

LE MAGAZINE DU PORT DU GRAND OUEST

west Link



VENTS FAVORABLES
**UN NOUVEAU CAP
À FRANCHIR POUR LE
TRANSPORT VÉLIQUE**

NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

12

LA RENCONTRE DES ESTUAIRES
**POUR PENSER
L'ESTUAIRE
AUTREMENT**

24

ACCUEIL DES MARINS
**UNE TRADITION
BIEN
ANCRÉE**

26

4^e ÉDITION DE DÉBORD DE LOIRE
**LA GRANDE
FÊTE
DU FLEUVE**

POUR
DEMAIN

À Saint-Nazaire, les opérations portuaires liées à la construction du parc éolien en mer des îles d'Yeu et de Noirmoutier.

Le monde dans lequel nous évoluons est traversé par des tensions géopolitiques majeures, des transitions industrielles et énergétiques profondes, des perturbations extrêmes liées au réchauffement climatique. Dans cet environnement complexe, Nantes Saint-Nazaire Port réaffirme ce qui fonde sa légitimité : sa contribution à la souveraineté nationale – énergétique, industrielle, alimentaire – mais également sa responsabilité envers le territoire qu'il dessert et les 28 700 emplois que son activité génère.

Aujourd'hui, Nantes Saint-Nazaire Port doit se réinventer, se transformer et mettre en œuvre un nouveau modèle, sans trahir sa raison d'être. Les défis sont nombreux et nous avons collectivement un enjeu à les relever avec succès. Attendu, parfois questionné - et c'est légitime au regard de son rôle – Nantes Saint-Nazaire Port continue à remplir ses missions dans un contexte qui change vite et fort.

*“Écoute, ouverture
et construction
collective.”*

Ce numéro de *West Link* illustre cette dynamique à l'œuvre. Il donne à voir des projets concrets, des coopéra-

tions territoriales renouvelées, des partenariats industriels structurants. Il témoigne aussi d'une capacité d'écoute, d'ouverture et de construction collective. À l'image de la Rencontre des estuaires, qui a permis de croiser les regards et de faire émerger des perspectives partagées ou encore de l'évènement populaire Débord de Loire, qui relie indéniablement le citoyen au fleuve.

Nantes Saint-Nazaire Port entame une phase de transformation majeure qui nécessitera de mobiliser ses forces vives, d'interroger ses priorités, de questionner ses atouts comme ses faiblesses, en associant largement celles et ceux qui le font vivre et évoluer. Comme un rendez-vous pris avec son territoire pour demain, Nantes Saint-Nazaire Port engage la construction de nouvelles fondations d'un port résilient et fort au service des entreprises.

Jean-Rémy Villageois

Président du Directoire de Nantes Saint-Nazaire Port

LE GRAND OUEST EN MOUVEMENT

🔗 DÉVELOPPEMENT

Vents favorables

Un nouveau cap à franchir
pour le transport vélique 4

Solid Sail

La solution robuste des Chantiers 5

Innovation brevetée

Les ailes CWS prennent leur envol à Montoir 6

Troisième navire

Un changement d'échelle
pour Grain de Sail 7

Centrale Nantes

Une nouvelle offre de formation vélique 8

🗣️ RENCONTRE

Jean Zanuttini, Président et cofondateur de Neoline

"Faire la preuve qu'un cargo à voiles
peut être fiable" 10

DE NANTES À SAINT-NAZAIRE

📍 TERRITOIRE

La Rencontre des estuaires

Pour penser l'estuaire autrement 12

🔗 DÉVELOPPEMENT

AGIF+

S)ONE, le port en partage 15

Pont Anne-de-Bretagne

Un chantier XXL pour un pont
de nouvelle génération 16

Le Groupe SF s'installe à Montoir

Froid lui, toujours 18

Installation d'un parc de batteries de grande puissance

Harmony Energy sécurise le réseau
via Cheviré 19

Saint-Nazaire

Une voie lourde pour les colis hors gabarit 20

EN RELATION AVEC LE MONDE

🗣️ RENCONTRE

Commerce mondial

Quand la géopolitique rebat les cartes
du maritime 22

📍 TERRITOIRE

Accueil des marins

Une tradition bien ancrée 24

CLIN D'ŒIL

4^e édition de Débord de Loire

La grande fête du fleuve 26

- **Directeur de la publication** : Jean-Rémy Villageois
- **Rédactrice en chef** : Odile Bagot
- **Secrétaire de la rédaction** : Karine Lerendu
- **Membres du comité de rédaction** : Olivier Barnabé, Morgane Chopin, Sophie Cochard, Jérôme Guizieu, Stéphan Marin, Alexandre Rolland, Johann Feltgen (Syndicats des Agents Consignataires de Navires) et Frédérique Lamy (Union Maritime Nantes Ports)
- **Rédaction** : Nantes Saint-Nazaire Port et Agence À la Canop'
- **Photos** : Studio Franck Badaire, sauf mentions particulières
- **Photo de couverture** : Les essais en mer du *Neoliner Origin* sous voiles.
Crédit : RMK Marine.
- **Pré-presse** : VALPG
- **Impression** : Offset 5
- **Régie publicitaire** : Ouest Expansion
- **Commission paritaire** : 3007 ADEP
ISSN 2744-0605 (imprimé) - ISSN 2777-8266 (en ligne)

Impression sur papier PEFC avec des encres végétales.

**NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT**

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



LE GRAND OUEST EN MOUVEMENT

Le voilier-cargo *Grain de Sail*.

VENTS FAVORABLES UN NOUVEAU CAP À FRANCHIR POUR LE TRANSPORT VÉLIQUE

Aujourd'hui dans le monde, une soixantaine de navires de charge navigue avec un système de propulsion vélique. Ce chiffre devrait doubler dès l'année prochaine. La filière arrive à maturité, mais doit encore convaincre pour passer le cap de l'industrialisation.

Alors que le transport maritime cherche des alternatives durables aux énergies fossiles, la voile industrielle s'impose comme une réponse crédible, innovante. L'utilisation de la force du vent pour le transport maritime de marchandises a de beaux jours devant elle, notamment dans le Grand Ouest.

De Saint-Nazaire à Nantes, de startups pionnières aux grands industriels (Les Chantiers de l'Atlantique avec Solid Sail), une filière structurée prend forme, avec des projets concrets (mise en service de *Neoliner Origin*), des synergies locales et des formations spécialisées. Après plusieurs années consacrées à valider des solutions techniques, des unités de production se créent, comme Oceanwings à Caen, CWS à Montoir de Bretagne ou Solid Sail Mast Factory à Lanester. Cependant, le différentiel de coût du transport vélique demeure important par rapport au conventionnel.

"Nous savons bien que les premières séries coûtent cher à produire et que

les tarifs diminuent ensuite avec l'industrialisation", souligne Lise Detrimont, Déléguée générale de l'association Wind Ship. Le vélique sera une solution incontournable pour atteindre les objectifs de décarbonation à l'horizon 2030, puis

2050. Le soutien de la puissance publique est indispensable dans cette phase de développement. "Or le vélique est encore trop dépendant des contraintes budgétaires de court terme, malgré la signature du pacte vélique."



Les acteurs de la filière vélique se sont réunis à Wind for Goods, les 19 et 20 juin, à Saint-Nazaire.

© Jérémy Jehanin

UN VENT D'OPTIMISME

Pour autant, certains signaux incitent à l'optimisme, comme l'annonce faite fin mai à Saint-Nazaire par le Premier ministre d'une enveloppe de 90 millions d'euros pour la décarbonation du secteur maritime. Le vélisque a été également mis en valeur par le Président de la République en clôture du Blue Economy & Finance Forum (BEFF) et en introduction de la 3^e Conférence des Nations-Unies pour l'Océan (UNOC). Il a également fait l'objet de tables rondes et d'interventions dans ces cadres.

Autres bonnes nouvelles : de plus en plus de sociétés de classification intègrent le vélisque parmi les solutions de décarbonation. La société DNV a récemment publié un livre blanc sur le potentiel et la faisabilité de ces nouvelles technologies. Enfin, les quotas d'émissions carbone introduits par le Pacte vert européen devraient faciliter l'adoption de ces technologies.

À noter : La Région des Pays de la Loire devrait bientôt éditer une cartographie des acteurs du vélisque en Pays de la Loire pour bénéficier d'une vision globale de la filière.

WIND FOR GOODS FAIT RAYONNER LES PAYS DE LA LOIRE

L'événement international Wind for goods symbolise l'importance prise par les Pays de la Loire dans le développement du transport maritime à la voile. La troisième édition, dont Nantes Saint-Nazaire Port était partenaire, s'est tenue les 19 et 20 juin derniers à Saint-Nazaire. Elle a réuni plus de 70 exposants français et internationaux sur le thème *"Transport maritime à la voile, le défi du déploiement à grande échelle"*.

"Aujourd'hui, nous disposons d'une chaîne de valeur complète : industriels, bien sûr, mais aussi les services, les solutions digitales, les assurances, la logistique ou encore la manutention, reconnaît Antoine Adam, Chargé de projet à l'agence Nantes Saint-Nazaire Développement, organisatrice de l'événement. Une centaine de navires sont en service ou en commande dans le monde actuellement. L'enjeu pour la filière aujourd'hui est de réussir son changement d'échelle."

Une vingtaine de conférences et de tables rondes ont donné aux participants une opportunité unique de rencontres et d'échanges. Pour la première fois, les personnes présentes ont pu visiter, voire effectuer des sorties en mer sur l'un des quatre navires présents sur place.



© Jeremy Jehanin

L'événement Wind for goods a réuni plus de 70 exposants.



© Jeremy Jehanin

SOLID SAIL

LA SOLUTION ROBUSTE DES CHANTIERS

Avec la technologie Solid Sail, les Chantiers de l'Atlantique ont fait le choix de la durabilité pour équiper paquebots et cargos de solutions véliques. Aujourd'hui mature, la technologie équipe déjà le Neoliner Origin et va progressivement s'installer sur d'autres navires.

Pour valider leur choix en matière de propulsion vélique, les Chantiers de l'Atlantique ont procédé par ordre, en changeant d'échelle à chaque étape. La première étape a été la réalisation d'un premier démonstrateur équipé sur un petit voilier de la classe J80, puis

sur l'*Imoca* de Jean Le Cam, et enfin sur un navire de la compagnie Le Ponant.

"Nous avons validé l'efficacité de cette voile, mais il nous fallait ensuite inventer un gréement complet, se souvient Adrien Benoist, Chargé de la stratégie et du développement de Solid Sail. Nous avons alors créé un système de balestrons sur lesquels sont posés les mâts en carbone."

1500 M² SUR UN MÂT DE 73 MÈTRES

Aujourd'hui, les Solid Sail ont atteint leur taille industrielle et affichent une surface de 1500 m² sur un mât de 73 mètres. *"C'est le plus gros modèle existant"*, souligne-t-il. Deux premiers gréements ont été installés sur le *Neoliner Origin*, qui vient d'effectuer ses premiers essais en mer avant

d'entamer son service commercial. D'autres gréements sont en cours de fabrication pour équiper les deux prochains paquebots de luxe de l'Orient-Express. Un premier mât sera installé en septembre.

Pour élargir leur offre, les Chantiers de l'Atlantique développent également une voile plus petite, de 800 m². C'est ce modèle qui doit être installé sur le cargo en cours de conception pour l'entreprise Grain de Sail. *"Avec cette voile, nous cibons les navires de 60 à 180 mètres, poursuit Adrien Benoist. Mais, bien sûr, les Chantiers de l'Atlantique visent les navires marchands de plus grande taille. Nous sommes en contact avec de nombreux armateurs pour leur démontrer l'intérêt de naviguer principalement sous voile, et pas simplement avec assistance vélique."*



Les Chantiers de l'Atlantique visent les navires de 60 à 180 mètres pour les équiper des voiles Solid Sail.

INNOVATION BREVETÉE

LES AILES CWS PRENNENT LEUR ENVOL À MONTOIR

Computed Wind Sail (CWS) s'est installé à Montoir, sur le domaine de Nantes Saint-Nazaire Port, pour y assembler un système vélique rigide permettant de réduire sensiblement la consommation des navires. L'entreprise prévoit à terme la création de 100 emplois directs sur son site.

"Notre installation à Montoir répond à deux exigences : la proximité d'un quai pour accueillir les navires sur lesquels installer nos systèmes et un tissu industriel dense pour faciliter les recrutements et l'appui sur des fournisseurs", entame Bruno Toubiana, Directeur général de CWS.

L'entreprise, dont le siège et le bureau d'études sont basés en région parisienne, a obtenu une autorisation d'occupation temporaire sur une partie du domaine portuaire plus exposée au vent, à Montoir. Elle pourra y tester son premier démonstrateur à l'échelle 1, actuellement en cours d'assemblage.

CWS a breveté un système de voile rigide asymétrique qui assure une performance régulière, notamment lorsqu'on remonte au vent sous l'effet du vent apparent. Le système, qui vient en soutien du moteur principal du navire, peut équiper des bateaux neufs, mais aussi s'installer en rétrofit.



CWS équipera de trois voiles rigides un premier porte-conteneur pour Wind Coop.

© WINCOOP

L'entreprise a déjà signé un premier contrat avec l'armateur Wind Coop pour équiper un porte-conteneur de 210 EVP. *"Nous allons placer trois ailes sur ce navire pour assurer jusqu'à 60 % de propulsion vélique,*

explique Bruno Toubiana. Le bateau, qui assurera des liaisons régulières entre la France et Madagascar, sera construit en Turquie. Sa mise en service est prévue en 2027."



CWS s'est implanté sur la plateforme industrielle portuaire de Montoir de Bretagne.

TROISIÈME NAVIRE UN CHANGEMENT D'ÉCHELLE POUR GRAIN DE SAIL

L'entreprise bretonne, qui a fait le choix de la propulsion 100 % vélique, lance la construction d'un troisième cargo. La technologie Solid Sail, développée par les Chantiers de l'Atlantique, permet de multiplier le tonnage de ce futur navire.

50 tonnes de capacité de chargement pour le premier navire lancé en 2020, 350 tonnes pour le second et ce sera 2 800 tonnes pour le prochain ! Ce changement d'échelle pour Grain de Sail* vise à réduire le différentiel de coût de transport entre le conventionnel et le transport transatlantique bas carbone. Il est également rendu nécessaire par les demandes croissantes de nouveaux chargeurs.

Au lancement de l'aventure Grain de Sail, le navire transportait uniquement des marchandises utilisées par l'entreprise (principalement du cacao et du café). *"Nous restons toujours notre premier chargeur, constate Stefan Gallard, son directeur marketing. Mais nous avons ouvert des places à bord pour d'autres marchandises. Nous avons d'ailleurs créé une filiale de commissionnaire de transport."*

ADAPTÉ AUX CONDITIONS DE NAVIGATION

L'augmentation du tonnage est rendue possible par les progrès techniques continus de la filière, particulièrement active en Pays de la Loire. Grain de Sail va ainsi profiter du système Solid Sail mis au point par les Chantiers de l'Atlantique. Deux innovations majeures sur les voiles et sur les mâts permettent aujourd'hui d'envisager la construction de ce troisième navire.

"L'augmentation de la taille de nos navires ne doit pas se faire au détriment de la dimension écologique, prévient-il. Ils doivent toujours se déplacer à la force du vent. Les voiles développées par les Chantiers de l'Atlantique peuvent désormais prendre des ris, ce qui permet de s'adapter aux conditions de navigation. De plus, les mâts sont montés sur des balestrons, ce qui libère le pont et donne l'accès direct aux cales. Nous pourrions ainsi charger jusqu'à 200 conteneurs 20 pieds."

**qui vient de lancer une levée de fonds de 20 millions d'euros pour ce nouveau navire dont la mise en service est programmée pour le début de l'année 2028.*



Après deux navires d'une capacité de charge de 50 tonnes et de 350 tonnes, Grain de Sail engage la construction d'un 3^e navire d'une capacité de 2 800 tonnes, équipé des voiles Solid Sail.

CENTRALE NANTES

UNE NOUVELLE OFFRE DE FORMATION VÉLIQUE

Depuis plusieurs années maintenant, les industriels locaux développent des technologies intégrant la propulsion vélique pour décarboner le transport maritime. Une offre de formation adaptée est indispensable pour accompagner la structuration de la filière. À Nantes, l'École Centrale propose désormais des cursus spécifiques.

Centrale Nantes vient de lancer plusieurs modules de formation, initiale ou continue (lire ci-contre), pour accompagner le développement de la filière vélique en Pays de la Loire. L'école ouvrira ainsi en septembre une formation spécialisée en Génie océanique. Celle-ci portera sur deux thématiques : les énergies renouvelables en milieu marin et la décarbonation des navires. L'aspect décarbonation intègre les questions liées à la structure même des navires, mais aussi à l'optimisation des modes de propulsion, dont le vélique.

COMPRENDRE LES DIFFÉRENTES INTERACTIONS

"Il existe une forte demande, constate Vincent Berthome, Enseignant-chercheur à Centrale Nantes. Cette formation a été sollicitée par l'État via le Secrétariat général pour

l'investissement (SGPI). Ce module propose une approche globale des systèmes pour comprendre les différentes interactions. Connaître la voile ne suffit pas. Il faut savoir, par exemple, moduler le moteur thermique

en fonction des conditions de navigation pour obtenir les meilleurs gains. Tout est lié."

La formation abordera des thématiques telles que la mécanique,

UNE FORMATION CONTINUE À LA CARTE

En plus de sa formation initiale, l'école a lancé cette année une session de formation continue basée sur les savoir-faire de ses laboratoires de recherche et des professionnels du secteur. *"Nous souhaitons développer une culture commune aux ingénieurs en matière de décarbonation du transport"*, explique Maryline Laidin, Chargée de projet à Centrale Nantes.

Cette formation se décline en trois modules : le premier sert à appréhender le monde maritime et à définir ses besoins. Le deuxième est dédié au dimensionnement du système de propulsion vélique, au travers des questions liées aux matériaux, à la réglementation, à l'hydro et aérodynamique. Enfin, le troisième module est organisé en mode projet. Il s'agit d'élaborer une boucle d'intégration d'un système vélique à bord d'un navire et d'évaluer les estimations de performance pour répondre à la demande d'un armateur.



Centrale Nantes intègre l'optimisation des modes de propulsion des navires, dont le vélique, à sa nouvelle formation en Génie océanique.

la thermodynamique, les fluides ou encore les matériaux. Centrale envisage d'accueillir entre 25 et 30 étudiants, en alternance. "Nous allons devoir trouver des entreprises pour accueillir les étudiants, poursuit-il. Nous avons réalisé un sondage auprès des entreprises susceptibles d'être intéressées, en Pays de la Loire comme en Bretagne, et la majorité s'est déclarée favorable à cette nouvelle formation."



Autre concept et autre acteur de la filière vélique : la voile de Wisamo, filiale du Groupe Michelin.

Capvent

CAP SUR LA FORMATION!

Du bac pro au diplôme d'ingénieur, le développement du secteur vélique dans le Grand Ouest passe par la structuration d'une large offre de formation. Ce constat est issu d'un diagnostic publié en 2024 par quatre partenaires institutionnels ligériens⁽¹⁾. Pour répondre à ce défi, Nantes Université coordonne le projet Capvent, soumis à l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) national Compétences et métiers d'avenir. Lancé dans le cadre des objectifs de France 2030, cet AMI est soutenu par plus de 10 grandes entreprises du secteur. La réponse devrait être connue dans le courant de l'été.

"Depuis le diagnostic, d'autres partenaires nous ont rejoints⁽²⁾", souligne Franck Schoefs, Professeur à Nantes Université, porteur du projet. Ils couvrent l'ensemble de la chaîne de valeur : navigants, fabricants, concepteurs, maintenance... Capvent cible des financements afin de renforcer l'offre de formation, mais aussi la communication. Nous cibons tout particulièrement les jeunes afin d'augmenter l'attractivité de la filière en utilisant notamment la grande expérience de l'Université numérique des sciences de la mer (UN e-SEA)."

(1) Le Campus des métiers et des qualifications du nautisme Pays de la Loire, l'association Wind Ship, l'École centrale Nantes et le Centre académique de formation continue (Cafoc) de Nantes.

(2) Nantes Université, la Région académique Pays de la Loire, le Campus des métiers et des qualifications nautisme Pays de la Loire, l'École nationale supérieure maritime, le Lycée maritime Jacques Cassard, l'École Centrale Nantes, les associations Wind Ship et l'entreprise D-ICE.



**PARKING A 2 MN DE
L'AÉROPORT**



RECHARGE ÉLECTRIQUE

Nantes Aéroport

**ALTER
PARK**
L'autre parking

**24h/24
7j/7**



TEA NANTES
C H A R L E S A N D R É

LOGISTIQUE AUTOMOBILE



TRANSPORT

STOCKAGE

PRÉPARATION



**D2A Nantes Atlantique | 1 Rue Dieudonné Costes | 44860 |
St-Aignan de Grand-Lieu | 02 40 84 53 00**

JEAN ZANUTTINI, PRÉSIDENT ET COFONDATEUR DE NEOLINE “FAIRE LA PREUVE QU’UN CARGO À VOILES PEUT ÊTRE FIABLE”

À l'heure où *Neoliner Origin* a entamé ses essais en mer, son fondateur revient sur quatorze années d'une aventure industrielle singulière. Objectif : proposer un modèle logistique sobre, efficace et décarboné, sans renoncer aux standards de la fiabilité maritime.

Quel est l'état d'esprit à l'heure des essais ?

“C'est un moment très attendu et très émouvant. Après plus de dix ans de travail, embarquer enfin pour tester en mer tout ce qu'on a imaginé, c'est une étape majeure. La construction est dans ses phases finales. Les premiers essais ont débuté fin juin, avant - si tout se passe bien - une mise en service en septembre.”

Avec le recul, referiez-vous les mêmes choix ?

“Malgré des évolutions de design, le concept de base n'a pas changé et l'ADN du projet demeure. Le vent devient la source principale d'énergie, et nous proposons un modèle capable de concilier exigence environnementale et



© Neoline

fiabilité logistique. Ce qui a été le plus difficile, ce n'est pas l'innovation technique, mais de porter un projet aussi capitalistique en tant que jeune société comme la nôtre. C'est aussi un

modèle de sobriété assumée : nous réduisons d'abord le besoin en énergie avant de chercher à le compenser.”

Qu'est-ce qui rend votre approche originale ?

“Notre conviction est que la transition énergétique impose d'être ambitieux. Certains se sont limités à installer des systèmes d'assistance à la propulsion, sans remettre en cause le modèle opérationnel. De notre côté, nous voulons proposer un service industriel complet et efficace. Nous visons un marché de niche : le navire est conçu pour être agile, desservir des ports de taille intermédiaire, des destinations spécifiques (notamment dans les DOM-TOM), et offrir une logistique de proximité. Il ne remplace pas le transport maritime mondial, mais le complète intelligemment. Si le



Neoline propose “un modèle capable de concilier exigence environnementale et fiabilité logistique”.

© RMK Marine

premier navire tient ses promesses, nous lancerons rapidement un second pour doubler la fréquence. Nous savons que le modèle peut fonctionner à petite échelle, mais son changement d'échelle dépendra de l'évolution du cadre économique et réglementaire."

Quels sont les leviers pour atteindre cet objectif ?

"Aujourd'hui, notre concurrent direct, c'est le fioul classique. Tant qu'il reste bon marché, la transformation est lente. Mais les réglementations environnementales changent la donne. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a franchi un cap en avril avec des mesures plus contraignantes et la dynamique doit se poursuivre, notamment à la COP30. C'est essentiel pour que des solutions comme les nôtres aient un vrai levier de déploiement. Nous faisons le pari que notre savoir-faire accumulé deviendra un avantage si d'autres suivent cette voie."



Neoliner Origin devrait débiter ses premières rotations mi-septembre.

© RMK Marine

Pilotage
de la
LOIRE



Une expertise au service de vos navires 365 jours par an et 24/24.

Les pilotes de Loire guident les navires en toute sécurité et participent activement à l'économie locale.



Crédit photos : Pilotes de la Loire



Simulateur de manœuvres SPSA - Quai du Marquis d'Aiguillon à Nantes

NANTES
1 rue Eugène Varlin
CS 60416
44104 Nantes Cedex 4
Tél +33(0) 2 40 69 29 08
E-mail : station@pilotes-loire.com

LRQA
CERTIFIED
ISO 9001

SAINT-NAZAIRE
1 rue de l'Ecluse
44600 Saint-Nazaire
Tél +33(0) 2 51 76 08 74
Vigie Trafic
Tél +33(0) 2 51 76 08 76





À l'issue de cette rencontre, les élus ont formulé le souhait de prolonger cette dynamique et de structurer les prochaines étapes d'un cadre partagé d'action sur l'estuaire.

© Stéphane Bellanger

LA RENCONTRE DES ESTUAIRES POUR PENSER L'ESTUAIRE AUTREMENT

Le 16 mai à Cordemais, la Rencontre des estuaires, portée par le Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, a ouvert un espace inédit de dialogue autour du devenir de l'estuaire de la Loire. Dans le cadre de la démarche Trajectoire 2050 (cf. encadré), élus, experts, industriels et acteurs de l'environnement ont confronté leurs visions pour faire émerger une lecture partagée de ce territoire à la fois stratégique et vulnérable.

L'estuaire de Loire n'est plus un simple décor ou un espace fonctionnel : il est redevenu une géographie à part entière, un paysage vivant d'interdépendances. Un espace où cohabitent enjeux portuaires, logiques écologiques, mémoires sociales et transformations économiques.

"Le changement climatique se rappelle à nous : submersions, sécheresses, mutations foncières, enjeux paysagers... tout nous oblige à considérer l'estuaire autrement, alerte Frédéric Vasse, Directeur général du Pôle métropolitain. C'est pourquoi nous devons consolider la refondation du projet politique, que nous portons dans le cadre de Trajectoire 2050."

UNE DIVERSITÉ D'ACTEURS ET DE POINTS DE VUE

En mai dernier, la Rencontre des estuaires a marqué le lancement du troisième acte de la démarche. Elle

a réuni une pluralité d'acteurs – élus, chercheurs, acteurs économiques, portuaires, environnementaux,

membres de la société civile – pour ouvrir un espace commun de dialogue autour de l'estuaire.



Frédéric Vasse.

© Stéphane Bellanger

Jean-Rémy Villageois,
Président du Directoire de Nantes
Saint-Nazaire Port

“DES OUTILS DE DIALOGUE POUR CONSTRUIRE ENSEMBLE”

“Cette Rencontre des estuaires a illustré l'importance de croiser les regards et d'inventer ensemble un nouveau récit estuarien. Nantes Saint-Nazaire Port s'inscrit dans cette dynamique collective. Notre responsabilité est double : réussir la transition énergétique du modèle portuaire, tout en restant à l'écoute des attentes des territoires. Cela suppose de partager la connaissance, d'expérimenter de nouvelles coopérations et de renforcer les liens avec nos partenaires, comme nous le faisons avec le Conseil de développement ou les démarches partenariales. Dans un contexte de raréfaction foncière, de mutation énergétique et d'exigences croissantes, nous avons besoin d'outils de dialogue pour construire collectivement l'avenir. C'est à l'échelle de l'estuaire que ces transitions prennent sens.”

Valérie Lavaud Letilleul,
Professeure à l'Université de Montpellier Paul-Valéry,
membre du laboratoire ART-Dev, géographe spécialiste des
espaces littoraux fortement anthropisés

“DES LABORATOIRES DE NOS CONTRADICTIONS CONTEMPORAINES ET DE NOUVELLES MANIÈRES D'HABITER”

“Les estuaires sont des territoires complexes et surtout de véritables laboratoires de nos contradictions contemporaines : stratégiques économiquement, anciennement urbanisés, mais aussi vulnérables, riches en biodiversité et marqués par de fortes attentes sociales. Leur transformation doit être pensée en termes de trajectoires d'habitabilité, permettant de conjuguer logement, travail, mobilités et qualité de vie. Cela suppose de décroisonner les approches, d'associer plus tôt les habitants aux décisions, de penser les transitions sur le temps long et d'en faire une promesse collective de mieux-habiter : avec moins d'inégalités entre les humains et plus d'attention aux non humains. La transition portuaire et industrielle ne réussira que si elle est territorialisée, partagée, et programmée de manière graduée : elle doit apporter une réelle plus-value écologique, sociale et démocratique.”

“Ce qui a changé, c'est que nous avons croisé les points de vue : nous avons mis autour de la table des acteurs qui n'avaient pas l'habitude de se parler, pour partager leurs représentations et leurs contradictions”, se réjouit Frédéric Vasse. L'enjeu n'était pas le consensus, mais la possibilité d'un dialogue structurant, dépassant les logiques d'opposition classiques.

À l'issue de cette journée, une commande politique a été formulée à l'intention du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire : imaginer un “véhicule léger” afin de prolonger la dynamique engagée et structurer les prochaines étapes d'un cadre partagé d'action sur l'estuaire.



La Rencontre des estuaires a ouvert un dialogue structurant, croisant des regards et des enjeux différents.

© Stéphane Bellanger



Penser l'estuaire de la Loire comme paysage vivant d'interdépendances.

Simon Lery,
Directeur du GIP Loire Estuaire

“CROISER LES ÉCHELLES POUR ÉCLAIRER LES CHOIX”

“Agir sur l'estuaire suppose une compréhension fine de ses évolutions passées et futures. À court terme, l'élévation du niveau moyen de la mer n'est pas le seul facteur déterminant : d'autres paramètres comme le débit ou la température peuvent être plus sensibles. À long terme, c'est tout le fonctionnement du territoire qui pourrait être reconfiguré. C'est pourquoi nous devons croiser les échelles – locales et globales, temporelles et spatiales – pour éclairer nos décisions et éviter les lectures simplificatrices. Le GIP Loire Estuaire joue ce rôle d'interface entre la connaissance scientifique et l'action publique, en lien avec les chercheurs, les opérateurs et les élus. Nous participons aux démarches comme Trajectoire 2050 afin de nourrir la réflexion collective, dans un esprit d'action partagée et de réinterrogation permanente des modèles prédictifs.”

Dorothée Pacaud,
Vice-présidente du PETR⁽¹⁾ Pays de Retz, Présidente de la Communauté de communes Sud Estuaire et Maire de Saint-Brevin-les-Pins

“FAVORISER LE DIALOGUE ENTRE LES DEUX RIVES”

“La Rencontre des estuaires a permis de favoriser le dialogue entre les rives nord et sud, autour de problématiques largement partagées : mobilités, logement, emploi. La démarche Trajectoire 2050, qui y a été présentée, est intéressante en ce qu'elle propose aussi de dépasser nos logiques institutionnelles habituelles. Je crois beaucoup à la coopération par projets concrets, visant à faire émerger des solutions adaptées aux réalités de l'estuaire. La reprise de la navette estivale pour vélos entre Saint-Brevin et Saint-Nazaire, désormais portée par nos deux collectivités, en est une illustration. Nos habitants ne s'arrêtent pas aux limites administratives, ils vivent un territoire. Cette dynamique doit se poursuivre, en mobilisant l'ensemble des acteurs concernés.”

(1) Pôle d'équilibre territorial et rural

Trajectoire 2050

POUR UNE STRATÉGIE COMMUNE ET PARTAGÉE

Trajectoire 2050 est une démarche prospective portée par le Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, incarnée en trois actes, dont le dernier symboliquement marqué par la Rencontre des estuaires. Son ambition : bâtir une stratégie territoriale commune pour l'estuaire, fondée sur trois piliers - habitabilité,

robustesse et coopération. Cette démarche associe les cinq intercommunalités de la rive nord (Nantes Métropole, CARENE, Erdre & Gesvres, Estuaire & Sillon, Pays de Blain) et le PETR du Pays de Retz, grâce à une concertation politique forte et des ateliers scientifiques.



Trajectoire 2050 vise une stratégie pour l'estuaire de la Loire, selon trois axes : son habitabilité, sa robustesse et la coopération.

AGIF+ S)ONE, LE PORT EN PARTAGE

Le logiciel S)ONE facilite les démarches administratives, logistiques et commerciales lors du passage des marchandises sur la place portuaire. La quatrième génération de cet outil offre de nouvelles fonctionnalités, en particulier en matière de pré-dédouanement.

Le partage est la plus grande force du logiciel S)ONE. Ce PCS (Port community system) fédère l'ensemble des opérateurs impliqués lors des escales des navires. Il est édité par la société Soget qui fournit la SAS AGIF+ (Atlantique gestion informatisée du fret*) pour la place portuaire depuis plus d'une vingtaine d'années.

“Avec S)ONE, chacun dispose des mêmes informations au même moment, explique Sophie Lemert, Chargée de mission pour AGIF+. Le logiciel permet d'automatiser et de dématérialiser l'ensemble des opérations tout en assurant la traçabilité des procédures.”



Les équipes d'Agif+ et de Soget font la promotion du nouveau logiciel S)One.

© Agif+

LES JEUDIS D'AGIF+

Depuis 2011, les “Jeudis d'AGIF+” rassemblent les membres de la communauté portuaire dans les locaux de l'UMNP à Montoir. Ces moments d'échange et d'information se tiennent cinq fois par an et réunissent experts, chercheurs et acteurs de terrain. La dernière édition accueillait Yann Alix, Délégué général de la fondation Sefacil (fondation dédiée à la recherche appliquée à la logistique maritime et portuaire internationale) pour une lecture critique sur les nouvelles alliances stratégiques.

Les opérateurs ont ainsi une vision en temps réel des annonces et des déclarations à réaliser, des mouvements des marchandises, mais aussi des autorisations émises par les autorités portuaires ou douanières, ainsi que des différentes licences d'importation ou d'exportation. Le système d'échange de données informatisées (EDI) permet de partager avec l'ensemble des opérateurs.

FACILITER LES FORMALITÉS D'AVANT DÉDOUANEMENT

“Les prochaines évolutions du logiciel vont faciliter, dès cet été, les

formalités d'avant dédouanement à l'importation, mises en place par les douanes françaises et européennes (ANTES et ICS2), note Sophie Lemert. Elles vont également donner accès aux informations relatives à la nouvelle liaison ferroviaire mise en place par Naviland Cargo depuis avril entre Montoir et le port du Havre.”

** Créée par les membres de la communauté portuaire, cette SAS compte cinq actionnaires : l'Union Maritime Nantes Ports, l'Union des manutentionnaires et opérateurs portuaires, le Syndicat des agents et consignataires de navires, la Fédération des entreprises de transport et logistique de France et Nantes Saint-Nazaire Port.*



La Référence.

Peu importe le défi à relever sur un chantier, Potain demeure la référence depuis plus de 95 ans dans la conception, la fabrication, la distribution et l'entretien de grues à tour à la pointe de la technologie.

> Notre gamme :

- Grues à montage par éléments : MDLT, MDT, MD et MCT
- Grues à flèche relevable : MR, MRH
- Grues à montage automatisé : Evy, Hup, Hup M, Igo, Igo M et Igo T
- Grues pour applications spéciales sur demande mais aussi ancrages, télescopes bâtiments, mâtures mixtes, calculs, constructions de portiques et études vents spéciaux
- Grues d'occasion avec garantie constructeur

POTAIN®
www.manitowoc.com



PONT ANNE-DE-BRETAGNE UN CHANTIER XXL POUR UN PONT DE NOUVELLE GÉNÉRATION

D'ici fin 2027, le pont Anne-de-Bretagne deviendra l'un des ouvrages d'art les plus emblématiques de la métropole. Entre prouesse technique et coordination logistique, ce chantier hors norme transformera un pont routier vieillissant en un ouvrage multifonction, au cœur des usages urbains de demain.

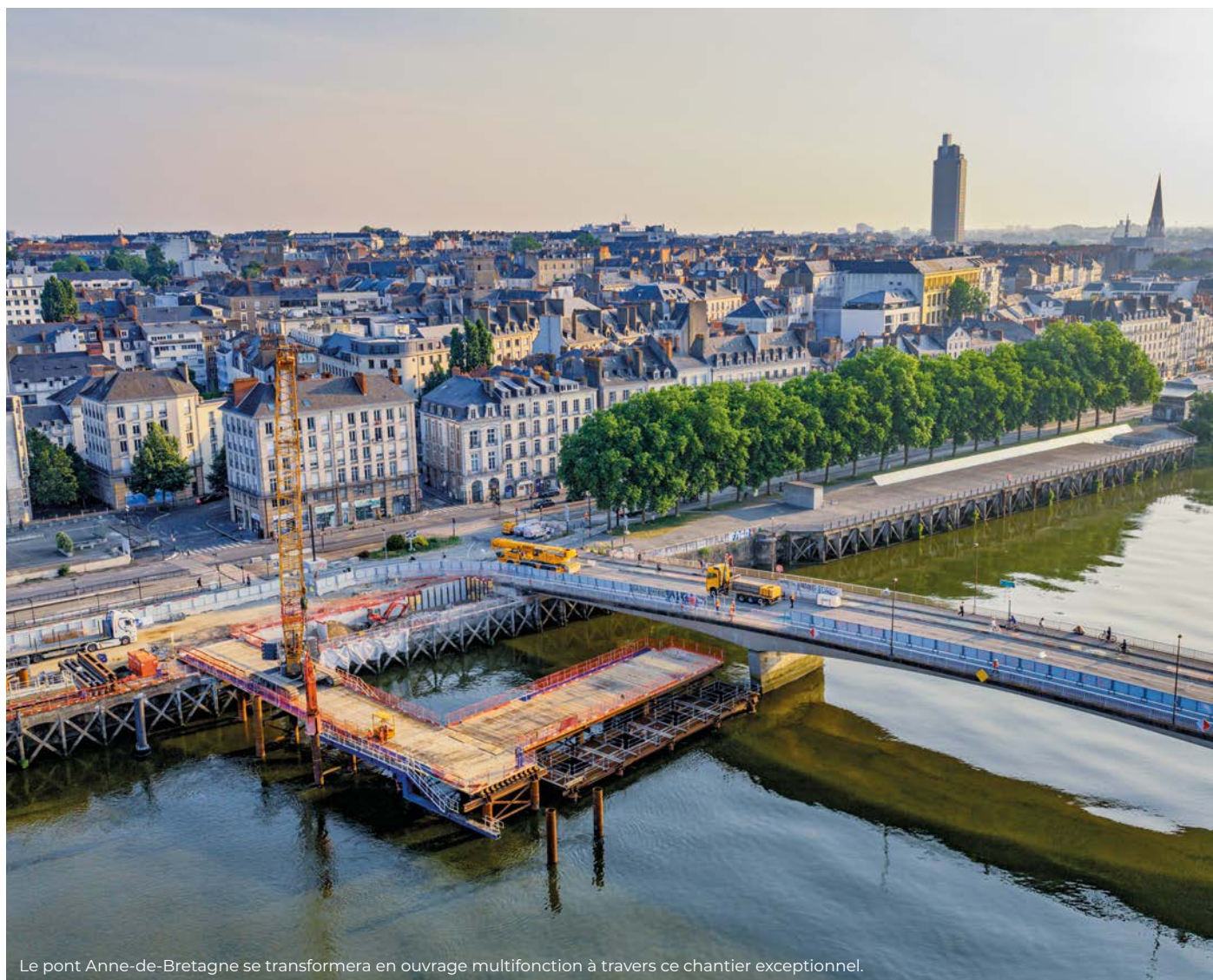
Avec l'arrivée de la charpente métallique prévue fin 2025, le pont Anne-de-Bretagne entre dans sa phase la plus spectaculaire. Ce chantier transformera en profondeur ce trait d'union entre l'île de Nantes et le centre historique.

Construit en deux temps, le pont triplera sa largeur. Sa partie neuve s'appuiera sur une charpente métallique de 2 000 tonnes fabriquée en Italie (entre Trévise et Venise) et livrée par barge (cf. encadré). En

UNE "PLACE SUSPENDUE SUR LA LOIRE"

Le nouveau pont Anne-de-Bretagne n'est pas seulement une infrastructure de franchissement. Il accueillera deux lignes de tramway (L6 et L7), de larges cheminements sécurisés pour les piétons et les cyclistes, ainsi qu'une promenade végétalisée de 1 779 m².

Pensé comme un espace public, il proposera ainsi un belvédère sur la Loire, une circulation apaisée et une nouvelle manière de relier les deux rives. Le pont, signé par l'architecte Dietmar Feichtinger, a été imaginé comme une véritable "place suspendue sur la Loire".



Le pont Anne-de-Bretagne se transformera en ouvrage multifonction à travers ce chantier exceptionnel.

UN DÉFI LOGISTIQUE EN CŒUR DE MÉTROPOLE

La construction d'un pont à Nantes est un événement rare, et la gestion logistique de l'arrivée et de la pose du tablier constitue une première pour Nantes Saint-Nazaire Port. *"Ce projet a nécessité une réflexion approfondie sur l'organisation logistique, en lien étroit avec Nantes Métropole et Vinci, notamment la recherche d'une base arrière adaptée aux contraintes du chantier"*, souligne Stéphane Pin, Responsable du pôle exploitation des sites nantais de Nantes Saint-Nazaire Port.

C'est le site de Cheviré qui a été retenu pour sa proximité immédiate (environ 1 km) avec le lieu de pose, la disponibilité de ses quais et sa compatibilité avec une logistique en cœur de métropole. *"Ce choix permet de sécuriser le transport fluvial tout en évitant un second transfert terrestre à l'arrivée"*, précise-t-il. La mise à disposition du quai pour dix jours, au bénéfice d'un seul projet, illustre également la capacité d'adaptation du port.

Le transport routier étant exclu en raison des dimensions de l'ouvrage, le tablier sera acheminé depuis l'Italie par barge maritime sur un trajet de 8 à 10 semaines, via la Méditerranée, Gibraltar et l'Atlantique. Ce convoi exceptionnel, prévu entre novembre et décembre dans une fenêtre météorologique peu favorable, mobilisera l'expertise des pilotes, de la capitainerie et des équipes techniques du port, depuis l'entrée de l'estuaire jusqu'à l'amarrage sécurisé au quai.

CALENDRIER ET PHASAGE

- Lancement du chantier : **janvier 2025**
- Début du gros œuvre : **avril 2025**
- Pose du nouveau tablier : **novembre-décembre 2025**
- Livraison et adaptation des ouvrages : **2026-2027**
- Mise en service complète : **fin 2027**

parallèle, huit piles de 23 à 27 mètres seront ancrées dans le sol rocheux, avec un coulage en deux phases, rive sud puis rive nord, pour constituer les appuis du nouveau tablier.

La pose du tablier se fera à quelques centimètres de l'ouvrage existant, toujours en fonctionnement. Cette opération, menée en site occupé et dans un environnement urbain dense, constituera une véritable prouesse d'ingénierie. Elle impose une organisation millimétrée, à la fois pour sécuriser les abords, maintenir les circulations et coordonner les phases techniques du chantier.

La mise en service est prévue fin 2027, après une dernière phase d'adaptation de l'ouvrage existant, qui sera abaissé

QUELQUES DONNÉES CHIFFRÉES

2 000 tonnes
POIDS DE LA CHARPENTE MÉTALLIQUE

145 m
LONGUEUR DU PONT

53 m
LARGEUR MAXIMALE (18 M ACTUELLEMENT)

1 779 m²
SURFACE VÉGÉTALISÉE CENTRALE

4 800 tonnes
DE BÉTON

1 300 tonnes
D'ACIER RÉEMPLOYÉS

6 000 tonnes
EQCO₂ ÉCONOMISÉES GRÂCE À L'ÉCOCONCEPTION

60 M€
BUDGET PRÉVISIONNEL

de 30 cm afin de réduire sa pente et de le mettre à niveau du nouvel ouvrage pour ne former, à terme, qu'un seul et même pont. L'ensemble du chantier s'inscrit dans une démarche d'écoconception, avec un fort enjeu de réemploi des matériaux et une attention portée à la sobriété des aménagements.

EN BREF

AU BÉNÉFICE DES ENTREPRISES

UN CLUB POUR CONNECTER LES CHARGEURS DU GRAND OUEST



Pauline Van den Bulcke.

Plusieurs entreprises du territoire, dont U Logistique et Manitou, avec le soutien de Nantes Saint-Nazaire Port et de la CCI Nantes Saint-Nazaire, ont lancé le Club des Chargeurs du Grand Ouest. Ce collectif vise à fédérer industriels, distributeurs, logisticiens et transporteurs autour d'une ambition commune : optimiser les flux de marchandises conteneurisés, conventionnels ou rouliers.

Présidée par Pauline Van den Bulcke, Directrice logistique export de U Logistique, cette nouvelle instance veut créer un espace d'échanges opérationnels entre tous les acteurs. *"Face aux enjeux réglementaires, environnementaux, technologiques et internationaux, il est plus que jamais essentiel, pour nous chargeurs, de mutualiser nos ressources, de partager nos réflexions et de coordonner nos moyens"*, souligne-t-elle.

Ouvert à toutes les entreprises souhaitant structurer ou développer leurs flux via le port de Nantes Saint-Nazaire, le club s'organisera en groupes de travail par filière (industrie, agroalimentaire, énergie, BTP...). Il portera une attention particulière à la compétitivité logistique, à la coordination inter-acteurs et à la transition vers des flux plus durables.

LE GROUPE SF S'INSTALLE À MONTOIR FROID LUI, TOUJOURS!

L'appel à manifestation d'intérêt lancé par Nantes Saint-Nazaire Port pour l'implantation et l'exploitation d'un entrepôt à température dirigée à Montoir a été remporté par le Groupe SF. Ce nouvel équipement va renforcer l'attractivité du port et devrait générer de nouveaux flux.

L'appel à manifestation d'intérêt (AMI) a rendu son verdict. Le nouveau pôle froid installé à Montoir sera construit et exploité par le Groupe SF. Un entrepôt frigorifique de 12 000 m² (sur une surface totale de 60 000 m² et une capacité de stockage de 20 000 équivalents palettes) devrait être opérationnel au premier trimestre 2028.

Nantes Saint-Nazaire Port avait lancé cet AMI pour répondre aux besoins des entreprises de son hinterland, en particulier les industries agroalimentaires. Ce nouvel équipement permettra d'étoffer l'offre de services maritimes, que ce soit à l'import ou à l'export.

Le Groupe SF est une entreprise de transport et de logistique dont le siège est à Treillières et qui possède plusieurs entrepôts dans la région. *"Nous sommes déjà basés sur le domaine portuaire avec notre filiale Transport Morand containers (TMC), explique Michaël Salomon, Directeur logistique. Mais grâce à ce pôle froid, nous allons pouvoir offrir une solution logistique globale. Cet AMI était pour nous une véritable opportunité."*

CELLULES SOUS DOUANE

Situé à proximité de l'entrée du terminal conteneurs, le futur entrepôt

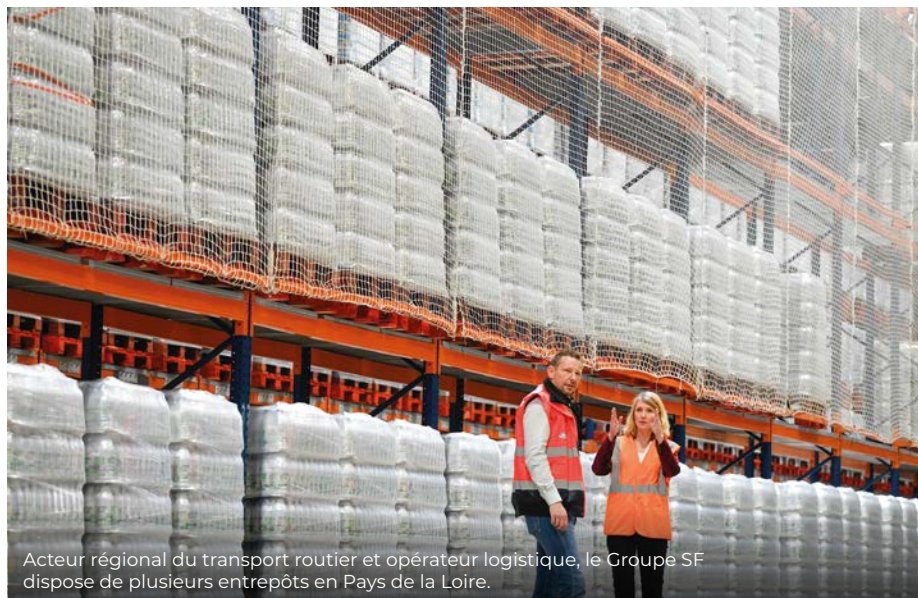


Vue prospective du site d'implantation du Groupe SF, sur le pôle industriel et logistique de Montoir.

© Groupe SF

permettra de faire du groupage et du dégroupage et proposera trois températures de stockage : -18 °C, entre 2 °C et 4 °C et entre 10 °C et 14 °C. Nantes Saint-Nazaire Port a réservé un terrain nu viabilisé de six hectares. *"La manutention des marchandises, des terminaux portuaires jusqu'à l'entrepôt SF, sera assurée par les dockers",* précise Cédric Eon, Responsable développement conteneurs de Nantes Saint-Nazaire Port.

Le nouveau bâtiment proposera également des services associés. Il disposera ainsi de cellules "sous douane" qui permettront de réaliser les contrôles vétérinaires sur place en offrant plus de souplesse et en limitant les coûts pour les clients. *"Enfin, il sera aussi possible de brancher des conteneurs à température dirigée, ajoute Michaël Salomon. Les marchandises pourront ainsi être stockées en toute sécurité, lors de période de jours fériés par exemple, mais aussi et surtout en cas de retard de bateaux."*



Acteur régional du transport routier et opérateur logistique, le Groupe SF dispose de plusieurs entrepôts en Pays de la Loire.



Le 26 juin, Sylvain Pucel, Président du Groupe SF et Jean-Rémy Villageois, Président du Directoire de Nantes Saint-Nazaire Port officialisent cette future implantation.

PARC DE BATTERIES DE GRANDE PUISSANCE

HARMONY ENERGY SÉCURISE LE RÉSEAU VIA CHEVIRÉ

Harmony Energy développe des solutions de stockage d'électricité pour sécuriser le réseau électrique national. L'entreprise installe son premier grand parc français sur la zone de Cheviré.

La zone de Cheviré va devenir la première brique du futur maillage territorial destiné à sécuriser l'ensemble du réseau électrique français. Harmony Energy France, filiale d'une entreprise britannique, a lancé les travaux de son premier parc de batteries géantes. Le raccordement devrait être effectif cet été pour une mise en service fin 2026 (après une série de tests). À horizon 2030, l'entreprise prévoit de déployer une dizaine de sites similaires sur le territoire national.

La sécurité d'un réseau électrique repose sur un équilibre permanent entre production et consommation. Pour éviter l'effondrement du système et un black-out généralisé, le pays comptait depuis des années sur l'énergie fossile des centrales à gaz ou

à charbon. La fermeture progressive des anciennes centrales thermiques au profit des énergies renouvelables impose d'adopter de nouvelles solutions pour réguler le système électrique.

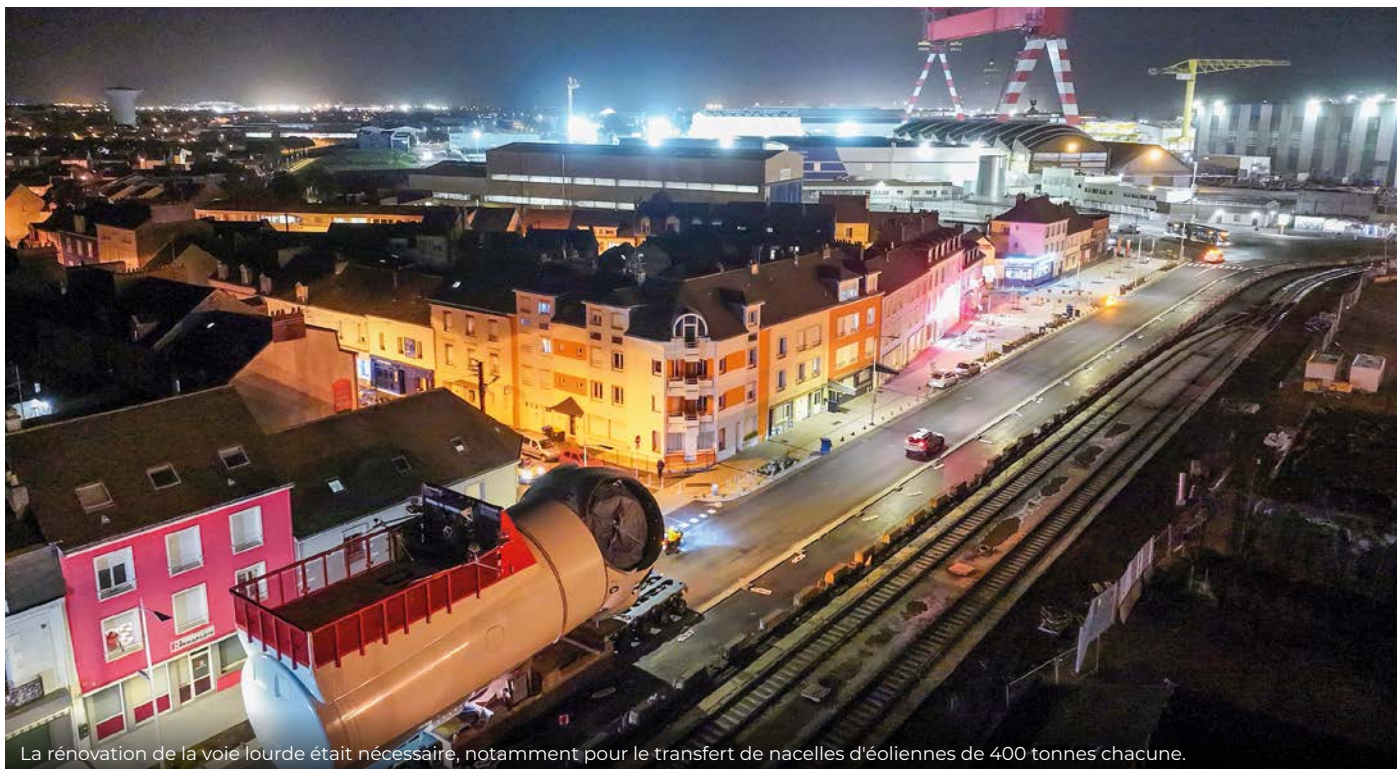
“En lien avec RTE, nous stockons l'électricité quand il y a des pics de production et faisons le tampon quand les besoins se font sentir, en particulier le soir quand le solaire ne produit plus, détaille Clément Girard, Directeur général d'Harmony Energy France. Ce fonctionnement permet de ne plus gaspiller la production renouvelable et de réduire notre dépendance aux énergies fossiles, tout en lissant les prix de l'électricité. Les batteries revendent une énergie bon marché à un moment où les centrales les plus chères seraient sollicitées.”

Cette solution a été rendue possible par la baisse des coûts des batteries, mais aussi les progrès de la technologie en termes de performance et de sécurité. Aujourd'hui en France, la puissance installée des batteries s'élève à 1 GW. Le parc de stockage qui s'implante à Cheviré va développer une puissance de 100 MW, soit 10 % de ce qui est déjà installé.

“À l'horizon 2030, nous envisageons d'avoir installé environ 1 GW, note-t-il. Nous avons choisi le site de Cheviré pour sa proximité avec le transformateur de RTE, qui réduit les coûts de raccordement, mais aussi pour l'absence de zone habitée aux alentours.”



La plateforme d'Harmony Energy de Cheviré devrait être mise en service en fin d'année.



La rénovation de la voie lourde était nécessaire, notamment pour le transfert de nacelles d'éoliennes de 400 tonnes chacune.

SAINT-NAZAIRE UNE VOIE LOURDE POUR LES COLIS HORS GABARIT

Située sur le domaine portuaire et parallèle à l'avenue de Penhoët, la voirie lourde est un axe majeur du domaine portuaire nazairien. Elle vient d'être aménagée pour accueillir le passage de colis lourds et/ou de très grande taille.

L'axe est bien connu des salariés des entreprises de la zone industrialo portuaire qui y circulent quotidiennement à vélo. La voirie lourde vient de connaître six mois de travaux destinés à faciliter le chargement et le déchargement de colis hors gabarit entre le quai des Charbonniers et les différents sites industriels.

Les travaux se sont concentrés sur une longueur de 500 mètres entre le quai et l'avenue Antoine-Bourdelle (Porte n° 4 des Chantiers de l'Atlantique).

“Le projet a été mené en concertation avec l'agglomération nazairienne, souligne Alban Frey, Chargé des opérations à Nantes Saint-Nazaire Port. Il existait un dénivelé entre l'avenue et la voie parallèle. La Ville a premièrement procédé à la réfection de l'avenue, puis Nantes Saint-Nazaire Port s'y est raccordé, permettant la mise à niveau des deux chaussées. La présence de nombreux réseaux

souterrains sur le site et la gestion des flux ont rendu l'exécution du chantier particulièrement complexe.”

DOUBLEMENT DE LA VOIE FERRÉE

La voie ferrée portuaire, présente depuis une centaine d'années,

était principalement utilisée par ArcelorMittal, notamment pour décharger l'acier destiné aux Chantiers de l'Atlantique. Elle a été rénovée... et doublée, avec la création d'un aiguillage. Cette nouvelle configuration devrait attirer de nouveaux flux en permettant le stationnement des trains le long



Les travaux ont intégré la rénovation et le doublement de la voie ferrée.

du quai pour les opérations de chargement ou de déchargement.

Parallèlement, un nouvel éclairage a été mis en place côté voirie lourde, qui complète l'éclairage public existant le long de l'avenue de Penhoët. Une piste cyclable a été également créée le long de la nouvelle chaussée. À terme, celle-ci sera prolongée pour faire le tour du bassin de Penhoët.



Le transfert d'un moteur Everllence (ex-MAN Solutions Energy) par la voie lourde.

Les travaux ont été achevés en mars dernier pour se fonder dans le calendrier du chantier des Éoliennes en mer Yeu-Noirmoutier (EMYN).

"L'ancienne voie était dégradée. Il fallait la rénover et la renforcer pour assurer le passage des nacelles dont chacune fait plus de 400 tonnes", constate Alban Frey.



La voie lourde est un axe majeur de la zone industrie portuaire de Saint-Nazaire.

EN BREF

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'UMNP

PASCAL VIALARD PASSE LE RELAIS À LUDOVIC MADEC

Le 5 juin dernier, lors de l'Assemblée Générale de l'Union Maritime Nantes Ports (UMNP), Ludovic Madec a été élu Président pour un mandat de trois ans. Pilote de la Loire depuis près de vingt ans et à la tête depuis quatre ans de la station de pilotage, il succède à Pascal Vialard qui aura marqué ses neuf années de mandat par son engagement au service de la place portuaire.

S'inscrivant dans la continuité de l'action de son prédécesseur, le nouveau président a salué la dynamique collective portée par l'UMNP et réaffirmé ses priorités : *"Nous devons faire équipe pour répondre aux enjeux de transition énergétique qui vont entraîner une mutation des activités de Nantes Saint-Nazaire Port dont 70 % du tonnage sont issus des énergies fossiles. Le modèle portuaire va inévitablement évoluer dans les prochaines années"*.

Ludovic Madec a également insisté sur les atouts du port - diversité des quais, foncier disponible, projets structurants comme Éole - et sur le rôle moteur du collectif Oportunity pour renforcer la visibilité et l'attractivité de la place portuaire nantaise.

← NANTES - SAINT-NAZAIRE
SOMALOIR
RO/RO SOLUTIONS →

02 40 90 05 75

commercial@somaloir.com

SOMALOIR - MANOCEAN
Terminal Roulier
44 550 Montoir de Bretagne

SPÉCIALISTE DE LA LOGISTIQUE RORO

- ✓ Agence Maritime
- ✓ Manutention Portuaire
- ✓ Solution Transport Multimodal
- ✓ Préparation Vehicules Neufs



somaloir.com





"Le resourcing et le near sourcing pourraient entraîner une baisse du commerce mondial de l'ordre de 18 %."

COMMERCE MONDIAL QUAND LA GÉOPOLITIQUE REBAT LES CARTES DU MARITIME

Les droits de douane imposés par les États-Unis, les relocalisations industrielles et les tensions géopolitiques transforment profondément le commerce maritime international. Pierre Cariou, Professeur d'économie maritime à KEDGE Business School, décrypte ces bouleversements majeurs et leurs impacts concrets sur la logistique mondiale, en particulier pour les ports européens, tels que Nantes Saint-Nazaire.

Quel est l'impact des droits de douane américains sur les flux maritimes internationaux ?

"Bien que Donald Trump ait clairement annoncé ses intentions protectionnistes, l'ampleur des mesures qu'il souhaitait mettre en place a surpris beaucoup d'experts. Les mesures tarifaires, en particulier les droits de douane, auraient eu pour effet de ramener les coûts de transport à des niveaux comparables à ceux de 1910, annulant ainsi un siècle de progrès dans la réduction des coûts logistiques ! On a d'abord observé une véritable panique chez les industriels, entraînant des importations massives avant l'entrée en vigueur annoncée de ces droits, ce qui a provoqué une forte congestion des ports américains et chinois. Cette vague d'importations a été suivie d'une chute brutale, lorsque

l'application effective des mesures a été repoussée à plusieurs reprises. Ce bouleversement a aussi révélé une dépendance structurelle des

"Des coûts de transport maritime qui auraient été ramenés à des niveaux comparables à ceux de 1910."

États-Unis à la Chine, non seulement aux produits finis, mais aussi aux produits intermédiaires et pièces détachées."

Comment les entreprises ont-elles réagi face à ces nouvelles contraintes ?

"Elles ont rapidement diversifié leurs sources d'approvisionnement, ce



© Kedge Business School

Pierre Cariou.

qui a généré une stratégie nommée "Chine +1". Cette stratégie vise à réduire leur dépendance à la Chine en multipliant les points de sourcing dans d'autres pays, comme l'Inde, le Vietnam ou le Cambodge. Apple constitue un exemple emblématique de cette transformation : alors

que ses iPhones étaient produits à environ 90 % en Chine il y a cinq ans, aujourd'hui, la moitié de leur production provient d'Inde et d'autres appareils, comme l'iPad, sont désormais fabriqués au Vietnam et au Cambodge.

La pandémie de COVID-19 avait déjà accéléré le passage du modèle "just in time" au "just in case", notamment pour anticiper et mieux gérer les perturbations des chaînes d'approvisionnement. Même des entreprises traditionnellement à l'origine du modèle "just in time", comme Toyota, ont revu leur stratégie dans cette direction."

Quelles conséquences spécifiques pour les flux de transport et la logistique internationale ?

"Les changements de sourcing en Asie du Sud-Est, tels que ceux vers le Vietnam ou l'Inde, n'ont pas fondamentalement modifié les flux maritimes vers les États-Unis, car la distance et les volumes restent similaires. Toutefois, un déplacement important des productions vers le Mexique aurait un impact majeur, car cela favoriserait nettement le transport routier aux dépens du maritime.

Cette dynamique de relocalisation est confirmée par une récente étude de l'OCDE qui estime que le resourcing et le near sourcing pourraient entraîner une baisse du commerce mondial de l'ordre de 18 %, non pas tant par une diminution des volumes échangés que par une réduction des distances parcourues.

Le transport aérien est également devenu plus compétitif face au maritime en raison des coûts induits par ces nouveaux droits de douane, ce qui a intensifié la concurrence entre les modes de transport selon les distances concernées."

Comment l'Europe s'adapte-t-elle à ces bouleversements mondiaux ?

"Elle continue d'importer massivement depuis la Chine, mais face aux incertitudes géopolitiques croissantes – notamment les perturbations en Mer rouge, du canal de Suez et les récentes frappes en Iran –, elle accélère sa régionalisation logistique. Le Maroc et la Turquie gagnent en importance stratégique, accueillant des entreprises européennes comme Renault à Tanger ou Decathlon depuis de nombreuses années, qui a développé des plateformes logistiques majeures pour l'Europe et l'Afrique. Cette proximité géographique devient un avantage crucial face aux risques géopolitiques."

Quel rôle les ports européens intermédiaires, comme Nantes Saint-Nazaire Port, peuvent-ils jouer ?

"Nantes Saint-Nazaire Port pourrait tirer parti de la réduction des distances logistiques en renforçant ses infrastructures de stockage et sa connectivité multimodale. Cependant, en Europe, le réseau très dense des grands ports, tels que Rotterdam ou Le Havre, limite fortement les possibilités de basculement massif. Pour tirer son épingle du jeu, Nantes Saint-Nazaire Port pourrait se positionner sur des filières ciblées, comme l'automobile ou les énergies renouvelables, et miser sur une logique de complémentarité avec les grands hubs européens, un foncier disponible pour créer des stocks de proximité plutôt que sur un basculement massif."

Quels signaux faibles ou évolutions faut-il surveiller dans les prochaines années ?

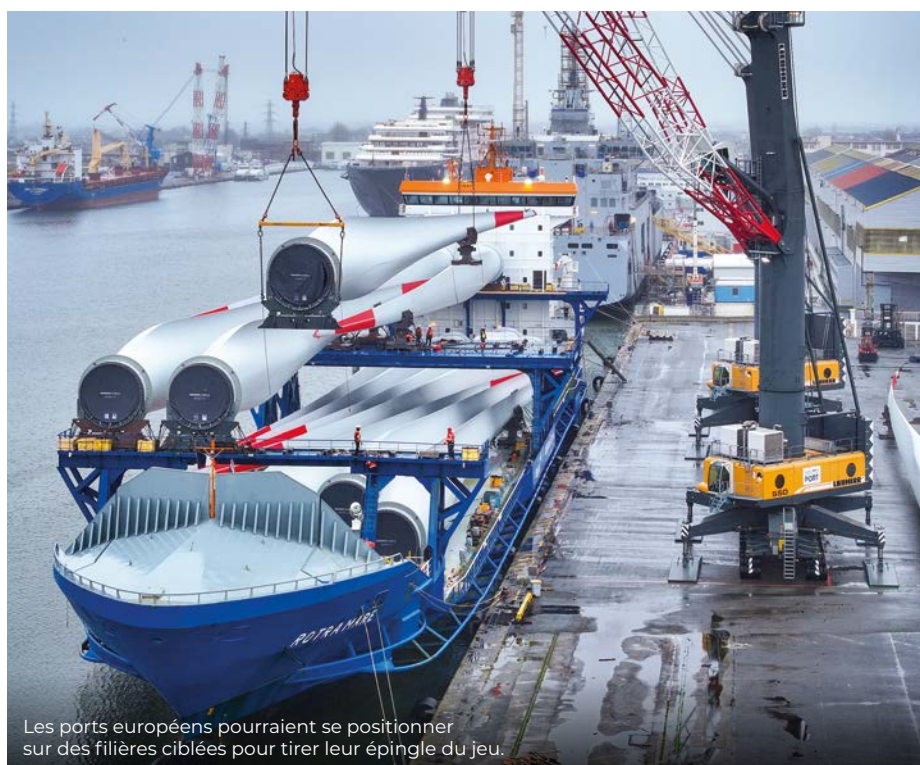
"À mon sens, plusieurs points méritent une attention particulière. Tout d'abord, la réaction de long terme de la Chine face à ces évolutions : elle poursuit des investissements stratégiques importants en Afrique et



"Miser sur une logique de complémentarité avec les grands hubs européens" pourrait être stratégique pour Nantes Saint-Nazaire Port.

en Asie du Sud-Est. Ensuite, la remise en question des alliances stratégiques chez les armateurs, notamment avec la stratégie de MSC opérant seul et confronté à des surcapacités navales importantes, pourrait avoir des conséquences majeures sur les tarifs du transport maritime. Enfin, bien que reléguées au second plan actuellement, les politiques environnementales pourraient regagner en pertinence stratégique si elles permettent de réels avantages opérationnels, comme le transport vélique ou d'autres innovations réduisant l'empreinte carbone du secteur maritime."

"Tirer parti de la réduction des distances logistiques en renforçant sa connectivité multimodale."



Les ports européens pourraient se positionner sur des filières ciblées pour tirer leur épingle du jeu.



Chaque année, des milliers de marins de toutes les nationalités font escale sur l'estuaire de la Loire.

ACCUEIL DES MARINS UNE TRADITION BIEN ANCRÉE

Sur ses sites, amont comme aval, Nantes Saint-Nazaire Port s'engage pour le bien-être des gens de mer en escale. La place portuaire compte deux associations, chargées d'accueillir au mieux les milliers de marins qui passent chaque année sur ses installations, en lien avec la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM).

Le bien-être des marins en escale est une préoccupation majeure de Nantes Saint-Nazaire Port. L'accueil sur les différents terminaux est assuré par Marine Accueil Loire (à Saint-Nazaire) et Nantes Port Accueil (à Nantes). Ces deux associations aux histoires différentes fonctionnent grâce à l'engagement de leurs membres bénévoles. Leur action est coordonnée par la Commission portuaire de bien-être des gens de mer, une structure présidée par le Préfet de Loire-Atlantique ou son représentant, à savoir le directeur de la DDTM.

“Nous réunissons chaque année un Conseil de bien-être des gens de mer, généralement au printemps, explique Damien Porcher-Labreuil, Chef du service mer et littoral à la DDTM 44. Nous essayons d'organiser ces rencontres dans des communes différentes, en lien avec Nantes Saint-



Une fraction des droits de port finance des actions des deux associations d'accueil des marins en escales.

Nazaire Port.” La dernière, qui a eu lieu à Bouguenais, a permis d'échanger avec les membres de la communauté portuaire et les associations sur différents points, dont le budget, puisqu'une fraction des droits de port sert à financer les actions des associations.

VISITES RÉGULIÈRES DES STRUCTURES PORTUAIRES

“Nous sommes un service social pour les marins qui n'ont pas forcément beaucoup de moyens et qui passent souvent très longtemps loin de chez eux, note Patrick Chaumette, Président de Nantes Port Accueil. Nous effectuons des visites à bord, pour apporter des journaux, par exemple, mais aussi assurer des transports vers le centre-ville, les centres commerciaux, et, bien sûr, l'accueil au sein de notre foyer. Il est

important que les marins sachent qu'il existe un Seamen's club, ainsi que les services disponibles. Les pilotes donnent le plus souvent ces informations à la passerelle."

Sur les sites aval (Saint-Nazaire, Montoir et Donges) aussi, le foyer constitue un élément central de l'accueil et du transport des marins. Marine Accueil Loire met un point d'honneur à le maintenir ouvert tous les jours de l'année (sauf le week-end). Le Seamen's club est partie prenante de la place portuaire, comme le souligne le président de l'association, Patrick Le Doré : *"Nous entretenons de bonnes relations avec l'autorité portuaire et les agents maritimes. Pour nos bénévoles, il est important de connaître les rouages du fonctionnement d'un port. C'est pourquoi nous organisons régulièrement des visites à la capitainerie, auprès des pilotes ou encore des remorqueurs."*



Les Seamen's clubs offrent un vrai espace de convivialité et d'échanges pour les marins en escales, grâce à l'engagement des bénévoles.



© Nantes Port Accueil



Restructuration de Port Haliguen - Quiberon (56)

EIFFAGE
ETMF

Quais, opérations de défense de berge, ouvrages anticrue, ducs-d'Albe, barrages, estacades, passerelles RO-RO, reprises de fondations, dragage, curage, battage de palplanches...
comptent au rang des nombreuses références de l'entreprise.

ETMF – Etablissement Ouest
18 rue Emile Marcesche
CS 90323
56323 Lorient cedex
Tél. : +33 (0)2 97 76 19 21



CLIN
D'ŒIL

150 bateaux ont participé à cette 4^e édition de Débord de Loire.

4^e ÉDITION DE DÉBORD DE LOIRE LA GRANDE FÊTE DU FLEUVE

Le succès de Débord de Loire ne se dément pas. Mieux, il s'amplifie. La quatrième édition de la manifestation, qui s'est tenue mi-juin tout au long de l'estuaire, a suscité un véritable engouement populaire.

"Sur les 7 jours de l'événement, nous avons vendu près de 15 000 billets pour monter à bord des navires à quai ou sur l'eau. C'est le double de l'édition précédente !" Après le départ des derniers bateaux et la fin de la fête, Loïc Breteau, Directeur de l'Association culturelle de l'été (ACE) qui organise l'événement, a encore des étoiles dans les yeux.

Cette année, plus de 150 bateaux ont participé à l'événement sur toute la longueur de l'estuaire de Saint-Brevin à Nantes. Et près de 200 000 spectateurs ont pu admirer la parade nautique et/ou participer aux différentes animations (conférences, expositions, spectacles...).

OUTIL DE MÉDIATION

"Cette année encore, Débord de Loire a réuni des bateaux mythiques et exceptionnels, se réjouit-il. Je pense bien sûr au Belem qui rentrait à Nantes avec à son bord la lanterne qui avait contenu la flamme olympique,

mais aussi à l'Etoile du Roy, l'André-Yvette, La Recouvrance, Le Pascual Florès, Le Mutin, le Saint-Michel II, le Drakkar de Vendée Olaf d'Olonne ou

encore l'Hydrograaf, ancien navire hydrographique de la Marine royale néerlandaise."



Près de 20 000 spectateurs ont pu admirer la parade nautique.

© Nantes Métropole

Manifestation populaire et festive, Débord de Loire est également un outil de médiation. Outre les bateaux anciens, la manifestation offre une vision de l'activité maritime et portuaire actuelle, voire future. C'est ainsi que la Compagnie ligérienne de transport (CLT) ou encore les Pilotes de Loire et les remorqueurs Boluda y étaient associés. Les spectateurs ont pu également découvrir les *P'tits Doudous*, l'*Imoca* d'Armel Tripon, construit en grande partie avec des matériaux réemployés. Le cargo à voile *Neoliner Origin* n'a pas pu être présent lors de l'événement, mais une exposition lui était consacrée.

DES NAVIRES ACCUEILLIS À PAIMBOEUF ET COUËRON

"Le cercle des partenaires de l'opération s'élargit lui-aussi, se félicite Loïc Breteau. Nantes Saint-Nazaire Port contribue notamment à l'organisation et au succès de Débord de Loire, aux côtés de Nantes Métropole, de la CIC et de nombreux acteurs privés. Il convient



La danse est une composante-clé de l'événement.

© Nantes Métropole

Partenaire de toutes les éditions

NANTES SAINT-NAZAIRE PORT SUR LE PONT

Au-delà de l'accompagnement de l'événement pour l'accueil des bateaux comme du village, Nantes Saint-Nazaire Port s'est mobilisé pour offrir au public la possibilité de (re)découvrir le port de l'estuaire de la Loire. Près de 800 personnes ont montré un véritable intérêt et une curiosité tant sur l'activité actuelle que sur les projets, le tout à travers plusieurs animations interactives et ludiques : survol des installations portuaires par casque de réalité virtuelle, escape-game plateau sur le port de demain, pôle d'information autour de la maquette du projet Éole, exposition des photographies de Franck Badaire sur la diversité des activités portuaires de Nantes à Saint-Nazaire. En parallèle, une quarantaine de cyclistes, accompagnée par l'association nantaise Place au Vélo, a pu visiter la zone logistique et portuaire de Cheviré, notamment la sablière de Lafarge Granulats France et le Seamen's club de Nantes Port Accueil.



Visite du site de Cheviré à vélo.



L'exposition photographique de Franck Badaire sur les activités portuaires.

de mentionner aussi la gendarmerie maritime, les douanes ou encore les affaires maritimes, qui participent à l'ancrage territorial de l'événement. Cette année, des communes de l'estuaire comme Paimboeuf ou Couëron ont démontré leur capacité à

accueillir des unités importantes de la flottille sur leurs infrastructures."

L'association ACE a déjà les yeux tournés vers 2028 et la 5^e édition de Débord de Loire.



En attente d'une prochaine édition en 2028 !



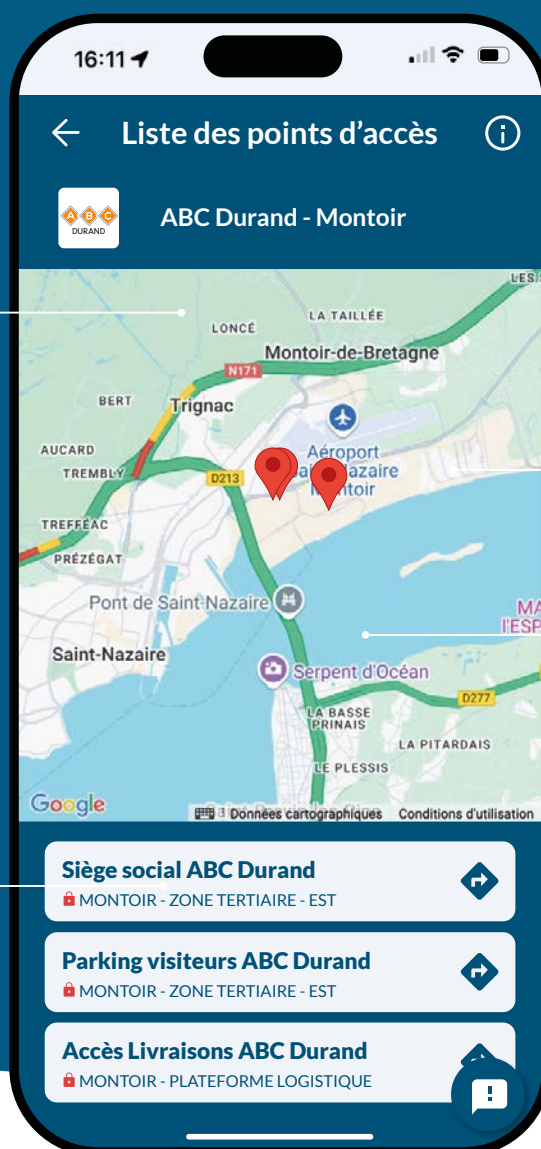
VOUS AUSSI UTILISEZ CARDINO POUR SIMPLIFIER L'ACCÈS À VOTRE ENTREPRISE


**PLAN DE
CIRCULATION
JUSQU'À
DESTINATION**


**GAIN DE
TEMPS**

**FACILITÉ
D'ACCÈS**


**INFOS
ENTREPRISES**



ENTREPRISES DE LA ZONE PORTUAIRE
**CONTACTEZ-NOUS
POUR VOUS RÉFÉRENCER :**

cardino@nantes.port.fr

APPLICATION
GRATUITE