et Loire océan filière pêche.

Guillaume BADOINOT – Président de l'ACAAPP



Une petite présentation de ce qu'est la filière pêche en Pays de la Loire. Tout d'abord, c'est énormément de diversité à tous les niveaux :

- Ce sont plus de 100 espèces débarquées chaque jour. C'est la troisième région en termes de valeur en France ;
- Ce sont 400 pêcheurs à pied ;
- Ce sont environ 375 navires, dont une majorité qui sont de petits navires essentiellement côtiers ;
- Environ 350 acheteurs ;
- Cinq halles à marées ;
- 21 points de débarquement qui ont aussi toute leur importance.

José JOUINEAU – Comité régional des pêches



Contexte

- Février 2023 - annonce du SE à la mer sollicitant la profession (CNPMEM&FFP) pour la mise en place d'un Contrat Stratégique de Filière (CSF)
- Février 2024 - parution d'une contribution LOFP aux travaux pour la mise en place d'un Contrat Stratégique de Filière
- Avril 2024 - rencontre régionale => « laboratoire d'idées »



Loire océan filière pêche, comment c'est arrivé ? Tout le monde a entendu parler du contrat stratégique de filière, porté par une structure dite nationale, présenté aussi en grande pompe au salon de l'agriculture. Nous ne l'avons pas signé. Pourquoi ? Parce que 700 millions d'euros engagés aujourd'hui sur quelque chose qui doit voir le jour en 2050, comment nous appelons cela dans l'agriculture ? C'est « compter l'œuf dans le cul de la poule. »

Donc, on a décidé, à la suite de la venue de Monsieur BERVILLE dans nos locaux, avec l'État à ce moment-là présent. Je les en remercie. Monsieur ELY, à ce moment-là, vous faisiez partie des nôtres. Vous n'étiez pas dans la grande meute. C'est-à-dire qu'on n'a pas voulu se marginaliser. On a voulu être pertinent par rapport à la démarche qui était en train de se mettre en place.

À force de laisser les autres s'occuper de nous — des gens qui n'y connaissent pas grand-chose au milieu de la mer —, je vous avoue que cela devient un peu pénible. En fin de compte, on passe notre temps à les critiquer. Mais c'est normal, notre boulot, c'est plutôt d'éduquer. Les gens ne connaissent pas ce que c'est que la pêche. J'entendais tout à l'heure les projets. Je me suis fait volontairement provocateur. Avec de l'eau, faire avancer des bateaux. Vu comme cela, « Ok, d'accord. » Là, c'est pareil. Il faut de l'eau pour qu'il y ait du poisson. Maintenant, on veut nous empêcher de le faire.

Donc, c'est comme cela que ce contrat stratégique de filière a commencé, avec la création de Loire océan filière pêche, à se mettre en place au fur et à mesure des années : en montant, en apprenant à se connaître, dans la filière aval, la filière amont, tout le microcosme, c'est-à-dire les halles à marée, et tout ce qui va bien avec.

Ce n'est pas forcément évident. cela paraît simple comme cela aujourd'hui, mais... C'est vrai que nous consommons 700 000 tonnes de poissons qui viennent de Chine ou d'ailleurs. C'est dramatique. Alors qu'on produit quand même. On a des pêcheurs. On a des façades maritimes : trois façades maritimes. On a le plus grand linéaire au monde : deuxième plus grand linéaire au monde. On a des pêcheries. On pêche de la légine. On est un peu partout. Et on nous fait croire — on fait croire aux gens — qu'il n'y a plus de poissons dans l'océan. Je suis désolé. Je suis peut-être un peu long sur cette approche-là, mais elle est essentielle.

C'est-à-dire que ce contrat de filière, ce n'en est pas un. Ce n'est pas quelque chose qui est écrit avec le sang des marins et des mareyeurs. C'est juste pour dire comment on fait pour apporter très rapidement du poisson, du golfe de Gascogne, dans l'assiette de nos petits-enfants. Cela ne vient pas comme ça. Si vous voulez continuer à manger du poisson français, pêché par des Français, avec un savoir-faire français, il faut consommer français.

Cela paraît tellement évident. Cela ne coûte pas cher. Donc voilà, c'est aujourd'hui l'objectif de ce contrat de filière. On a la chance d'avoir une région, quelle que soit la région d'ailleurs, le pouvoir en place. J'insiste bien là-dessus. Mais c'est vrai que quand on parle de poisson, on parle de Bretagne. On ne parle jamais des Pays de la Loire. On est la deuxième région de France en valeur. Il faut le savoir.

On ne fait que 20 000 tonnes de production. Guillaume l'a dit. C'est un produit d'exception. C'est... J'aurais tendance à dire qu'on est dans le Vuitton, et non pas dans le « Shein ». Mais que voulez-vous ? Je n'y suis pour rien. C'est l'actualité qui veut cela. Aujourd'hui, s'il faut le démocratiser, il faut peut-être manger moins, mais mieux et savoir d'où cela vient. Vous savez, je pense qu'on peut le faire ensemble.



filière Pays de la Loire

- ✓ Une filière historiquement pilotée par les enjeux de ressource de la production
- ✓ Une volonté de changer de paradigme en traitant des enjeux de commercialisation et de valorisation des produits
- ✓ Une dynamique tournée vers l'avenir visant des actions de filière structurantes tant en matière de transitions que d'adéquation de l'offre aux évolutions de la demande

Deux priorités :

- ➔ La poursuite des réflexions autour de la place des ports et en particulier des halles à marée dans la filière (optimisation des coûts pour toutes les parties, identification des services essentiels, etc.)
- ➔ Le lancement de travaux spécifiques aux produits et à leurs marchés destinataires



LOIRE Océan FILIÈRE PÊCHE
Association Interprofessionnelle

Notre plan stratégique de filière, aujourd'hui, on réunit l'aspect financier : la taxe éolienne. Ce n'est pas une vue de l'esprit. Depuis trois ans, le comité régional touche 1,7 million d'euros. On va toucher très rapidement 3,4 millions d'euros par an. On aura 3,4 millions d'euros par an, et cela sur 30 ans. C'est-à-dire que l'aspect financier vient d'être réglé. On ne dépend plus aujourd'hui des fonds européens. On ne ferme pas. Ils risquent d'être mis à mal, et ce, très rapidement, vu la prochaine programmation. Il faut l'envisager.

On a aussi l'aval des services déconcentrés de l'État parce que tout s'est fait avec eux, et en étroite collaboration. C'est-à-dire pour pouvoir se servir d'argent public aujourd'hui, quand vous êtes une structure telle qu'un comité, je vous assure que c'est sportif. Vous avez beau avoir 5-6 millions d'euros sur un compte — cela fait 3 ans qu'on les a — on ne peut pas les dépenser, parce qu'on n'a pas prévu la manière de les dépenser. C'est à vous, mais vous n'avez pas le droit d'en faire ce que vous voulez. Vous partez en vacances. Vous achetez des Porsche Cayenne pour vos employés. Pas de problème. Mais, injectez-les dans la filière. Pas de question.

Aujourd'hui, on apprécie énormément d'avoir des gens qui se bougent pour faire entendre à nos services de l'État central ce qui est faisable. On apprécie d'avoir des élus dynamiques, deux départements littoraux et une région maritime qui fait que... on se bat contre des montagnes parce qu'aujourd'hui, il y a des effets d'annonce. Il y en a d'autres qu'on entend beaucoup moins, mais qui travaillent dans l'ombre et qui font énormément de bien pour ceux qui essayent de s'en sortir.

Donc, c'était cela notre contrat de filière Pays de la Loire. On a toujours eu l'habitude de partir très en retard et d'arriver très loin devant tout le monde. On est assez à l'aise dans nos baskets. Je pense que c'est un défi qu'on va relever très largement.

Quand le président de la République est venu inaugurer le banc de Guérande, j'en faisais partie, j'étais très fier, très honoré, justement. Ceux qui étaient présents s'en rappellent, je pense. À un moment, je lui ai dit — parce qu'il me demandait ce que j'en pensais — : « Ne touchez pas nos Grisby », sachant que c'est un fervent adepte de Monsieur AUDIART. En fait, il a été très content. Le lendemain, cette taxe était finalisée.

J'insiste bien, parce que ce n'est pas vénal ce que je vais vous dire. Mais on en a marre de mendier. On en a marre d'être pris pour des mendiants. Là, c'est un impact qui vient de nous être compensé. On va mettre en place vraiment quelque chose de pérenne et d'efficace pour la filière.

C'est pour cela que j'ai dit tout à l'heure que ce serait bien quand vous venez faire un tour aux Sables-d'Olonne, pour savoir qui sont les gens qui paieront les factures d'électricité dans l'avenir, s'il y en aura toujours pour les payer.

C'est juste ce que je veux dire.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci pour ce travail, parce que José nous l'a fait comme ça. C'est un travail énorme. Ceux qui travaillent effectivement au quotidien avec l'ensemble des acteurs de la filière mesurent le travail considérable collectif qui est fait. Très différenciant. Effectivement, on est peut-être moins visibles que certaines régions, mais je pense qu'il se passe des choses assez incroyables sur cette région.

En tout cas, bravo pour ces travaux qui ont été faits, cette structuration de la filière qui a été faite. Puis, il y a encore du boulot devant nous. Mais sincèrement, un énorme merci. Marie BEVILLON de La Sablaise.

03

Les projets

- 3.1 Conserverie Yeu
- 3.2 Ecolabel Pêche Durable
- 3.3 Parasitisme
- 3.4 Ports de pêche ligériens



Marie BEVILLON – Dirigeante conserveries La Sablaise et Yeu

3.1

Conserverie Yeu



Bonjour à tous. Je suis Marie BEVILLON. Je suis la dirigeante de la conserverie La Sablaise, mais également de la conserverie d'Yeu. Aujourd'hui, brièvement, je vais vous parler du projet qui est devenu une réalité pour nous à l'île d'Yeu, puisque nous avons construit une nouvelle conserverie. Je voudrais aussi préciser, et c'est important, que nous avons bénéficié d'un soutien important de la Région des Pays de la Loire, ainsi que de celui de l'Europe, dans le cadre du FEAMPA, le fonds européen des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, ce qui nous a donné un grand souffle d'air pour ce projet.



**CONSTRUCTION d'une
CONSERVERIE**
CONSERVERIE & FUMAISON de
POISSONS
VENTE DIRECTE

Projet réalisé avec le soutien de la région dans le cadre du FEAMP4







QUI SOMMES-NOUS ?

- **CONSERVERIE familiale depuis 25 ans**
- **Activité rachetée en 2018**
- **PROJET d'une nouvelle Usine**

20



Collaborateurs

1



**Site de production
ILE D'YEU**

2



Associés



Quentin CAMUS et Marie
BEVILLON

02

L'Île d'Yeu est une île qui est un petit peu éloignée du continent. C'était donc un pari qui était assez osé. Mais nous l'avons fait parce que nous voulions faire perdurer un savoir-faire qui existe depuis très longtemps sur l'Île d'Yeu, en tout cas depuis plus de 25 ans. Nous avons repris un savoir-faire existant. C'est une activité que nous avons reprise en 2018. Nous avons mis à peu près sept ans à faire sortir ce projet. Il existait bien une conserverie sur l'île, mais nous avons envie de lui donner un autre envol, de la faire sortir de cette île, de faire sortir ses produits et de les faire découvrir un petit peu plus loin.

Conserves et Fumaison de poissons
Pêche Artisanale de *l'Île d'Yeu* et *Les Sables*


03


50 tonnes
THON BLANC GERMON


C'est vrai que les Islais nous disent souvent que nous faisons de l'export puisqu'à l'Île d'Yeu, nous nous considérons rarement comme Vendéens. Cette usine, elle est ouverte. Il y a 20 collaborateurs qui y travaillent aujourd'hui. Nous sommes deux associés à y travailler. Notre savoir-faire, il faut savoir que l'Île d'Yeu, dans les années 50, était le premier port thonier de France. Il y avait plus de 500 personnes qui travaillaient et réalisaient des conserves de thons.

Conserves et Fumaison de poissons
Pêche Artisanale de *l'Île d'Yeu* et *Les Sables*


03


50 tonnes
THON BLANC GERMON


Aujourd'hui, nous sommes la dernière conserverie. Nous nous étions attachés à faire perdurer ce projet sur le territoire de l'Île d'Yeu, parce que cela avait du sens, justement. Nous transformons 50 tonnes de thon aujourd'hui. Nous fabriquons des conserves et nous faisons surtout de la fumaison. L'Île d'Yeu, aujourd'hui, est connue pour le saucisson de thon fumé. Puis, c'est surtout issu d'une pêche qui est

artisanale, qui vient de l'Île d'Yeu et des Sables, puisque l'Île d'Yeu et les Sables, c'est le même port de rattachement.



UN ANCRAGE SUR L'ÎLE D'YEU

EMPLOI & DURABILITE

Dernière conserverie de l'île
Réindustrialisation du territoire



PATRIMOINE MARITIME &

TOURISTIQUE Pérenniser le savoir-faire du thon
Valorisation avec la visite la conserverie.



ATTRACTIVITE

Rayonnement de l'île d'Yeu auprès de nos clients
au-delà de la destination touristique

04

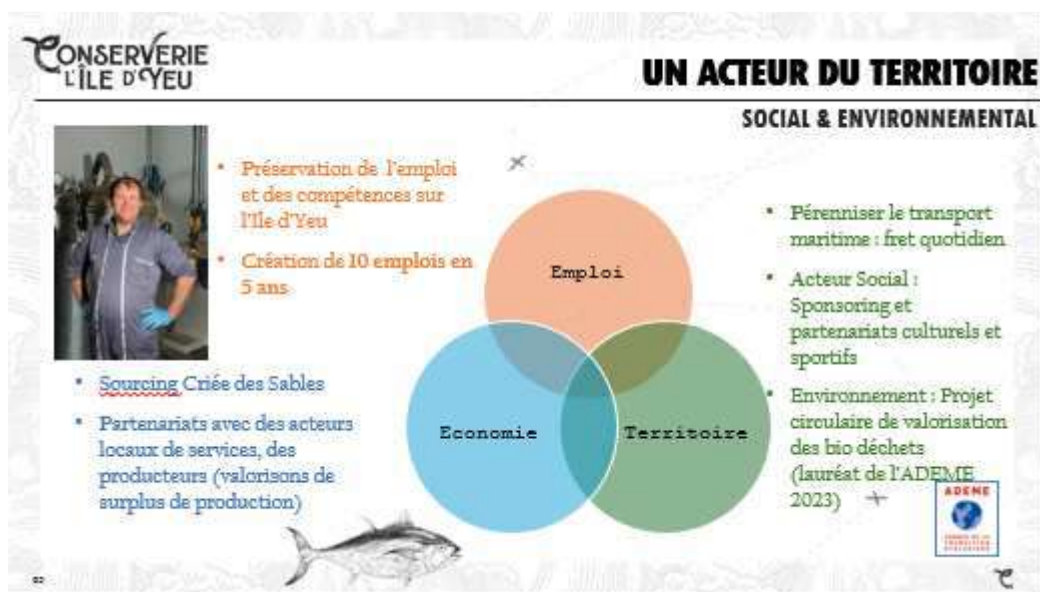
Alors, pourquoi cet ancrage ? C'est ce que je disais à l'instant. D'abord, en termes d'emploi, c'est important. Ce sont 25 familles qui vivent au quotidien sur l'île. L'Île d'Yeu ne peut pas vivre que du tourisme, de l'hôtellerie ou de la restauration. Nous, c'est une activité à l'année. Nous travaillons tous les jours, en tout cas, toutes les semaines. Nous ne sommes jamais fermés. Nous voulions absolument réindustrialiser un petit peu ce territoire avec la conserverie.

Puis, c'est aussi maintenir ce patrimoine dont je vous ai parlé, qui date des années 50, et pérenniser ce savoir-faire. Nous pouvons le voir parce que nous le valorisons au travers de la visite de la conserverie. Nous nous sommes organisés pour faire en sorte que, lorsque les gens viennent chez nous, nous voyons la fumaison, le tranchage, le séchage sur le point de vente.



Il s'agit également de faire rayonner nos territoires, parce qu'en faisant rayonner l'Île d'Yeu avec ses produits, plus généralement, nous faisons rayonner nos territoires à travers toute la France quand nous pouvons les commercialiser. C'est un outil de travail qui est important, qui a nécessité beaucoup d'investissements parce que nous avons repensé toute la chaîne du début jusqu'à la fin.

Puis, c'est surtout pour offrir du confort de travail à nos collaborateurs puisqu'une nouvelle usine, cela veut dire de nouveaux locaux sociaux. Ce sont des espaces de vie que nous n'avions pas auparavant, de nouvelles lignes de production. Nous allons dire des normes sanitaires d'hygiène renforcées, des locaux adaptés à la production, des salles blanches, garantir un système de marche en avant qui permette la sécurité sanitaire totale du produit, et également, la logistique. Nous produisons de A à Z sur l'île, c'est-à-dire la réception du poisson, la transformation, la fabrication des conserves jusqu'à l'expédition chez nos clients.



Nous nous sommes aussi dotés d'un magasin d'usine qui permet d'avoir un espace de vente et, comme je l'ai dit, d'avoir une vue sur l'atelier de fumaison. cela fait partie du travail qui a été fait pour, justement, garder cette activité à 100 % sur l'île. Bien évidemment, cela a du sens aujourd'hui d'être ancré dans son territoire. Je ne sais pas si, économiquement, tout cela a du sens, parce que nous gérons une activité économique qui est loin de la terre. Mais, du point de vue social et environnemental, cela a du sens parce que nous pérennisons quelque part le transport maritime. Nous sommes, comme je vous le disais, le premier exportateur de l'Île d'Yeu. Il y a beaucoup de gens qui font venir des marchandises, mais très peu qui en font repartir.

Nous sommes aussi un acteur social. Sur le territoire, nous sommes investis auprès des associations, des partenariats, avec tout ce qui est culturel et sportif. Nous vivons à l'Île d'Yeu, nous travaillons à l'île d'Yeu et nous sommes implantés dans notre commune, dans notre île.

Également, au niveau de l'environnement, il y a un sujet sur lequel nous avons commencé à travailler : la gestion des déchets. Nous avons fait une étude, elle est en cours. Elle est quasi finalisée sur la valorisation de nos bio-déchets. Nous avons besoin de le faire et nous sommes en train de créer — nous avons eu le lauréat de l'ADEME — un biofertilisant. C'est quelque chose qui est en train d'aboutir. Donc, nous pourrions reparler de ce projet-là une autre fois. La première idée, c'était de préserver l'emploi sur l'île et les compétences qui ne sont pas faciles à trouver sur place. Nous, nous sommes très attachés. Tous nos collaborateurs sont tous Islais.

Puis, comme je vous l'ai aussi dit, le sourcing, c'est la criée des Sables. Ce sont les bateaux. On l'a dit sur Loire océan filière pêche. C'est vrai que la filière pêche Loire-Atlantique représente quand même 75 % de petits bateaux. On l'a dit ce matin, le plus gros bateau fait 25 mètres. Il n'est probablement pas aux Sables ou à l'Île d'Yeu, mais en tout cas, nous sommes sur une pêche artisanale, locale, avec de la débarque régulière. C'est ce qui fait l'intérêt, on va dire, du circuit court.

Puis, évidemment, on a des partenariats avec des acteurs locaux de services et des producteurs, parce qu'on valorise aussi certains maraîchages de l'Île d'Yeu. Finalement, on ne fait pas que du poisson, mais aussi, de temps en temps, des tomates en boîte et quelques produits issus de l'agriculture maraîchère islaïse.

Donc voilà, c'est ce que je voulais vous présenter très rapidement. C'est vrai qu'on est un maillon de la pêche, indispensable. Je vous remercie de votre attention.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup, Marie. Je vais demander à José JOUENAU et à Alexandre GIRARD de revenir à deux voix, à une voix. José, vous pouvez venir là aussi. Parler de pêche avec José JOUENAU qui est loin, c'est un peu incongru. Donc, vous allez nous parler d'Ecolabel et du projet Anisakis, c'est ça ?



Alexandre GIRARD –

Je te laisse introduire, José ?

José JOUNEAU – Comité régional des pêches

Oui. On va parler de label pêche durable. C'est à la suite du Grenelle de la Mer au niveau de FranceAgriMer que la pêche française a décidé de se doter d'un label, un écolabel à ce moment-là, mais aujourd'hui, on dit label pêche durable. Cela a mis 15 ans pour voir le jour.

Comment vous dire ? C'est un travail de fourmis. C'est quelque chose de vraiment très humain. C'est chronophage. On tombe sur des choses qui sont inconcevables pour tout le monde. Il a fallu trois ans pour définir un logo. Tout cela parce qu'on a trois ministères différents. Vous voyez, c'est un exemple parmi d'autres. Mais le principal, c'est qu'aujourd'hui, la mayonnaise a l'air de prendre. Alexandre vous en parlera mieux que moi. Cela commence à prendre.

On a de la légine qui est labellisée à La Réunion. On a du bar sur des navires de Vendée, mais pas que. On a du hareng labellisé. Tout cela est extraordinaire. On a des pêcheurs de Bretagne qui sont en train de se faire labelliser sur une pêche au chalut, à la langoustine. Tout cela, par analogie à ce qui a été volontairement bien monté au moment de l'UNOC, on s'aperçoit qu'il y a quand même des gens qui ont un pouvoir pour faire influencer sur les choses.

Le deuxième sujet, mais Alexandre vous en parlera beaucoup mieux que moi, c'est la machine à parasitisme. On ne dit plus *Anisakis*, on dit *parasitisme*. Ça fait peur, c'est quelque chose qui remonte maintenant à 8 ans, en 2018. On a eu, sur la criée des Sables-d'Olonne, à une débarque, une poussée d'*Anisakis* sur du merlu, de l'Île d'Yeu. On ne rigole pas avec ces choses-là. C'est tout à fait normal. On a failli faire fermer la criée des Sables-d'Olonne et perdre notre agrément.

Donc, on nous a mis devant un fait accompli : « Soit vous trouvez rapidement une solution, soit malheureusement... » Le parasitisme, comme chacun le sait aujourd'hui dans la filière, que ce soit agroalimentaire ou autre, est un mal nécessaire. C'est quelque chose qui fait peur et qui peut être un redoutable argument soit de vente — cela dépend de quel côté on se place —, soit de mévente.

Donc l'OP Vendée a décidé sans subvention, sans l'accord de personne, de travailler avec Vendée Concept à la mise en place d'une petite entreprise, qui n'est pas si petite que cela, mais qui a parfaitement l'habitude d'évoluer dans l'agroalimentaire, mais pas forcément en pêche, surtout le développement d'une machine à éradiquer le parasitisme.

C'est un chemin de croix, je vous assure. Ca y est, on vient d'être brevetés, autant au niveau français qu'au niveau européen. Aujourd'hui, il va bien falloir 12 ans pour que l'ANSES nous donne son autorisation pour la mettre en place. 12 ans, peut-être 24 ans aussi. Mais vu que c'était une mesure quand même où il a fallu aller vite, on espère que les services de l'État concernés vont aller vite pour pouvoir comprendre qu'enfin il existe quelque chose pour mettre nos citoyens, enfin nos consommateurs, à l'abri de ce truc.


Alexandre GIRARD – Chargé de mission OP Vendée

Merci José pour l'introduction. Bonjour à tous, je suis Alexandre GIRARD. Je suis chargé de mission de l'OP Vendée. Tout d'abord, je vais vous présenter l'écolabel pêche durable. On va commencer par un petit film.

[Projection d'une vidéo]

C'est un film réalisé par les équipes de Vendée Concept, et financé par la Région Pays de la Loire.

ECOLABEL PECHE DURABLE: Les fondements



Lancé à la suite du Grenelle de la mer en 2009, l'ECOLABEL PECHE DURABLE voit sa gouvernance assurée par une commission placée auprès de la direction générale de FranceAgriMer

La commission ECOLABEL PECHE DURABLE, nommée pour trois ans, est composée d'acteurs représentant:


- L'ensemble de la filière pêche (amont/aval)
- L'administration
- Des ONG
- Des consommateurs
- Des scientifiques

La labellisation pêche durable est une démarche de certification qui couvre l'ensemble de la filière; de l'activité de pêche jusqu'à la commercialisation, en passant par les étapes de transformation.

L'écolabel Pêche Durable, comme l'a dit José, a émergé à la suite du Grenelle de la Mer en 2009. Sa gouvernance est assurée par la Commission Ecolabel Pêche Durable, qui, elle-même, est dirigée au niveau de FranceAgriMer. Cette Commission Ecolabel Pêche Durable est composée d'un panel d'acteurs. Il y a forcément les acteurs de la filière pêche, des représentants de mareyeurs, des représentants de producteurs, de halles à marée. Il y a également l'administration, des représentants d'ONG, des associations de consommateurs et des scientifiques avec l'IFREMER.

Comme l'a dit José, l'intérêt de l'écolabel Pêche Durable, c'est que l'ensemble des maillons de la filière doivent être éco-labellisés pour pouvoir vendre du produit comme tel.

ECOLABEL PECHE DURABLE: Comment ça fonctionne



Deux niveaux de certification définis par le référentiel de l'écolabel:

Amont : la partie « Production », pour les entreprises de pêche. La certification devra être demandée par un producteur ou un organisme regroupant des producteurs pour :

- ✓ 1 espèce (x) 1 engin de pêche (x) 1 zone de pêche

Aval : pour les acteurs de la chaîne de commercialisation.

Six pré-requis doivent être vérifiés préalablement à toute démarche de certification par l'audité et l'auditeur.

Un **PLAN DE CONTRÔLE CADRE** sert de support de base lors des audits internes et externes. La gestion des écarts est par ailleurs codifiée dans une grille des manquements.

La certification dure **5 ans pour la partie production et 3 ans pour la partie commercialisation**. Un **audit externe est prévu tous les ans** sur un échantillon de navires durant cette période.

Comment ça fonctionne ? Il faut respecter au départ six prérequis avant de rentrer dans la démarche. Ce sont des prérequis assez généraux. Par exemple, il faut voir si la pêcherie a des mesures de gestion nationale ou internationale. On doit également être sûr de l'état du stock, savoir si le stock de la pêcherie en question est bon. Une fois qu'on a répondu à ces six prérequis, on bascule sur le volet référentiel qui se décompose en deux parties :

- Il y a le référentiel lié à la commercialisation, qui concerne mareyeurs, poissonniers et halles à marée. C'est un référentiel qui est composé d'une dizaine de critères à respecter, essentiellement basé sur la qualité et la traçabilité ;
- Concernant le référentiel production, je vais rentrer un peu plus en détail sur la diapositive d'après.

L'essentiel à retenir, c'est que la démarche est faite sur le triptyque : engin, espèce et zone de pêche. C'est très important. La certification dure cinq ans pour la partie production, trois ans pour la partie commercialisation. Chaque année, des audits internes sont réalisés pour l'ensemble des unités de production, des entreprises de pêche ou de mareyage, halles à marée. Il y a également des audits externes qui sont faits par un organisme certificateur qui vient finalement valider tout cela. Ces audits se basent à travers un plan de contrôle cadre. Ils s'appuient là-dessus pour contrôler.

ECOLABEL PECHE DURABLE: Référentiel product



ECOSYSTEME

- 1 - Mesures de gestion adaptées
- 2 - Utilisation d'engin sélectifs
- 3 - Gestion des captures accidentelles d'espèces protégées
- 4 - Impact nul sur l'habitat

ENVIRONNEMENT

- 5 - Objectifs de diminution de la consommation énergétique
- 6 - Gestion des déchets à bord des navires

SOCIAL

- 7 - L'équipage dispose de bonnes conditions d'emploi et de vie en mer
- 8 - Dispose de bonnes conditions de sécurité à bord

VALORISATION

- 9 - Fraicheur et qualité des produits
- 10 - Les produits sont bien valorisés
- 11 - Traçabilité garantie

Sur le référentiel production, c'est le référentiel que je maîtrise le plus, forcément. Il y a une quarantaine de critères à respecter, répartis sur quatre thématiques principales :

- Il y a le volet écosystème où on va regarder si les mesures de gestion sont mises en place autour des navires, savoir regarder aussi la technique de pêche du navire en question. Il y a une dizaine de critères. Il faut absolument tous les respecter ;
- Il y a également un volet environnement, important, où on va s'assurer de la consommation énergétique du bateau à travers un PQE, un plan qualité énergie. On regarde si la gestion des déchets à bord, l'utilisation de produits éco-certifiés à bord des bateaux. C'est pour le volet environnement ;
- Il y a également un volet valorisation. Sans surprise, on regarde tout ce qui est fraîcheur, qualité du produit, mais également la traçabilité qui est aussi très importante.
- Le plus de l'écolabel pêche durable par rapport à d'autres labels, c'est qu'il y a un gros volet social à respecter. Là, on s'intéresse principalement aux conditions de travail à bord des bateaux, aux conditions de vie. On s'assure également que les marins qui travaillent dans ces bateaux ont des formations sur la sécurité, des formations environnementales, etc.

ECOLABEL PECHE DURABLE en Pays de la Loire



À l'échelle des Pays de la Loire, on retrouve les 3 maillons. Comme disait José, l'intérêt de ce label, c'est d'avoir tous les maillons impliqués dans la démarche.

- Sur la partie production, il y a 29 navires habilités en 2025, 2 organisations de producteurs (l'OP Vendée et l'OPPAN ou l'OP de Noirmoutier, pour 3 espèces. Pour la petite histoire, l'OP Vendée en 2019 a été la première pêcherie certifiée pour 2 palangriers qui capturent du thon rouge. En 2023-2024, l'OP Vendée et l'OPPAN, en parallèle, ont obtenu la certification également pour une vingtaine de navires palangriers qui pratiquent la pêche du bar. Enfin, l'OPPAN, de son côté, a obtenu la certification pour 3 fileyeurs qui font de la lotte.
- Sur le volet halles à marée, 3 criées sont habilitées : les Sables-d'Olonne, Saint-Gilles-Croix-de-Vie et L'Herbaudière.
- Enfin, côté mareyeur, il y a une dizaine de mareyeurs et poissonniers qui vendent du produit éco-labellisé en Pays de la Loire.

Petite information quand même, Vendée Qualité nous accompagne, que ce soit l'OPPAN ou l'OP Vendée, dans ces démarches. C'est quand même important. Vendée Qualité est une ODG. Ils apportent leur expertise sur le volet label en général.

Projet RD2A: à retenir:

L'OP VENDEE en partenariat avec VENDEE CONCEPT entame ce projet en 2018

Deux objectifs: Aspirer et détruire l'anisakis contenu dans les poissons contaminés

Volonté d'équiper les navires mais également les HAM et/ou mareyeurs intéressés.

Obtention du brevet n° 23187929.7 déposé en juillet 2023

Partenariat avec l'entreprise FORO MAREE pour effectuer les tests à terre

2025: Analyse par un laboratoire privé (LDA39) d'anisakis détruit

Logos: Vendée Concept, OP Vendée, République Française, Région Pays de la Loire, Loire Océan Filière Pêche

Sans transition, l'outil RD2A est un outil d'aspiration et de destruction d'Anisakis. Comme le disait José, le projet a été entamé en 2018. Il fait suite à des courriers adressés à des navires adhérents de l'OP Vendée et à la criée des Sables-d'Olonne pour avoir eu des poissons manifestement infestés de parasites. L'OP Vendée décide de réagir à l'époque assez rapidement, organise un groupe de travail avec les maillons de la filière locale, c'est-à-dire les criées, les mareyeurs, les producteurs et les services de la DDPP 85.

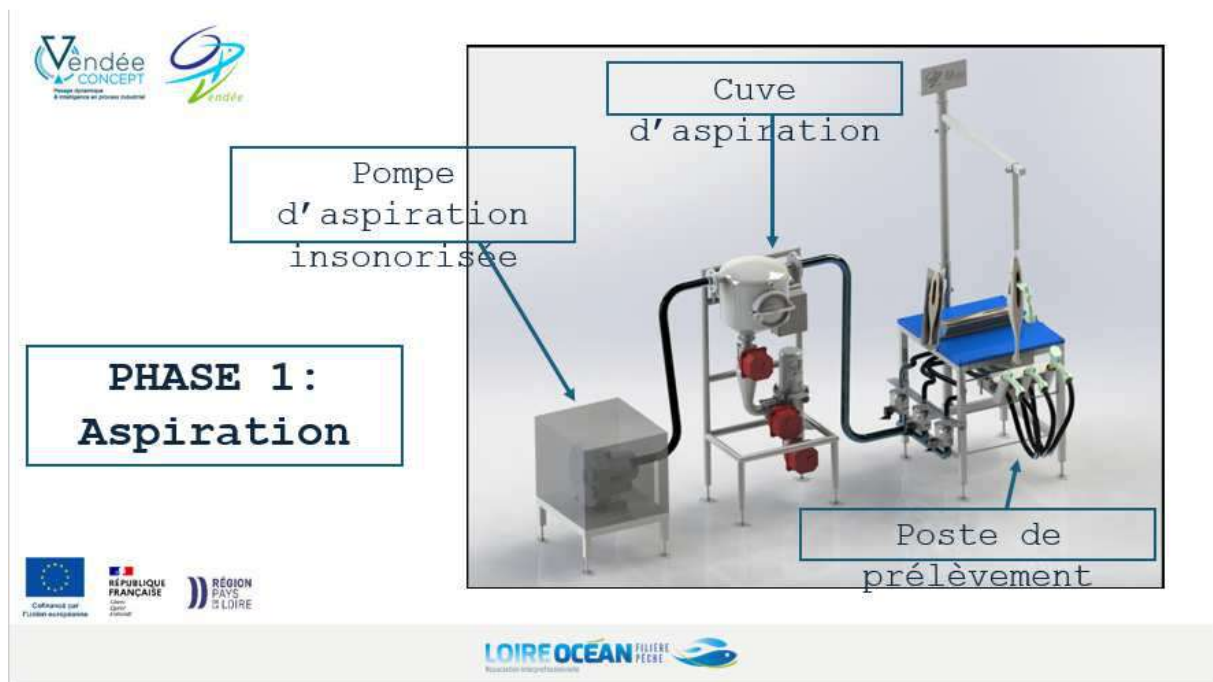
Rapidement, on va faire appel à l'entreprise Vendée Concept, qui est une entreprise basée à La Roche-sur-Yon en Vendée, et spécialisée dans le pesage dynamique et surtout dans le process industriel dans la filière agroalimentaire, pour nous accompagner sur le projet. Deux objectifs sont rapidement mis en avant : être capable de proposer un outil qui aspire et détruit les parasites contenus dans les poissons contaminés et la volonté d'équiper à la fois les entreprises à terre : les entreprises de mareyage, les criées, mais également les navires.

Pourquoi les navires aussi ? C'est parce qu'on s'est rendu compte que plus la manipulation était faite juste après l'éviscération, plus la manipulation était efficace. Donc, plus on aspirait tôt, plus le résultat était bon.

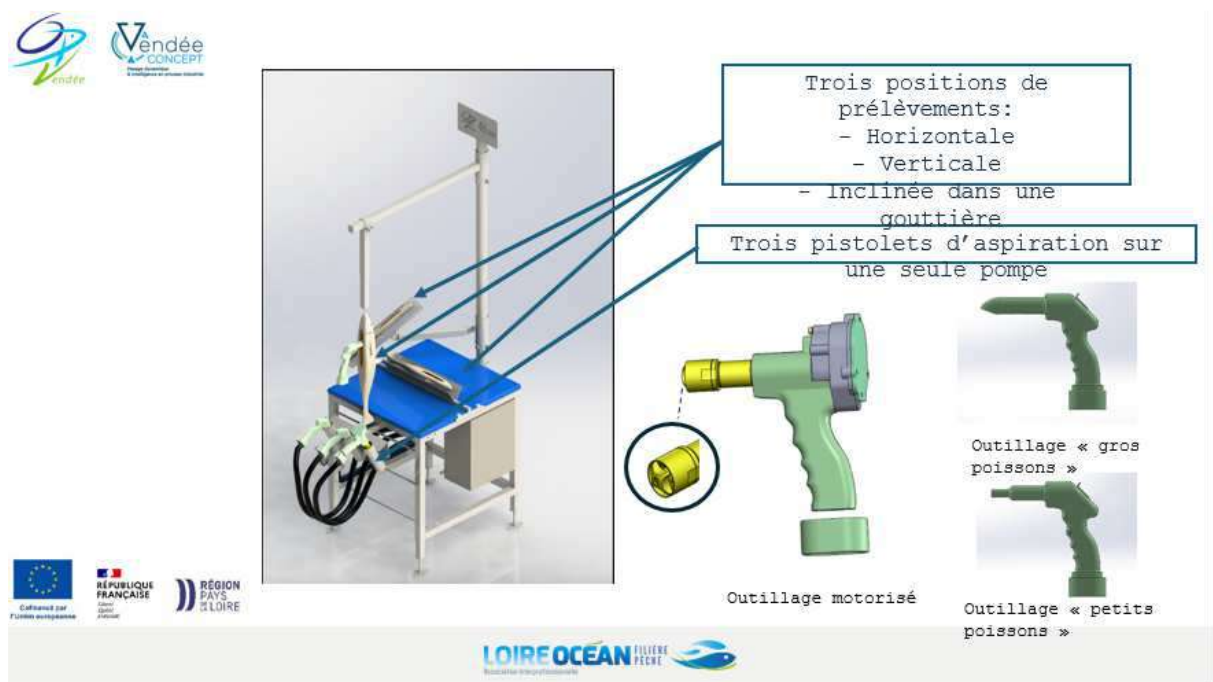
Vendée Concept, en 2019, a proposé une première version de l'outil, testé dans leurs locaux, puis en mer avec un navire test. Pareillement, on s'est rendu compte qu'avec la multiplication des essais, on a décidé de faire un partenariat avec une entreprise de mareyage, Foro Marée, qui est basée aux Sables-d'Olonne, pour faire ces essais qui se multipliaient. On est arrivé d'une V1 à une V2, puis à la version finale de l'outil qu'on verra dans les slides, après.

Deux infos avant de basculer sur l'outil en lui-même. On a obtenu, comme disait José, un brevet. On l'a déposé en juillet 2023. On a obtenu le brevet en 2024, et on est protégé sur le territoire français et des pays de l'Union européenne. Enfin, pour information, depuis 2025, on travaille en partenariat avec un laboratoire privé : le LDA39. C'est un laboratoire qui est basé dans le Jura, et spécialisé dans le

parasitisme. Il n'y en a pas 50 en France non plus. Ils nous aident et analysent l'Anisakis détruit en sortie de machine.



La phase 1, dite d'aspiration, a été la première phase sur les 3 ou 4 premières années. cela a été fait sur les fonds propres de l'OP Vendée. Là, on voit le résultat final de la machine, avec une pompe d'inspiration, une cuve d'aspiration avec le broyeur en dessous et le poste de prélèvement. Cette machine-là, elle peut être installée en monobloc, mais également de façon assez indépendante, ce qui permet de répondre notamment à l'exiguïté des navires. C'était vraiment l'enjeu, son adaptabilité. C'est vraiment le maître mot de l'outil.



Je fais un petit focus sur le poste de prélèvement. Là encore, l'objectif, c'était d'adapter au mieux à l'opérateur pour qu'il soit le plus à l'aise possible pour le travail en lui-même. Il y a 3 postes de prélèvement. On peut mettre le poisson à la verticale, à l'horizontale ou incliné dans une gouttière en fonction de l'espèce, de la taille du poisson et des habitudes de l'opérateur.


Également — c'est le plus important —, il y a 3 pistolets d'aspiration, dont 2 outillages (gros poisson et petit poisson), où c'est un système d'aspiration. On aspire les parois du poisson. On ajoute un petit filet d'eau pour éviter que cela accroche et abîme les parois. Cela permet, avec le gros poisson et le petit poisson, de voir un panel d'espèces.

On propose aussi à l'opérateur d'avoir un outillage motorisé. C'est le vrai plus, c'est-à-dire qu'à l'aspiration et au filet d'eau, on ajoute un phénomène mécanique avec la rotation d'une hélice qui vient gratter les parois sans l'abîmer — c'est toute la subtilité du pistolet — et enlever les parasites qui sont un petit peu incrustés.


Là, c'était vraiment la force du partenariat avec Foro Marée. C'est qu'on a pu travailler avec des opérateurs avec leur expertise, leur expérience. Cela a permis finalement d'arriver à définir cette machine. Il faut à peu près une vingtaine de secondes pour nettoyer un poisson et pour qu'il soit net et propre en sortie. La deuxième chose, c'est que chaque cuve d'aspiration peut accueillir trois fois deux pistolets. Donc, il peut accueillir deux opérateurs sur le système.

PHASE 2 : Destruction


Cuve d'aspiration par
le vide





Cycle automatique du
broyage:
Utilisation de couteaux
tournants




Vidange automatique des produits
broyés:
100% de l'anisakis est détruit
selon les analyses du laboratoire
LDA 39









La deuxième phase est la phase de destruction. On a démarré en juillet 2023. On a exploré plusieurs systèmes. On était en fonds propres sur la première phase. Sur cette phase-là, on a fait une demande de financement FEAMPA Région des Pays de la Loire, qu'on a obtenu en 2024 et qui nous a permis de développer cette phase de destruction. On avait plusieurs choix, il y avait soit une destruction par micro-ondes, soit par cryogénéisation.

C'était malheureusement trop coûteux, trop énergivore. Donc, cela ne nous plaisait pas. On est partis sur une destruction mécanique avec l'utilisation de couteaux tournants, par cycle automatique. Les parasites

qui tombent dans la cuve vont dans le broyeur, et par cycle automatique, ils sont découpés par les couteaux tournants. Cela a l'air simple, mais c'est assez complexe avec toutes les subtilités.

Au final, une fois que la vidange est faite — c'est une vidange automatique — on a fait analyser ce qu'il restait par le laboratoire LDA39. C'est là où on retrouve l'intérêt de travailler avec le laboratoire LDA39. Les analyses ont démontré que 100 % des parasites étaient complètement détruits, ce qui veut dire que le pouvoir contaminant du parasite a été enlevé. Donc, on était à 100 %, ce qu'on ne pouvait pas rêver mieux.

Projet RD2A: Les ambitions en 2026

- ▶ Montage d'un dossier en collaboration avec les services de la DGAL afin de déposer une saisine à l'ANSES qui aura pour but de contre-expertiser les résultats obtenus par le laboratoire LDA39.
- ▶ La problématique du parasitisme toujours aussi préoccupante pour la filière pêche, le projet RD2A génère beaucoup d'attentes et d'engouement à l'échelle nationale. Plusieurs structures professionnelles de la pêche en PAYS DE LA LOIRE ont fait part de leur volonté de s'équiper de l'outil RD2A en 2026 afin d'être précurseur en la matière.
- ▶ Développement de la communication de RD2A à travers des vidéos de démonstration ou bien encore la participation à des salons professionnels nationaux et internationaux.



Enfin, les ambitions pour 2026, on a retravaillé avec le laboratoire LDA39 sur un protocole encore plus complet à horizon de mars-avril 2026. On va relancer une campagne d'analyse. Celle-ci sera contre-expertisée par l'ANSES parce qu'en parallèle, on est en train de monter un dossier, en collaboration avec la DGAL, pour obtenir une certaine validation de ce qu'on a déjà obtenu avec le LDA39. Donc là, il va y avoir beaucoup d'enjeux pour ce début d'année 2026.



Par ailleurs, on va communiquer dans l'année à venir à travers des vidéos, des supports parce qu'on arrive sur une machine aboutie. On va participer à des salons nationaux et internationaux. On sent vraiment qu'il y a de l'engouement autour de ce projet, que ce soit à l'international ou en France. Il y a beaucoup d'attentes parce qu'on est à peu près les seuls à travailler sur un système tel quel.

C'est vrai qu'il y a plusieurs entreprises en Pays de la Loire qui ont manifesté leur intérêt. Ils ont une vraie volonté de s'équiper de l'outil pour être précurseur sur le sujet.

J'espère avoir été clair et concis sur cette partie.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup. Je pense qu'il a été prévu que Fanny BRIOVAL et Guillaume BADOINOT reviennent pour nous parler de Popeli.

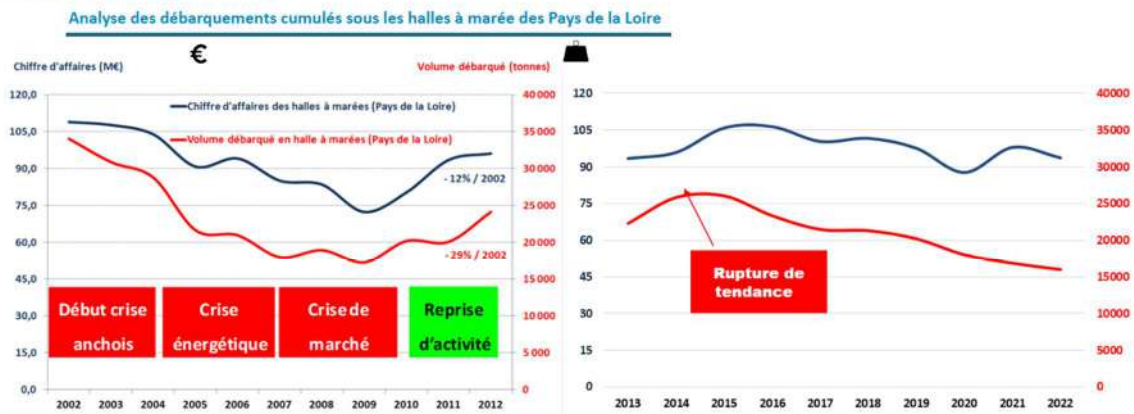
3.4 POPELI : ports de pêche ligériens



Guillaume BADOINOT – Président de l'ACAAPP

Alors, le projet Popeli, c'est l'étude des ports de pêche ligériens. Comme disait José tout à l'heure, on a subi, pendant plusieurs années, des crises. Le but était de prendre les devants pour les prochaines crises, de pouvoir entreprendre notre avenir et de l'avoir en main tout simplement. On a fait une étude, ce qui nous a permis de pouvoir analyser qu'en 2019, il y avait une grosse rupture du marché, c'est à dire qu'on avait des débarquements en diminution en volume, mais un chiffre d'affaires maintenu de par l'augmentation du prix moyen du poisson.

BRANCHE PORTUAIRE Analyse des débarquements cumulés sous les halles à marée des Pays de la Loire



A partir de 2016, modification de la structure de l'offre commercialisée sous les halles à marée qui marque une rupture de tendance avec une relative stabilité du chiffre d'affaires mais une diminution significative des volumes (plus d'un tiers des volumes)

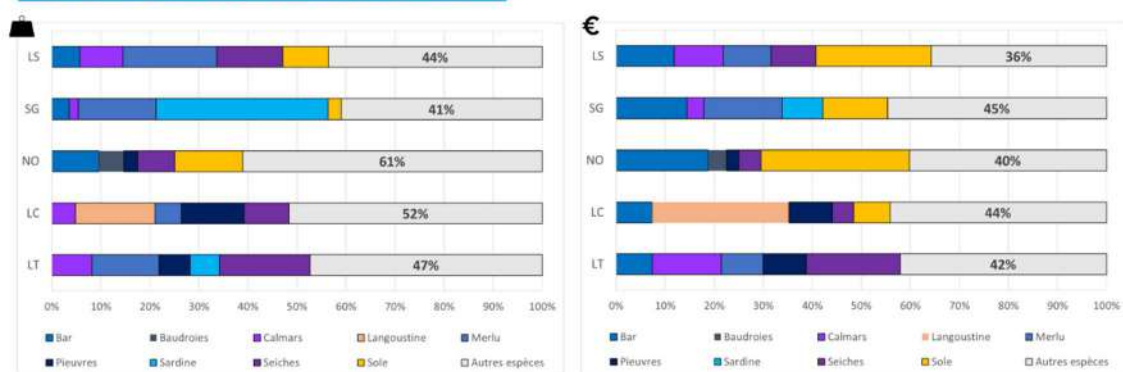


Source : d'après données des HAM

BRANCHE PORTUAIRE

Les principales espèces débarquées sous les halles à marée

Poids 2022 des 5 principales espèces par HAM PDL (volume, valeur)



Source : d'après données des HAM

Les 5 premières espèces représentent à minima plus de la moitié des débarquements en valeur quelle que soit la halle à marée. En revanche, les paniers moyens diffèrent avec une spécialisation espèce pour certaines halles à marée (sardine à Saint Gilles, langoustine au Croisic), d'autres espèces comme la sole ou le bar par exemple sont commercialisés sur la plupart des halles à marée.



Donc, c'est une étude sur les ports de pêche et les ports de débarque. On peut voir que chaque port a des spécificités, mais aussi une grande part de diversité. Pour les spécificités, on va pouvoir parler du port de Saint-Gilles pour la sardine, du port du Croisic pour la langoustine. Vous pouvez constater qu'il y a énormément de diversité sur chaque port, c'est ce qu'on disait tout à l'heure, entre les différents bateaux et les techniques de pêche. Cela nous permet d'avoir énormément de diversité, ce qui est important et ce qui nous permet de garder un prix moyen du poisson assez haut.

Fanny BRIOVAL – Directrice COREPEM

Pour prendre le relais de Guillaume, cette étude sur les ports de pêche nous a permis de mettre à jour le diagnostic que vient de vous présenter Guillaume et qu'on avait déjà fait il y a 10 ans avec la Région. On a, à nouveau, refait le point sur le nombre de navires, les volumes, les valeurs, où on en était, les tendances qui sont effectivement assez mauvaises sur les 10 dernières années, en tout cas en termes de volume. Le constat qu'on a posé, c'est que finalement, côté production, on a des marges de manœuvre qui sont très limitées parce qu'on est sur des sujets européens liés aux quotas.

Contexte de la filière

- Des marges de manœuvre extrêmement restreintes en termes de dynamique d'activité « production » (PCP, enjeux environnementaux, attractivité des métiers, etc.)
 - Une diminution importante des volumes débarqués entraînant
 - Côté production - une stabilité globale du chiffre d'affaires grâce à une nette augmentation du prix moyen
 - Côté premier achat - une stratégie d'approvisionnement considérablement modifiée
- ➔ Des outils de commercialisation à redimensionner / repenser

Côté marché, on a des marges de manœuvre qui sont également limitées puisqu'on est sur un marché des produits de la mer qui est mondialisé. Par contre, sur ce point central que sont les ports de pêche, les halles à marée, finalement, à l'échelle de la Région des Pays de la Loire, on peut mettre tous les acteurs autour de la table et éventuellement envisager des décisions collectives. C'est vraiment autour de ces enjeux-là que s'est construit le projet Popeli. C'est beaucoup autour du sujet des halles à marée, évidemment, puisque ces baisses de volume entraînent des difficultés économiques dans ces structures.

Donc, on a voulu collectivement traiter ce sujet-là. On l'a traité d'un point de vue économique, évidemment, mais pas que. Vous le verrez ensuite. On a aussi voulu le traiter d'un point de vue enjeu culturel et territorial.

Des travaux collectifs dans le cadre de POPELI

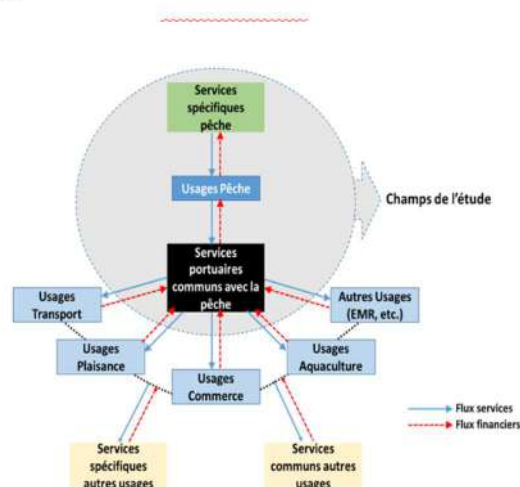
Est-ce que la « zone grise » est à l'équilibre ou non ?

Au sein de la « zone grise », quelle est la contribution des services spécifiques à la pêche vs partagés avec d'autres usages

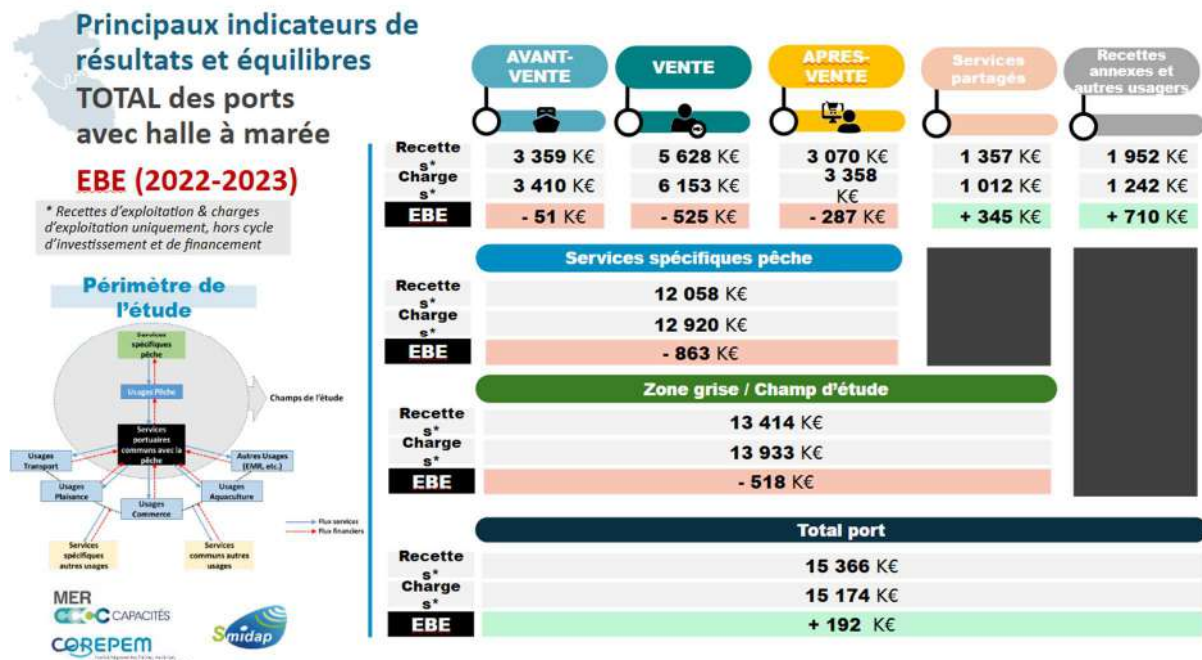
Quelle est la contribution de chaque type d'usagers ?

Au sein du process, quelle est la contribution de chacune des phases du process à cet équilibre ?

Au sein du process, quelle seraient les marges de manœuvre ?



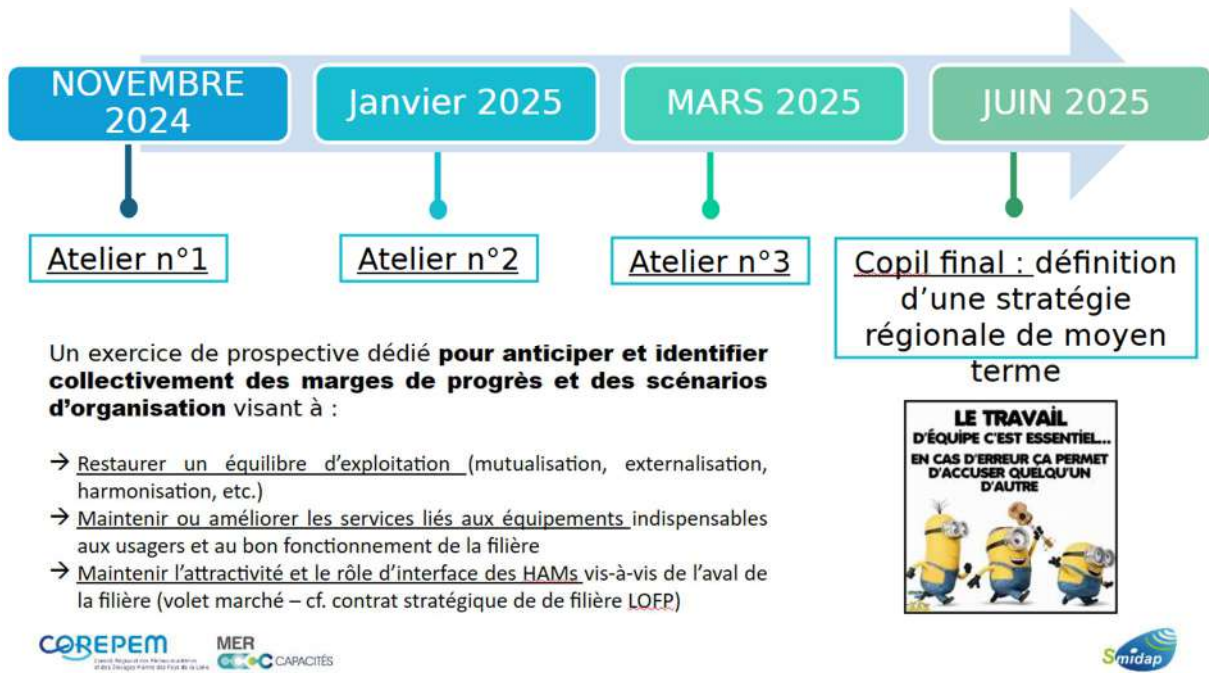
Sur le volet économique, il y a eu un travail considérable des gestionnaires de halles à marée et des gestionnaires portuaires, qui ont permis, finalement, d'essayer de décrire cette zone grise, que vous voyez à l'écran, qui se concentre sur combien coûtent et qui finance les usages pêche, les usages partagés avec d'autres acteurs et comment cela s'inscrit dans l'ensemble de l'environnement portuaire au sens large.



On a eu un premier résultat qui est cette planche. La personne qui a construit la diapo serait là, elle vous dirait qu'il ne sert à rien de retenir les chiffres, car ils sont faux. Ce qui nous importe, c'est qu'on a un premier état des lieux, finalement, et des indicateurs qu'on va pouvoir suivre dans le temps. Il y a déjà eu une mise à jour en 2024 pour le département de la Vendée. C'est en attente sur la Loire Atlantique. Par exemple, en 2024, l'ensemble des indicateurs repasse au vert ;

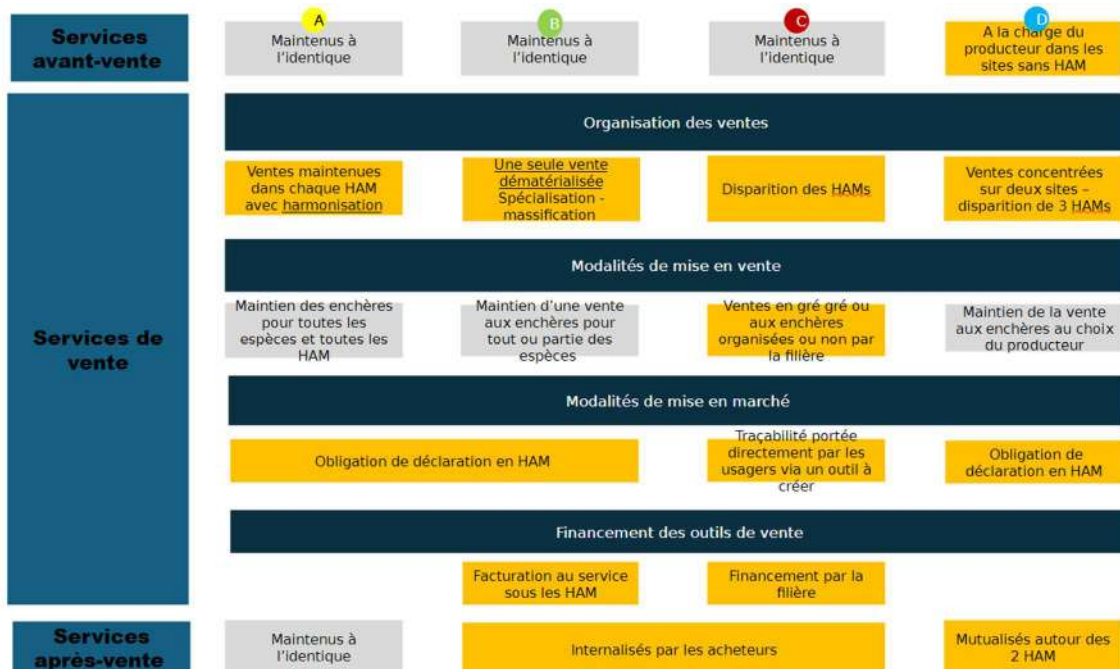
Ce qui nous importe est de pouvoir avoir une photographie de la situation économique des ports, des halles à marée sur les trois parties du processus qui sont avant la vente, la vente et après la vente, et de pouvoir les suivre dans le temps pour qu'on discute tous de la même chose. En effet, il y a des tarifications, par exemple, qui ne sont pas du tout homogènes à l'échelle des ports pour des raisons historiques, pour des raisons de pratique des flottilles, pour des raisons de pratique des marchés.

Donc, l'important pour nous est d'avoir autour de la table gestionnaires, autorités portuaires, collectivités et filières qui parlent le même langage et qui regardent comment cela se passe dans le temps.



En parallèle de cet exercice purement mathématique et économique, on a aussi lancé avec l'ensemble des acteurs un exercice de prospective. Là, il s'agissait plutôt de réfléchir à la place qu'occupent les ports de pêche, les halles à marée dans la filière et ce qu'on veut ou on ne veut pas pour demain.

Donc, il y a eu trois ateliers qui se sont succédés et qui ont permis à l'ensemble des acteurs de s'investir dans ces questions-là pour des résultats assez variés.



Alors, cette diapo, ce n'est vraiment qu'une illustration, c'est pour vous dire que c'est un exercice de prospective. Si certains d'entre vous en ont déjà mené, on a essayé de lister tous les indicateurs qui

peuvent bouger : des sujets d'organisation des ventes, des sujets de modalité de mise en marché, des sujets de contrôle, etc.

Tous ces indicateurs, on a essayé de les faire bouger pour voir les scénarios que cela pouvait ressortir. On est arrivé sur quatre grands scénarios qui vont du statu quo à la disparition complète des halles à marée et une organisation des ventes entre la production et les acheteurs en gré à gré direct. Au final, cela a permis au moins de borner ces deux scénarios. On borne ce que, collectivement, on ne veut pas.

Au milieu, on a des scénarios qui ressortent et qui traitent essentiellement de mutualisation des services entre les halles à marée notamment. Parce que souvent, ce sujet des ports de pêche et des criées est réduit à : « Est-ce qu'on maintient ? » « Est-ce qu'on ferme une criée ? » Là, on se rend compte que ce n'est absolument pas le sujet. Le sujet est vraiment de travailler service par service et comment on mutualise, qu'est-ce qui est essentiel dans les ports, qu'est-ce qui peut être externalisé, qu'est-ce qui peut être internalisé aujourd'hui par un certain nombre de maillons de la filière.

Principales conclusions

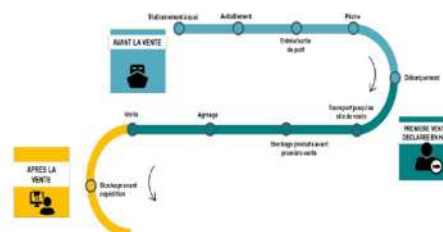
- **Maintien de l'ensemble des points de débarquements**

- **Volonté de développer une stratégie régionale avec une gouvernance dédiée**

- ✓ Les usagers pêche souhaitent être mieux impliqués dans la gouvernance des outils de vente pour une meilleure intégration des enjeux de filière (choix d'investissement, niveau de prélèvements, etc.)

- **Poursuite des travaux autour de l'« organisation des services aux usagers »**

- ✓ Les usagers proposent de poursuivre les travaux questionnant la notion de services essentiels, d'harmonisation et/ou de mutualisation des services des halles à



Voilà, ce sont vraiment ces sujets-là qu'on a traités. Dans les principales conclusions, il y en a une qui n'est pas notée là. C'est le maintien de la dynamique parce qu'aujourd'hui, on a autour de la table, je le disais, les autorités portuaires, les gestionnaires et la filière. Il nous importe vraiment que ces outils-là, ce volet économique, puissent être mis à jour tous les ans, qu'on puisse en discuter et qu'on ait des instances qui se réunissent autour de ces enjeux-là.

Côté filière, il y a une conclusion qui ressort systématiquement. C'est vraiment une demande des producteurs et des acheteurs qui sont aussi, finalement, financeurs de ces outils-là par l'intermédiaire de leur taxe, de participer un peu plus à la gouvernance, d'avoir une gouvernance plus partagée et des enjeux filière qui soient mieux pris en compte par les gestionnaires de port. C'est une conclusion importante.

Une autre conclusion importante, c'est le maintien de l'ensemble des points de débarquement. Cela fait l'unanimité. L'infrastructure portuaire pour les pêcheurs doit rester en place, c'est-à-dire qu'il faut un quai

pour amarrer son bateau. Il faut à minima des caisses, de la glace pour remettre ses produits. Après, l'outil de vente, c'est une autre question. Dans les halles à marée, il y a sans doute des choses à mutualiser. C'est une deuxième conclusion.

La troisième, c'est ce que je disais aussi au début, c'est de poursuivre nos travaux et d'essayer d'aller plus en détail encore dans les services. Là, on est resté à l'avant-vente/vente/après-vente, parce que le travail de calcul et d'évaluation était déjà considérable du côté des gestionnaires. L'idée est d'aller encore plus loin via des enquêtes auprès de l'ensemble des acteurs pour savoir quels sont les services indispensables dans une halle à marée, quels sont les services qui peuvent être mutualisés, etc. Bref, c'est ce que je viens de dire précédemment.

Voilà, j'en ai fini pour le volet port de pêche ligérien.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup à tous les deux. Avant de redonner la parole à José pour clôturer cette séquence pêche, je vais donner la parole à Margaux FAVRET des services pêche et aquaculture de la Région pour nous faire un zoom sur les investissements dans les ports de pêche.

Margaux FAVRET – Service pêche et aquaculture Région Pays de la Loire

Le soutien regional aux ports de pêche

- **Août 2015 - Loi NOTRe** : La compétence portuaire reste départementale
- Accompagnement du **développement et rayonnement** des ports du territoire:
 -  Soutien aux projets structurants via les fonds EU gérés par la Région
 -  Encadré par le Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP)

Plan régional
d'organisation et
d'équipement des ports
de pêche ligériens
2021 – 2027



RÉGION PAYS DE LA LOIRE

L'EUROPE S'ENGAGE EN PAYS DE LA LOIRE




Merci beaucoup. Oui, effectivement, je profite du petit aparté sur Popeli pour ouvrir une parenthèse sur le financement régional dans les ports de pêche régionaux, notamment via les fonds européens. Un petit rappel peut-être sur le contexte, notamment sur la compétence de la Région pour les ports, à la suite de la loi NOTRe d'août 2015 qui ouvrait la possibilité de transférer les compétences portuaires départementales à d'autres collectivités territoriales.

Cette option n'a pas été choisie par la Région. Aujourd'hui, la Région n'a pas la compétence portuaire port de pêche. Cela dit, elle a décidé de se doter d'une stratégie forte et ambitieuse pour aider au développement et au rayonnement des ports du territoire, en collaboration avec la filière et les autorités portuaires dédiées.

Cela passe, essentiellement, par le soutien financier aux projets structurants des ports de pêche du territoire, notamment via les fonds européens, principalement via le FEAMPA, le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, pour lequel la Région des Pays de la Loire est organisme intermédiaire de gestion. Elle assure l'administration d'une partie de ce fonds.

Ce soutien régional est encadré par un document cadre, que vous voyez ici sur l'écran et qui est disponible en ligne. Il s'agit de notre plan régional d'organisation et d'équipement des ports de pêche, qui a été défini en collaboration avec la filière, avec les acteurs portuaires, sur la base d'un diagnostic qui avait été fait à la fin des années 2010 - début 2020.

LE FEAMPA: PRINCIPAL OUTIL FINANCIER



OS 1.1: Renforcer les activités de pêche durable

- modernisation des outils de production
- équipements pour amélioration de la qualité des produits
- efficacité énergétique



OS 2.2: développer des marchés compétitifs et transformer les produits

- Modernisation des outils de vente
- amélioration de la qualité,

Ce plan est valable de 2021 à 2027. C'est lui qui détaille et précise les modalités d'accompagnement. Il se fait essentiellement via le FEAMPA, qui est le principal outil financier qu'on peut mobiliser dans tout le panel des aides économiques possibles, et plus particulièrement sous deux grands aspects pour les ports de pêche : un aspect amont, si je vous schématisais, et un aspect aval.

Pour l'aspect amont, sous FEAMPA, pour ceux qui connaissent, c'est l'objectif stratégique qui s'appelle « Renforcer les activités de pêche durable ». Sous cet objectif-là, les financements permettent essentiellement de financer la modernisation d'équipements, des outils de production, l'efficacité énergétique, l'automatisation, par exemple, de tâches. Cela peut être l'équipement en système de froid, en machine à glace, en grue, tout ce qui est vraiment sur la partie amont.



Deuxième grand volet, deuxième grand axe stratégique sous lequel peuvent venir émerger des projets portuaires, c'est la partie aval. C'est l'axe qui concerne le développement de marchés compétitifs et la transformation des produits. Cela permet essentiellement de soutenir des projets en lien avec les



équipements numériques et l'aspect vente : des systèmes informatiques, des systèmes de prévision des apports, l'informatisation de systèmes de vente par exemple, des systèmes de traçabilité. C'est tout cela qui peut venir élarger là-dessus.


Enveloppes disponibles

N°	Thématique	Total aides publiques (M€)
OS		
1.1.1	PÊCHE: Modernisation, conseil, formation, investissements ports de pêche, Recherche et inno, actions collectives	4,6
1.1.2	PÊCHE: installation jeunes pêcheurs; amélioration de sécurité ou conditions de travail avec augmentation tonnage brut	1,65
	PÊCHE: Modernisation ou remplacement d'un moteur principal ou auxiliaire	0,7
1.6	PÊCHE: Protection et restauration de la biodiversité /selectivité	0,25
2.1	AQUA: Modernisation / installation / recherche et inno /actions collectives	12,8
2.2	TRANSFO/COMMERCIALISATION: Modernisation/ recherche et inno/ actions collectives	3,1
TOTAL		23,10

Décomposition de l'aide publique:

 Europe: **70%**
 contrepartie nationale: **30%**

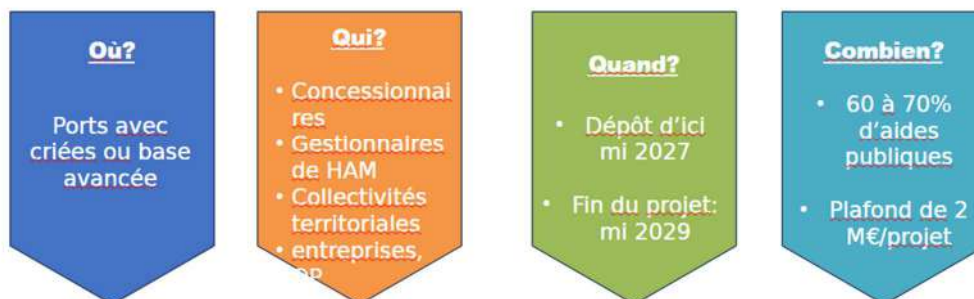


Désolée, pour le chevauchement des diapos, mais voici un petit point sur les montants disponibles. Là, vous avez la maquette FEAMPA. Il manque vraiment un petit bout. Donc, je vais devoir vous dire le bas du tableau. La maquette FEAMPA des Pays de la Loire qui, en total d'aides publiques pour la programmation 2021- 2027, s'élève à 23 millions d'euros à peu près. Sur les deux axes qui concernent les ports, le premier axe, celui du haut, il y a 4,5 millions d'euros qui sont dédiés aux projets portuaires, mais pas que portuaires, tous les projets de modernisation et d'accompagnement à la pêche durable.

Pour le deuxième axe, c'est une ligne tout en bas qu'on ne voit pas, mais il y a un peu plus de 3 millions d'euros qui sont dédiés à toutes les activités avales de transformation et de commercialisation pour les ports de pêche, mais pas que.

Je voulais juste préciser ici que ce soutien financier, qui est quand même assez conséquent, se décline en deux parties : 70 % de ce soutien sont apportés par l'Europe, par des crédits européens, et 30 % sont apportés en France par des contreparties nationales. En ce qui concerne les ports de pêche, c'est soit par la Région pour FEAMP, soit par le département de Vendée et le syndicat mixte pour les ports de Loire-Atlantique. Pour les projets qui ne concernent pas les ports, l'État peut aussi venir en contrepartie.

Les grands critères d'éligibilité



Pour tous: projet pour usage collectif, sur le domaine public portuaire

RÉGION PAYS DE LA LOIRE

Alors, quels sont les grands critères aujourd'hui ? Aujourd'hui, il nous reste de l'enveloppe, clairement, sur la programmation 21-27. Elle avait été imaginée en collaboration avec les autorités portuaires et les porteurs. On la met à jour aussi de cette façon-là. Aujourd'hui, les porteurs peuvent toujours déposer des projets, et ce, jusqu'à mi-2027.

Pour les projets portuaires, ce qui est éligible, ce sont les projets collectifs qui sont sur le domaine public portuaire — c'est un aspect très important —, qui portent sur des ports ayant une criée ou une base avancée comme Port-Joinville à l'Île d'Yeu. Les porteurs peuvent être un peu tous types de porteurs : concessionnaires, gestionnaires de halles à marée, collectivités territoriales, entreprises ou OP, à partir du moment où ce caractère collectif est bien respecté.

Les dépôts, comme je vous le disais, sont possibles jusqu'à mi-2027 pour l'instant. Les projets devront, en revanche, se terminer avant mi-2029 pour que cela puisse bénéficier d'une subvention sur la totalité du projet. Ce sont des aides qui sont assez intéressantes quand même, parce qu'elles peuvent aller de 60 à 70 % d'aides publiques par rapport aux dépenses qui sont éligibles. Donc, c'est assez important. On a un plafond de 2 millions d'euros d'aides publiques par projet, et plusieurs projets peuvent être déposés sur la programmation par un même porteur. Voilà pour les très grandes lignes de soutien.

Cela laisse la porte ouverte quand même à pas mal d'options, à pas mal de projets différents qui peuvent être soutenus, aidés, accompagnés pour favoriser le développement des ports de pêche. Quelques exemples, peut-être. J'ai essentiellement pris des exemples de la précédente programmation, la programmation FEAMP 14-20, sur laquelle on a plus de recul et on a déjà des projets qui ont abouti.

Quelques exemples de projets financés au FEAMP



Réfection toiture
Les Sables d'Olonne



Automatisation lavage bac
La Turballe



Extension de la criée
Les Sables d'Olonne



Modernisation des systèmes de froid
L'Herbaudière, Le Croisic

FEAMP (2014-2020): **9** projets financés au FEAMP pour **3,7M€** de subventions

FEAMPA (2021-2027): **4** projets votés conventionnés pour **1M€** de subvention, d'autres à venir

]]
RÉGION PAYS DE LA
LOIRE

Vous avez quelques exemples ici. Ce n'est pas exhaustif. J'espère qu'on ne m'en voudra pas pour tous ceux que je n'ai pas pu mettre. Au FEAMP, 9 projets portuaires ont été financés pour un peu plus de 3,5 millions d'euros d'aides publiques et de subventions. On a quelques exemples au-dessus : des réfections de toiture aux Sables-d'Olonne, l'extension de la criée des Sables-d'Olonne, l'automatisation du lavage de bac à la Turballe, et plusieurs projets de modernisation de systèmes de froid ou d'implantation de machines à glace dans différents ports, que ce soit en Vendée ou en Loire-Atlantique. C'est vrai que la production de glace est souvent un aspect important pour la qualité des produits, mais aussi pour l'efficacité énergétique. Donc, c'est un enjeu majeur.

Sur la programmation 2021-2027 européenne, on a aujourd'hui 4 projets qui ont été votés et conventionnés. Ils sont donc en cours de finalisation pour environ 1 million d'euros de subventions. On en a d'autres à venir et d'autres qu'on attend, d'ailleurs, pour pouvoir finir cette programmation, consommer toute l'enveloppe, et s'assurer que finalement tous ces crédits disponibles puissent vraiment bénéficier au territoire et à nos ports.

Voilà pour moi, je referme la parenthèse financement.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci beaucoup, Margaux. Il y a pas mal d'argent européen qui gravite sur notre territoire, et je ne vous cache pas, José, on est assez inquiets de la future programmation, parce que les premiers échos qu'on en a ne sont pas bons dans beaucoup de domaines, mais pas bons du tout pour les fonds dédiés dans le futur à l'aquaculture et la pêche. Donc, on essaie aussi, modestement à notre échelle et collectivement avec d'autres, d'œuvrer à cette échelle.

José, je vous invite à venir nous parler de perspectives pour clôturer cette séquence pêche. Non, il y avait autre chose, Fanny, avant ? C'est peut-être moi qui ai raté un truc. Allez-y.

Fanny BRIOVAL – Directrice COREPEM

0 4 Perspectives



On va finir à trois. On fait très vite, parce qu'on a pris un peu de retard et on s'en excuse. On va juste vous présenter rapidement la suite du contrat de filière qui vous a été présenté en introduction sur court terme, moyen terme, long terme, pour faire simple. Donc sur le court terme, c'est ce qui vous a été dit en introduction.



Les enjeux de production sont déjà traités par le comité régional des pêches. On va continuer de le faire sur des enjeux d'accès à la ressource, des sujets de planification maritime, etc. Mais ce qui va nous occuper dans les années à venir avec Loire océan filière pêche sera vraiment de se concentrer sur la mise en adéquation de l'offre et de la demande et la commercialisation, la valorisation des produits,

d'essayer de rentrer dans cette filière par des questions de marché destinataire, de consommation plutôt que par des questions de ressources comme on a l'habitude de le faire. Je ne rentre pas dans le détail de la diapositive. Vous la lisez rapidement. Puis de toute façon, les présentations seront diffusées. Mais voilà ce qui va nous occuper dans les cinq années à venir sur ce contrat de filière.

Guillaume BADOINOT – Président de l'ACAAPP

Vers des projets structurants pour valoriser les produits et les savoir-faire

faits nous autour de la loi **EGALIM** et des enjeux d'approvisionnement de la restauration collective en produits de la pêche locale

- Des infrastructures dédiées à envisager : station aquacole, unité de surgélation
- Un appui aux stratégies locales

Adossés à des moyens financiers et un partenariat fort

- Fonds UE, Etat, Région
- Taxe éolienne (premier AMI dédié à la formation et la promotion des métiers, à venir : sécurité, filière, outil, etc.)

LOIRE OCEAN FILIÈRE PÊCHE
Association interprofessionnelle

PRÉFET DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE
Chef d'Agence

RÉGION PAYS DE LA LOIRE

Cofinancé par l'Union européenne

Les différents projets structurants sur lesquels nous allons travailler sont autour de la loi EGalim pour l'approvisionnement de la restauration collective, les différentes infrastructures que nous pouvons envisager comme des unités de surgélation, des stations aquacoles et un appui très fort des stratégies locales. Pour faire ceci, on se servira des différentes aides de l'Europe, nationales et régionales, et comme disait José tout à l'heure, possiblement de la taxe éolienne qu'on arrive à débloquer, en tout cas.

José JOUNEAU – Comité régional des pêches

Écoutez, toutes les bonnes choses ont une fin. Il faut 12 ans pour payer un navire de pêche. Un bateau de 20 mètres coûte aujourd'hui 4 millions d'euros. En 12 ans, on a connu des fusions, on y est obligés, c'est-à-dire la réforme, la LMAP. Je vous assure que cela a été compliqué.

On a connu la transition énergétique. On a connu la planification environnementale. On est en train d'apprendre ce que c'est que la décarbonation. On est en train d'apprendre ce qu'on va vous montrer maintenant, parce que malgré tout cela, on est toujours là. On a quand même perdu la moitié de nos quotas en 12 ans en Pays de la Loire : quota de pêche, accès à la ressource, droit à produire. C'est compliqué quand on vous coupe la moitié de votre subsistance de continuer à penser à un avenir.

Vers une interprofession ?
Intégrant les consommateurs et susceptible
d'agir sur les marchés



Nous, on pense à notre avenir, c'est-à-dire que l'adaptation à notre environnement, c'est ce qu'on est en train de faire. C'est ce qu'on va faire et c'est ce qu'on va prouver à la Terre entière que c'est réalisable. Tout cela, pourquoi ? Parce qu'on pense toujours aux projets. On ne pense pas aux hommes ou aux femmes qui font les projets.

La chance qu'on a, c'est d'avoir des producteurs ou des pêcheurs en Pays de la Loire qui ne sont que des pêcheurs des Pays de la Loire. J'aurais tendance à dire qu'ils en valent beaucoup d'autres. Pourquoi ? Parce qu'ils savent s'adapter. Ils savent rebondir.

On a une filière qui correspond justement à ses producteurs. Dans les halles à marée aujourd'hui, quand vous voyez les projets, je pense que le bon sens ferait qu'au travers de Popeli... Je vais cracher le bout qui fait mal. On va fermer au moins deux criées sur trois, faire des criées high-techs avec du bio-éthanol, puis des éoliennes venant de Chine et du poisson venant de Chine aussi. Sauf que nous, on ne mange pas de ce pain-là. On a cinq halles à marée. On va faire avec nos cinq halles à marée.

On nous dit que cela doit être viable, cela va être viable. Par contre, ce qu'on veut qu'on entende, c'est qu'il ne faut pas que cela soit payé sur le dos de la bête, c'est-à-dire que le chewing-gum n'est pas extensible, *ad vitam æternam*. Je pense que quand tout le monde l'aura bien compris, c'est qu'on arrivera à vraiment faire quelque chose.

On a cette taxe éolienne qui ...Je vous assure, je crois qu'on peut faire de grandes choses quand on regarde bien. 4 millions d'euros par an sur 30 ans, cela fait 120 millions d'euros. Si on apprend à dire que cet argent, c'est le nôtre, ce n'est pas l'argent des autres, ce n'est pas pareil. L'approche n'est pas la même. Jouer avec l'argent des collègues, cela ne me pose pas de problème. Qu'on vienne toucher à ma tirelire, je suis un peu plus regardant. Je pense qu'on est beaucoup comme cela.

Si chacun sait à quoi sert un euro, à quoi sert, on va dire, quelque chose qui est fourni, à ce moment-là, on devrait y arriver. On sait que c'est fini. On sait que l'argent européen, cela va devenir très compliqué. On sait que les collectivités, malgré le bon vouloir de tout le monde, cela va être compliqué. C'est pour

cela que je dis que ce projet de filière est vraiment un projet de territoire. C'est réellement quelque chose qui doit nous remuer les tripes.

Les agriculteurs retournent la terre. Les pêcheurs travaillent l'océan. On ne parle pas de puissance ou je ne sais pas quoi. Là, on parle de choses, de gens qui disent, qui parlent avec leur cœur. On a des gens qui ... On a 400 pêcheurs à pied professionnels, ce sont 400 familles. Si ces gens-là ne pêchaient pas sur les estrans, vous les retrouveriez dans la rue en train de vendre des trucs qui viennent de Chine ou du Japon. Vous voyez les trucs bleus, là, qui font péter les neurones aux gens. Oui, c'est cela.

J'espère que la pêche va servir d'exemple dans cette société qui se délite de ce qu'il faudrait faire pour arriver à dire : « C'est beau de vivre. » D'avoir un lever de soleil le matin et de dire : « C'est magnifique. » On a la chance maintenant d'avoir des aurores boréales le soir. Le réchauffement climatique, c'est magnifique. On a des petits-enfants qui connaissent des choses que nous n'avons jamais connues.

J'espère que ces petits-enfants pourront toujours continuer à manger du poisson. Au travers de la taxe éolienne, on est en train de faire de la promotion, au travers des lycées maritimes, faire de la pédagogie auprès de leurs parents, parce que ce n'est pas tendance d'être marin-pêcheur. Il vaut mieux être ingénieur au chômage que marin-pêcheur riche. Je parle en connaissance de cause.

Aujourd'hui, cela va changer. Pourquoi ? Parce que je pense qu'on a vraiment des atouts qui sont à faire valoir. Je pense qu'on a tout ce qu'il faut pour en profiter. Moi, je suis un président qui arrive en fin de carrière, qui est toujours à fond dans son métier. Cela va faire 50 ans. J'ai six petits-enfants, j'ai trois petits garçons. J'aimerais bien que mes petites-filles deviennent marins et que les petits garçons élèvent leurs enfants. Ce serait un juste retour des choses. Mais si on n'y croit pas, ce n'est pas la peine de venir. Je pense que tout le monde y croit. Donc, on compte sur vous pour acheter local. Même quand vous allez en Sud-Bretagne ou en Nord-Aquitaine, on ne vous fera pas trop d'histoires.

Achetez du poisson français, toujours. Je vous assure, vous ne le regretterez pas. Merci à toutes et à tous d'être venus nombreux. J'espère qu'on n'a pas été trop long. La pêche mute. Vous voyez bien, on passe du stade de la pêche à la gestion d'entreprise, au développement de machines à éradiquer les produits, à essayer d'évoluer au sein même de l'administration et autres. C'est compliqué de jouer au clown quand vous n'en avez pas l'habitude. Mais quelque part, c'est charmant. Ce sont des trucs de vieux. Et Noël arrive.

Donc, merci à toutes et à tous. Puis je vous souhaiter de très bonnes fêtes de fin d'année. Peut-être un peu en avance, mais vaut mieux tôt que tard.



Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci infiniment, José, pour cette clôture de séance pleine de cœur. Mais c'est aussi pour cela qu'on a envie de suivre les pêcheurs en région des Pays de la Loire, parce que quand José commence à parler, on se dit qu'il faut qu'on soit dans l'équipe. C'est clair.

Avant de clôturer, est-ce qu'il y a des dernières questions ? On est vraiment juste dans le timing, bien que Fanny ait dit qu'il a été à peu près respecté.

Je vous propose qu'on clôt cette séance. Je vous laisse la parole, Monsieur ELY, peut-être pour clôturer.

Alexandre ELY – Adjoint du préfet maritime de l'Atlantique

Oui, quelques mots. Je suis ravi d'être ici cet après-midi. Cela fait presque un an que je suis parti. Désolé, Monsieur JOUNEAU, je considère peut-être à tort de faire toujours partie de l'équipe. Je suis vraiment impressionné par la richesse des projets qui ont été présentés cet après-midi.

Il y a des projets dans les ports. Il y a des projets dans les ports de plaisance. Il y a des projets dans les ports de commerce. Il y a beaucoup d'acteurs qui regardent sur l'avant, qui proposent, qui ont de l'ambition et qui ont des projets chevillés au corps. Vu depuis la PréMar, c'est enthousiasmant parce que cela bouge. Je suppose que pour l'État, comment dire ? Urwana, la secrétaire générale, est déjà partie. Mais je suppose que pour la collectivité territoriale, la Région, c'est formidable d'avoir des projets. C'est formidable d'avoir des acteurs économiques qui portent des projets.

Quant à la pêche, je ferais une comparaison avec la marine marchande. Quand on regarde un navire marchand faire une manœuvre, on a toujours l'impression qu'il n'avance pas. Moi, cela fait presque un an que je suis parti. Que de chemin parcouru ! Pourtant, cela fait un peu moins d'un an que je suis parti à l'autre bout du monde, à Brest. Cela ne m'étonne pas du COREPEM. Ce n'est pas le plus bruyant, ce n'est pas forcément le plus remuant, mais ça bosse. Donc, il y a beaucoup de projets.

Certes, il y a encore des points de friction, des points non résolus sur le plan juridique. La taxe éolienne est un bon exemple. Dieul sait si on avait travaillé là-dessus, et il reste du travail. C'est un filon, c'est une source. Il faut savoir l'exploiter. Il y aura très certainement aussi des composantes politiques dans la capacité collective des pêcheurs à utiliser cette ressource financière qui est propre au monde de la pêche. Mais je trouve qu'au final, beaucoup de sujets, beaucoup de projets et une dynamique. Donc, conservez-la. Je suis ravi d'être un membre actif ou en tout cas de participer aux ARML, parce qu'on s'aperçoit que ça bouge. Continuez. Merci.

Claire HUGUES – Vice-présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Merci infiniment de cette conclusion. Évidemment, juste pour terminer, je rajouterai dans mes remerciements tous les intervenants, tous les contributeurs à cette Assemblée Régionale Mer et Littoral cet après-midi.

Je n'oublie pas les chevilles ouvrières, parce que c'est toujours beaucoup de travail d'organiser cela. Donc, un énorme merci pour cette Assemblée Régionale Mer et Littoral qui a été particulièrement riche avec deux sujets passionnants.

Finalement, en conclusion, si je n'avais qu'une seule phrase, c'est de dire que : « Oui, définitivement, notre région des Pays de la Loire ne fait peut-être pas beaucoup de bruit. Mais c'est une grande région maritime, innovante, dynamique, qui tire sa force du collectif. » On le dit souvent, mais je pense que c'est vraiment notre marque de fabrique. Donc, qu'on ne change rien, qu'on continue.

Je vous remercie, toutes et tous, de votre présence et aussi de contribuer à cette force collective de l'ambition maritime de notre région. Merci beaucoup. Bon retour à tous et bon week-end.