

Organisé par

NANTES
ST-NAZAIRE
DÉVELOPPEMENT



WIND FORGOODS

SAINT-NAZAIRE | NANTES | FRANCE



LA SYNTHÈSE
DE L'ÉDITION #3
19 & 20 JUIN 2025



Les 19 & 20 Juin 2025 :

Plus de **1 000 participants** de plus de **35 nationalités**, rassemblés autour d'un objectif commun : accélérer la transition vers un transport maritime plus propre.

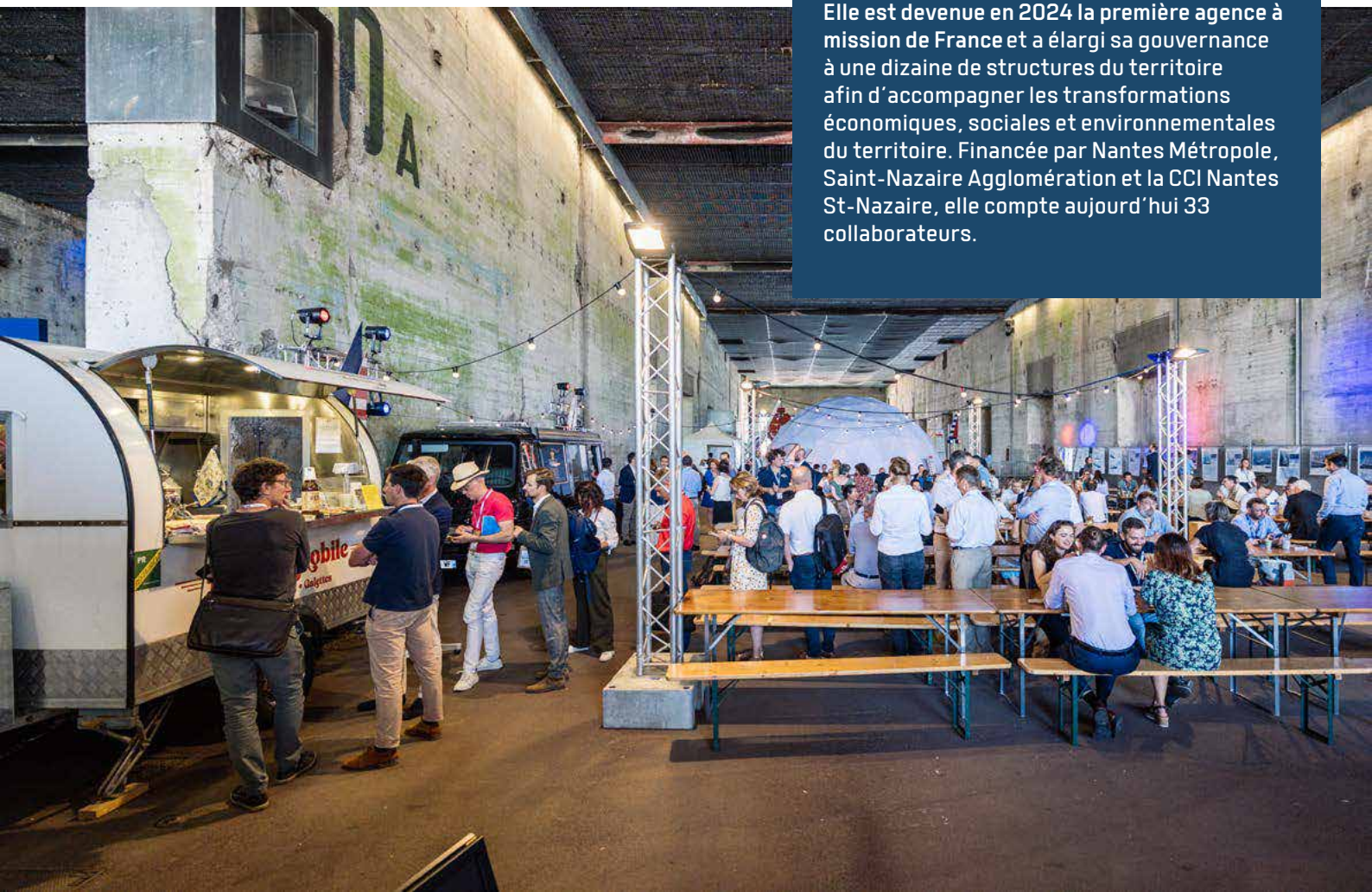
- **Plus de 70** exposants
- **24** tables rondes et ateliers thématiques (en français et en anglais)
- **69** speakers
- **1** plateforme B2B
- **4** temps forts de networking
- **1** événement entièrement eco-conçu avec une scénographie réutilisable, du mobilier de location, des déjeuners précommandés pour limiter le gaspillage alimentaire, une navette vélo bus pour les trajets depuis la gare...
- **22** médias présents (40 retombées médiatiques)

Un événement organisé par :

**NANTES
ST-NAZAIRE
DÉVELOPPEMENT**

L'agence Nantes Saint-Nazaire Développement a pour vocation de travailler au développement économique responsable du territoire de Nantes et Saint-Nazaire. Elle œuvre pour fédérer, attirer et valoriser les acteurs économiques à impact sur les territoires de Nantes et Saint-Nazaire, en particulier dans les écosystèmes prioritaires suivants : industrie & tech décarbonée, économie maritime, réemploi et économie circulaire, santé et sciences de la vie, tourisme d'affaires responsable. Elle a ainsi accompagné plus de 750 entreprises depuis 10 ans, et contribué à la création de plus de 10.000 emplois dans la région.

Elle est devenue en 2024 la première agence à mission de France et a élargi sa gouvernance à une dizaine de structures du territoire afin d'accompagner les transformations économiques, sociales et environnementales du territoire. Financée par Nantes Métropole, Saint-Nazaire Agglomération et la CCI Nantes St-Nazaire, elle compte aujourd'hui 33 collaborateurs.





« TRANSPORT MARITIME À LA VOILE, LE DÉFI DU DÉPLOIEMENT À GRANDE ÉCHELLE »

Cette troisième édition de Wind for Goods a pris plus d'ampleur internationale et exploré le défi du passage à l'échelle de la filière en abordant les avancées comme les freins. Filière prometteuse sur la voie de la transition énergétique du transport maritime, cette édition reflète ce moment très précis du passage à l'âge adulte.

JEUDI 19 JUIN

9h15 | Ouverture officielle

Anthony DESCLOZIERS

Vice-président de Nantes Métropole à l'économie, à la RSE, aux grands équipements culturels, à la Loire et au patrimoine

Baptiste PERRISSIN-FABERT

Directeur Général délégué de l'ADEME, en charge de l'expertise

David SAMZUN

Maire de Saint-Nazaire

Yann TRICHARD

Président de la Chambre de commerce et d'industrie Nantes Saint-Nazaire

Les enjeux

Face aux conséquences palpables et mesurables du dérèglement climatique, le temps presse. Les défis sont immenses et les enjeux existentiels. Il est encore possible d'agir, en transformant notre manière de produire et de consommer. La filière du transport maritime n'échappe pas à cette injonction.

Wind for Goods, 3^e édition du salon international dédié à la filière vélique et à la transition écologique du transport maritime, s'impose dans la construction d'un monde post-énergie fossile. Après l'émergence et la phase de développement, la filière est désormais mature. Le passage à l'échelle devient indispensable !

Ce qu'il faut retenir

- 1 Comment les collectivités locales se mobilisent-elles aux côtés de Wind for Goods pour booster la filière vélique ?

La filière vélique participe à l'enjeu prioritaire de la décarbonation du transport maritime : réduction des émissions de gaz à effet de serre, préservation des océans et de la biodiversité. Aux côtés des organisateurs de Wind for Goods, les collectivités locales mesurent l'importance de leur engagement.

« Un événement tel que celui-ci facilite les échanges, rassemble et fédère », indique David Samzun. « Notre rôle, en tant qu' élu local est d'être facilitateur, à l'écoute et utile. Utile en termes d'investissements et d'infrastructures. A ce titre, le port est l'élément déterminant pour que les projets puissent voir le jour. » Pour Anthony Descloziers, le rôle de la métropole est d'accompagner les écosystèmes afin de les faire grandir et mûrir. « La formation, la recherche, la production et les réseaux nous permettent d'être aux avant-gardes de la transformation de l'économie maritime », déclare-t-il. « On ne peut pas réussir une orientation économique sans faire travailler tout le monde : mettre autour de la table les départements limitrophes, l'Europe et l'international afin de construire ensemble ce que nous serons demain », affirme Yann Trichard, avant de poursuivre : « L'équilibre social dans les territoires passe par l'équilibre économique. L'économie et le politique doivent s'aligner pour réaliser de grands projets ». En effet, élus, acteurs économiques et agences de l'État sont ainsi liés dans une mission commune : créer, à partir du territoire de Nantes-Saint-Nazaire, les conditions favorables à la transformation de l'économie maritime et à la décarbonation de ses moyens de transports.

2 Comment accompagner le passage à l'échelle de la filière vélique ?

Pour donner l'envie aux industriels d'investir et avoir les capacités de changer de dimension, les collectivités territoriales, accompagnées par l'agence de développement économique et les autres partenaires publics, soutiennent le déploiement de la filière vélique.

Les atouts de Nantes-Saint-Nazaire

Un territoire idéal, avec du foncier disponible pour construire et assembler, qui compte des infrastructures de décarbonation à mutualiser, une façade maritime pour expérimenter et du vent pour tester.

Une volonté politique et économique commune

Les alliances entre les acteurs économiques soulignent des ambitions politiques claires, qui vont permettre aux industriels de se projeter sans changement intempestifs des règles. « A tous les niveaux, CCI, agences de développement, métropole, agglomérations, nous allons ensemble et opérationnellement accompagner toutes les envies », confirme Yann Trichard. « L'alignement des stratégies entre les armateurs, les ports, les

énergéticiens, les bureaux d'études, les chantiers, les réglementations et la synchronisation des solutions de financements sont essentiels », complète Baptiste Perrissin-Fabert qui poursuit : « Nous vivons une convergence des luttes : climat, industrialisation et souveraineté »

L'accompagnement financier et expert des projets

Les agences de développement et les chambres consulaires accompagnent le fléchage de financements dédiés à la filière vélique. Tout comme l'ADEME : « Depuis 2015, le programme Navire du Futur a lancé 16 projets, mobilisant 30 millions d'euros. Avec le programme France 2030, nous allons passer ces innovations dans la phase d'industrialisation », souligne Baptiste Perrissin-Fabert.

La création d'un vivier de compétences

Pour conforter la filière vélique sur le territoire, l'accès aux formations est primordial. Des projets sont en cours de développement avec Centrale Nantes pour faire monter en compétences les bureaux d'études, énergéticiens, ingénieurs, concepteurs, techniciens... « A l'horizon 2030, plus de 1000 nouveaux emplois sont attendus sur cette filière », ponctue Anthony Descloziers.

9h45 | Conférence inaugurale



PASSER A L'ECHELLE ? LE VELIQUE N'ATTEND QUE ÇA !

Célia AGOSTINI

Directrice de Cleantech for France

Jean-Philippe QUITOT

Chef du Service des flottes et des marins,
Secrétariat d'Etat chargé de la Mer et de la Biodiversité

Cleantech For France, coalition de start-up industrielles, d'innovateurs et d'investisseurs, intervient en soutien à l'accélération de l'innovation et de l'industrialisation des technologies vertes en France auprès des décideurs publics. Son ambition ? Permettre le passage à l'échelle de ces pépites afin de faire de la France un leader des technologies propres, une nation engagée dans le développement des territoires grâce à l'installation de nouvelles usines et la création d'emplois.

L'objectif

Accompagner la filière vélique dans son passage à l'échelle

Ce qu'il faut retenir

1 Une difficile mise à l'échelle

En France, si l'innovation ne manque pas, le passage à l'industrialisation, et le financement des premières séries, reste un défi. Pour la filière vélique, qui ne concerne pas seulement les voiles, mais aussi l'informatique, le routage, les armateurs, les ports, les financements, la mise à l'échelle se heurte à un écosystème fragile et morcelé. Passer de la R&D à la production nécessite de nouvelles compétences et ressources.

« Nous sommes aujourd'hui face à la remise en question concrète du système français qui partait du postulat qu'il est possible d'innover ici mais qu'il faut produire ailleurs. Une culture qui concerne aussi bien la filière vélique que la deeptech ou l'intelligence artificielle », souligne Célia Agostini. La raison principale ? La désindustrialisation de la France. Pourtant, dans un contexte mondial de forte concurrence, notamment face aux États-Unis et à la Chine, un changement de mentalité est nécessaire. « S'appuyant sur les atouts de la filière course au large, la filière vélique doit préserver son avance technologique », assure Jean-Philippe Quitot.

2 Comment lever les freins ?

L'État, qui intervient au financement de la R&D, doit rendre rationnel l'investissement dans la filière vélique. Et cela passe, selon Jean-Philippe Quitot, par :

- Une incitation par la norme à l'obligation de la transition énergétique. Si la neutralité s'impose, l'opportunité est donnée à toutes les technologies de se développer
- Une attribution de 90 millions d'euros en 2026, au titre de la directive ETS (échange de quotas d'émissions de CO2) dont la gouvernance sera collective, affectée à la recherche au sein de la décarbonation de la filière maritime (subventions, appels à projets à définir)
- Le suramortissement, dont le périmètre d'éligibilité se réduit aux technologies 100 % décarbonées
- L'amélioration des aides pour les TPE et les PME, une mesure concrète dès janvier 2026

La démonstration par l'exemple

L'État s'engage aussi, par le biais de la Direction des Affaires Maritimes, avec l'achat d'un patrouilleur équipé en propulsion vélique secondaire. Une première pour un navire d'État !

Cleantech for France intervient également sur deux aspects : demandes et financements. Dans un contexte tendu en matière de financements à l'échelle locale, la coalition innove en cherchant à attirer des capitaux privés. « Non fléchés, ces capitaux ne financent ni l'innovation ni l'industrialisation à l'heure actuelle », observe Célia Agostini. « La culture française de la subvention convient pour l'innovation mais pas pour le passage à l'échelle qui induit davantage de risques ».

Comment palier ces risques ?

Selon Cleantech for France :

- Par des garanties publiques de l'État, sur 40 à 60 % du montant de l'investissement, qui vont créer un appel d'air et une sécurité vis-à-vis de l'investisseur privé, sans décaisser d'argent public.
- Par la réservation d'une partie du marché aux acteurs industriels français et européens émergents via le Contenu Local Européen, qui va permettre la création de chaînes de valeurs à l'échelle européenne.

Question ?

L'accès au financement, une vraie difficulté pour une TPE ?

Le Passeur des Iles, société dirigée par Ronan Le Borgne depuis 2007, opère des traversées dans le Golfe du Morbihan sur cinq bateaux anciens, en bois. Son leitmotiv ? Proposer un service de bateau bus « simple et sobre » qui défend l'idée de « slow life ». « Nous construisons actuellement un nouveau bateau de 58 passagers, entièrement conçu et fabriqué dans le Morbihan, qui sera mis à l'eau en août 2025 et qui représente 1,1 million d'euros d'investissement. Si nous innovons en matière de sobriété, nous sommes confrontés aux normes ou aux outils de financements qui ne sont pas adaptés à notre projet, mais davantage orientés vers les plus gros navires. Nous aimerions travailler de concert avec la commission régionale de sécurité afin d'adapter les directives à notre typologie de projet ». A l'écoute, Jean-Philippe Quitot a tout de suite saisi l'enjeu : « La réglementation est complexe et structurée non pas autour de dérogations mais de mesures équivalentes. L'objectif de sécurité ne doit pas être un repoussoir à l'innovation. » Message entendu par la commission régionale de sécurité avec qui le rendez-vous a été pris dans la foulée de la conférence !

11h30 | Conférence

LE VELIQUE, UNE VALEUR SÛRE !

Gavin ALLWRIGHT
Secrétaire général IWSA

David FERRER
CTO and co-fondateur de
BOUND4BLUE

Romain GRANDSART
COO de OCEANWINGS

Guillaume LE GRAND
Co-fondateur et président de TOWT



IWSA

Association internationale pour la propulsion vélique dans le transport maritime

bound4blue

Fabricant espagnol de solutions de propulsion vélique efficaces et automatisées, avec des ailes rigides pour navires.

OceanWings

Fabricant français de systèmes d'assistance à propulsion vélique, comprenant des ailes sur rotors.

TOWT

Leader mondial du transport à la voile traditionnelle, installé au Havre. Sa flotte de deux voiliers cargos sera enrichie en 2026 d'un nouveau bateau en cours de construction.

L'objectif

Mesurer les performances de la propulsion vélique dans la décarbonation du transport maritime

Ce qu'il faut retenir

1 Un état des lieux de la performance de la filière vélique

Gavin Allwright : « Le vélique n'est pas seulement une réponse, mais se trouve dans la boîte à outils de la décarbonation du transport maritime dès maintenant ! L'essor de la filière est désormais exponentiel : les douze premières années du développement moderne du vélique ont vu naître une vingtaine de bateaux. Il s'en est construit autant les douze derniers mois, entre 2023 et 2024 ! Et nous allons encore doubler cette année ! ».

Guillaume Le Grand : « Les chargements de marchandises de et vers New-York constituent une route royale en termes d'expérimentation. Nous sommes parvenus à mesurer les émissions de CO2 par produit transporté et cela représente 2,4 grammes : c'est ce que l'on peut atteindre de mieux ! Sans voile, il aurait fallu 15 000 litres de fioul par jour, or nous en consommons en moyenne seulement 300 litres et jusqu'à 500 litres en cas de forte houle. Le temps de transport est un peu plus long, et alors ? Qu'est-il préférable ? Être à l'heure d'une montre suisse ou décarboner le transport maritime ? Les routes sont fiables, les instruments de bords parfaits, le taux de remplissage de nouveaux clients augmente. Est-ce que ce n'est pas cher ? Non. Le pétrole n'est-il pas cher ? Non plus ! »

David Ferrer : « bound4blue a construit 7 bateaux, 11 sont encore en cours de chantier. Nous écoutons les feedbacks. Il s'avère que les performances et les économies ne dépendent pas que de la technologie et du vent mais aussi de la marchandise transportée. Et il faut valider cette économie réalisée pour continuer d'avancer. D'après la mesure de nos premiers résultats, un tanker équipé de quatre voiles réalise une économie 3,5 tonnes de CO2 par jour, ce qui représente 20 % de CO2 économisés. Une publication sera rendue dans un an, permettant de valider la technologie. »

Romain Grandsart : « Nous développons une aile différente, se rapprochant du kite. Cette aile voilée est plus proche du vent, plus réactive. Elle permet d'avancer jusqu'à 20 nœuds dans des conditions régulières. Ce qui équivaut à une puissance de 300 kW. En optimisant les logiciels lors de notre dernière transatlantique, la consommation de CO2 était de 0,2 tonne par jour. Ce qui représente une économie concrète de 20 à 30 % de carburant. Les voiles installées, type Canopée, renforcent la stabilité : moins de roulis, plus de confort. »

2 Quelles leçons tirer de ces innovations ?

Guillaume Le Grand : « L'approche était auparavant centrée sur les biocarburants, mais finalement rien n'est véritablement sorti dans ce domaine. Or, chaque euro investi dans la mauvaise direction est une perte. La solution de la propulsion vélique est efficace et fonctionnelle. Le vent est disponible gratuitement ! C'est ici qu'il faut investir ! S'il ne devait y avoir qu'un seul message : si vous voulez décarboner votre activité, le pouvoir du vent est la meilleure solution ! Une proposition de loi est actuellement à l'étude à l'Assemblée nationale, elle a déjà recueilli 1000 signatures. Si elle est votée, elle va définitivement changer le rôle de la France dans cette filière, et changer le monde. »

Romain Grandsart : « La leçon principale est de faire quelque chose de simple qui fonctionne. La question de la performance viendra après. »



Question ?

Nick Savvides, journaliste Sea Trade Maritime News (UK) : « Les marchandises peuvent-elles être livrées sur des porte-conteneurs à voile ? Quelles sont les solutions ? »

Romain Grandsart : « C'est là le nœud du problème. Pour équiper les porte-conteneurs de voiles, il faut des plateformes élévatrices, et la capacité d'accueil dans les ports n'est pas toujours possible. Des porte-conteneurs hybrides, avec propulsion vélique principale ou secondaire, sont en cours de construction. La taxe sur la consommation de fioul va aider à booster la transformation des porte-conteneurs ».

Gavin Allwright : « En effet, les tests réalisés sur le retrofit des porte-conteneurs font observer que les armateurs ne veulent pas sacrifier l'espace sur les docks pour les voiles. Pour l'instant, le carburant ne coûte pas assez cher pour qu'ils acceptent de sacrifier cet espace pour y installer les voiles. Mais il faut se rendre compte que chaque bateau construit aujourd'hui naviguera en 2050. Ils doivent donc tous être retrofitables et au point rapidement ! »

DÉCARBONATION, FAUTEUIL OU STRAPONTIN POUR LE VÉLIQUE ?

Adrien BENOIST

Responsable stratégie et développement
SolidSail, Chantiers de l'Atlantique

Nicolas BOULET

Directeur général, Wisamo

Thibault DROGUET

Chef de projet Transport et logistique, Louis
Dreyfus Armateurs

Xavier LECLERCQ

Vice-Président, CMA-CGM

Laurent MARTENS

Délégué général, Armateurs de France



Les enjeux

L'option vélique est de plus en plus présente chez les armateurs, parmi les autres pistes de décarbonation. La question du coût et de la rentabilité est déterminante. Une filière industrielle structurée est indispensable pour passer à l'échelle. La concrétisation de projets d'envergure va dans cette voie.

Denis Cheissoux le rappelle en introduction : « le transport maritime est responsable de 3 % des 40 milliards de tonnes de CO₂ émises dans l'atmosphère chaque année ». « Le secteur est la première industrie à s'être fermement engagée, via l'OMI (Organisation maritime internationale) à atteindre la neutralité carbone en 2050 », souligne Laurent Martens, délégué général d'Armateurs de France.

1 Des armateurs engagés sur le vélique

« Le vélique n'est plus un secteur en devenir, mais une filière existante dans nos instances de gouvernance », poursuit le délégué général d'Armateurs de France. Sur la soixantaine de membres que compte l'association, une dizaine utilise déjà ce mode de propulsion, et une quinzaine envisage de l'adopter.

« On a passé l'étape de savoir si le vélique était efficient ou non », renchérit Thibault Droguet, Chef de Projet Transport & Logistique chez Louis Dreyfus Armateurs.

Après avoir installé des profils aspirés (suction wings) sur l'un de ses navires, l'armateur fait construire trois rouliers équipés de rotors Flettner. L'option vélique fait aujourd'hui partie du processus de développement. « On étudie quelle est la solution la plus adaptée au profil opérationnel du navire ». Thibault Droguet souligne toutefois que tous les navires ne se prêtent pas à la propulsion vélique, tels que les SOV (Service Offshore Vessel).

2 Le vélique, une solution de décarbonation parmi d'autres?

Si la solution vélique est « largement soutenue » par Armateurs de France, Laurent Martens revendique toutefois le principe de neutralité technologique. « La diversité du transport implique une diversité de solutions, et nous soutenons toutes celles permettant la décarbonation de notre activité ». « On explore toutes les pistes possibles. Le vélique en fait partie », abonde Xavier Leclercq, vice-président de CMA CGM. Ce dernier se réjouit d'assister bientôt aux premiers bords du cargo à voiles armé par Neoline, dont CMA CGM est partenaire. La propulsion vélique est envisagée par l'armateur principalement pour les rouliers, en raison de la contrainte du chargement vertical et ne se prête pas non plus à toutes les routes maritimes.

3 Lever les freins par la structuration d'une filière industrielle

Les freins sont moins d'ordre technique que financier. « On étudie en priorité le coût d'acquisition et la durée d'amortissement. Pour que l'option vélique soit rentable, il faut une filière industrielle efficace. Le vélique ne se développera qu'à cette condition », pose Xavier Leclercq.

Un avenir à portée de mains, comme le montrent plusieurs projets d'envergure en phase de concrétisation. « Après dix ans de développement, on va pouvoir montrer que la propulsion principale sur de très grands navires, ça fonctionne », se réjouit Adrien Benoist, en charge de la stratégie et du développement de Solid Sail, la solution de voiles rigides installée sur le Neoliner Origin. « Nous entrons dans la phase d'industrialisation. La production à grande échelle va rendre nos équipements compétitifs sur le marché des armateurs. »

« Les équipementiers sont en train de basculer dans un vrai positionnement industriel », confirme, depuis le public, Nicolas Boulet, directeur de Wisamo. La startup issue du groupe Michelin vient de signer un premier contrat pour équiper de son aile gonflable un patrouilleur des affaires maritimes.

4 Du vélique partout dans dix ans ?

« 90 000 navires marchands sillonnent les mers du monde. Cela semble compliqué de tous les remplacer », estime Xavier Leclercq « Mais il ne fait pas de doute qu'une partie de la flotte sera équipée de vélique ». Thibault Droguet se dit également optimiste sur le développement du vélique sur un grand nombre de navires. « Il y a encore quelques années, il était courant d'opposer les fuels alternatifs au vélique. C'est aujourd'hui beaucoup moins le cas. On a compris que la propulsion vélique permettait de réduire la consommation et de réaliser des économies, car les carburants vont devenir très chers ».

15h30 | Conférence

FILIÈRE VÉLIQUE, SECTEUR PORTUAIRE, ILS ONT FAITS POUR COOPÉRER

Sophie COCHARD

Directrice générale adjointe, Direction Développement et Transitions, Nantes Saint-Nazaire Port

Didier DOMENS

Chef du service Développement, Industrie et Logistique du port de Bordeaux, membre réseau Aquitania Ports Link

Madeleine POULIN POIRIER

Responsable commerciale, NEOLINE

L'objectif

Les écosystèmes portuaires doivent désormais compter avec le secteur vélique. Une évolution qui demande toutefois quelques adaptations... et ouvre de nouvelles opportunités !

1 Saint-Nazaire : une dynamique portuaire sur le vélique

Dépendant à 70 % des énergies fossiles, le quatrième grand port maritime français est fortement engagé dans la décarbonation de ses activités et soutient le secteur vélique depuis près de dix ans. « 90 % des marchandises transitent par la mer : en tant que grand port, accompagner une filière développement comme le vélique s'impose », plaide Sophie Cochard, directrice générale adjointe Développement et Transition du Port de Nantes-Saint-Nazaire.

2 Un écosystème propice

Avec la présence de grands industriels, d'équipementiers - CWS y construit ses voiles rigides -, mais aussi d'armateurs, le port de Nantes Saint-Nazaire bénéficie d'un écosystème attractif et offre des opportunités pour le secteur vélique. Sur les 1500 hectares d'espaces industriels, 200 sont encore aménageables, « et nous serions ravis d'accueillir de nouveaux acteurs du domaine », glisse Sophie Cochard, précisant que les infrastructures portuaires se prêtent à toutes les formes de propulsion vélique.



Si le port de Bordeaux présente un modèle industriel différent, davantage axé sur les transporteurs, les acteurs du vélisque y sont bien présents, comme le souligne Didier Domens, chef du service Développement, Industrie et Logistique. Le Canopée, développé par Zéphyr & Borée pour Ariane Group, y accoste une dizaine de fois par an avant de rejoindre Kourou en Guyane. Beyond the Sea (traction par kite) est installé à quelques encablures, et Vela (voiliers-cargos) a son siège social à Bordeaux.



3 Des ports qui s'adaptent

En partenariat avec Wind Ship, le consortium Aquitania Ports Link, dont Bordeaux fait partie aux côtés des ports de Bayonne, Rochefort et La Rochelle, a lancé une étude pour évaluer les conditions d'accueil des navires à propulsion vélique. « Il y a beaucoup de sujets à prendre en compte, explique Didier Domens : les caractéristiques des navires, bien sûr, mais aussi la manutention portuaire, où la contrainte peut être plus importante. L'adaptation des droits de port est une autre question à travailler. »

4 Une coopération déjà à l'œuvre

« Les ports se sont montrés très réceptifs à notre projet », souligne Madeleine Poulin Poirier, responsable commerciale de Neoline. Le Neoliner Orgine - un navire roulier de 136 mètres équipé des voiles rigides Solid Sail - s'apprête à effectuer sa première rotation transatlantique au départ de Saint-Nazaire vers Saint-Pierre-et-Miquelon, Baltimore et Halifax. « Malgré sa taille industrielle, le navire est conçu pour accéder à des ports de petite taille et à faibles tirants d'eau, comme Saint-Pierre-et-Miquelon ».

La traversée jusqu'à Baltimore est prévue pour durer 13 jours, « un transit time » dans les standards du marché ». Madeleine Poulin Poirier salue l'accompagnement de Nantes Saint-Nazaire Port depuis le début du projet, que ce soit dans la mise en relation avec les acteurs ou la participation à des salons, qui permet à Neoline de gagner en visibilité auprès des chargeurs.

5 L'importance du collectif

« Le collectif, c'est essentiel, confirme Sophie Cochard. Pour qu'une ligne fonctionne, c'est tout l'écosystème qui doit être mobilisé. En tant que port, nous nous devons d'attirer de nouveaux chargeurs issus de notre hinterland ». En 2026, le Grand Port proposera une nouvelle ligne Montoir-Mobile (Alabama) ». « On attend d'autres compagnies, d'autres armateurs, pour développer cette filière ». À bon entendeur...

16h45 | Keynote

MAXIME BLONDEAU : CONSCIENCE DE L'OCÉAN, CONSCIENCE DU MONDE

Maxime Blondeau propose une lecture inédite de notre époque à travers le prisme de la « cosmographie », c'est-à-dire la manière dont les sociétés se représentent et organisent leur rapport à l'espace et au temps.

Une discipline très ancienne (autant que la pratique du transport à la voile !), qui intègre les enjeux de croyances, d'imaginaire et de récit collectif. Les dérèglements écologiques ne sont pas causés par des intentions malveillantes, mais par notre façon collective de percevoir le monde, qui évolue au fil du temps. Des découvertes scientifiques récentes auraient révélé la présence d'un océan entier enfoui sous la croûte terrestre. De quoi revoir notre perception collective de l'océan !



Les enjeux

Si le vélique a gagné en visibilité dans les débats, il peine encore à trouver toute sa place dans les politiques publiques. Or, un portage politique fort est indispensable pour faire avancer la filière. Les lignes sont-elles en train de bouger ?

1 Un sujet plus présent dans les instances ?

« Aujourd'hui, tout le monde prend au sérieux le rôle du vélique pour décarboner le transport maritime, ce qui n'était pas le cas il y a cinq ans », observe le député européen Christophe Clergeau. L'État français a toujours soutenu le vélique et le porte au niveau des instances internationales, soutient Alan Symoneaux. Il en veut pour preuve l'intégration de la propulsion vélique dans l'outil de calcul des émissions carbone, voté lors du dernier Comité de la protection du milieu marin (MEPC), organisé par l'OMI (Organisation maritime internationale). Si Lise Detrimont se réjouit que le président de la République française, ait, en introduction du Blue Economy and Finance Forum de Monaco, évoqué le vélique comme moyen de décarbonation, elle regrette que le sujet reste relativement invisible au niveau européen.

2 La neutralité technologique en question

Le vélique a pourtant atteint un niveau de maturité qui justifie son industrialisation. « Pour changer d'échelle, il doit être prioritaire pour l'Europe », insiste la déléguée générale de Wind Ship. « Il faut laisser les chances à toutes les technologies » estime de son côté Vincent Guerre, directeur des échanges commerciaux et de la compétitivité de Sea Europe, qui fédère les acteurs de la construction navale de 17 pays européens.

L'absence de choix politique revient à laisser le marché décider, observe Christophe Clergeau. Or, « le vélique ne se contente pas de contribuer de manière significative à la décarbonation, mais c'est aussi une occasion de développer une filière industrielle avec des emplois durables en Europe ».

3 Le besoin d'un portage politique fort

Encore faut-il traduire les ambitions industrielles en actions politiques concrètes. « Malgré tous les rapports et toutes les initiatives, si le prochain budget de l'UE ne prévoit pas un chemin d'accès clair pour les industries maritimes – notamment pour les solutions véliques –, les intentions resteront lettre morte », prévient Vincent Guerre. Les pouvoirs publics ont donc un rôle essentiel à jouer, en proposant des systèmes de garanties, des subventions, de nature à rassurer et faciliter les investissements.

Présenté lors de la récente Conférence des Nations Unies sur l'océan, le pacte européen pour l'océan ne contient aucune disposition sur l'énergie du vent, regrette Lise Detrimont. La loi qui en découlera, l'Ocean Act, « permettra d'amender les législations adoptées depuis six ans, qui ne prenaient pas en compte le vélique », promet Christophe Clergeau.

4 L'effet levier des dispositifs réglementaires

Depuis la salle, un membre du GICAN (Groupement des industries de la construction et activités navales) salue la décision française de flécher des recettes du marché carbone européen (ETS), soit 90 millions d'euros par an, vers la décarbonation du secteur maritime. « Il s'agit en effet d'une opportunité majeure, qui favorise l'investissement », abonde Lise Detrimont. Christophe Clergeau souhaite que cette mobilisation d'argent public ait un effet levier sur le financement privé, via la taxonomie européenne, afin de positionner le vélique dans les cibles prioritaires des investisseurs.

5 Une proposition de loi déposée à l'Assemblée nationale

Dans l'immédiat, c'est en France que se joue l'actualité réglementaire. Une proposition de loi transpartisane a été déposée le 4 juin 2025 à l'Assemblée nationale. Portée par 77 députés, elle s'inscrit dans la continuité du pacte vélique, signé en 2024 entre l'État et les acteurs de la filière, représentés par Wind Ship.

Pierre angulaire de cette proposition de loi, la définition de la terminologie du « navire propulsé par l'énergie du vent ». Une étape essentielle qui pourrait notamment faciliter les homologations. « Il s'agit ensuite de définir des dispositifs fiscaux ou des financements qui aideront à monter en maturité les solutions véliques, dans un contexte où la compétitivité de ces offres est encore complexe », éclaire Lise Detrimont.

6 Pour une coalition bleue

Et si les Etats se réunissaient pour établir une « liste des courses » commune, qui contribue à la souveraineté de l'Europe, à la création d'emploi et à la décarbonation ? Une sorte de coalition bleue pour le vélique, que le député appelle de ses vœux. Celle-ci doit s'exercer également entre les acteurs du marché, insiste Vincent Guerre. Et le portage politique doit favoriser cette alliance.

*DGAMPA (Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture)

11h30 | Conférence

LA PROPULSION PAR LE VENT AU SERVICE DE LA ROBUSTESSE DES TERRITOIRES, ON Y EST... PRESQUE !

Louise CHOPINET

Co-fondatrice, Le Caboteur des Îles

Yann ROYER

Directeur des opérations maritimes, Sailcoop

Marc THIENPONT

Responsable commerciale, Beyond the Sea

Laura TROUDET

Co-fondatrice, coopérative Skravik

L'objectif

Le secteur vélique fait émerger de nouveaux usages, axés sur la coopération et ancrés dans les territoires. L'œuvre de pionniers qui font face à de nouveaux enjeux et ouvrent la voie.

1 De nouveaux usages au service des territoires

Dans le Finistère, Skravik a remis au goût du jour les voiliers de travail. L'entreprise exploite deux catamarans pour la pêche et des campagnes scientifiques. Un projet qui répond à des besoins du territoire, tout comme celui du Caboteur des Îles, à l'origine d'un service de transport de marchandises entre le continent et les îles de la baie de Quiberon.

Aller chez le médecin, s'approvisionner... les navettes à voiles de Sailcoop constituent un autre outil au service des îles du littoral. La compagnie développe les liaisons de passagers à la voile, aujourd'hui entre Concarneau et les Glénans, Saint-Raphaël et la Corse, et bientôt entre Saint-Nazaire et l'Amérique du Nord, en partenariat avec Neoline. Dans des contrées plus lointaines, des armateurs de pêche s'intéressent au vélique pour décarboner leur flotte. C'est le cas de Cap Bourbon, qui va équiper un palangrier du système de traction par kite développé par Beyond the Sea. L'entreprise fondée par Yves Parlier équipe aussi bien les grands navires, avec des ailes de 200 m², que de plus petits bateaux.



2 Le vélique comme support de résilience des territoires

Dans un contexte de raréfaction ou d'augmentation du coût du pétrole, les solutions véliques de proximité apparaissent comme une arme de résilience pour les territoires. Ces acteurs engagés - Sailcoop, Skravik et bientôt le Caboteur des îles sont constitués en SIC (Société coopérative d'intérêt collectif) - s'inscrivent dans une démarche qui va souvent au-delà du périmètre maritime. En transportant en mer des marchandises qui transitent habituellement par camion sur la presqu'île de Quiberon, le Caboteur des îles permet ainsi de préserver une zone à l'environnement et à l'écosystème fragile.

3 Des pionniers qui ouvrent la voie

Malgré des vents porteurs, des obstacles se sont dressés sur la route de ces précurseurs. Il aura fallu quatre ans pour que Skravik obtienne le droit d'exploiter, à titre expérimental, son catamaran « surcyclé » en navire de pêche. « Le vélique comme propulsion principale constitue un frein à l'homologation », regrette Laura Troudet, cofondatrice de Skravik. Le Caboteur des îles a dû faire face à des enjeux d'accessibilité pour des ports qui ont perdu leur vocation commerciale. Pour Sailcoop, le frein se situe surtout au niveau des mentalités : « il faut accepter que le voyage prenne plus de temps et coûte un peu plus cher. »

4 Une crédibilité acquise

« On essuie les plâtres, commente Louise Chopinet. À l'avenir, il n'y aura plus besoin de ce pas à pas ». Après avoir expérimenté son activité pendant un mois avec le navire Grain de Sail 1, le Caboteur des îles est aujourd'hui titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire du port de Kérisper dans le Morbihan. « Passer de discussions dans les bureaux à des échanges à quai, avec des marchandises, ça change tout ! ». Cette autorisation, valable trois ans, permet à l'entreprise de transporter 5000 tonnes par an. « Quand on a commencé à faire de la science à la voile il y a dix ans, il n'y avait pas forcément d'écho des institutions de recherche. Aujourd'hui, on nous tend la main » se réjouit Laura Troudet.

5 De nouvelles formations en perspective

Qui dit nouvelles activités dit enjeux de formation. Installer un kite sur un navire exige des compétences spécifiques. Beyond the Sea - qui atteindra 150 collaborateurs d'ici un an - a développé sa propre formation de « kite master » et forme les équipages de ses clients. « Il y a là un enjeu important d'acculturation et d'acceptation de l'équipement », assure Marc Thienpont. De son côté, Skravik a travaillé sur une formation pour les marins, spécifique aux navires véliques de proximité, et collabore avec Le Caboteur des îles pour le volet transport de fret local. Pour Sailcoop, il s'agit de recruter des marins ayant une fibre « expérience client ».

6 Coopérer pour avancer

Ces nouveaux acteurs tracent leur route sur fond de coopération. « Nous nous sentons intégrés au sein d'une grande famille », confie Louise Chopinet. L'association Wind Ship favorise les échanges avec des projets similaires, ce qui permet à nos problématiques de prendre de l'ampleur et d'être identifiées comme partie prenante des enjeux territoriaux ». « En dix ans, le transport de marchandises est devenu un véritable écosystème, avec des bateaux mis à l'eau tous les six mois, constate Yann Royer. On suit la même voie ». Aujourd'hui le vent fait partie de l'équation, à toutes les échelles.

14h00 | Conférence de clôture

TENIR LES PROMESSES, HARMONISER LA COMMUNICATION, OBTENIR UNE LOI VÉLIQUE AMBITIEUSE, FAIRE FACE AUX VENTS CONTRAIRES... LE CRI DU CŒUR DES ACTEURS!

Olivier BARREAU
Président, Grain de Sail

Nils JOYEUX
Président & co-fondateur, Zéphyr et Borée

Diana MESA
Co-fondatrice et Directrice Générale chez TOWT

Jean ZANUTTINI
Président, Neoline

On le constate sur cette 3e édition de Wind for Goods, les projets prennent corps et démontrent l'efficacité du vélique :



Neoline s'apprête à mettre en service son premier cargo à voiles, un navire roulier de 136 mètres qui effectuera une rotation régulière entre la France et l'Amérique du Nord.



Après son démonstrateur sorti en 2020, Grain de Sail effectue depuis 2024 des liaisons transatlantiques régulières avec son deuxième voilier cargo et proposera en 2027 le Grain de Sail 3, un transconteneur de 110 mètres.



Le Canopée de Zéphyr & Borée transporte depuis maintenant deux ans le lanceur d'Ariane 6 depuis l'Europe vers la Guyane.



La compagnie maritime Windcoop vient de lancer la construction de son premier cargo.



L'armateur Towt exploite deux voiliers-cargo depuis 2024, une flotte complétée par six autres navires depuis 2026

... pour ne citer que les projets des acteurs de cette conférence de clôture.

1 Apporter les preuves : une responsabilité forte

« Nous avons une responsabilité particulière dans la démonstration de la promesse, estime Jean Zanuttini. D'autant que les projets sont globalement plus coûteux au départ. Si l'on parvient, dans un avenir proche, à démontrer de manière incontestable les réductions d'impact générées, cela ouvrira de grandes perspectives pour l'ensemble du secteur.

La filière se doit d'être exemplaire sur la décarbonation, mais également sur le volet organisation du transport. « Nous devons 'faire le job' aussi bien que les transitaires », insiste Olivier Barreau. Le changement d'échelle facilite cette exemplarité. Les capacités des navires augmentent, les délais raccourcissent. « Le Grain de Sail III permettra de baisser les coûts, et de s'aligner sur les standards du transport maritime mondial, tout en étant disruptif. »

2 Embarquer armateurs et chargeurs

« Tous les armateurs ne sont pas encore convaincus, mais je suis persuadé que d'ici 10 ans, la majorité des navires de commerce en construction seront prévus avec au moins une assistance vélique », avance Nils Joyeux. Pour Olivier Barreau, « l'enjeu est maintenant d'embarquer les chargeurs sans lesquels rien ne se passe. C'est le marché qui permet l'éclosion de nouvelles lignes et de nouveaux navires ».

3 Des lignes qui bougent malgré des vents contraires

Jean Zanuttini veut voir dans le "backlash" écologique ambiant le signe d'un changement de paradigme. « Il y a des plaques tectoniques qui bougent, on sent qu'il y a de la résistance. Cela signifie qu'on commence à impacter les fonctionnements qui existaient jusqu'alors, et que certaines activités se sentent menacées ». Une vision optimiste qui invite à garder le cap. « Il faut continuer

à inciter et soutenir les efforts en matière de réglementation. En parallèle, à nous de montrer que des alternatives réalistes répondent aux ambitions réglementaires ». La confirmation récente, par l'OMI, des ambitions de décarbonation, est un signe fort au niveau international. « Aujourd'hui, les armateurs sont obligés de prêter attention à ce qu'on fait. »

4 Harmoniser l'argumentaire carbone

Pour continuer à convaincre, les données de performance sont essentielles. Une façon plus homogène de communiquer sur la réduction du bilan carbone serait un plus. Car actuellement, « chacun joue un peu sa partition », regrette Nils Joyeux. L'approche la plus pertinente consisterait à mettre en avant les économies réalisées par rapport à ce qui existe sur le marché. Jean Zanuttini convient que le sujet est ardu à présenter, et estime qu'on ne peut pas réduire les avantages de la propulsion par le vent à un indice « parce que l'enjeu, ce sont les limites planétaires, pas seulement le CO2 ».

5 L'impact carbone, et au-delà

Au-delà des émissions de CO2, le vélique apporte en effet d'autres avantages : réduction des risques de collision due à la vitesse moins élevée, du risque de pollution maritime accidentelle, réduction du bruit sous-marin, etc.

La dimension sociale s'inscrit elle aussi dans l'ADN des acteurs du vélique. Windcoop limite à trois mois la durée d'embarquement, et applique des conditions égales aux salariés, quelle que soit leur nationalité, loin des pratiques de dumping social ». « C'est intéressant de constater que des chargeurs viennent aussi pour ça ».

6 Pour une loi vélique ambitieuse

Les acteurs du vélique prouvent désormais que ce mode de propulsion n'est pas un rêve, mais une réalité industrielle, qui redonne du sens à chaque cargaison. Dans un message vibrant diffusé en ouverture de cette plénière, Diana Mesa appelle à un signal politique clair, à une loi fondatrice et structurante ambitieuse. « La loi vélique que nous appelons de nos vœux depuis des années doit être bien plus qu'un symbole. Elle doit être un outil décisif pour le climat et pour l'avenir. » Elle doit dire : oui, la France choisit le vent. Et la cofondatrice de Towt de conclure : « Chaque tonne transportée sans fuel est une victoire. Chaque mètre de voile hissé, c'est un peu de futur regagné. »