

LE MAGAZINE DU PORT DU GRAND OUEST

west LINK

TRANSFERT
DE COLIS INDUSTRIELS
UNE LOGISTIQUE
AU MILLIMÈTRE

NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

10

PAULINE VAN DEN BULCKE

“POUR
PARLER D'UNE
SEULE VOIX”

21

IMMOBILIER

NOUVELLE
“ESCALE” EN BORD
DE LOIRE

25

SÉRIE DE PODCAST

LA PAROLE
À CEUX QUI FONT
LE PORT



PAULINE VAN DEN BULCKE

“POUR
PARLER D'UNE
SEULE VOIX”

IMMOBILIER

NOUVELLE
“ESCALE” EN BORD
DE LOIRE

SÉRIE DE PODCAST

LA PAROLE
À CEUX QUI FONT
LE PORT



PRÉCISION ET COORDINATION

Le stockage, à Saint-Nazaire, de masts d'éoliennes pour le parc en mer des îles d'Yeu et de Noirmoutier.

Six jours de travaux en mer, 70 heures de chargement pour chaque éolienne offshore, des grues en mouvement et des équipes sur les quais... Voilà ce qu'est un port industriel : le quotidien de femmes et d'hommes qui orchestrent chaque jour l'exceptionnel au millimètre.

À Nantes Saint-Nazaire, la filière des colis lourds et hors gabarit illustre, mieux que tout autre, ce savoir-faire collectif. Transformer l'extraordinaire en routine exige précision et coordination. Chaque projet mobilise une chaîne d'acteurs : transporteurs, manutentionnaires, logisticiens, grutiers, pilotes, collectivités, industriels. Aucun ne réussit seul. C'est cette cohérence d'ensemble qui fait notre force et qui a depuis toujours attiré les grands donneurs d'ordre.

Ce numéro de West Link en témoigne encore une fois : le terminal roulier, les Chantiers de l'Atlantique, Sogebbras, Everllence ou encore le Club des chargeurs de l'Ouest

portent haut les couleurs de notre territoire industriel. Ensemble, ils démontrent qu'ici, sur l'estuaire, la logistique la plus fine et les infrastructures adaptées sont au service des filières majeures de l'Ouest et de l'économie locale.

Cette même exigence guide le projet Éole. Optimisé, il reste fidèle à sa vocation première : donner à la filière des énergies marines renouvelables un outil industriel performant, adapté aux besoins réels du marché et s'appuie sur les forces industrielles du territoire. Le projet est aujourd'hui plus robuste, car mieux ajusté à son environnement.

Un port, c'est une mécanique collective. Quand chaque manœuvre est millimétrée, quand la coopération devient réflexe, alors la performance prend tout son sens.

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

"Un outil industriel performant, adapté aux besoins réels du territoire."

LE GRAND OUEST EN MOUVEMENT

FILIÈRE

Transfert de colis industriels	
Une logistique au millimètre	4
Sogebrais, acteur portuaire polyvalent	
"Saint-Nazaire, place forte historique du colis industriel"	5
De l'usine au port	
Comment voyagent les colis exceptionnels?.....	7
Chantiers de l'Atlantique	
Des histoires hors normes	8
Nicolas Lefort	
Responsable logistique chez Everlence, un poste XXL	9

RENCONTRE

Pauline Van den Bulcke, Présidente du Club des chargeurs de l'Ouest	
"Pour parler d'une seule voix"	10

DE NANTES À SAINT-NAZAIRE

TERRITOIRE

Dialogue autour de l'estuaire	
Pour mieux partager les projets de décarbonation	12

RENCONTRE

Antoine Chéreau, 1^{er} Vice-président de la Région en charge des Territoires	
"Faire de l'estuaire un modèle d'équilibre"	14

DÉVELOPPEMENT

ENSM Nantes	
La décarbonation, ça s'apprend	16
Projet Ulysse	
Elenzy met plus d'eau dans son gaz	17
Eole	
La concertation continue, le projet s'affine	18
L'entreprise s'implante à Montoir	
SLO fait coup double	20
Immobilier	
Une nouvelle "Escale" en bord de Loire	21
Nouvelle gouvernance à l'UMNP	
Devenir la référence de la transition	22

EN RELATION AVEC LE MONDE

RENCONTRE

Avec le service NWC Spain	
WEC Lines consolide ses liaisons atlantiques	23

CLIN D'ŒIL

Série de podcast audio et vidéo	
Donner la parole à celles et ceux qui font le port	25
Tout ouïe	
Le port dévoile son patrimoine sonore	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, 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 :** Déchargement d'un colis industriel.
© Thierry Duclos - Olao -Nantes Saint-Nazaire Port
- **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.



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 déchargement d'une cuve à l'aide de grues de forte capacité en jumelage, à Saint-Nazaire.

TRANSFERT DE COLIS INDUSTRIELS UNE LOGISTIQUE AU MILLIMÈTRE

Taillé pour l'industrie, le port de Nantes Saint-Nazaire est au cœur de mouvements de colis lourds, hors gabarit, techniques et souvent à haute valeur. Cette logistique de précision requiert le savoir-faire et la mobilisation des industriels, des logisticiens et des manutentionnaires, ainsi que l'utilisation d'infrastructures adaptées. À ce titre le terminal roulier de Montoir de Bretagne, lieu emblématique du hors-gabarit, est un laboratoire permanent où s'adaptent les activités de plusieurs opérateurs qui, ensemble, facilitent le transit des colis exceptionnels.

Des rotors d'éoliennes, des fuselages d'avions de ligne, des wagons de TGV, des navires de plaisance : le terminal roulier de Montoir accueille bien plus que les 100 000 véhicules et les 10 000 remorques transitant chaque année sur ses quais. Des produits finis, des assemblages de pièces de très grandes dimensions qui bénéficient de surfaces d'entrepôts adaptées : 60 ha avec une réserve foncière de près de 15 ha. Jean-Luc Bernard, Responsable de la filière roulier à Nantes Saint-Nazaire Port, se félicite de cette variété de collaborations. "Nous travaillons avec différents secteurs industriels à forte valeur ajoutée, avec General Electric (GE), qui assemble ses nacelles d'éoliennes de 12 MW, la propulsion vélique avec CWS, mais aussi avec l'industrie de la plaisance, notamment Bénéteau, et bien sûr Airbus avec qui nous avons des liens privilégiés."

Nantes Saint-Nazaire Port a en effet créé pour le géant de l'aéronautique une voie XXL en sortie de terminal

roulier, qui facilite l'accès à l'usine Airbus de Gron située à 2,5 km. "Nous accompagnons le développement des industriels comme Airbus en agrandissant les surfaces mises à leur disposition, en bord à quai sur le terminal roulier."

QUAI RENFORCÉ ET ENTREPÔTS GÉANTS

Autre atout : au nord du terminal roulier, une zone d'entrepôts dédiés aux colis industriels a vu le jour. Des halls à grandes ouvertures de portes



Le chargement d'un bateau de plaisance à bord du Neoliner Origin, à Montoir de Bretagne.



(12 x 12 m) qui sont conçus "pour permettre par exemple à GE de pré-assembler ses pièces avant la production finale, rappelle-t-il. Mais d'autres clients y ont recours, comme, depuis 2024, CWS, qui fabrique d'immenses systèmes véliques de navires marchands".

Enfin, le terminal roulier est doté d'un quai spécifique, relié à ce pôle industriel, qui a été renforcé jusqu'à 15 tonnes au m². "Notre objectif est d'attirer d'autres industriels qui ont des contraintes d'assemblage de colis exceptionnels en poids, valeur et dimensions. La proximité directe d'un quai de chargement permet de s'affranchir de contraintes liées aux convois exceptionnels par voie routière qu'ont les industriels de l'hinterland."



L'association d'un quai de forte portance et d'entrepôts de grande capacité constitue une offre à valeur ajoutée pour la logistique industrielle hors gabarit.

SOGEBRAS, ACTEUR PORTUAIRE POLYVALENT “SAINT-NAZAIRE, PLACE FORTE HISTORIQUE DU COLIS INDUSTRIEL”

La polyvalence de Sogebra en fait un pilier de l'activité portuaire sur le colis lourd ou de grande dimension. Consignation de navires, transport, roulage, stockage, manutention : le groupe intervient sur plusieurs maillons de la chaîne logistique. Le point avec Arnaud Kuhn, son président.

Comment Sogebra aborde-t-il le transport de colis hors gabarit ?



"Chaque colis (nacelles d'éoliennes, moteurs de navire, sous-stations électriques, catamarans de plaisance, etc.) nécessite une étude et une prise en charge différentes, adaptées aux dimensions et poids concernés. Nous disposons pour les manœuvres de plus que 400 références de matériels : des palonniers (jusqu'à 140 tonnes de levage), des manilles (jusqu'à 150 tonnes) et des éléngues (jusqu'à 100 tonnes) ainsi que des chariots élévateurs (32 tonnes), des stackers (45 tonnes), etc."

Comment travaillez-vous avec vos partenaires pour le transport de ces pièces exceptionnelles ?

«C'est un gros travail en amont avec les transitaires et les navires, afin de coordonner l'ensemble des besoins, non seulement du navire, mais aussi terrestres : réception, stockage, livraison. Il faut également s'adapter aux contrats spécifiques de ces colis, au niveau commercial (Incoterms) ou portuaire (Liner terms). Quoiqu'il en soit, le sur-mesure s'impose.»



"Saint-Nazaire est historiquement reconnue comme une place forte du colis lourd."

Quels sont les avantages de travailler avec Nantes Saint-Nazaire Port ?

«Saint-Nazaire est historiquement reconnue comme une place forte du colis lourd. Son bassin à flot permet de minimiser les contraintes nautiques

et météo, apportant un maximum de sécurité aux personnes, aux navires et à leurs marchandises. Les bords de quai spéciaux et les équipements (la grue Bigue de 400 tonnes et les deux grues de 150 et 200 tonnes)

nous offrent des solutions optimales à proposer à nos clients. J'ajoute qu'il y a un vrai savoir-faire des équipes (dockers, grutiers, manutentionnaires). Mais c'est un gain mutuel : Sogebra est membre depuis 2007 de "The HeavyLift Group", association mondiale de professionnels du colis lourds; cela participe aussi à la renommée et au savoir-faire de la place de Nantes Saint-Nazaire."

Quels sont les projets de Sogebra en matière de gros colis ?

"Nous consolidons notre collaboration avec les Chantiers de l'Atlantique dont l'activité est régulière, avec Everllence qui connaît une forte activité jusqu'à viser l'exportation de 40 à 50 moteurs de 325 tonnes par an et avec Siemens pour les éoliennes du parc en mer des îles d'Yeu et de Noirmoutier. Sans oublier l'usine GE, qui exporte des nacelles de 700 tonnes depuis Montoir."

LA LOGISTIQUE DES COLIS HORS GABARIT À SAINT-NAZAIRE EN QUELQUES CHIFFRES

Top 3 des pièces les plus lourdes transitant par le port de Nantes Saint-Nazaire :

4 000 tonnes : la partie haute d'une sous-station électrique des Chantiers de l'Atlantique.

700 tonnes : une nacelle d'éolienne offshore Siemens-Gamesa

325 tonnes : un moteur Everllence

... et des équipements portuaires pour les manœuvrer :

Une grue bigue de **400 tonnes**

Des grues permettant la manutention en jumelage pour les plus gros volumes, d'une capacité de **150** et de **200 tonnes** chacune

Des quais adaptés aux colis lourds (**15 t/ m²**)

Pierre-Alexandre Bidolet,

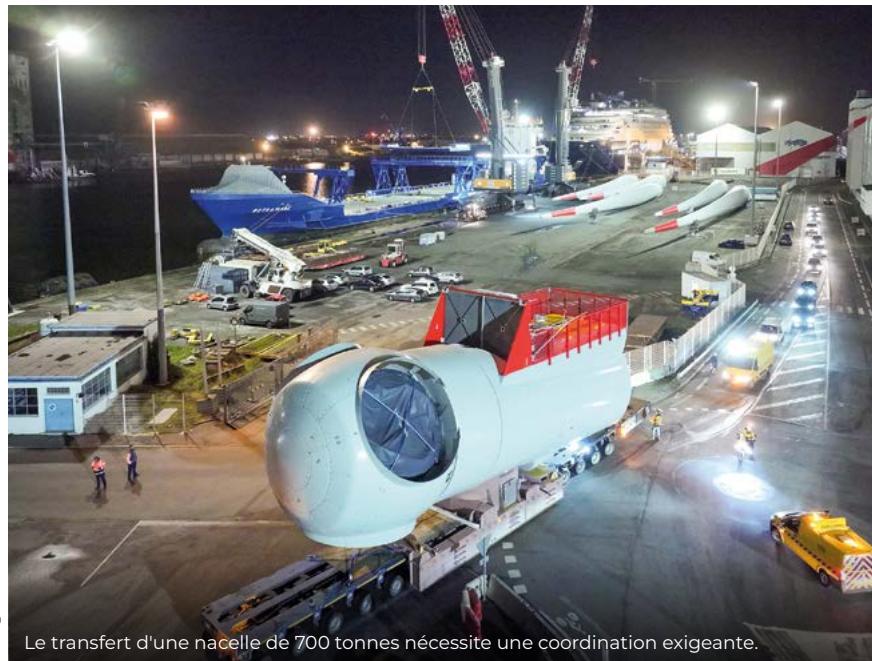
Project manager du parc éolien des îles d'Yeu et de Noirmoutier, chez Siemens-Gamesa

"DANS LE XXL, IL NE FAUT PAS OUBLIER LE DÉFI HUMAIN"

"Chacune des 61 éoliennes de 8 MW du parc est livrée en 7 colis hors gabarit : 3 pour le mât, 3 pour les pales et 1 pour la nacelle. Le hors-gabarit est donc notre quotidien ! Mais il faut bien voir que le défi technique découle des exigences du défi humain : la sécurité de toutes les personnes présentes pendant la manutention de ces colis XXL. Et pour cela, le dialogue, la préparation et la coordination sont les clés. Dialogue avec les personnels portuaires qui font un travail incroyable, avec les organisations syndicales et avec les autres opérateurs. Je pense par exemple aux Chantiers de l'Atlantique, qui construisent leurs navires dans la forme Joubert pendant que nous assemblons les mâts sur le quai : il faut impérativement se coordonner avec eux pour qu'au moment du levage de nos éoliennes, la sécurité soit maximale. Cela se prépare des semaines à l'avance."



Pierre-Alexandre Bidolet.



Le transfert d'une nacelle de 700 tonnes nécessite une coordination exigeante.



Le chargement des éoliennes à bord du navire poseur *Le Vole au Vent*.



DE L'USINE AU PORT

COMMENT VOYAGENT LES COLIS EXCEPTIONNELS ?

Avant d'arriver sur la zone portuaire, une partie des colis lourds a voyagé sur les routes. À quelles contraintes et quels enjeux sont soumis ces convois ?

À une lettre près, un port est une porte. Pour les industries nautiques françaises, celui de Nantes Saint-Nazaire est la porte de sortie de toute la filière qui exporte 80 % de sa production en valeur. "Disposer d'un port performant, adapté aux colis exceptionnels et engagé dans la transition énergétique, c'est un vrai levier pour nous", se félicite Jean-Paul Chapeleau, Président de la Fédération des Industries Nautiques (FIN), filière qui représente 6 300 entreprises réalisant 6 milliards d'euros de chiffre d'affaires, dont 2 milliards dans la construction de bateaux. "Les bateaux que les acteurs de la filière produisent et exportent ont une taille de plus en plus importante. Cela met au défi sur le transport depuis les usines - surtout concentrées sur la façade atlantique (Vendée, Charente-Maritime, Gironde) et en Occitanie - jusqu'aux ports d'embarquement, où les bateaux sont chargés sur cargo."



© Augizeau

MER ET ROUTE

Le hors-gabarit, c'est justement la spécialité d'Augizeau, transporteur terrestre de pièces XXL en France et en Europe. "Notre métier est autant dans le transport que dans la préparation, explique Clément Coulon, Responsable commercial. Certains convois nous ont demandé jusqu'à 9 mois de travail et des contacts permanents avec la Direction Départementale de Loire-Atlantique des Territoires et de la Mer (DDTM) pour les autorisations, avec Orange ou Enedis pour le démontage de lignes... sans compter la recherche de solutions de stationnement, de gardiennage, etc."

Clément Coulon sollicite un soutien renforcé des pouvoirs publics sur le transport routier du hors gabarit,

face à la concurrence étrangère et aux convois illégaux. "L'objectif est de pérenniser des itinéraires lourds pour soutenir nos industriels locaux." Sans cela, certains clients pourraient faire d'autres choix que

la route. Ce qu'envisage déjà Jean-Paul Chapeleau : "La limitation des itinéraires routiers pour aller jusqu'aux ports d'exportation nous pousse à chercher davantage de solutions directement vers le maritime".

Eloïse Petit,
Directrice adjointe, déléguée à la Mer et au Littoral,
de la DDTM 44

"LE TRAVAIL DE VÉRIFICATION EST MINUTIEUX ET COLLABORATIF"

La Direction Départementale de Loire-Atlantique des Territoires et de la Mer (DDTM) délivre les autorisations de circulation de convoi exceptionnel. Comment ça marche ?



Eloïse Petit.

"Le transporteur fait une demande en ligne auprès de la DDTM. Nous la traitons en sollicitant les avis des gestionnaires de voirie impactés par l'itinéraire : conseils départementaux (RD), direction interdépartementale des routes (RN), mairies de certaines communes (VC), etc. Puis, nous rédigeons un arrêté de circulation valable 6 à 36 mois intégrant les contraintes de circulation. Le travail de vérification est minutieux et implique beaucoup d'acteurs. Nous nous appuyons sur l'arrêté de 2006, qui définit les conditions de circulation des convois exceptionnels et qui précise les accompagnements de sécurité nécessaires. La difficulté est de permettre la circulation des gros convois tout en assurant la sécurité des infrastructures et des usagers de la route, ainsi que la continuité des transports doux en centre-ville."

LE HORS-GABARIT SUR LES ROUTES : QUELLES DIMENSIONS ?

L'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux "transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque" définit les dimensions minimales du hors-gabarit. Cela concerne les convois de :

- plus de 44 tonnes (et au-delà de 120 tonnes) ;
- plus de 18,75 m de longueur (et jusqu'à plus de 70 m) ;
- plus de 2,55 m de largeur (et jusqu'à plus de 10 m) d'évaluer les estimations de performance pour répondre à la demande d'un armateur.



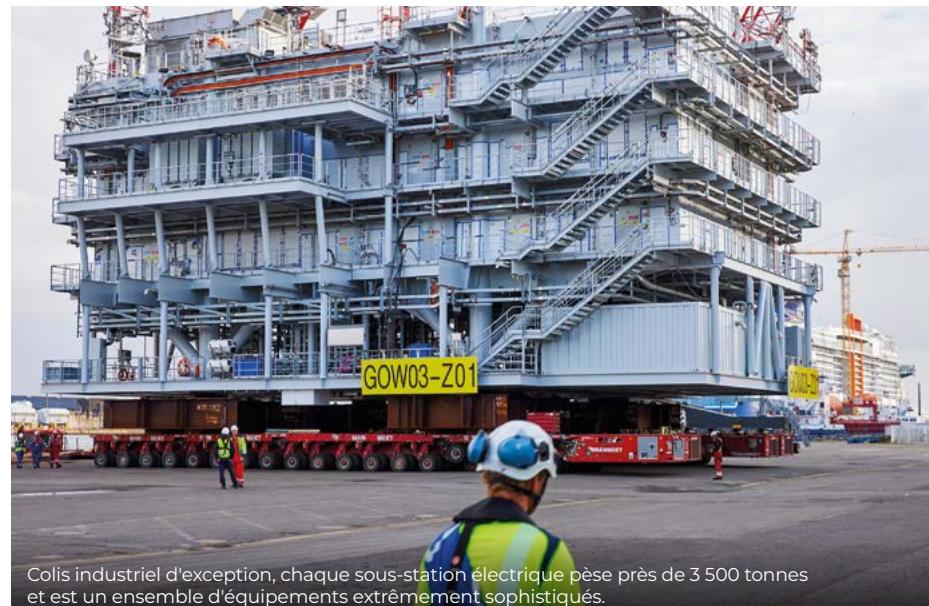
L'orchestration des convois exceptionnels implique parfois plusieurs mois de préparation.

© Augizeau

CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE DES HISTOIRES HORS NORMES

C'est l'un des leaders mondiaux des marchés des navires hautement complexes et des installations offshore. Les Chantiers de l'Atlantique voient, chaque jour, circuler sur leur site 10 000 personnes livrant chaque année 250 000 tonnes de produits. Qu'il s'agisse d'éléments pour la construction de paquebots ou des sous-stations électriques pour les parcs éoliens en mer, les colis industriels hors gabarits sont leur quotidien. Illustrations de ces activités en histoires... hors normes.

Guillaume Lebaron est le responsable des opérations maritimes des Chantiers de l'Atlantique. Il revient sur le transfert "au chausse-pied" de l'un des derniers paquebots construits à Saint-Nazaire. "La manœuvre la plus spectaculaire que nous ayons menée, c'est le transfert du MSC World America (333 m x 47 m) depuis la forme de construction Joubert (350 m x 50 m) vers le bassin de Penhoët. Par manque de place, nous ne pouvions pas mettre de remorqueur devant le navire, en traction traditionnelle. Nous avons donc créé des étriers pour rendre solidaires les remorqueurs et le navire. Une telle opération se prépare deux ans à l'avance et mobilise le pilotage, le lamanage, le remorquage, sous l'égide de la capitainerie. Le tout pour une manœuvre de 10 heures, à marée montante et par beau temps uniquement. Nous avons également dû réaménager la forme Joubert avec de nouveaux rouleaux de défense. Ce projet nous a permis de découvrir et d'inventer. C'est stimulant d'aller aux limites de nos infrastructures et de celles du port pour le client !"



« LE CHARGEMENT DE LA MONUMENTALE SOUS-STATION »

Son collègue, Frédéric Grizaud, est directeur de la Business Unit Énergies Marines Renouvelables. Quand on lui parle de logistique hors gabarit, il pense immédiatement au transfert de sous-station électrique pour les parcs éoliens en mer. Un transfert de l'usine sur une barge... "Une des plus grosses opérations que nous menons avec Nantes Saint-Nazaire Port, et qui demande de la coordination, c'est le Load Out : le chargement de la partie haute d'une sous-station électrique pour l'éolien offshore. Nous faisons rouler ce colis de 3500 tonnes et de 40 m de long sur 30 m de

large et 25 m de haut sur notre site jusqu'au quai de la Prise d'eau. En plus d'être monumental, ce colis vaut une centaine de millions d'euros, il est fragile et rempli d'équipements sophistiqués. Le transfert sur barge de cette pièce à très haute valeur ajoutée se programme donc de longue date, pour coordonner nos équipes de chargeurs et les équipes portuaires. Il faut moins d'une demi-journée pour l'amener sur la barge en traversant notre zone d'activité. Et pour cela, les équipes de Nantes Saint-Nazaire Port sont précieuses, car il faut mettre en place des chemins de circulation en démontant du mobilier urbain et en stoppant la circulation avant de lancer le transfert à proprement parler."



NICOLAS LEFORT

RESPONSABLE LOGISTIQUE CHEZ EVERLLENCE, UN POSTE XXL

Les dimensions colossales du hors gabarit ne doivent pas faire oublier les femmes et les hommes qui sont derrière et qui en garantissent un transport "sans couture". Nicolas Lefort, Responsable logistique chez Everllence (ex-MAN Energy Solutions), est l'un d'eux.

"Le XXL est notre daily business : on ne le voit plus si gros que cela." L'œil de Nicolas Lefort a pris le pli de la grande taille et du hors-gabarit. Le responsable logistique d'Everllence (ex-MAN Energy Solutions), fabricant allemand de moteurs thermiques et de turbomachines pour les navires, et filiale de Volkswagen, est en poste depuis 3 ans, 9 ans en tout sur le site de l'entité française, basée à Saint-Nazaire. Son rôle ? En amont, assurer l'approvisionnement de la chaîne d'assemblage : composants de toutes tailles, services et prestations

techniques, maintenance, support... En aval, organiser le transport du produit fini depuis la fin de la chaîne d'assemblage jusqu'à la zone de stockage sur les quais et superviser son embarquement sur les navires-cargo, ce qui inclut des étapes de peinture, d'emballage et de préparation aux expéditions. Le "produit fini" est un moteur d'une puissance d'environ 20 MW, soit 25 000 chevaux, pesant 320 tonnes minimum et mesurant 16 m de long, 5 m de large et 5 m de haut.

BONNE ENTENTE INDISPENSABLE

"Le gros colis concentre plusieurs challenges en production, logistique et stockage. Nous travaillons sur la zone portuaire avec des partenaires logistiques (Idea Logistique, Scales, Sogebrais) maîtrisant l'ensemble des compétences et des moyens techniques adaptés au transport et à la manutention de nos produits, tels que les convois exceptionnels via des remorques automotrices, les grues portuaires, les agréments douaniers,



Chaque moteur, d'une puissance de près de 20 MW, pèse au minimum 320 tonnes.

etc. Quant aux espaces de stockage dédiés à ces colis hors gabarit, ils sont stratégiques, car ils ont un rôle de zone tampon entre la production et l'expédition." Et autour des bassins du port de Saint-Nazaire, les espaces de stockage sont précieux, rendant indispensable la bonne entente et la collaboration entre les acteurs portuaires qui doivent "faire équipe".



Disposer d'espaces de stockage à la sortie de la chaîne de production et à proximité des quais d'expédition est un véritable atout.



L'exportation des moteurs Everllence exige la coordination d'un ensemble de moyens et de compétences spécifiques, par des partenaires fiables.

PAULINE VAN DEN BULCKE, PRÉSIDENTE DU CLUB DES CHARGEURS DE L'OUEST “POUR PARLER D'UNE SEULE VOIX”

Créé à l'initiative de Pauline Van den Bulcke, Directrice export de U Logistique, en lien étroit avec Nantes Saint-Nazaire Port, le Club des chargeurs de l'Ouest veut fédérer les industriels et logisticiens du territoire. Avec une ambition : parler d'une seule voix pour défendre leur compétitivité et relancer l'attractivité maritime de Montoir de Bretagne.

Pourquoi avoir créé le Club des chargeurs de l'Ouest ?

“Historiquement, Montoir était le seul grand port français à ne pas disposer d'une association de chargeurs. Il manquait une structure capable de parler d'une seule voix au nom des industriels, des logisticiens et des chargeurs. Le contexte récent - entre le rapport de la Cour des Comptes et la fin de la ligne Antilles par CMA-CGM - a accéléré cette prise de conscience : plutôt que de subir, il fallait s'organiser collectivement. Aujourd'hui, le port de Montoir traite environ 120 000 Équivalents Vingt Pieds (EVP) : il faudrait atteindre au moins 200 000 EVP pour viabiliser son économie et lui permettre de proposer des tarifs plus compétitifs aux chargeurs.”

Ce contexte récent a donc été un déclencheur ?

“L'arrêt de la ligne Antilles a surtout révélé notre dépendance : trop de



Pauline Van den Bulcke.

appliquée chez certains de nos voisins européens.”

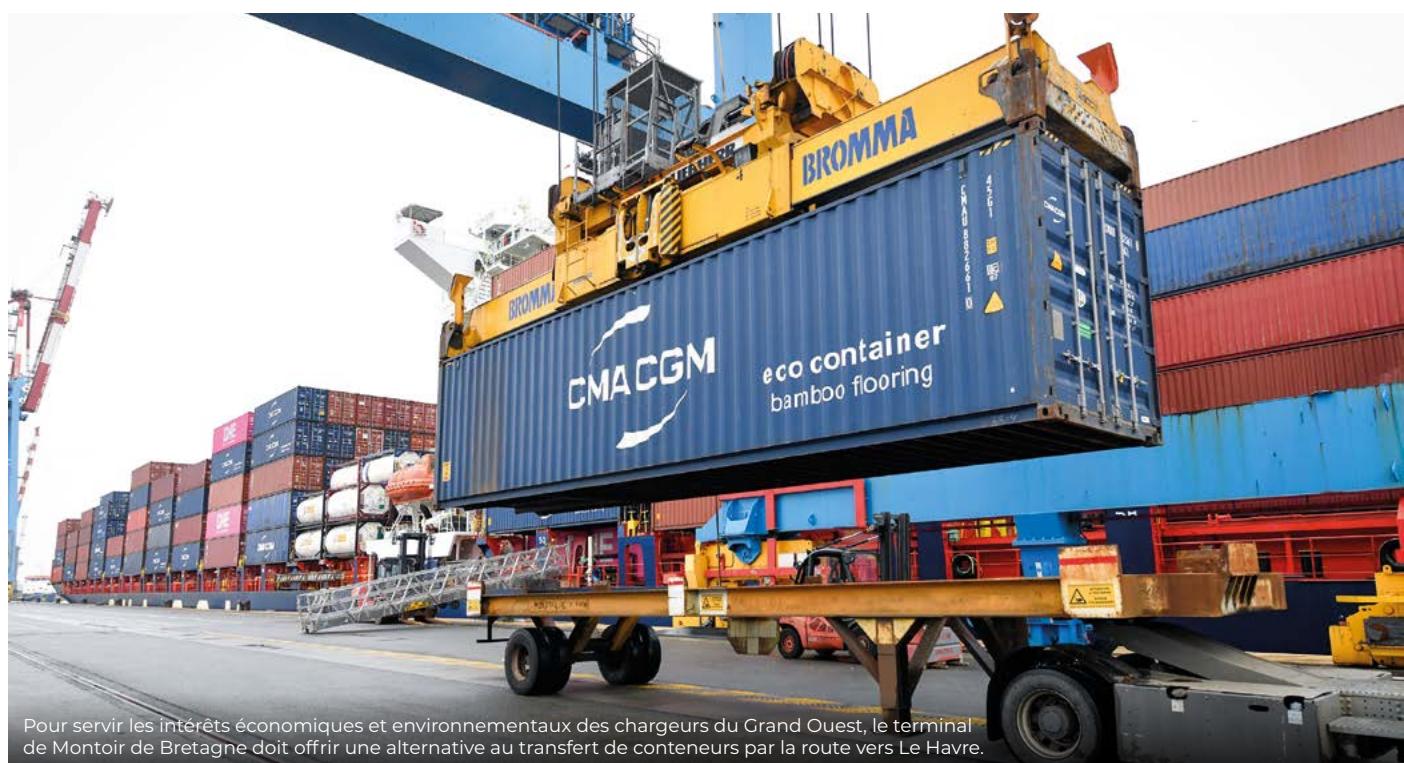
Quels acteurs retrouve-t-on dans ce Club ?

“Les fondateurs sont U Logistique, que je représente, et Manitou Group, mais nous avons déjà élargi à d'autres secteurs : industrie, agroalimentaire, BTP... Nous travaillons aussi avec des partenaires logistiques. Plusieurs grands groupes ont manifesté leur intérêt et d'autres devraient nous rejoindre. L'idée est vraiment d'ouvrir le Club à toutes les entreprises du Grand Ouest, même à celles qui n'utilisent pas encore le port de Montoir.”

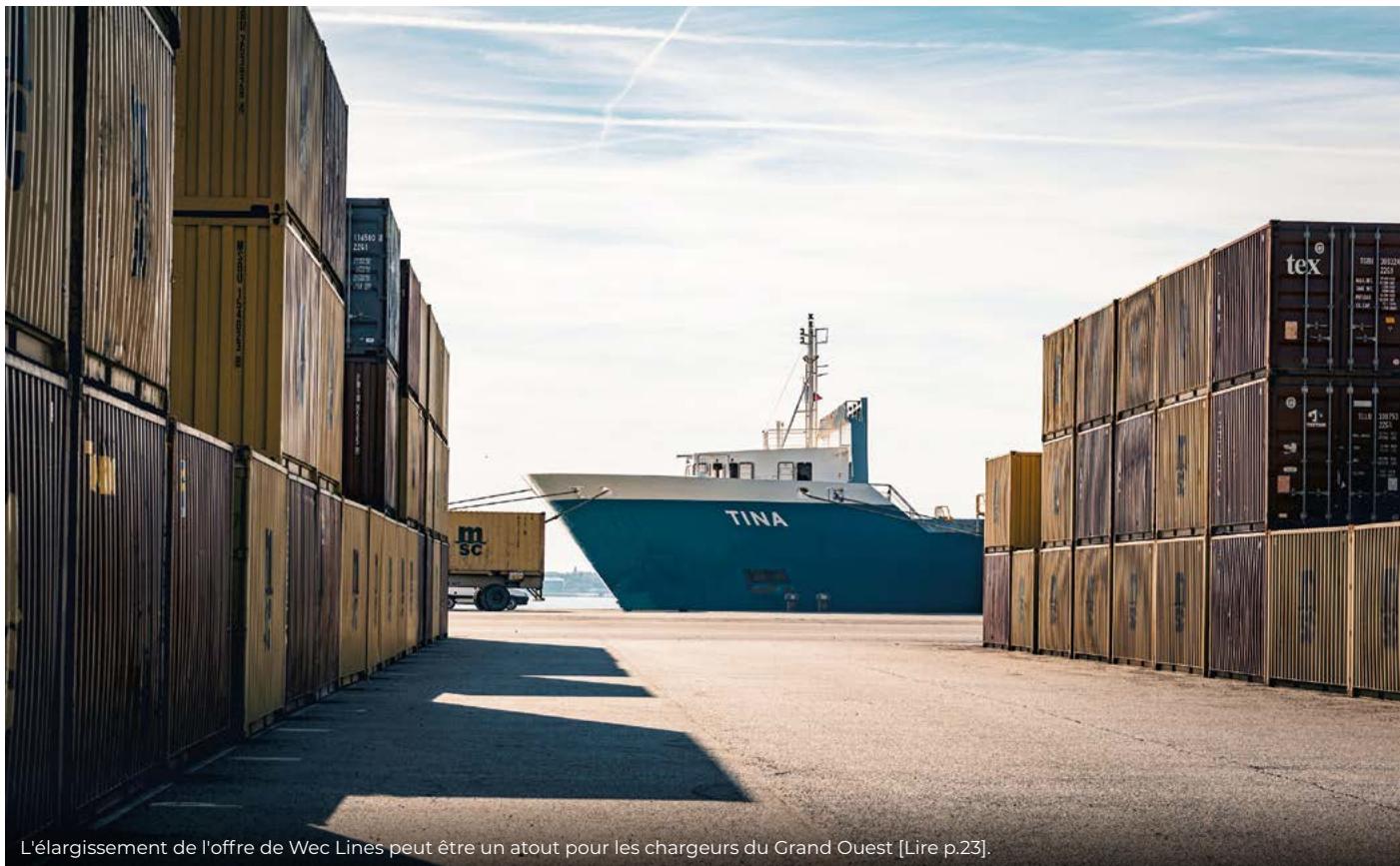
Les dockers sont également associés à cette démarche. Pouvez-vous nous en dire plus ?

“Oui, et c'est une avancée majeure. Pour la première fois, tous les acteurs se sont retrouvés autour d'une même table : dockers, direction de Nantes

flux du Grand Ouest remontent par camion vers Le Havre. C'est un non-sens économique et environnemental. L'idée est de redonner à Montoir une place crédible dans la logistique maritime française, en anticipant les mutations à venir et notamment la taxation du transport routier déjà



Pour servir les intérêts économiques et environnementaux des chargeurs du Grand Ouest, le terminal de Montoir de Bretagne doit offrir une alternative au transfert de conteneurs par la route vers Le Havre.



L'élargissement de l'offre de Wec Lines peut être un atout pour les chargeurs du Grand Ouest [Lire p.23].

Saint-Nazaire Port, compagnies maritimes, collectivités... Cette première réunion, organisée début octobre à l'initiative des dockers, a permis de poser un diagnostic partagé et d'envisager, ensemble, des pistes pour redonner du volume à Montoir.

Comment fonctionne le Club aujourd'hui ?

“Nous avons voulu une structure simple, ouverte et opérationnelle. Il n'y a pas de “petits” ou de “grands” membres : toute entreprise qui expédie ou reçoit des marchandises peut nous rejoindre. Concrètement, nous travaillons à travers plusieurs groupes de travail par thématiques identifiées dans une logique de benchmark et de mutualisation. L'objectif est de partager nos expériences, de comparer nos pratiques et de définir ensemble les priorités d'action.”

Quelles sont précisément ces priorités pour les mois à venir ?

“En plus de fédérer et de recruter, nous devons travailler avec les compagnies pour attirer de nouvelles lignes, mais également améliorer la régularité des services actuels, notamment du feeder Montoir-Le Havre. Ce service n'est aujourd'hui assuré qu'une fois tous les dix jours,

alors que la norme maritime est hebdomadaire : sans cette régularité, il est difficile de piloter efficacement la supply chain et d'assurer les connexions avec les grandes lignes.”

Plus largement, quelles perspectives voyez-vous pour Montoir ?

“Il s'agit de montrer que le Grand Ouest dispose d'un important

potentiel industriel et logistique. C'est d'ailleurs le message que j'ai porté lors de l'International Week à Laval, organisée fin septembre avec Mayenne International. J'en suis convaincue, ce n'est qu'à travers une action commune entre chargeurs, port, collectivités et acteurs sociaux que nous pourrons redonner à Montoir sa place sur la carte portuaire.”



Pour sécuriser le terminal à conteneurs de Montoir de Bretagne, il faudrait atteindre au minimum 200 000 EVP au lieu des 120 000 EVP actuels.



La zone industriale portuaire de Montoir de Bretagne et de Donges.

DE NANTES
À SAINT-
NAZAIRE

DIALOGUE AUTOUR DE L'ESTUAIRE POUR MIEUX PARTAGER LES PROJETS DE DÉCARBONATION

Qu'elles soient portées directement par Nantes Saint-Nazaire Port ou par d'autres acteurs, les initiatives liées à la décarbonation se multiplient sur la place portuaire. Pour y voir plus clair, un dialogue s'instaure entre les différents porteurs de projets et les citoyens.

L'idée de mettre en place des échanges réguliers englobant l'ensemble des projets de décarbonation a émergé lors de la phase de concertation autour du projet de fabrication de e-carburant pour l'aviation, Take Kair. Les autres grands programmes de la zone sont la création d'un nouveau poste électrique par RTE, Green Coast-projet de production d'e-méthanol pour le transport maritime porté par Lhyfe et Elyse, Energy et GOCO₂ (lire l'encadré).

“Les associations étaient impliquées dans de nombreuses concertations autour de ces différents projets, explique Ludovic Bocquier, Responsable du service décarbonation et transition énergétique à Nantes Saint-Nazaire Port. Mais les projets ayant des niveaux d'avancement très variables, il était difficile pour elles de s'y retrouver.”

La première rencontre, en septembre 2024, a réuni une trentaine de représentants d'une dizaine

d'associations membres de France Nature environnement (FNE) en Pays de la Loire, les différents



porteurs de projets, ainsi que les représentants de l'association Adele, qui porte la démarche Loire Estuaire Décarbonation. Une seconde a eu lieu en septembre dernier, élargie à d'autres associations de défense de l'environnement ou de riverains. Ces rendez-vous, qui devraient se pérenniser, permettent d'aborder de nombreux sujets : biodiversité, artificialisation des sols, consommations d'eau et d'énergie... "Ces échanges sont très constructifs pour les deux parties, poursuit Xavier Métay, Directeur de FNE Pays de la Loire. D'une part, elles nous permettent de mieux appréhender tous les enjeux de ces programmes. De l'autre, nos questions sont très utiles aux porteurs de projets en

LA TRANSFORMATION EST EN MARCHÉ

La démarche Loire Estuaire Décarbonation est portée par l'association Adele, créée par un collectif d'acteurs économiques et publics dans le cadre de l'appel à projets Zones Industrielles Bas Carbone (Zibac) opéré par l'Ademe et financé par France 2030. L'association est pleinement engagée dans les rencontres entre citoyens et porteurs de projets. "Des actions concrètes sont engagées en parallèle des quatre grands projets qui vont voir le jour sur la place industriale portuaire", souligne Martin Devyver, Secrétaire général d'Adele.

Un réseau de chaleur décarbonée, reliant la zone industrielle et la ville de Saint-Nazaire, est actuellement en construction. Le réseau pourrait à terme être alimenté par de la chaleur fatale* des industriels de la zone, associée à une chaudière biomasse en construction au pied du pont de Saint-Nazaire. Des études sont également en cours pour permettre de réutiliser les eaux usées des stations d'épuration pour certains usages industriels, afin de limiter la consommation d'eau potable.

*Il s'agit de la chaleur produite lors d'un processus industriel et qui est rejetée sans être utilisée.



Le projet GOCO₂ nécessitera un nouvel appontement au terminal méthanier de Montoir de Bretagne.

leur permettant d'anticiper les phases d'enquêtes publiques et de mieux expliquer leur présentation auprès du grand public." Au-delà de ces rencontres, des sorties seront programmées au printemps prochain sur les parcelles concernées par les projets.

AVEC GOCO₂, LE CO₂ PARTIRA DE MONTOIR

GOCO₂ est un programme ambitieux de captage, de transport et de liquéfaction des émissions de CO₂ de plusieurs grands sites industriels du Grand Ouest*. Il a vu le jour dans le cadre de Loire Estuaire Décarbonation et a été lauréat, en 2025, des fonds européens Connecting Europe facilities (CEF). L'objectif est d'installer des infrastructures de captage du gaz dans de grandes

cimenteries du Grand Ouest, de l'acheminer jusqu'à Montoir pour le liquéfier, l'embarquer sur des navires et le stocker de façon permanente dans des stockages géologiques en mer du Nord.

"Après la première phase d'études, une concertation préalable a été organisée avec trois garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) jusqu'à la fin 2025, note Bruno Michel, Directeur du terminal d'Elengy. Les partenaires industriels ont déjà lancé les études de construction de leurs infrastructures de captage et des tracés de canalisations sont en cours d'étude. Le programme nécessitera la construction d'un nouvel appontement sur le terminal méthanier de Montoir."

GOCO₂ représente un investissement total de près de 2,5 milliards d'euros. Il devrait permettre d'éviter les émissions de plus de 2 millions de tonnes de CO₂ par an à partir de 2031.

*Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire, Bretagne.



ANTOINE CHÉREAU, 1^{ER} VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION EN CHARGE DES TERRITOIRES

“FAIRE DE L’ESTUAIRE UN MODÈLE D’ÉQUILIBRE”

Le futur Parc Naturel Régional (PNR) de l'Estuaire de la Loire entre dans sa phase de préfiguration. Antoine Chéreau, 1^{er} Vice-président de la Région des Pays de la Loire en charge des Territoires, revient sur les ambitions portées par la Région pour faire de ce territoire singulier un laboratoire de transitions : écologiques, industrielles, agricoles et touristiques.

Pourquoi la Région souhaite-t-elle créer un PNR dédié à l'estuaire ?

“L'estuaire de la Loire est un territoire à part. C'est à la fois un grand espace de nature, un lieu de vie et de travail, et un moteur économique majeur pour notre région. La Région des Pays de la Loire veut créer un PNR pour réconcilier ces dimensions : préserver les richesses écologiques exceptionnelles de l'estuaire tout en valorisant son identité, ses paysages, son patrimoine industriel et maritime. Notre ambition, c'est de faire de l'estuaire un modèle d'équilibre entre nature, économie et qualité de vie.”

Le périmètre envisagé va du lac de Grand-Lieu à Saint-Nazaire, en intégrant des zones industrielles majeures. Comment trouver l'équilibre entre développement économique et préservation de la biodiversité ?

“C'est justement le rôle d'un PNR : faire vivre ensemble les différentes vocations d'un même territoire. L'estuaire n'est pas un sanctuaire figé, c'est un espace habité, travaillé, traversé. Notre ambition est de favoriser le dialogue et les projets concrets entre tous les acteurs : entreprises, agriculteurs, collectivités,



Antoine Chéreau.

acteurs de l'environnement. Nantes Saint-Nazaire Port, les entreprises industrielles, les associations, les agriculteurs et les collectivités seront autour de la même table. C'est un projet collectif, et la Région veut que chacun y trouve sa place et sa responsabilité. Les entreprises de l'estuaire ont un vrai savoir-faire en matière d'innovation environnementale, les associations une expertise de terrain précieuse - nous voulons en faire des partenaires du changement, pas des spectateurs. La gouvernance va s'élargir et sa structuration sera définie de manière partagée.”

Comment et par qui le futur PNR sera-t-il financé ?

“Comme tous les Parcs naturels régionaux, il sera financé par plusieurs partenaires : la Région, bien sûr, en chef de file, mais aussi l'État, le Département, les intercommunalités et les communes concernées qui le souhaitent. L'objectif n'est pas de créer une structure coûteuse, mais un outil agile au service des projets locaux. Le PNR viendra mettre en cohérence et valoriser ce qui existe déjà, tout en attirant de nouveaux financements autour d'une vision partagée du territoire.”

associations environnementales. Les transitions industrielles, agricoles et écologiques ne doivent pas s'opposer, mais se renforcer mutuellement. C'est cette recherche d'équilibre vivant qui fera la réussite du futur parc.”

Nantes Saint-Nazaire Port et plusieurs entreprises locales se montrent ouverts au projet. Comment envisagez-vous leur rôle dans la future gouvernance du parc ?

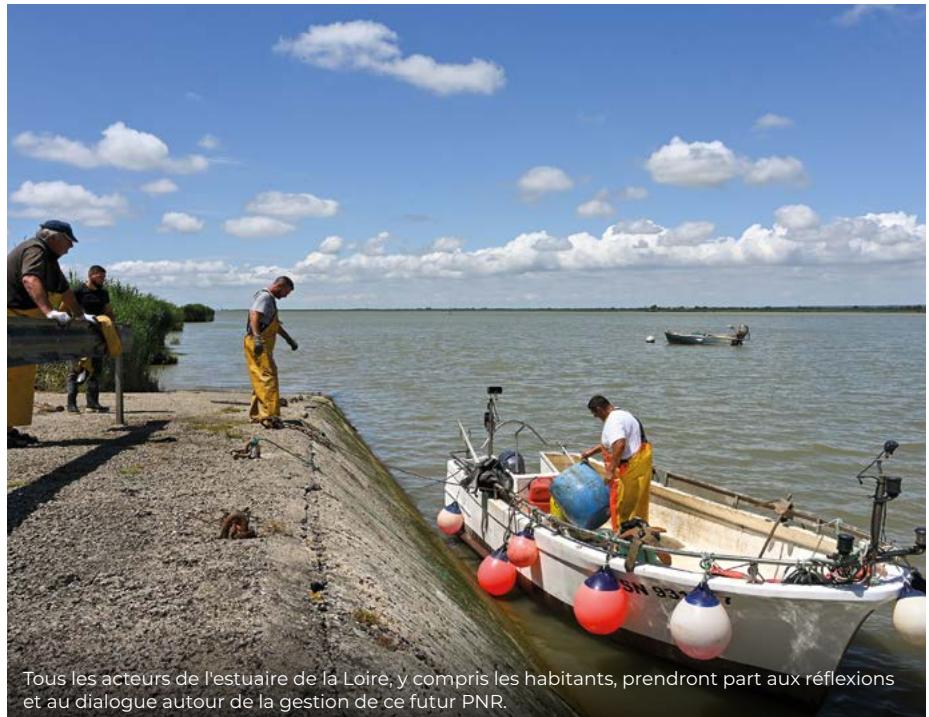
“Le futur PNR ne se fera pas sans les acteurs économiques, ni sans les



L'objectif est une reconnaissance officielle à l'horizon 2029-2030. Quelles sont les grandes étapes à venir d'ici là ?

"Nous entrons dans la phase de préfiguration. Cela veut dire : à partir d'une volonté des élus de porter un projet commun, il faut maintenant affiner le périmètre, formaliser une étude d'opportunité dessinant les hypothèses d'un projet à adopter en Conseil régional, faire valider ce projet par l'État et construire la charte du futur PNR avec les élus, les acteurs économiques et associatifs, et surtout les habitants.

Une large concertation est ouverte pour bâtir un projet solide et partagé. Notre objectif est de solliciter l'avis de l'État en décembre 2026, sur l'opportunité de créer ce parc naturel régional. Ensuite, après la réponse de l'État, si tout avance comme prévu, nous visons un classement officiel à l'horizon 2030. C'est une trajectoire réaliste et ambitieuse à la fois."



Le futur PNR vise à préserver les richesses écologiques exceptionnelles de l'estuaire tout en valorisant son identité, ses paysages son patrimoine industriel et maritime.

ENSM NANTES

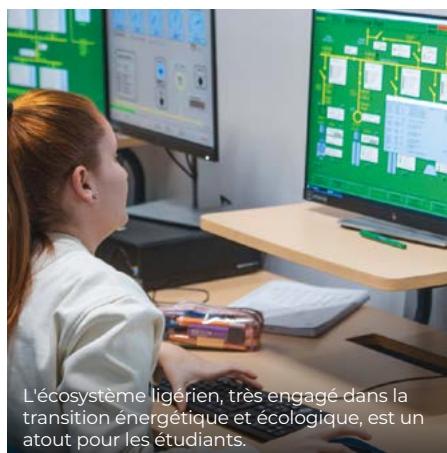
LA DÉCARBONATION, ÇA S'APPREND

Transport végétal, énergies marines renouvelables, mais aussi écoconception et cycle de vie des navires... À Nantes, l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) adapte ses formations aux enjeux de la transition écologique.

Historiquement, l'ENSM forme les futurs officiers navigants de la marine marchande. "Depuis les années 2000, la réglementation évolue régulièrement en faveur d'une plus grande prise en compte des enjeux environnementaux, reconnaît Pascal Leblond, Directeur du site de Nantes. Nous avons peu de latitude sur le contenu de ces formations qui obéissent aux réglementations internationales. En revanche, nous avons créé un cursus d'ingénieur en génie maritime, il y a une dizaine d'années, qui nous permet de proposer des enseignements régulièrement mis à jour et adaptés aux objectifs de zéro carbone en 2050."

ÉTUDIER LA FAISABILITÉ D'UN PARC ÉOLIEN

L'ENSM forme ses étudiants à la réduction des impacts environnementaux des navires, de leur conception à leur démantèlement : performance de la coque, changement de combustible, gestion des déchets, routage... Cette question du routage, mais aussi des manœuvres, constitue également une large part de la formation consacrée à la propulsion végétale. L'École va prochainement équiper ses simulateurs de modèles dédiés. "Plusieurs types de technologies sont développés par les industriels, note Régis Mauriac, Chargé d'enseignements. Certaines vont rester, d'autres vont disparaître, le marché fera le tri, mais nous



L'écosystème ligérien, très engagé dans la transition énergétique et écologique, est un atout pour les étudiants.



La formation de l'ENSM présente toutes les technologies développées actuellement par les industriels, même si certaines disparaîtront sans doute du marché.

présentons tout ce qui se fait aujourd'hui. Sur les énergies marines renouvelables, l'ENSM propose aussi une approche globale. Nos étudiants peuvent travailler sur la faisabilité d'un parc éolien, par exemple. Ils sont formés à la prise en compte des aspects réglementaires, financiers, géologiques et environnementaux, mais aussi sur l'acceptabilité ou encore la co-activité."

UN ÉCOSSYSTÈME LOCAL TRÈS FAVORABLE

Les enseignants de l'ENSM assurent une veille réglementaire et technique continue pour former des ingénieurs opérationnels dès la fin de leur cursus. En plus des stages de six mois en fin d'études, les étudiants travaillent en deuxième année sur des thématiques proposées par les industriels. L'école dispose d'un conseil de perfectionnement, une instance qui permet de mettre en adéquation les contenus de formation avec les besoins des entreprises.

"Même si notre recrutement est national, voire international, et que nos étudiants partent travailler partout dans le monde, l'écosystème des Pays de la Loire, très orienté vers la transition énergétique et

écologique, constitue un atout important dans le développement de ces formations", conclut Pascal Leblond.



L'ENSM forme ses étudiants à la réduction des impacts environnementaux des navires, de leur conception à leur démantèlement.

PROJET ULYSSE

ELENGY MET PLUS D'EAU DANS SON GAZ

Avec le projet Ulysse, le terminal méthanier de Montoir se lance dans une vaste opération de décarbonation. Il va supprimer la combustion du gaz sur son site et privilégier l'eau de la Loire comme unique moyen de réchauffer son GNL (Gaz naturel liquéfié).



Bruno Michel

Le terminal méthanier, qui importe du GNL à - 160 °C, doit le remonter en température pour retrouver la phase gazeuse et l'injecter dans le réseau. Pour ce faire, il dispose déjà de quatre grands "regazéifieurs" qui utilisent l'eau de la Loire.

En période de pointe de consommation, le terminal a besoin d'injecter rapidement une plus grande quantité de gaz. Actuellement, il utilise un procédé de regazéification dit "à combustion" : sept regazéifieurs permettent de chauffer de l'eau plus rapidement en brûlant du gaz. "Cette méthode contribue à 85 % de nos émissions de CO₂, reconnaît Bruno Michel, Directeur du terminal d'Elengy. Nous avons lancé le projet Ulysse pour supprimer cette combustion et viser le zéro carbone à l'horizon 2030."

RÉUTILISER L'EAU DU CYCLE COMBINÉ ÉLECTRIQUE VOISIN

Elengy va investir 220 millions d'euros (M€) dans ce grand programme de modernisation sur la période 2026-2030. Les sept regazéifieurs à combustion vont disparaître et deux nouveaux, qui utiliseront l'eau de la centrale électrique voisine de Engie (potentiellement plus chaude), vont voir le jour. En ce sens, on peut parler

d'un projet d'écologie industrielle tout autant que d'une optimisation du process.

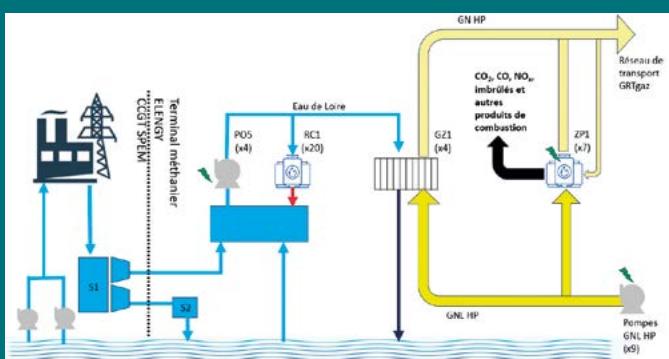
"L'opération est l'équivalent d'un grand carénage pour une centrale nucléaire. En parallèle à la suppression de ces sept unités, nous allons rénover une grande partie de nos installations. Les six regazéifieurs, neufs ou rénovés, fonctionnant avec l'eau de la Loire, vont augmenter nos capacités et nous permettront d'absorber les périodes de pointe."

Le projet Ulysse s'inscrit dans une démarche globale de modernisation du terminal. Cette dernière, dotée d'un budget de près de 500 M€ sur 7 ans, va connaître une année charnière en 2026. "Le terminal va subir un arrêt complet de près de cinq semaines pour un changement complet de notre système de contrôle commande, détaille Bruno Michel. Nous allons profiter de cette pause contrainte pour réaliser un maximum de travaux."



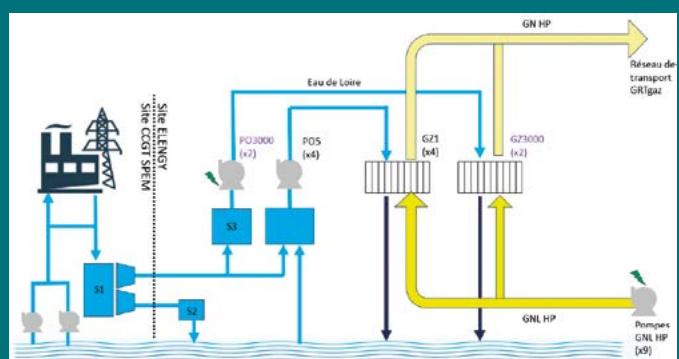
Elengy va investir 220 millions d'euros dans le projet Ulysse, visant le zéro carbone à horizon 2030.

PROCÉDÉ ACTUEL



Source : Elengy

PROCÉDÉ DEMAIN



ÉOLE

LA CONCERTATION CONTINUE, LE PROJET S'AFFINE

Le projet Éole, plateforme industriale portuaire dédiée aux éoliennes en mer de demain, se poursuit à Nantes Saint-Nazaire Port. Ses caractéristiques ont été ajustées et un comité de suivi, réunissant les différentes parties prenantes, a été créé l'été dernier. Celui-ci est informé des avancées du projet et de la mise en œuvre des engagements issus de la concertation préalable.

“L’opportunité du projet a été confirmé à l’issue de la phase de concertation préalable, menée sous l’égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)”, indique Philippe Léon, Chef du projet Éole pour Nantes Saint-Nazaire Port. Pour rappel, Éole constitue une pièce maîtresse de la filière des énergies marines renouvelables (EMR). Le projet vise à doter la façade atlantique d’une plateforme industrielle et logistique dédiée à l’éolien flottant.

La concertation préalable s’est déroulée sous le contrôle de deux garants, Catherine Trébaol et Serge Quentin. Tous deux ont eu pour mission de superviser les échanges entre Nantes Saint-Nazaire Port, maître d’ouvrage, et les différentes parties prenantes. “Ces échanges ont permis d’identifier les actions à mettre en place en lien avec les acteurs institutionnels et économiques, mais aussi les associations de riverains ou de

défense de l’environnement, précise Philippe Léon. Le dialogue se poursuit aujourd’hui en phase de concertation continue, notamment au sein du comité de suivi qui a vu le jour cet été et s’est réuni déjà à deux reprises.”

Une rencontre de décryptage s'est par ailleurs tenue fin novembre à la maison des associations de Saint-Nazaire, pour présenter les dernières évolutions du projet et les méthodes de construction du futur quai, mais aussi répondre aux différentes interrogations du public.

UNE LONGUEUR DE QUAI AJUSTÉE À 530 MÈTRES

Début 2025, le projet a franchi plusieurs étapes-clés, notamment en termes d’optimisation technique et de consolidation financière. Le futur quai, élément central du projet Éole, servira notamment à l’assemblage des éoliennes sur les flotteurs. Initialement prévu d'un linéaire de 780 m, il

sera finalement ajusté à 530 m. Ce qui permettra de répondre à des projets d'une puissance de l'ordre de 500 à 600 MW correspondant aux perspectives du marché, contre une capacité initialement envisagée de 1 GW. Les fonctionnalités essentielles demeurent et il sera possible de monter en puissance lorsque ce sera nécessaire.

Dans le même temps, le coût du projet s'affine. Une part importante du financement proviendra de fonds publics, notamment via le Contrat de Plan État-Région (CPER) et un soutien attendu de l'Ademe. Ce dernier s'inscrit dans le cadre d'un appel à projet dédié au développement d'infrastructures portuaires adaptées aux besoins de l'industrie de l'éolien flottant, pour lequel Nantes Saint-Nazaire Port a déposé sa candidature. Ce dispositif est essentiel pour finaliser le tour de table financier.

Sur le plan technique, le dossier d'autorisation environnementale



Une nouvelle perspective du projet Éole, tenant compte de ses évolutions, a été présentée aux participants de la première réunion décryptage, fin novembre.

devrait être déposé courant 2026. Les études sont menées par le bureau d'études Egis, qui est en charge de la définition du quai et des équipements. Une étude de sécurité aéronautique est parallèlement diligentée en lien avec l'aéroport de Montoir de Bretagne, sous l'égide de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), afin de garantir la compatibilité du projet Éole avec l'exploitation de l'aéroport.



UNE COOPÉRATION ENTRE PORTS DE L'OUEST

Le projet Éole s'inscrit dans une dynamique plus large de coopération entre les ports de l'Ouest. Nantes Saint-Nazaire Port et le port de Brest poursuivent leurs échanges pour proposer une offre logistique intégrée au service du projet de parc éolien flottant Bretagne Sud 1, situé au sud de Belle-Île, dont le lauréat est la société de projet Pennavel. Cette synergie préfigure également l'extension du site dans la perspective du futur appel d'offres AO9, attendu prochainement, qui portera sur l'extension du parc Bretagne Sud 2.



PARKING A 2 MN DE L'AÉROPORT

RECHARGE ÉLECTRIQUE

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

Nantes Aéroport
ALTER PARK
L'autre parking



PRÉPARATION



GCA TEA NANTES
CHARLES ANDRÉ

LOGISTIQUE AUTOMOBILE

TRANSPORT

STOCKAGE

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

L'ENTREPRISE S'IMPLANTE À MONTOIR

SLO FAIT COUP DOUBLE

La Société des Liants de l'Ouest (SLO) va créer une unité de stockage, ainsi qu'une usine de transformation du bitume à Montoir de Bretagne.

Le futur de la logistique de SLO passe par Montoir. La Société des liants de l'Ouest doit remplacer, à terme, trois usines vieillissantes situées dans le Finistère, dans le Loiret ainsi qu'à Bouguenais, dans la métropole nantaise. Filiale de Vinci construction, SLO va développer deux activités principales sur ce nouveau site. La première concerne l'importation et le stockage de bitume destiné aux usines d'enrobé. "Le marché français est déficitaire et subit de fortes perturbations depuis des années, analyse Tanguy Le Blay, Président de SLO. Cela entraîne parfois des suspensions de travaux par manque de matériaux et oblige parfois à augmenter le nombre de camions sur les routes pour sécuriser l'approvisionnement." SLO va ainsi accueillir entre 20 et 30 navires par an, en provenance des ports de la mer du Nord d'un côté et de la Méditerranée de l'autre.

RELIÉ AU POSTE À LIQUIDES DE MONTOIR

Parallèlement à cette activité de transit, la société va également construire une usine de transformation du bitume pour élaborer des liants routiers. "Cette nouvelle unité nous permettra de mettre au point des liants particuliers, acoustiques, drainants ou encore renforcés", souligne-t-il. Les deux unités vont

s'implanter sur un terrain de deux hectares et seront reliées au poste à liquides de Montoir par une future canalisation de 900 m de long. Le dépôt devrait être mis en service fin 2027, suivi par l'usine qui pourrait être opérationnelle en 2028.

"L'enquête publique est terminée. Nous échangeons avec le commissaire enquêteur en attendant le permis d'exploiter de la Préfecture. Nous avons fait le choix d'être exemplaires sur nos impacts environnementaux. La nouvelle usine va réduire de 65 % les émissions de CO₂ par rapport aux trois unités existantes, notamment grâce au passage du gaz à l'électricité. Les rejets atmosphériques seront captés et traités avec efficacité."

SLO est également en discussions avec Saint-Nazaire Agglomération afin de récupérer les eaux usées de la station d'épuration située sur la



Schéma d'implantation de l'usine SLO à Montoir.

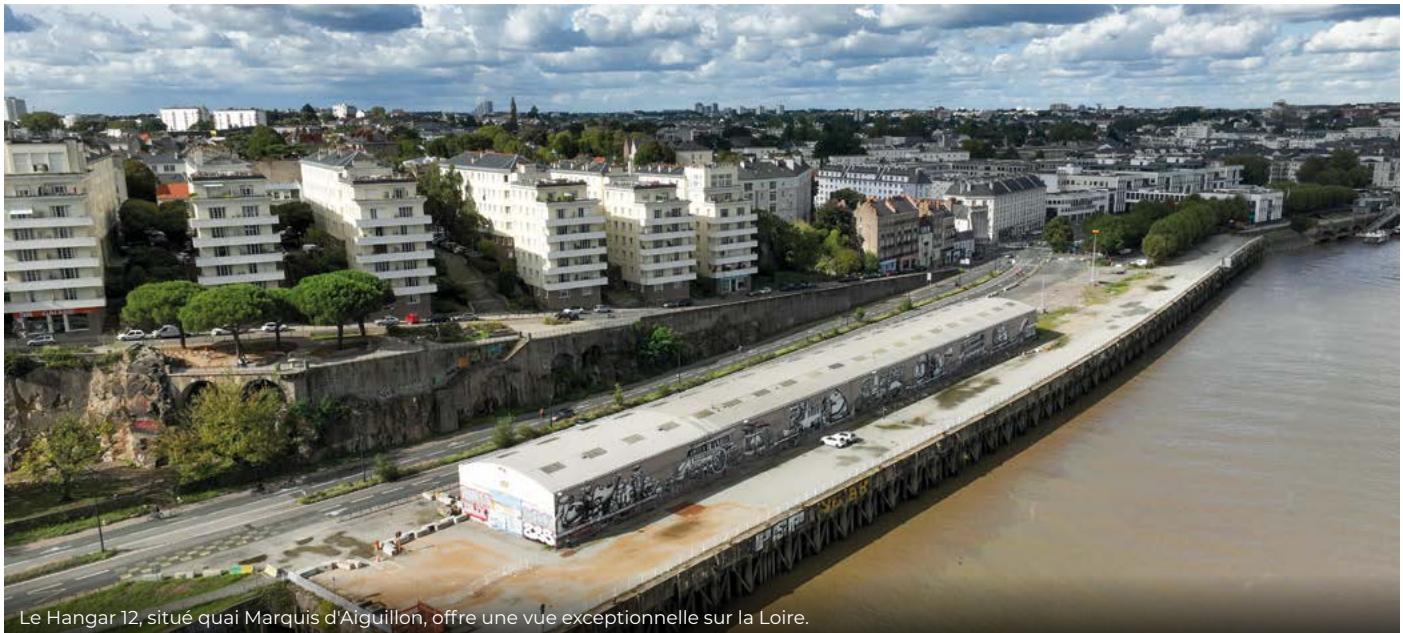
plateforme portuaire et ne pas utiliser d'eau de captage ou du réseau pour son process industriel. Enfin, une étude estime que l'activité aura une faible influence sur le trafic des poids lourds avec une augmentation de 1,4 % en période de pic et autour de 0,8 % en moyenne.



© SLO



Les deux unités de SLO vont s'implanter sur un terrain de deux hectares, à proximité du poste à liquides de Montoir de Bretagne.



IMMOBILIER UNE NOUVELLE “ESCALE” EN BORD DE LOIRE

À Nantes, le Hangar 12 va être démolie. Le Groupe Giboire, lauréat de l'appel à manifestation d'intérêt de Nantes Saint-Nazaire Port, prévoit de créer à la place un ensemble immobilier, baptisé l'Escale.

Le changement va être radical ! Le vieux hangar de plus de 2000 m² construit en 1973 va disparaître. Ce long bâtiment, qui n'était pratiquement plus utilisé, va laisser la place à l'Escale, un programme immobilier comprenant des restaurants, un hôtel, des bureaux et des commerces. Nantes Saint-Nazaire Port, propriétaire des lieux, souhaite redynamiser cette zone de transition entre le centre-ville et le quartier du Bas-Chantenay, à proximité du Jardin extraordinaire, dans l'ancienne carrière Misery.

“Cette opération s’inscrit dans le cadre d’une évolution progressive de notre modèle économique, explique Valéry Mescheriakoff, Responsable immobilier de Nantes Saint-Nazaire Port. Il s’agit de mieux valoriser nos réserves foncières. Cette tendance a déjà été adoptée par des grands ports du nord de l’Europe. Certains en tirent près de 50 % de leurs recettes.”

Nantes Saint-Nazaire Port, premier propriétaire foncier du Grand Ouest a lancé, en 2022, un appel à manifestation d'intérêt concernant le Hangar 12 et le quai Marquis d'Aiguillon, très dégradé, qui nécessite lui aussi une rénovation. *“Cet appel a été réalisé dans le respect des règles d’urbanisme en lien avec*



Nantes Métropole”, souligne Valéry Mescheriakoff.

VASTES ESPACES EXTÉRIEURS ET ÉQUIPEMENT FLOTTANT

C'est le Groupe Giboire qui a été déclaré lauréat de l'appel à manifestation d'intérêt. *“Nous avons constitué une équipe complète avec architectes, bureaux d'études, ainsi que les différents porteurs de projets potentiels, confie Geoffroy Petit, Directeur régional du groupe. Nous avons pensé notre programmation pour qu'elle soit complémentaire des activités déjà existantes dans le quartier. Nous avons d'ores et déjà*

identifié différents porteurs de projets de restauration, de cantine solidaire, d'espace de coworking ou encore des commerces. Leur trait commun sera d'avoir des concepts tournés vers la Loire et le maritime, qui était un objectif fort de l'AMI.”

Le projet prévoit également de vastes espaces extérieurs publics, ainsi que l'installation d'un équipement flottant, comme une barge ou une péniche, avec un objectif fort de réemploi. Nantes Saint-Nazaire Port doit lancer la démolition du Hangar 12, ainsi que le renforcement du quai, en 2028. Le Groupe Giboire engagera ensuite la construction de l'Escale, avec une ouverture prévue pour 2033.



NOUVELLE GOUVERNANCE À L'UMNP

DEVENIR LA RÉFÉRENCE DE LA TRANSITION

Ludovic Madec, Pilote de Loire depuis une vingtaine d'année, vient de prendre la présidence de l'Union Maritime Nantes Ports (UMNP). Il souhaite contribuer à faire du port de Nantes Saint-Nazaire une référence en matière de transition énergétique.



© Sophie Langlois - UMNP

“Être présents partout où on peut contribuer à renforcer l'attractivité du port de Nantes Saint-Nazaire.” Élu par le conseil d'administration début juin, Ludovic Madec affiche ses ambitions à la tête de l'UMNP. *“Mes actions au sein de la station de pilotage m'ont permis d'échanger avec de nombreux acteurs du monde portuaire pour mieux comprendre leurs enjeux. Il est capital de poursuivre la dynamique pour développer d'autres activités au sein de notre place portuaire, au profit des industriels, petits et grands.”*

UN MODÈLE À FAIRE ÉVOLUER

"Aujourd'hui encore, 70 % du tonnage est issu des énergies fossiles. Le modèle a commencé à évoluer, mais cette mutation va devoir s'accélérer dans les années à venir. Des énergies de transition vont voir le jour, mais il nous faudra en parallèle renforcer les activités existantes et en développer



L'UMNP s'appuie notamment sur le collectif Oportunity pour promouvoir la place portuaire.



d'autres comme, notamment, le projet Éole en lien avec l'émergence de l'éolien flottant."

Ce projet stratégique pour Nantes Saint-Nazaire Port, en particulier le nouveau quai, pourra également servir à d'autres activités quand il sera libre. “Mais il ne faut pas non plus oublier ce qui fait vivre notre port au quotidien. Nous devons poursuivre les actions menées sous l'égide d'Oportunity, un label encore récent, pour continuer à faire connaître et promouvoir la place portuaire auprès des chargeurs.”

UNE DYNAMIQUE COLLABORATIVE EN PLACE ET QUI SE RENFORCE

"Aujourd'hui, les acteurs publics et privés de la place portuaire et du territoire (CCI, collectivités locales, Nantes Saint-Nazaire Port et entreprises) ont un fort enjeu collectif

LE NOUVEAU BUREAU

L'Assemblée générale a également élu au bureau de l'UMNP deux vice-présidents, Pascal Trescos (représentant du Groupe Idéa et Directeur général du Sea-Invest Montoir) et Johann Feltgen (Président des Agents maritimes et consignataires de France - AMCF), ainsi qu'un trésorier Frédéric Thoumelin, dirigeant de la Compagnie Ligérienne de Transport.



L'UMNP entend contribuer à élargir l'offre de service pour donner aux entreprises de l'Ouest l'envie d'utiliser le port de Nantes Saint-Nazaire.

EN RELATION
AVEC
LE MONDE

Wec Lines élargit son offre à Montoir de Bretagne.

AVEC LE SERVICE NWC SPAIN WEC LINES CONSOLIDE SES LIAISONS ATLANTIQUES

Opérationnel depuis l'automne, le service NWC Spain de WEC Lines renforce les liaisons maritimes entre la péninsule Ibérique, le Royaume-Uni et l'Irlande, tout en positionnant Montoir de Bretagne comme une escale structurante sur l'axe atlantique.

Depuis fin septembre, l'armateur néerlandais WEC Lines exploite le service hebdomadaire NWC Spain, issu de la réorganisation de sa ligne UK IE Spain, initialement opérée depuis Le Havre et Bilbao vers le Royaume-Uni et l'Irlande. La rotation a été élargie avec l'ajout d'Anvers, Montoir de Bretagne et Gijón.

Le service repose sur deux porte-conteneurs dédiés de 812 et 822 EVP, avec un jour de rotation fixe chaque semaine. Il assure une liaison maritime rapide entre Bilbao et Gijón vers Liverpool et Dublin, avec un départ de Bilbao le vendredi, une arrivée à Liverpool le lundi et à Dublin le mercredi.

MONTOIR EN ESCALE-CLÉ

Montoir de Bretagne s'affirme comme une escale-clé du dispositif, avec un temps de transit de deux jours vers Bilbao. Le service offre également des connexions ferroviaires directes vers les principaux hubs logistiques

espagnols - Barcelone, Valence, Madrid, Saragosse et Agoncillo (La Rioja). Depuis Liverpool, des connexions intermodales rapides desservent Belfast, Mossend et Greenock, tandis que, depuis Montoir et Le Havre, des solutions ferroviaires et routières sont proposées vers la région parisienne.

Après une première ligne mise en place fin 2023, NWC Spain répond aux besoins logistiques de l'hinterland du Grand Ouest, dans un contexte d'échanges soutenus : l'Espagne est le 5^e fournisseur des entreprises des Pays de la Loire, et le Royaume-Uni, leur 2^e client. Le service propose une offre conteneur complémentaire au transport routier, avec des temps de transit et une offre tarifaire compétitifs.

“En ajoutant un second navire à notre service existant, nous offrons une solution rapide et fiable à nos clients en Espagne vers l'Europe du Nord-Ouest, et inversement”, conclut Caesar

Lukenaar, Président directeur général de WEC Lines, rappelant l'ambition de l'armateur de répondre aux besoins du marché tout en consolidant son réseau existant.

WEC LINES EN BREF

Société de transport maritime de conteneurs de taille intermédiaire, WEC Lines opère une flotte de 16 navires et s'appuie sur des connexions intermodales par rail et par barge. Fort de plus de 50 ans d'expérience, l'armateur néerlandais relie l'Europe du Nord-Ouest à l'Europe du Sud, à l'Afrique du Nord et de l'Est ainsi qu'à la mer Rouge. Basée à Rotterdam, WEC Lines dispose de 17 bureaux locaux, notamment à Felixstowe, Hambourg, Anvers, Barcelone, Lisbonne, Casablanca, Mombasa, Nairobi et Nantes, ainsi que d'un réseau mondial d'agences.

EN BREF

AUTOROUTE DE LA MER

UNE ÉTUDE RELANCE LE LIEN ENTRE NANTES ET GIJÓN

Dix ans après l'arrêt de la ligne maritime entre Montoir et Gijón, l'idée d'un retour de l'*"autoroute de la mer"* refait surface. Les ports de Nantes Saint-Nazaire et de Gijón ont relancé le dialogue autour d'un projet commun : étudier la reprise d'une liaison ro-ro entre les deux façades atlantiques, pensée cette fois dans une logique de transport plus durable.

Cette dynamique s'est traduite, avant l'été, par la visite d'une délégation espagnole à Montoir de Bretagne. L'occasion pour les représentants des deux ports

d'échanger sur les conditions techniques et commerciales d'un éventuel redémarrage du service et de confirmer leur volonté commune d'avancer ensemble.



Depuis, une étude de marché conjointe est menée pour en mesurer la faisabilité économique et environnementale. L'objectif est de proposer une alternative au tout routier pour les flux de marchandises entre la péninsule ibérique et le nord de la France. Cette réflexion s'inscrit dans le cadre du réseau transeuropéen de transport RTE-T), qui soutient le développement de corridors verts, favorisant l'intermodalité et la décarbonation du fret.

ICI, ON PREND LES TRANSPORTS EN COMMUN !

Nantes Saint-Nazaire Port connecte le Grand Ouest au monde entier ! Avec cette offre de services de proximité, les marchandises des entreprises du territoire empruntent les lignes maritimes régulières, telles de véritables lignes de bus. Un transport massifié et optimisé !

Conception : l'Unique Équipe - Crédit photo : Franck Bardaire

NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

ENGAGÉ DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE



Le double enregistrement audio et vidéo du premier épisode du podcast, avec Amélie Hamon, chargée d'affaires implantation.

SÉRIES DE PODCAST AUDIO ET VIDÉO

DONNER LA PAROLE À CELLES ET CEUX QUI FONT LE PORT

Nantes Saint-Nazaire Port a décidé d'explorer un nouveau terrain éditorial avec le lancement fin décembre d'une série "Portuaires" de podcasts audio et vidéo consacrés à ses métiers. À travers ce format hybride, l'objectif est de proposer un regard renouvelé sur son activité, en mettant en lumière les femmes et les hommes qui le font vivre au quotidien.

Pensé de longue date par le service communication, le projet s'est concrétisé en 2025 avec l'objectif clair de rendre plus visible la diversité des profils et métiers qui participent à l'activité de Nantes Saint-Nazaire Port. "La démarche s'inscrit dans une volonté de mieux faire connaître un univers souvent résumé, à tort, aux infrastructures et aux navires, explique Émilie Chefedor, chargée de communication mobilisée sur ce projet aux côtés de Béatrice Louerat et de Clara Augarde. Nantes Saint-Nazaire Port, ce sont près de 80 métiers différents, exercés par environ 600 collaborateurs, répartis sur des sites multiples et complémentaires. Nous avions à cœur de donner la parole à nos collègues, dans ce cadre privilégié offert par le format du podcast."



Initialement imaginée comme une série de podcasts audio, le projet a évolué vers un format mixte, associant audio et vidéo, sur proposition de l'équipe projet et de l'agence de production nantaise MStream, retenue pour accompagner la réalisation. Chaque épisode se décline ainsi en deux temps : une interview audio d'environ 10 minutes, pour une immersion et un partage plus

poussés, et une vidéo courte (3 minutes), pensée pour une diffusion élargie sur les plateformes numériques. "C'est un choix assumé, en phase avec les usages actuels, pour rendre les contenus plus accessibles et plus incarnés", précise Clara Augarde.

METTRE EN LUMIÈRE LA DIVERSITÉ DES MÉTIERS PORTUAIRES

Chaque portrait suit les collaborateurs dans leur environnement de travail, sur une journée, afin de montrer la réalité de leurs missions, leurs déplacements, leurs interactions et la transversalité des activités portuaires. Loin d'une image figée, Nantes Saint-Nazaire Port se révèle ainsi comme un espace en mouvement, où les métiers se croisent et se répondent. "À l'écoute de ce podcast, chaque personne qui



Nadège Chabert partage son métier.

travaille sur ce territoire estuaire, si singulier, peut retrouver une part qui lui ressemble : un attachement, un engagement... et découvrir une facette méconnue, plus intime, de l'établissement portuaire. C'est un peu

UNE PREMIÈRE SÉRIE DE QUATRE PORTRAITS MÉTIERS

Diffusée à un rythme d'un épisode toutes les trois semaines, la première série propose un panorama volontairement varié des métiers du port :

- Amélie Hamon, chargée d'affaires implantation (déjà en ligne) ;
- Régis Mortamet, responsable technique maritime (déjà en ligne) ;
- Nadège Chabert, responsable de la maîtrise d'œuvre pour le projet Éole ;
- Edwin Villeneuve, administrateur systèmes et réseaux au service des systèmes d'information.

À découvrir sur https://linktr.ee/podcast_portuaires et sur YouTube.



de cela - ce qui nous relie et ce qui nous fait vibrer - que nous avons voulu montrer dans la série Portuaires, complète Karine Lerendu, responsable du service communication.

Diffusés sur les principales plateformes de podcast, dont Deezer

et Spotify, et en vidéo sur Youtube, les épisodes sont relayés via les réseaux sociaux de Nantes Saint-Nazaire Port (LinkedIn, Instagram et Facebook), dans le cadre d'une stratégie digitale visant à élargir son audience.

TOUT OUÏE LE PORT DÉVOILE SON PATRIMOINE SONORE

Ludovic Finck aime capter les sons du quotidien. Au printemps dernier, il a entrepris de faire découvrir le patrimoine sonore industriel de Nantes Saint-Nazaire Port.

Lorsqu'il arpente les rues de Nantes et de ses environs, Ludovic Finck passe rarement inaperçu. Depuis un an et demi, ce designer sonore promène un peu partout son drôle d'instrument : une tête de mannequin en silicone posée sur un pied. "Il se compose en réalité de deux micros situés au niveau des oreilles du mannequin pour simuler au mieux l'écoute humaine", précise-t-il. Adepte de la pratique du field recording, Ludovic Finck

souhaite créer des archives sonores de l'environnement quotidien nantais.

"Comme un photographe qui prendrait des paysages, ce travail témoigne de l'identité sonore, des paysages sonores de notre époque. J'ai monté un projet baptisé Cartographie sonore de Nantes avec la radio SUN. Il s'agit d'une démarche personnelle et bénévole. J'enregistre diverses ambiances sonores qui



Les sons de la réparation navale, à Saint-Nazaire.



Ludovic Finck se promène équipé de son micro.

représentent Nantes et ses alentours, chacun de ces enregistrements est assigné à des coordonnées géographiques précises des lieux. Les auditeurs peuvent ensuite les retrouver sur une carte en ligne hébergée sur le site internet de la radio SUN."

TROIS SITES PORTUAIRES EXPLORÉS

Au printemps dernier, Nantes Saint-Nazaire Port s'est associé au projet de Ludovic Finck. Il lui a ouvert ses portes

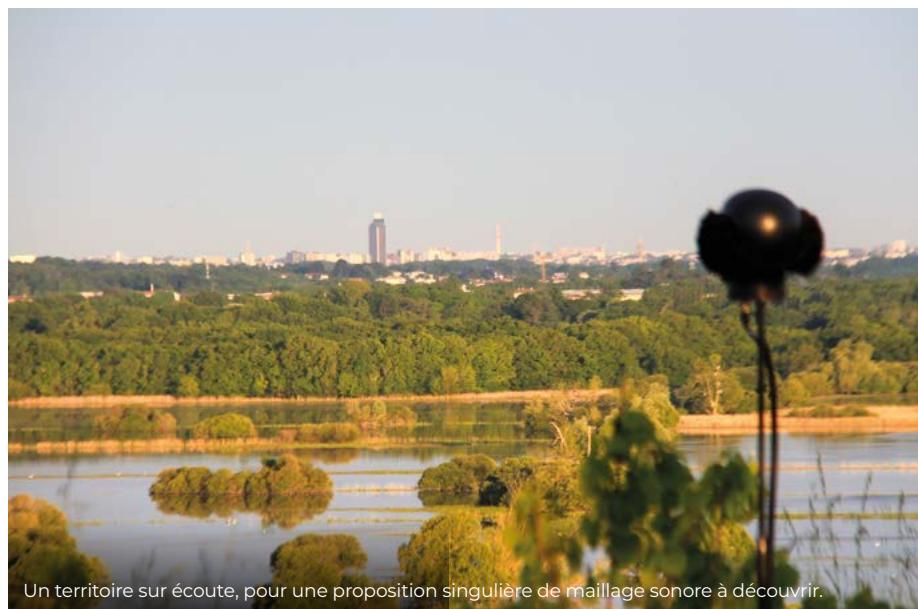
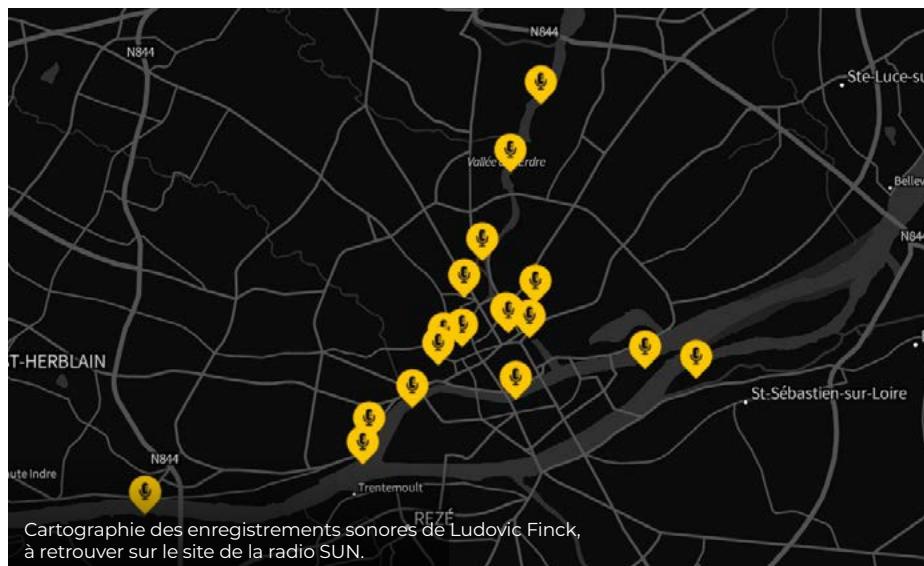
pour capter l'ambiance sonore de trois sites portuaires. L'objectif : créer un podcast pour inviter l'auditeur à une expérience immersive et une découverte acoustique de différents lieux.

"J'ai débuté par la zone de Cheviré lors du chargement de blocs de pierre dans des navires, destinés au parc éolien de Yeu-Noirmoutier, détaille Ludovic Finck. J'ai ensuite eu la chance de pénétrer au sein des Ateliers des Coteaux au Pellerin. J'ai pu ainsi approcher ce monde industriel méconnu. Enfin, le troisième enregistrement s'est déroulé dans les formes de radoub de Saint-Nazaire. Ces expériences m'ont permis d'apprécier la grande diversité des activités du port de Nantes Saint-Nazaire. Je remercie toutes les personnes que j'ai pu croiser pour leur accueil chaleureux".



Chaque podcast dure entre 45 minutes et une heure. "J'ai laissé au maximum les sons bruts, explique le designer sonore. J'ai uniquement supprimé quelques passages contenant des discussions privées."

Les archives sonores de Ludovic Finck sont disponibles sur : <https://lesonunique.com/mysun/emission/241>

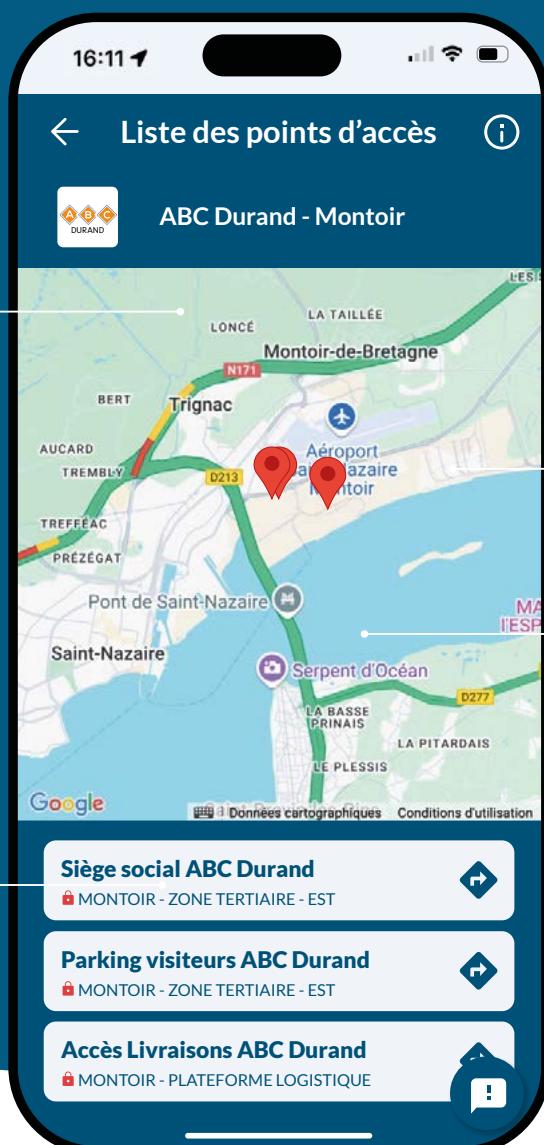




VOUS AUSSI **UTILISEZ CARDINO POUR SIMPLIFIER L'ACCÈS À VOTRE ENTREPRISE**


PLAN DE CIRCULATION
JUSQU'À DESTINATION


FACILITÉ D'ACCÈS




GAIN DE TEMPS


INFOS ENTREPRISES

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

cardino@nantes.port.fr

APPLICATION
GRATUITE