

LE MAGAZINE DU PORT DU GRAND OUEST

west Link

PORTE AMONT
DE LA FORME JOUBERT
**UN CHANTIER HORS NORME
POUR UN ÉQUIPEMENT
STRATÉGIQUE**

NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

4

L'EAU

**UNE RESSOURCE
STRATÉGIQUE POUR L'AVENIR
INDUSTRIEL**

12

**TERMINAL ROULIER
DES
ÉQUIPEMENTS
MODERNISÉS**

26

LIGER

**VOYAGE
ARCHÉOLOGIQUE**



UN CAP POUR L'AVENIR

Le croisement de deux navires rouliers dans l'embouchure de la Loire.

Les ports évoluent aujourd'hui dans un environnement en profonde mutation. Tensions géopolitiques, transition énergétique, changement climatique, recomposition des chaînes logistiques : ces évolutions redessinent notre horizon et nous conduisent à faire des choix structurants. Adapter nos infrastructures, renforcer notre soutien aux filières industrielles et répondre aux besoins du territoire constituent plus que jamais des priorités.

C'est dans ce contexte que se construit notre projet stratégique 2027-2031. Les travaux menés ces derniers mois avec nos parties prenantes précisent le cap. Il s'agit de conforter la logistique industrielle et les flux portuaires en soutien aux filières productives, d'accélérer la transition vers les énergies décarbonées en enclenchant des relais de croissance solides, de contribuer aux enjeux de souveraineté nationale et d'accompagner l'adaptation du territoire au changement climatique en opérant une transformation réussie de notre modèle économique.

Ce numéro de West Link montre que cette trajectoire est déjà à l'œuvre. Après celui de Saint-Nazaire, le parc éolien en mer des îles d'Yeu et de Noirmoutier confirme la

capacité de notre écosystème industriel portuaire à accompagner le développement des énergies décarbonées. La modernisation du terminal roulier et des postes pétroliers répond à la même exigence : investir dans les infrastructures indispensables aux activités d'aujourd'hui tout en préparant celles de demain.

Cette dynamique s'appuie également sur l'innovation. La mise en service d'une vedette électrique de lamanage en offre une illustration concrète. Les études consacrées à la ressource en eau ouvrent de nouvelles perspectives pour adapter l'écosystème industriel portuaire aux effets du changement climatique. Avec Oportunity, acteurs portuaires et collectivités s'unissent pour promouvoir collectivement les savoir-faire et les atouts logistiques du territoire.

Être un port industriel et énergétique de premier plan, au service de la souveraineté nationale et du Grand Ouest, c'est conjuguer performance, responsabilité et anticipation pour construire durablement un avenir commun. C'est l'ambition que nous nous donnons pour les prochaines années.

Jean-Rémy Villageois

Président du Directoire de Nantes Saint-Nazaire Port

LE GRAND OUEST EN MOUVEMENT

TERRITOIRE

- Zone industrielle portuaire Nantes Saint-Nazaire**
L'eau, une ressource stratégique pour l'avenir industriel 4
- Réutilisation des eaux usées traitées**
Une piste prometteuse 6

FILIÈRE

- Éolien offshore**
Yeu-Noirmoutier : Saint-Nazaire fait coup double 7
- Sogebas**
Une logistique à flux tendu 8
- Siemens Gamesa**
Capitaliser sur l'expérience du premier parc 9
- Sarens**
Des solutions sur mesure pour déplacer les composants 10

DE NANTES À SAINT-NAZAIRE

DÉVELOPPEMENT

- Opportunity**
La dynamique collective se poursuit 11
- Terminal roulier**
Des équipements modernisés pour accompagner les trafics 12
- Porte amont de la forme Joubert**
Un chantier hors norme pour un équipement stratégique 14

Postes pétroliers de Donges

- Moderniser les infrastructures sans interrompre l'activité 16

Renforcement de Fort Boyard

- Deux ouvrages hors norme prennent forme à Saint-Nazaire 17

Innovation

- Le lamanage se branche sur l'électricité 18

Du Hangar 24 au quai des Antilles

- Le port transforme ses emprises foncières 19

Coastline

- Une cimenterie bas carbone s'implante à Montoir 20

✎ PORTRAITS 21

EN RELATION AVEC LE MONDE

RENCONTRE

- Jérôme de Ricqlès**
"La liberté de circuler sur les mers n'est plus un acquis" 22

DÉVELOPPEMENT

- TrainForTrade**
La formation portuaire change de dimension 24

CLIN D'ŒIL

- Liger, voyage archéologique**
À la recherche des histoires enfouies de la Loire 26

- **Directeur de la publication** : Jean-Rémy Villageois
 - **Rédactrice en chef** : Odile Bagot
 - **Secrétaire de la rédaction** : Karine Lerendu
 - **Membres du comité de rédaction** : Morgane Chopin, Sophie Cochard, Sébastien L'Hermite, 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** : Le chantier de construction de la porte amont de la forme Joubert, à Saint-Nazaire.
 - **Pré-presse** : Goubault
 - **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

Les sécheresses de 2022 puis de 2026 ont rendu plus visibles l'enjeu de l'eau.

ZONE INDUSTRIALO PORTUAIRE NANTES SAINT-NAZAIRE L'EAU, UNE RESSOURCE STRATÉGIQUE POUR L'AVENIR INDUSTRIEL

Comment accompagner le développement du territoire industrielo portuaire sans accroître la pression sur une ressource en eau potable déjà contrainte ? Nantes Saint-Nazaire Port et Saint-Nazaire Agglomération ont engagé une étude pour mieux connaître les consommations industrielles, anticiper les besoins futurs et identifier les leviers permettant d'y répondre. Avec un principe : agir d'abord sur la sobriété, avant d'identifier les ressources susceptibles de se substituer à l'eau potable pour certains usages industriels.

La question n'est pas nouvelle. Dès 2010, à l'occasion de la construction de la station d'épuration de Montoir de Bretagne, Saint-Nazaire Agglomération avait étudié la possibilité de valoriser les eaux usées traitées auprès des industriels de la zone. Une étude d'opportunité avait ensuite été engagée en 2019. Les sécheresses de 2022 puis de 2026 ont rendu l'enjeu plus visible, tandis que l'émergence de nouveaux projets industriels liés à la décarbonation a renforcé la nécessité d'anticiper.

C'est dans le cadre des réflexions menées autour de la Zone Industrielle Bas Carbone (ZIBAC) et de la démarche Loire Estuaire Décarbonation que la question de l'eau s'est imposée avec une acuité nouvelle. *"Lorsque nous avons commencé à travailler sur les*

projets de décarbonation, nous nous sommes interrogés sur les ressources dont ils auraient besoin : le foncier, l'électricité, mais aussi l'eau", explique

Antoine Gachet, Chargé de mission environnement industriel à Nantes Saint-Nazaire Port.



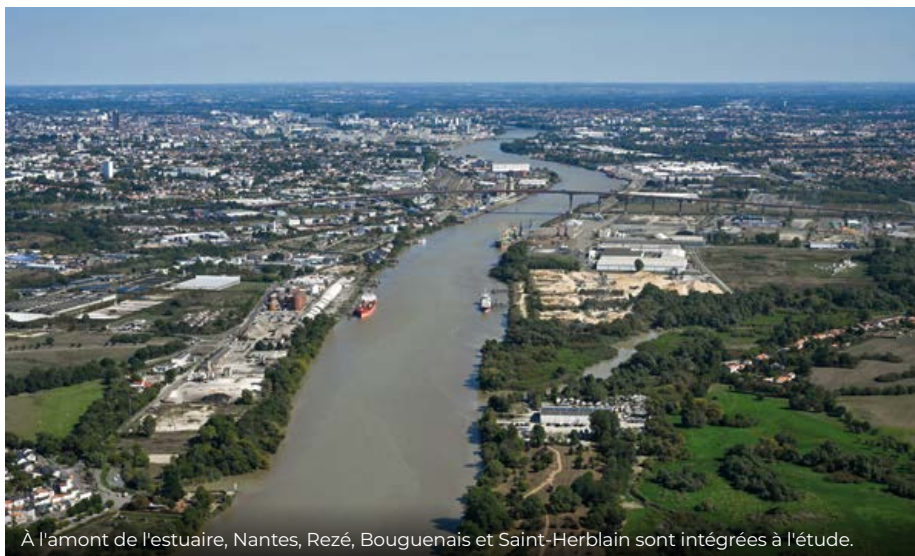
La question de la valorisation des eaux usées traitées s'est posée dès la construction de la station d'épuration de Montoir de Bretagne, en 2010.

© André Bocquel

Le grand port maritime et la collectivité ont donc engagé une étude consacrée aux usages industriels du territoire industriel portuaire. Première étape : établir une connaissance partagée des consommations actuelles et de leur évolution, en intégrant à la fois les trajectoires des activités existantes et l'arrivée potentielle de nouveaux projets. L'enjeu est également qualitatif : tous les usages industriels ne nécessitent pas la même qualité d'eau.

RÉDUIRE AVANT DE CHERCHER DE NOUVELLES RESSOURCES

Cette photographie doit permettre de mettre en regard les besoins projetés à l'horizon 2030 et 2050 avec les ressources qui seront disponibles. Un



À l'amont de l'estuaire, Nantes, Rezé, Bouguenais et Saint-Herblain sont intégrées à l'étude.

11,5 millions de m³

D'EAU POTABLE
DISTRIBUÉS CHAQUE
ANNÉE SUR LE TERRITOIRE
DE SAINT-NAZAIRE
AGGLOMÉRATION DONT :

6 millions de m³
pour les usages domestiques

5,5 millions de m³
pour les usages industriels

exercice d'autant plus important que l'équilibre entre besoins et ressources apparaît fragile à moyen terme.

"Aujourd'hui, dès qu'un nouveau projet industriel consommateur d'eau pour ses process se présente, nous devons nous demander si ce nouveau besoin est destiné à être alimenté par l'eau potable ou s'il faut rechercher une autre ressource", expliquent Carole Benoit, Responsable du service Analyses Contrôles et Environnement et Stéphane Malhaire, Directeur du cycle de l'eau de Saint-Nazaire Agglomération – la CARENE.

La première réponse consiste donc à agir sur les besoins eux-mêmes. Optimisation des procédés et des équipements, détection et réduction des fuites, dispositifs permettant de

limiter certaines consommations : l'étude recense les différents leviers de sobriété mobilisables sur les sites industriels. Elle s'intéresse également aux synergies possibles entre entreprises, lorsqu'une ressource disponible sur un site pourrait répondre aux besoins d'un autre.

Mais réduire les consommations ne suffira pas nécessairement. L'étude examine donc, dans un second temps, les ressources susceptibles de se substituer à l'eau potable pour certains usages industriels : eaux pluviales, eaux de process, eaux d'exhaure ou encore eaux usées traitées. Sur le secteur aval, cette dernière piste fait désormais l'objet d'un travail plus poussé (cf. pages suivantes).



Au total, huit communes sont couvertes par l'étude, dont, à l'aval, Saint-Nazaire, Montoir de Bretagne, Donges et Trignac.

RÉUTILISATION DES EAUX USÉES TRAITÉES UNE PISTE PROMETTEUSE

Parmi les ressources alternatives à l'eau potable étudiées par Nantes Saint-Nazaire Port et Saint-Nazaire Agglomération dans le cadre de process industriels, la réutilisation des eaux usées traitées (REUT) présente un potentiel particulier sur la zone industrialo portuaire. La proximité entre la ressource et ses utilisateurs constitue un atout majeur. Mais pour transformer cette opportunité en projet, reste désormais à bâtir son modèle juridique, économique et de gouvernance.

Sur la zone industrialo portuaire, la géographie joue en faveur du projet de REUT. Implantée à Montoir, la station d'épuration Est se trouve au cœur d'un secteur fortement consommateur d'eau et dispose toute l'année d'un débit de fond de l'ordre de 6 000 à 7 000 m³ par jour. Les usages existants et les projets identifiés, notamment dans le périmètre de la zone industrielle bas-carbone, pourraient en mobiliser environ 3 000 à 3 500 m³ par jour. Ces ordres de grandeur laissent entrevoir une capacité pour accompagner de futurs développements industriels.

La possibilité technique (lire encadré) ne suffit cependant pas à faire un

projet. Il faut également s'assurer de son équilibre économique : quels investissements seront nécessaires ? À quel prix cette nouvelle ressource pourra-t-elle être proposée ? Et surtout, sur quels volumes les industriels seront-ils prêts à s'engager dans la durée ? La concrétisation de certains projets, notamment autour de l'hydrogène, pèsera directement dans cette équation.

UNE GOUVERNANCE À CONSTRUIRE

"La question n'est plus seulement technique : la gouvernance fait, elle aussi, partie des sujets à l'étude, précisent Stéphane Malhaire et Carole Benoit. Il faut maintenant déterminer qui portera le projet, qui investira et qui exploitera le dispositif. C'est notamment tout l'objet de l'expertise juridique que nous venons d'engager." Saint-Nazaire Agglomération exerce en régie les compétences eau potable et assainissement, mais la vente d'eaux usées traitées à des industriels ne relève pas aujourd'hui d'un cadre de compétence déjà établi. Plusieurs montages sont donc examinés afin de déterminer quelle entité - la CARENE, Nantes Saint-Nazaire Port, une société dédiée ou une autre structure - pourrait porter le projet. Une étude de faisabilité doit prolonger

L'ULTRAFILTRATION COMME TRAITEMENT COMMUN

L'orientation qui se dessine consiste à fournir aux industriels une eau ayant subi un premier niveau de traitement commun : l'ultrafiltration. Ce niveau de traitement permet d'obtenir une eau sécurisée sur le plan sanitaire.

Tous les procédés industriels n'exigeant pas la même qualité d'eau, l'intérêt est de ne pas pousser systématiquement le traitement au niveau requis par les usages les plus exigeants. Chaque industriel pourrait ainsi compléter le traitement sur son propre site en fonction de ses besoins. L'eau ultrafiltrée pourrait notamment convenir à la production d'hydrogène, tandis que certains usages nécessiteraient une étape supplémentaire, comme l'osmose inverse.

ces réflexions en 2027, avec l'objectif d'une possible mise en œuvre du projet à l'horizon 2030.



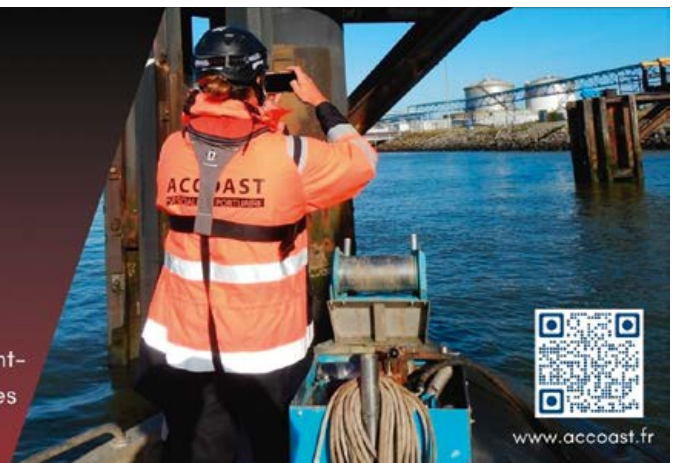
La station d'épuration de Montoir pourrait mobiliser jusqu'à 3 500 m³ par jour pour les industriels à proximité.



ACCOAST
Spécialiste Portuaire

PRÉSERVER AUJOURD'HUI LES INFRASTRUCTURES DE DEMAIN

ACCOAST accompagne le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire dans le suivi, l'inspection et la durabilité de ses ouvrages maritimes.

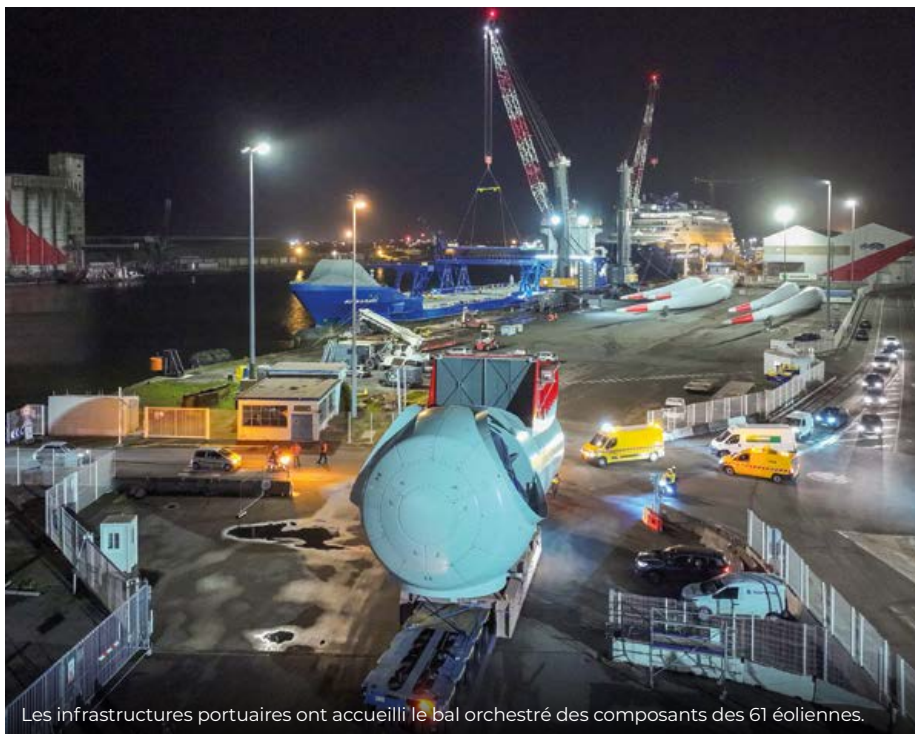


ÉOLIEN OFFSHORE YEU-NOIRMOUTIER : SAINT-NAZAIRE FAIT COUP DOUBLE

Après le parc de Saint-Nazaire, celui des îles d'Yeu et de Noirmoutier est le deuxième à avoir mobilisé les infrastructures de Nantes Saint-Nazaire Port. Avec de nouveaux donneurs d'ordre, de nouvelles machines et une organisation en partie différente, le chantier a permis à l'écosystème portuaire de capitaliser sur l'expérience acquise tout en démontrant sa capacité d'adaptation.

Le parc des îles d'Yeu et de Noirmoutier compte 61 éoliennes pour une puissance de 500 MW. Mais pour Nantes Saint-Nazaire Port, l'intérêt de ce deuxième chantier tient aussi à ce qu'il dit du chemin parcouru depuis le parc de Saint-Nazaire. Les acteurs n'étaient plus les mêmes : au consortium mené par EDF et aux éoliennes General Electric du premier projet ont succédé EMYN – qui compte parmi ses cinq actionnaires Ocean Winds (ENGIE et EDPR) – et Siemens Gamesa.

“Le retour d'expérience du parc éolien de Saint-Nazaire nous a apporté des gains majeurs sur les plans techniques et organisationnels”, souligne Laurent Connil, Responsable du service ingénierie d'exploitation de Nantes Saint-Nazaire Port. Une grande partie des infrastructures était déjà disponible et les équipes avaient acquis l'expérience d'un premier chantier. Les composants ont de nouveau transité par les infrastructures de Saint-Nazaire



Les infrastructures portuaires ont accueilli le bal orchestré des composants des 61 éoliennes.



61 éoliennes composent le parc éolien des îles d'Yeu et de Noirmoutier.

avant leur assemblage sur le hub logistique. Le navire poseur, le *Vole au Vent*, de l'armateur Jan De Nul, avait lui-même déjà été mobilisé pour le premier parc. Mais il fallait cette fois adapter l'organisation à de nouveaux partenaires et à de nouveaux paramètres techniques et logistiques.

UN ÉCOSYSTÈME À L'ÉPREUVE DU DEUXIÈME PARC

Le chantier devait également composer avec un foncier contraint et la cohabitation avec les autres activités portuaires, notamment celles des Chantiers de l'Atlantique autour de la forme Joubert. Le calendrier a par ailleurs été bousculé par les conditions météorologiques.

“Une fois que les fenêtres météo ont été favorables, il a fallu aller très vite, se souvient Yannick Raymond, Directeur de l'action territoriale et de l'environnement pour EMYN. La mobilisation de toutes les équipes de

Nantes Saint-Nazaire Port et la bonne coordination de tous les acteurs ont permis de maintenir un très bon rythme de croisière.”

Pour EMYN, l'enjeu dépassait le seul chantier. *“Nous avons prévu de nous appuyer fortement sur les ports de la façade atlantique pour ce grand projet, et particulièrement Nantes Saint-Nazaire, poursuit Yannick Raymond. L'objectif était de renforcer la filière à long terme et d'en faire bénéficier la chaîne logistique et de sous-traitance déjà très développée localement.”*

Pour Nantes Saint-Nazaire Port, cette deuxième expérience ouvre également sur les prochaines étapes du développement de l'éolien en mer. *“Nous avons montré que nous pouvions organiser les flux, mobiliser l'environnement industriel portuaire pour mener à bien ce projet, conclut Laurent Connil. Cette réussite est un avant-goût de ce que nous souhaitons faire avec le projet Éole.”*

SOGEBRAS UNE LOGISTIQUE À FLUX TENDU

Sur le chantier de Yeu-Noirmoutier, Sogebbras intervenait à deux niveaux. Avec sa filiale Atlantique Manutention, l'entreprise assurait le déchargement des différents composants - nacelles, mâts et pales -, leur roulage jusqu'au hub et le redressement des mâts avant le chargement des éoliennes. Elle était également consignataire du navire installateur, le *Vole au Vent*.

L'expérience acquise lors du parc de Saint-Nazaire a facilité cette nouvelle opération, Sogebbras ayant déjà assuré la consignation du navire et connaissant les opérations de manutention autour du hub. Mais la configuration n'était pas identique. *"Cette fois-ci, les nacelles arrivaient directement par bateau sur le quai des Charbonniers, explique Christophe Le Tanter, Responsable des opérations portuaires chez Sogebbras. Il a d'ailleurs fallu installer une rampe ro-ro spécifique."*

QUATRE ÉOLIENNES, PUIS RECOMMENCER

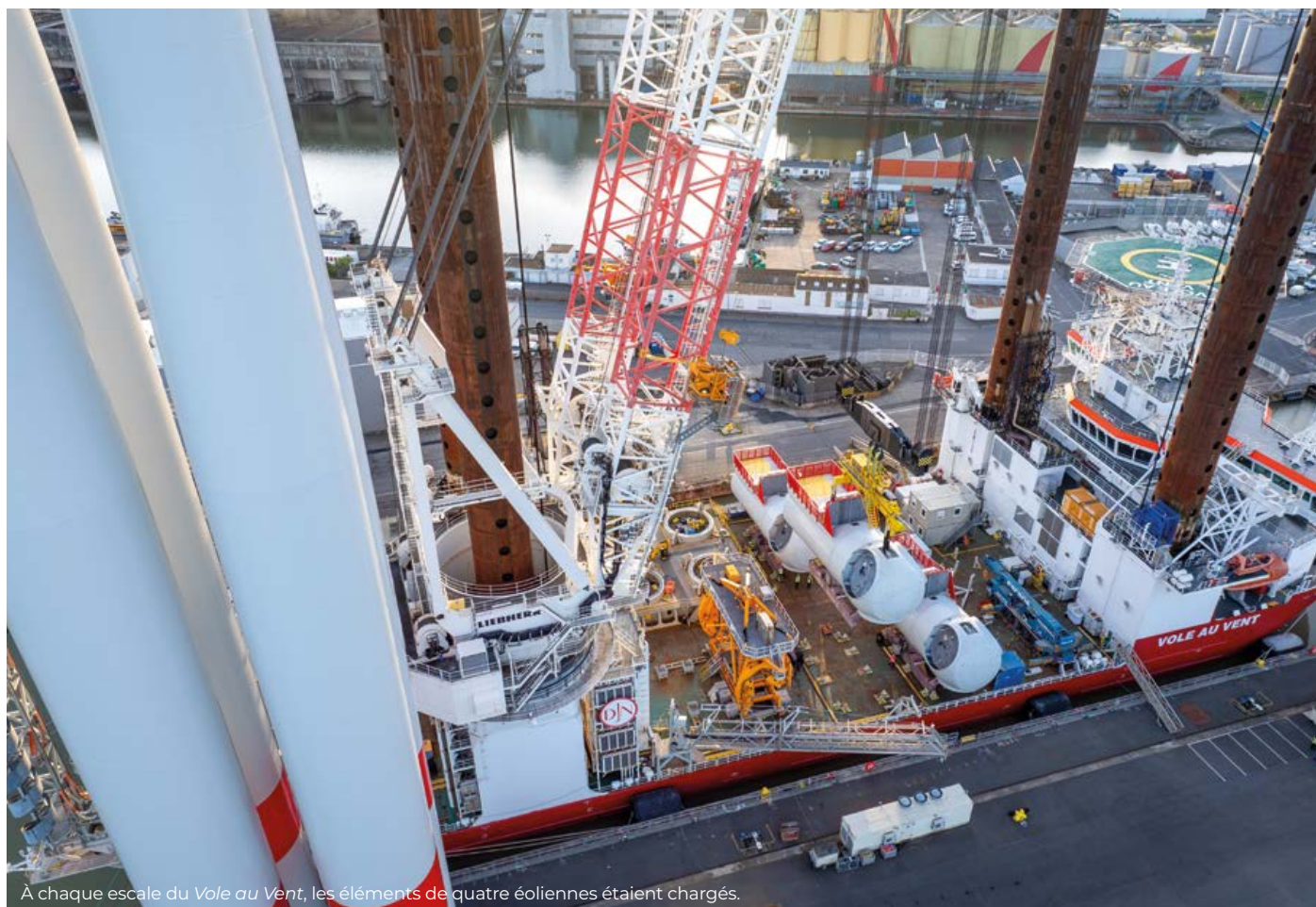
À la gestion de chaque escale du *Vole au Vent* – suivi documentaire, ouverture des portes de la forme

Joubert et coordination avec la capitainerie, les pilotes et les remorqueurs – s'ajoutait celle des flux des navires d'approvisionnement. Sur le hub, l'espace disponible imposait de travailler à flux tendu, avec une organisation également dépendante de la météo et des marées. *"Dès que quatre éoliennes étaient chargées sur le bateau, il fallait immédiatement préparer la suite des opérations", souligne-t-il.*

Une mécanique qui reposait sur la synchronisation des différents intervenants. *"La communication et la coordination ont été essentielles. Chaque étape a été optimisée pour que tout le monde soit opérationnel au bon moment, dans un périmètre parfois restreint."*



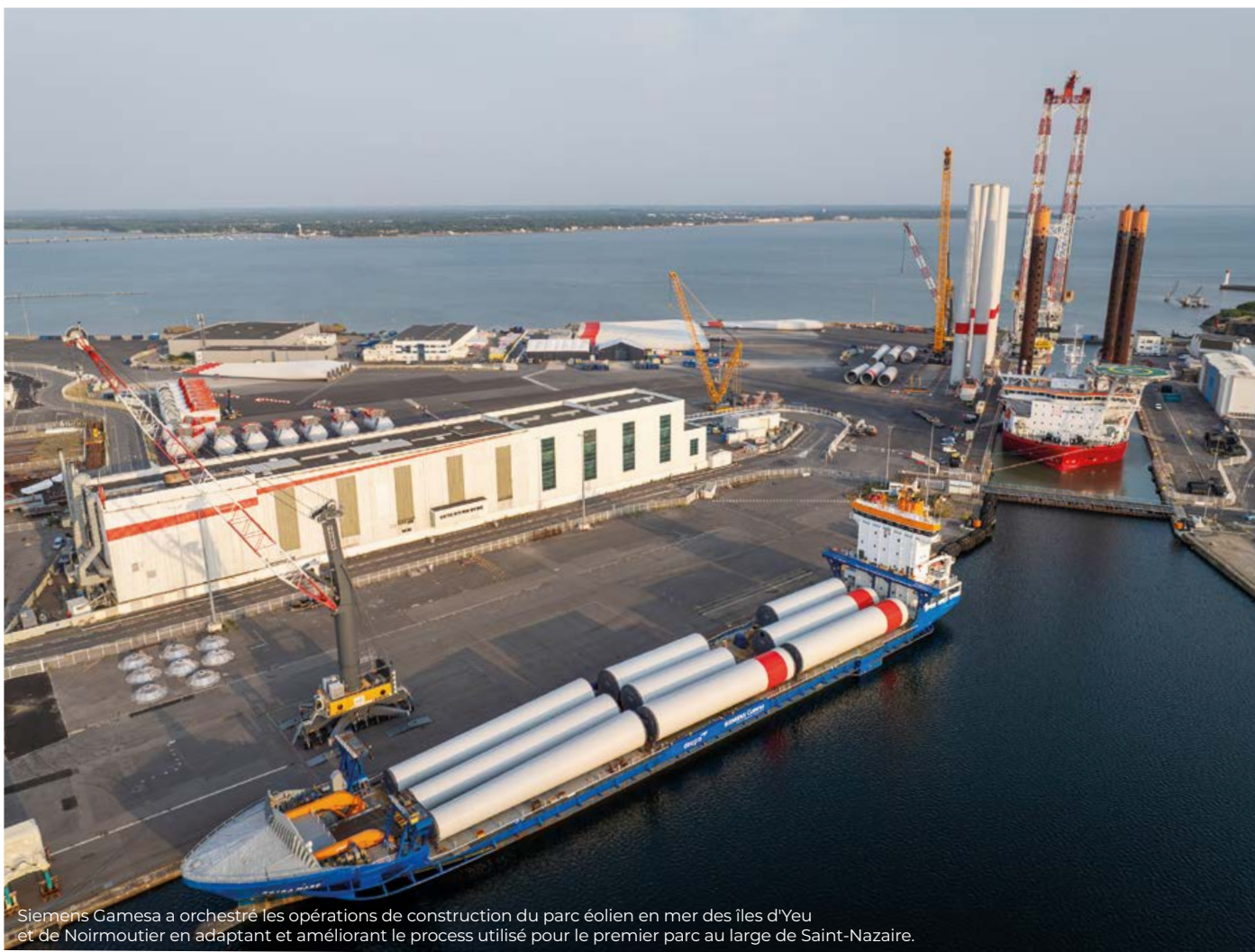
Atlantique Manutention assurait le déchargement des composants d'éoliennes à Saint-Nazaire.



À chaque escale du *Vole au Vent*, les éléments de quatre éoliennes étaient chargés.

SIEMENS GAMESA CAPITALISER SUR L'EXPÉRIENCE DU PREMIER PARC

Le chantier de Yeu-Noirmoutier n'était pas une simple répétition de celui de Saint-Nazaire. Pour Siemens Gamesa, il fallait tirer parti de l'expérience acquise sur le premier parc tout en s'adaptant à une nouvelle organisation et aux contraintes propres au site.



Siemens Gamesa a orchestré les opérations de construction du parc éolien en mer des îles d'Yeu et de Noirmoutier en adaptant et améliorant le process utilisé pour le premier parc au large de Saint-Nazaire.

“Le choix du port de Saint-Nazaire s’est imposé à nous, explique Pierre-Alexandre Bidolet, Chef de projet sur le parc Yeu-Noirmoutier pour Siemens Gamesa. La première raison est bien sûr sa situation géographique, mais l’expérience de la construction d’un premier parc éolien a également pesé dans la balance. Nous avons arbitré entre proximité géographique, espace disponible et coordination logistique.” Cette nouvelle opération supposait une adaptation réciproque. Siemens Gamesa devait se familiariser avec le fonctionnement du site, tandis que la place industrielle portuaire devait composer avec de nouveaux acteurs

et de nouvelles activités. Au plus fort du chantier, pendant les périodes de chargement du navire, les opérations se déroulaient jour et nuit, sept jours sur sept, tout en maintenant la cohabitation avec l’activité habituelle du port.

UNE NOUVELLE CONFIGURATION POUR LE VOLE AU VENT

Même avec un navire déjà utilisé pour le parc de Saint-Nazaire, certaines contraintes étaient nouvelles pour Siemens Gamesa. *“D’habitude, les navires-installateurs sont posés sur*

leurs “jambes” lors des différentes opérations, précise-t-il. Là, le Vole au Vent était à flot dans la forme Joubert, ce qui nous a poussés à revoir un certain nombre de nos procédures.” L’expérience du premier parc, tout comme celle des membres d’équipage du Vole au Vent, présents sur les deux projets, ont ainsi servi de point de départ à l’organisation du chantier. *“Nous avons choisi de répliquer ce qui avait fonctionné et d’améliorer ce qui pouvait l’être. Cette approche a constitué un élément-clé de la réussite du projet.”*

SARENS

DES SOLUTIONS SUR MESURE POUR DÉPLACER LES COMPOSANTS

Sur le chantier de Yeu-Noirmoutier, Sarens était chargé d'une partie des opérations de levage et de transport des composants.

L'entreprise a notamment mobilisé une grue treillis sur chenilles d'une capacité de 1 350 tonnes pour l'assemblage des tours. Au total, 183 sections ont été levées et positionnées sur des châssis conçus par Siemens Gamesa avant leur assemblage et leur chargement à bord du *Vole au Vent*. Des remorques modulaires autopropulsées (SPMT) ont également été utilisées pour déplacer les pales et les nacelles.

Pour le transport des pales, Sarens a également développé un châssis spécifique permettant de faciliter et de sécuriser leur manutention sans connexion rigide entre les remorques avant et arrière. Les nacelles imposaient d'autres contraintes :



Sarens a mis au point un châssis spécifique pour sécuriser le transport des pales.

leur acheminement entre le quai des Charbonniers et le quai de chargement devait s'effectuer de nuit, sous régime de transport exceptionnel.

"Nous avons déjà réalisé plusieurs projets dans l'éolien en mer avec Siemens Gamesa, ce qui nous avait permis de bien connaître ses exigences et ses méthodes de travail, rappelle Djelloul Boumedjeria, Superviseur de site chez Sarens. Ce projet nous a permis d'élargir notre périmètre d'intervention, notamment au transport terrestre des pales et des nacelles dans un environnement semi-urbain et en interaction avec les autres acteurs de la place portuaire."



LHM 550

www.liebherr.com

LIEBHERR

Grues Maritimes



Le collectif Oportunity présent au salon Seanergy, dédié à l'éolien en mer.

OPORTUNITY

LA DYNAMIQUE COLLECTIVE SE POURSUIT

Quatre ans après son lancement, la démarche Oportunity poursuit son objectif : faire connaître collectivement les atouts de la place portuaire et développer de nouveaux flux. Tout juste renouvelée, sa convention ouvre une nouvelle étape, avec une stratégie qui s'est affinée au fil des actions menées, privilégiant désormais davantage la co-exposition et des démarches de prospection ciblées.

Région Pays de la Loire, Saint-Nazaire Agglomération, Nantes Métropole, CCI Nantes Saint-Nazaire, Union maritime Nantes Ports (UMNP) et Nantes Saint-Nazaire Port s'engagent donc dans une nouvelle convention. Avec, derrière eux, quatre années qui ont permis de tester différents formats de promotion et de prospection, et d'en tirer les enseignements. L'un des plus visibles concerne les salons professionnels : dans un contexte budgétaire plus contraint, la tendance est désormais à la mutualisation.

En juin, à Seanergy, Oportunity a ainsi partagé un même stand avec la Région, Nantes Saint-Nazaire Port et Neopolia, alors que chacun disposait auparavant de son propre espace. Une formule qui permet de mutualiser les coûts tout en donnant davantage de visibilité à la présence collective. La même logique s'est déployée à l'international : après Munich en 2025, Oportunity a participé

en 2026 à Breakbulk sous la bannière Hub France, qui réunit plusieurs ports français sur un même pavillon.

FAIRE VENIR LES PROSPECTS

La prospection évolue elle aussi. Les roadshows imaginés au lancement d'Oportunity ont montré leurs limites :



Lors de l'édition 2025 de la soirée Oportunity.

une approche fondée essentiellement sur la géographie ne permettait pas toujours de toucher suffisamment d'entreprises pertinentes. Le dispositif va donc laisser place à des visites ciblées d'entreprises de l'hinterland. *"L'objectif est désormais de faire venir des entreprises du grand Ouest pour des visites sur-mesure du port de Nantes Saint-Nazaire afin de découvrir directement les services proposés par la place portuaire",* explique Morgane Chopin, Directrice pilotage passage portuaire à Nantes Saint-Nazaire Port.

En 2027, Oportunity poursuivra par ailleurs sa présence sur les salons professionnels en Europe, avec notamment Breakbulk à Rotterdam et Transport Logistic à Munich. D'ici là, les partenaires se retrouveront le 9 novembre pour la soirée Oportunity, consacrée cette année au roulier.

TERMINAL ROULIER

DES ÉQUIPEMENTS MODERNISÉS POUR ACCOMPAGNER LES TRAFICS

Après le poste roulier n°2 l'an dernier, le poste roulier n°3 a bénéficié à son tour d'un important carénage cette année. Avec la préparation du futur parc P17, Nantes Saint-Nazaire Port poursuit la modernisation de son terminal roulier, afin de maintenir la performance de ses installations et d'accompagner le développement des trafics.

Les deux pontons rouliers ont été entièrement remis à neuf, pour un budget total de 10 millions d'euros. Le Ro-Ro 2 a été caréné l'an dernier dans la forme de radoub n°1, tandis que le Ro-Ro 3 a rejoint cette année la forme Joubert.

"Les pontons et une partie des passerelles d'accès ont été repeints pour limiter leur corrosion et les pièces d'usure ont été changées", explique Stéphane Gobin, Chargé d'opération au service études et travaux maritimes et terrestres. Les interventions ont été confiées à l'entreprise nazairienne Muehlhan pour le Ro-Ro 2 et à Lassarat, située à Montoir, pour le Ro-Ro 3.

Les équipes de Nantes Saint-Nazaire Port ont également été mobilisées. Celles de l'atelier des Coteaux, au Pellerin, sont notamment intervenues, avec le ponton Aloès, pour séparer



L'opération délicate de désaccouplage du ponton à sa passerelle.

les passerelles d'accès des pontons avant leur transport dans les bassins nazairiens par la CFT.

DIX SEMAINES EN FORME JOUBERT

Pour le Ro-Ro 3, l'une des opérations les plus délicates a consisté à désaccoupler le ponton de sa passerelle d'accès. *"Nous avons dû attendre les bonnes conditions de marée pour pouvoir attacher la passerelle et les chaînes à des pieux de mise en chômage pendant la durée des travaux",* explique Gaël Chérel, Responsable d'affaires au service ingénierie et maintenance. Le ponton, large de 40 mètres et constitué d'un seul tenant, a ensuite passé dix semaines en forme Joubert pour son carénage. Pendant cette période, le trafic a été reporté vers le Ro-Ro 2.



Lors du transfert du poste roulier n°3.



La modernisation du terminal roulier répond aux perspectives de développement de son activité.

P17, UN NOUVEAU PARC POUR LIBÉRER DE L'ESPACE À QUAI

La modernisation du terminal concerne également ses espaces de stockage. Un nouveau parc de 18 000 m² sécurisé selon la réglementation ISPS, baptisé P17, doit être aménagé près du pont de Saint-Nazaire, au bord de l'estuaire du Brivet. *"Il accueillera les véhicules qui sont stationnés sur l'actuel P16. Ce changement va permettre de libérer de la place en bord à quai pour les colis XXL et les conteneurs et remorques destinés au trafic roulier"*, précise Stéphane Gobin. Sa mise en service est prévue à la fin du premier trimestre 2027.



L'arrêt technique du Ro-Ro 3 s'est déroulé, au sec, en forme Joubert durant 10 semaines.

Ces opérations de modernisation répondent aussi aux perspectives de développement du terminal. *"Cette remise à neuf permet de conserver notre qualité de service pour maintenir les trafics existants, accompagner le développement de nos partenaires et attirer de nouveaux flux"*, souligne Jean-Luc Bernard, Responsable des filières roulier. Nous souhaitons notamment développer les trafics de marchandises diverses avec le nord de l'Espagne et attirer de nouveaux trafics de véhicules. LD Armateur, transporteur maritime d'Airbus, va accroître le transport de tronçons d'avions vers Mobile, aux États-Unis, avec la livraison de nouveaux navires hybrides.

← 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
- ✓ Preparation Vehicules Neufs



[somaloir.com](https://www.somaloir.com)



PORTE AMONT DE LA FORME JOUBERT UN CHANTIER HORS NORME POUR UN ÉQUIPEMENT STRATÉGIQUE

Avec ses 350 mètres de long et ses 50 mètres de large, la forme-écluse Louis Joubert assure la liaison entre le bassin de Penhoët et l'estuaire de la Loire. Sa porte amont, en service depuis près de 80 ans, va être entièrement remplacée. Un chantier de 40 millions d'euros, qui se poursuivra jusqu'au début de l'année 2029.

Installée en 1947, la porte amont de la forme Joubert arrive en fin de vie. Malgré les carénages successifs, son remplacement était devenu nécessaire. Une opération d'autant plus sensible que la forme-écluse constitue un accès stratégique au bassin de Penhoët et un outil important au service des industriels comme les Chantiers de l'Atlantique.

La future porte reprendra le principe d'une porte dite "brouette", guidée par deux chariots : l'un dans sa partie supérieure, l'autre immergé sur des rails à 16 mètres sous l'eau. Mais son fonctionnement sera simplifié. Alors

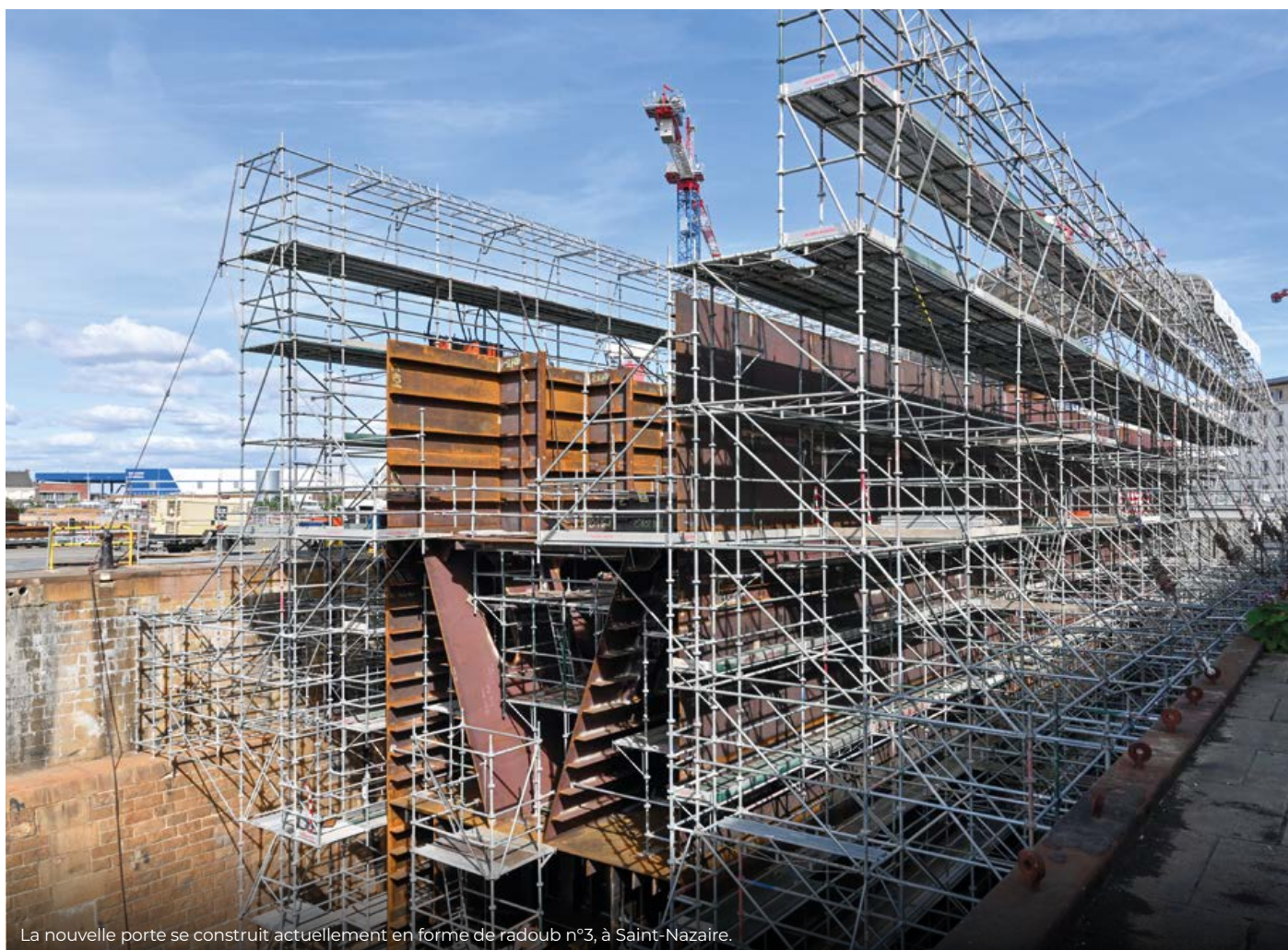
qu'aujourd'hui le tablier routier doit d'abord se soulever pour permettre à la porte de rejoindre son enclave, le nouvel ensemble se déplacera en un seul mouvement, pour gagner en simplicité et en fiabilité.

La porte est actuellement assemblée dans la forme de radoub n° 3. *"Une quarantaine de blocs a été préfabriquée en France et en Belgique dans les usines de la société Matière, explique Alban Frey, Chargé d'opération ingénierie et chef de ce projet au sein de Nantes Saint-Nazaire Port. Une fois assemblée, la nouvelle porte rejoindra la forme Joubert par flottaison."*

SIX MOIS POUR INTERVENIR À SEC

Avant le remplacement, 3 500 m³ de vase doivent être retirés au niveau de la porte actuelle et dans le bassin de Penhoët. L'étape décisive interviendra au printemps 2027, avec le retrait de l'ancienne porte et l'installation de la nouvelle.

La forme Joubert deviendra alors infranchissable pendant six mois. Cette période permettra aux équipes d'intervenir à sec sous la porte, afin de remplacer les rails sur lesquels circule son chariot inférieur. *"La porte sera opérationnelle en mode dégradé en*



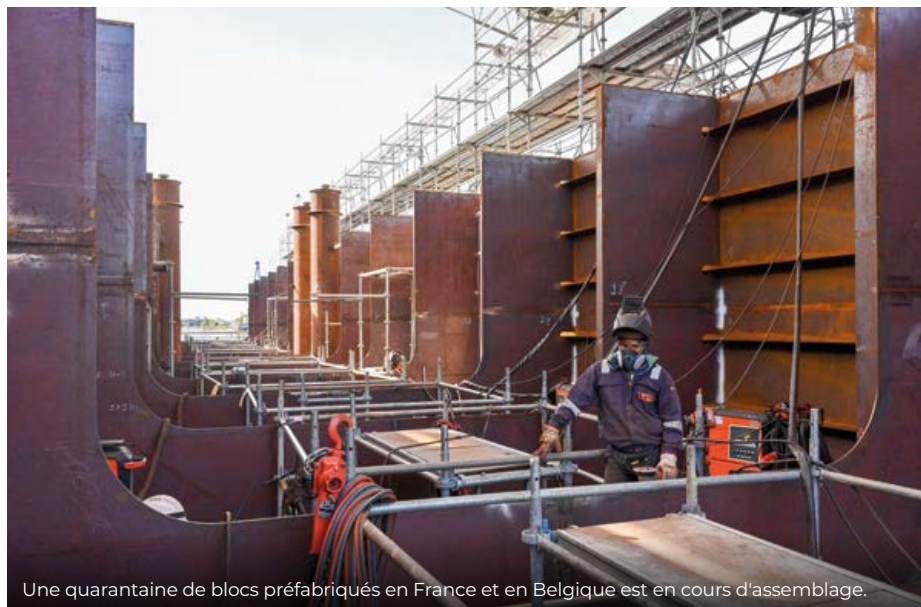
La nouvelle porte se construit actuellement en forme de radoub n°3, à Saint-Nazaire.

décembre 2027, avant l'enchaînement d'autres phases de travaux en 2028", précise Alban Frey.

Un calendrier établi en tenant compte de l'activité du site. "Les Chantiers de

l'Atlantique étant le principal client de la forme-écluse, le phasage des travaux a été réalisé en fonction de leurs contraintes." Le chantier s'accompagne également d'une

transformation du tablier routier situé sur la porte. L'ensemble des opérations doit s'achever début 2029.



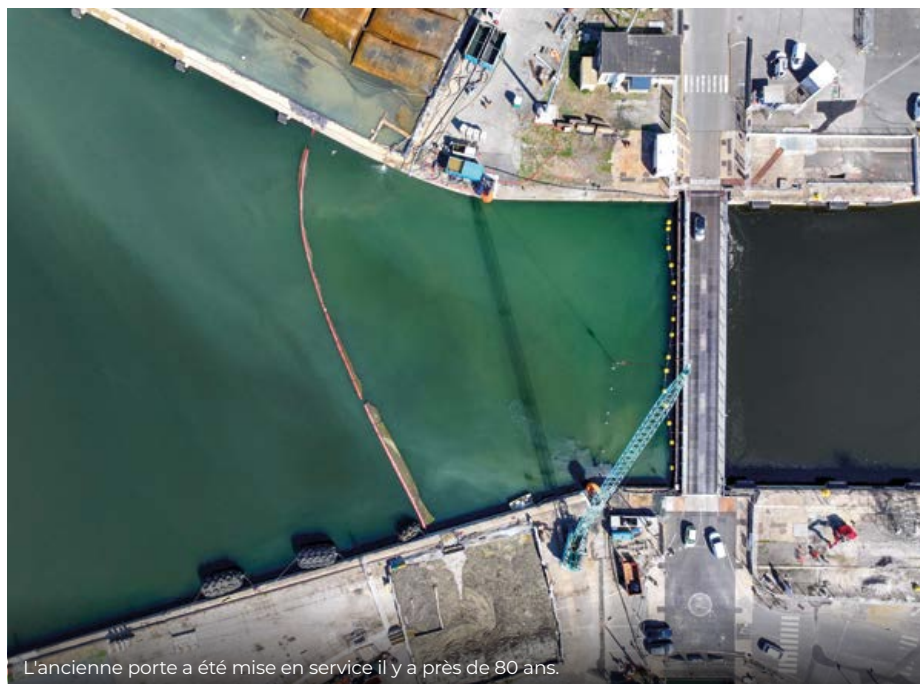
Une quarantaine de blocs préfabriqués en France et en Belgique est en cours d'assemblage.



Les équipes s'affairent avant le transfert de la nouvelle porte au printemps 2027.



Un volume de 3 500 m³ de vase doit être retiré et déposé quai de la Prise d'eau.



L'ancienne porte a été mise en service il y a près de 80 ans.

UN PONT FLOTTANT POUR MAINTENIR LA CIRCULATION

Le remplacement de la porte amont va également transformer le pont qui la surplombe. Aujourd'hui limité en taille et à une capacité de 12 tonnes, le futur ouvrage sera élargi de 4,30 mètres et intégrera une piste cyclable. Avec le pont du Pertuis, déjà accessible, il permettra ainsi aux poids lourds de circuler autour des bassins nazairiens.

Pendant les travaux, la circulation sera maintenue grâce à l'installation d'un pont flottant, de 60 mètres de long, sur le bassin de Penhoët. Ce dispositif provisoire restera en place pendant près de deux ans.

POSTES PÉTROLIERS DE DONGES MODERNISER LES INFRASTRUCTURES SANS INTERROMPRE L'ACTIVITÉ

Bollards, passerelles, berges, front d'accostage... Nantes Saint-Nazaire Port mène un important programme de renouvellement des postes pétroliers de Donges. Des opérations menées à différentes échéances, en étroite coordination avec TotalEnergies, avec un impératif : moderniser ces infrastructures tout en limitant les perturbations pour l'activité de la raffinerie.

Les sept postes pétroliers de Donges n'ont ni le même âge ni les mêmes besoins de maintenance. *"Tous font l'objet d'un suivi régulier par le service études et travaux maritimes et terrestres de Nantes Saint-Nazaire Port : nous sommes notamment chargés de veiller à leur état de conservation et de programmer les interventions nécessaires,"* explique Gauthier Cocaïgn, Chargé d'opérations. *Ce travail a fait*



Les interventions s'opèrent en coordination avec TotalEnergies.

apparaître une priorité plus forte sur les postes 3 à 5."

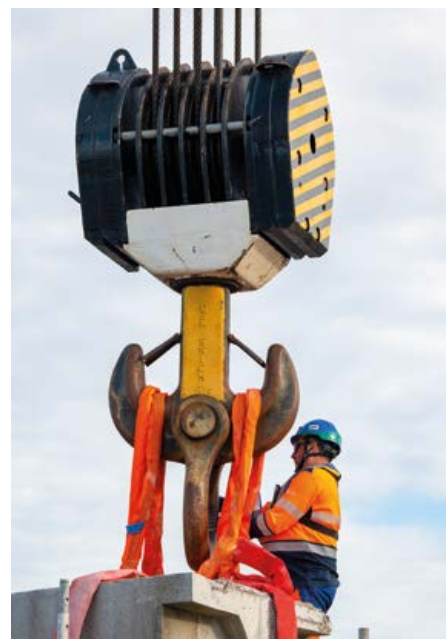
Une dizaine de bollards a déjà été remplacée sur les postes 3 et 4 au premier semestre 2026. En septembre, les trois tronçons de 12 tonnes d'une passerelle en béton armé, utilisée par les lamaneurs, ont été déposés. Ils seront remplacés en octobre par une passerelle métallique, plus légère et plus facile à entretenir. L'opération est menée avec le concours de l'Aloès, le ponton de Nantes Saint-Nazaire Port basé aux ateliers du Pellerin. Un

chantier de rénovation des berges doit également débuter en décembre derrière les postes 2 et 3, sur une longueur totale de 150 mètres.

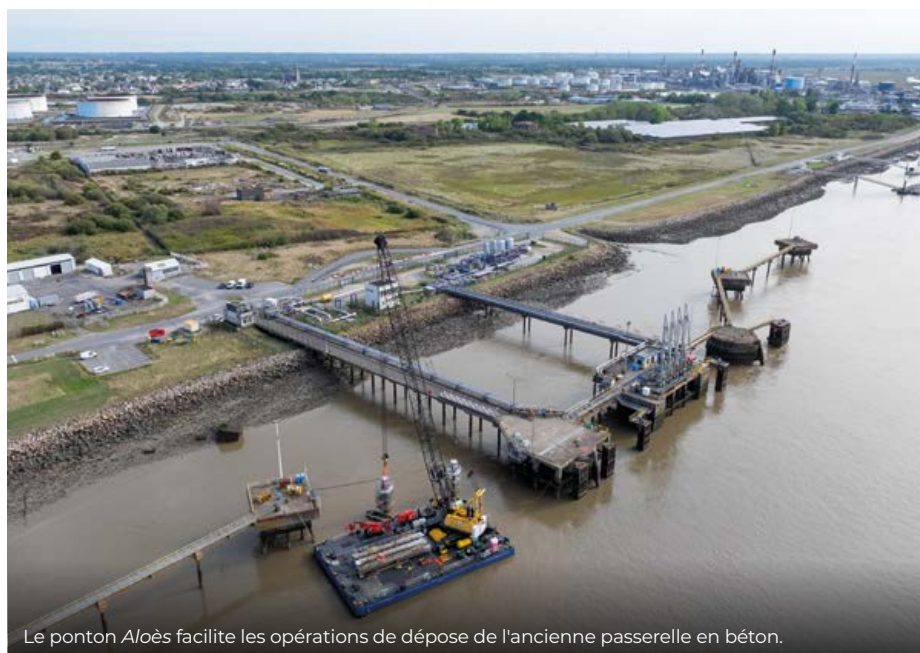
REPENSER LE FRONT D'ACCOSTAGE

Les postes 3 et 4 feront quant à eux l'objet d'une réhabilitation complète de leur structure. Les études de conception sont en cours. *"Sur le poste 3, nous sommes par ailleurs en cours de programmation de travaux pour la réalisation d'un nouveau front d'accostage,"* souligne Gauthier Cocaïgn. Le principe consiste à installer des tubes équipés de défenses devant l'appontement. Les navires viendront ainsi prendre appui sur ces équipements plutôt que directement sur le béton armé du quai, afin d'améliorer les conditions d'accostage tout en protégeant la structure.

Les pilotes de Loire et les lamaneurs sont associés à la conception des aménagements, tandis que les différentes interventions sont organisées en étroite collaboration avec TotalEnergies. Au-delà des



solutions techniques, le calendrier constitue en effet l'un des enjeux du programme. L'objectif : conduire ces travaux tout en limitant au maximum les perturbations sur l'approvisionnement de la raffinerie.



Le ponton Aloès facilite les opérations de dépose de l'ancienne passerelle en béton.

RENFORCEMENT DE FORT BOYARD

DEUX OUVRAGES HORS NORME PRENNENT FORME À SAINT-NAZAIRE

4 000 tonnes pour l'un, 2 500 pour l'autre. Dans la forme de radoub n°1 de Nantes Saint-Nazaire Port, deux imposants ouvrages en béton armé sont en construction pour protéger Fort Boyard. Dimensions, géométrie, résistance à la houle, transport par la mer, intégration patrimoniale : leur réalisation concentre une série de défis techniques avant leur installation au pied du célèbre monument charentais et illustre la capacité des infrastructures nazairiennes à accueillir des chantiers hors norme.

L'objectif du Département de Charente-Maritime est, à terme, d'ouvrir Fort Boyard au public. Mais avant de pouvoir de nouveau y accoster, il faut protéger un édifice soumis en permanence aux mouvements de la mer. *"Il n'y a plus d'ouvrage permettant l'accostage, explique Samuel Durand, Directeur travaux chez ETPO, mandataire du marché de conception-réalisation. Les mouvements de la mer autour du fort créent un effet vortex qui attaque les fondations. Les deux ouvrages existaient déjà, mais se sont dégradés au fil des années."*

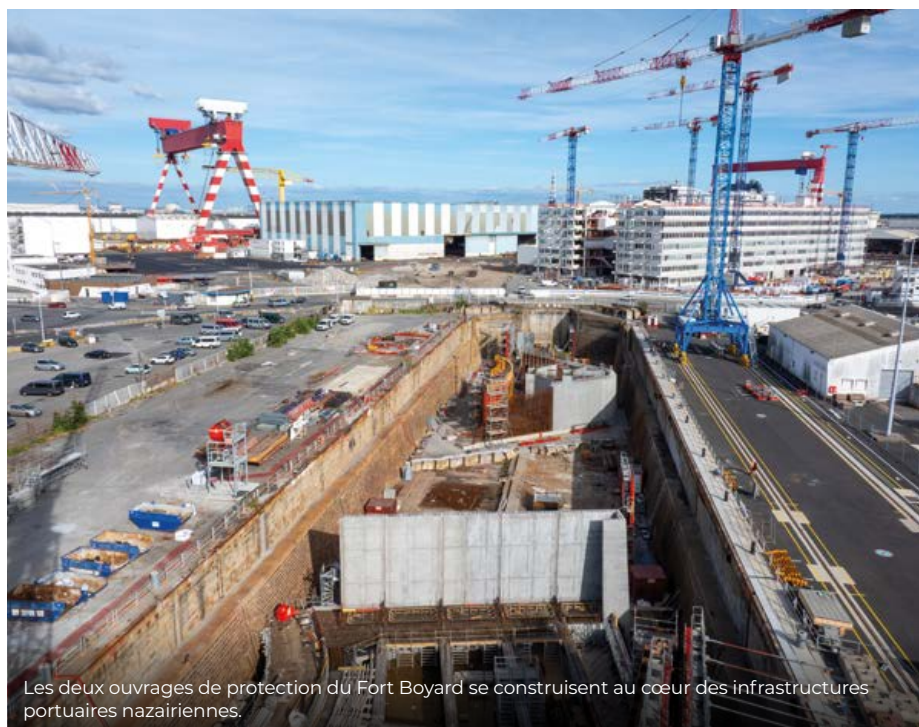
Deux pièces monumentales occupent aujourd'hui la forme de radoub n°1. Au nord-ouest du fort prendra place un éperon brise-lame triangulaire de 2 500 tonnes. Au sud, un havre d'accostage de 4 000 tonnes permettra de retrouver un accès au monument. Spie batignolles ETPO doit également remettre à neuf la risberme, cette plateforme pavée de six mètres de large qui ceinture le fort sous le niveau de la mer.

DE LA FORME DE RADOUB À FORT BOYARD

Après plus d'une année d'études, avec notamment des essais sur maquettes

dans un bassin à houle, la construction des deux ouvrages a débuté en novembre 2025 dans la forme de radoub n°1. Elle doit s'y poursuivre jusqu'au début de l'année 2027. *"Outre les dimensions importantes des*

deux structures, le chantier est rendu complexe par leur géométrie, souligne Samuel Durand. Elles nécessitent également un ferrailage important pour assurer leur résistance et leur durabilité."



Les deux ouvrages de protection du Fort Boyard se construisent au cœur des infrastructures portuaires nazairiennes.



Le havre d'accostage de 4 000 tonnes permettra l'accès futur au monument.

Une fois achevés, les deux ouvrages devront encore rejoindre leur destination. Leur taille impose un transport par flottage jusqu'à fort Boyard. Ils feront d'abord halte à La Rochelle, où ils attendront une fenêtre météo favorable avant de reprendre la mer puis d'être échoués aux abords du monument.

À la difficulté technique s'ajoute enfin une exigence patrimoniale. Associé à BRL Ingénierie pour la conception des ouvrages et à l'agence Architecture Patrimoine, Spie batignolles ETPO doit veiller à leur intégration dans le site. *"Les nouveaux ouvrages doivent retrouver l'aspect des constructions maçonnées de l'époque afin de ne pas dénaturer le fort", conclut-il.*

INNOVATION

LE LAMANAGE SE BRANCHE SUR L'ÉLECTRIQUE

Lam Elec 1, c'est son nom. Cette vedette 100 % électrique mise en service par le groupe Lamanage Huchet-Desmars (LHD) est une première en Europe. Avec ce nouveau bateau, l'entreprise fait le choix d'anticiper l'évolution des normes et de réduire l'impact carbone de ses activités.

Construite par le chantier Océa à Saint-Nazaire, équipée d'un ensemble propulsif proposé par l'entreprise Vebrat à Saint-André-des-Eaux, dont un moteur électrique lui aussi fabriqué en Pays de la Loire, la nouvelle vedette affiche un fort ancrage régional. Son développement a été soutenu par la Région Pays de la Loire, l'Union européenne via le Feder, ainsi que par le fonds CMA CGM géré par BPI France.

Pour LHD, le choix du tout-électrique répond à une démarche volontaire d'anticipation. L'entreprise se prépare notamment à l'évolution des normes dans les zones de contrôle des émissions atmosphériques, dans lesquelles opèrent déjà certaines entreprises de lamanage. *"Plutôt que d'opter pour une propulsion hybride ou répondant à la norme IMO Tier III, difficile à installer sur des petits navires comme les nôtres, nous avons fait le pari d'une vedette*

100 % électrique", explique Jean-Luc Desmars, Président directeur général de LHD.

UNE HEURE POUR RECHARGER

Après plus d'un mois d'essais, *Lam Elec 1* va rejoindre les huit vedettes exploitées par LHD à Donges. Leur mission : permettre aux lamanageurs d'intervenir lors des opérations d'amarrage des navires, notamment sur les nombreux ducs d'Albe présents en Loire.

Longue de plus de 8 mètres, la vedette peut embarquer cinq personnes et atteindre une vitesse de 12 nœuds. Son autonomie a été dimensionnée en conséquence : *"Le cahier des charges stipule qu'elle doit permettre d'aller de Montoir à Nantes en une seule fois à contre-courant"*, précise-t-il. Un chargeur de grande capacité va par ailleurs être installé à Donges afin de



La vedette peut atteindre 12 nœuds de vitesse.

© OCEA

recharger la vedette en une heure. Un second équipement prendra place sur un ponton à Nantes.

Lam Elec 1 pourrait enfin ouvrir la voie à d'autres unités électriques au sein de la flotte. *"Si ce premier exemplaire nous donne satisfaction, il pourrait être suivi par d'autres"*, conclut Jean-Luc Desmars.



Longue de 8 mètres, la nouvelle vedette du groupe LHD est 100 % électrique.

© OCEA

DU HANGAR 24 AU QUAI DES ANTILLES

LE PORT TRANSFORME SES EMPRISES FONCIÈRES

À Nantes, la valorisation du patrimoine immobilier de Nantes Saint-Nazaire Port prend différentes formes selon les sites, leurs caractéristiques et leur devenir. Sur l'île de Nantes notamment, plusieurs projets illustrent cette démarche, de la remise en usage de bâtiments existants à des opérations immobilières d'envergure de plus long terme.

La valorisation du patrimoine portuaire immobilier constitue un axe de développement et l'un des leviers du nouveau modèle économique de Nantes Saint-Nazaire Port. À Nantes, cela se traduit notamment par la requalification du quai Marquis d'Aiguillon et la réalisation du projet immobilier L'Escale, porté par le groupe Giboire. D'autres réalisations sont déjà opérationnelles, notamment le Hangar 24, situé au sud de l'île, quai Wilson, à proximité du pont des Trois-Continents.

Ce bâtiment, qui datait des années 1940, servait au stockage des produits frais avant que ces activités ne migrent vers Montoir et Saint-Nazaire. Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé en 2024 et remporté l'année suivante par la société Krumpp. *"Nous cherchions un spécialiste de la restauration, mais aussi de la*



Nantes Saint-Nazaire Port a lancé un nouvel appel à manifestation d'intérêt sur le secteur du quai des Antilles.

production d'événements culturels et sportifs, explique Amélie Hamon, Chargée d'affaires implantation. *Menée en accord avec Nantes Métropole et la Samoa, la démarche a abouti à donner une nouvelle vie à ce bâtiment portuaire existant, qui semble avoir conquis le public nantais dès son lancement par une programmation estivale très variée."*

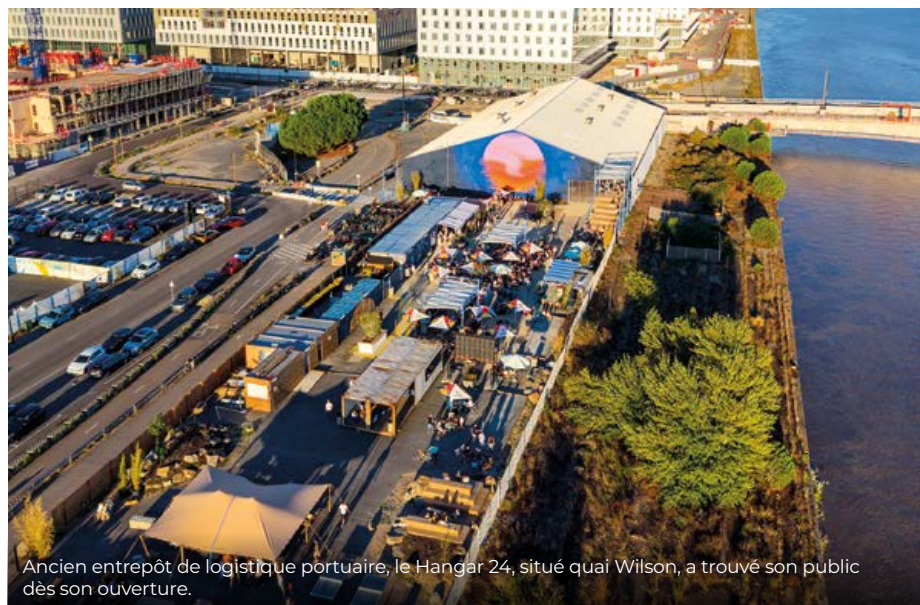
UNE AUTRE ÉCHELLE D'AMBITION, QUAI DES ANTILLES

La valorisation du foncier portuaire s'inscrit aussi dans des projets immobiliers et urbains de plus long

terme. C'est le cas sur le secteur amont du quai des Antilles, lieu emblématique des bords de Loire, où Nantes Saint-Nazaire Port a lancé un nouvel AMI portant sur une emprise de 12 000 m² et intégrant quatre hangars (20, 30, 31 et 32).



La requalification du quai Marquis d'Aiguillon permettra d'accueillir le projet L'Escale, porté par le groupe Giboire.



Ancien entrepôt de logistique portuaire, le Hangar 24, situé quai Wilson, a trouvé son public dès son ouverture.

"L'objectif est d'imaginer un projet exemplaire, reflet de l'ambition métropolitaine tournée vers la Loire, qui contribue au développement économique et à l'aménagement durable du territoire", souligne Sophie Minssart, Responsable des programmes immobiliers.

Dans ce but, Nantes Saint-Nazaire Port recherche un opérateur économique capable de concevoir, réaliser et exploiter un projet immobilier ambitieux qui tienne compte du passé portuaire et renouvelle la capacité de développement du site. Le lauréat sera connu dans le courant de l'année 2027.

COASTLINE

UNE CIMENTERIE BAS CARBONE S'IMPLANTE À MONTOIR

Le groupe familial français F. Scott a choisi Montoir de Bretagne pour implanter une unité de production de ciment bas carbone. Représentant un investissement d'environ 55 millions d'euros, le projet Coastline s'appuiera notamment sur des matières premières acheminées par voie maritime et contribuera ainsi au développement de nouveaux trafics portuaires. Sa mise en service est prévue dans le courant 2028.

Pour réduire l'empreinte carbone de son ciment, F. Scott mise notamment sur la diminution de la part de clinker⁽¹⁾ dans sa composition. *"Il existe trois grands axes de réduction des émissions carbone pour les cimentiers : optimiser les outils de production, capter le CO₂ ou réduire la part de clinker dans le produit. C'est cette troisième voie que nous avons choisie",* explique Loïc Le Loup, Directeur du projet Coastline. Le clinker sera ainsi en partie remplacé par des laitiers de hauts-fourneaux, acheminés par voie maritime.

LE CHOIX DE MONTOIR ET DU MARITIME

Pour accueillir sa future unité, F. Scott recherchait un site industriel disposant d'un accès maritime adapté. *"Nous avons choisi Nantes Saint-Nazaire, car il nous fallait un port aux accès nautiques suffisants*

pour recevoir nos futurs produits par voie maritime, détaille-t-il. Le bassin de consommation est également très actif, avec peu de produits bas carbone disponibles."

L'usine s'installera derrière le Montoir Bulk Terminal (MBT), où accosteront les vraquiers transportant clinker et laitiers. La proximité immédiate du quai doit notamment permettre de réduire les temps de déchargement.

Cette implantation pourrait également permettre à F. Scott de s'inscrire dans les dynamiques de décarbonation engagées sur la zone industrialo portuaire. *"Nous ne nous interdisons pas de nous intégrer dans certains projets",* indique Loïc Le Loup.

⁽¹⁾ Selon l'organisation professionnelle France Ciment, les deux tiers des émissions carbone du secteur proviennent de la production de clinker, mélange de calcaire et d'argile cuits ensemble dans des fours.



L'implantation de Coastline se situe derrière le terminal multivrac de Montoir.



La future unité du groupe F. Scott réduira la part de clinker dans sa production afin de réduire l'empreinte carbone de son ciment (Vue d'artiste).

LAURENT HOTTIAUX

Préfet de la région Pays de la Loire, préfet de la Loire-Atlantique

Arrivé en Loire-Atlantique en juillet, Laurent Hottiaux succède à Fabrice Rigoulet-Roze comme préfet de la région Pays de la Loire et de la Loire-Atlantique. Diplômé de Sciences Po Paris, de l'Essec et de l'ENA, il a alterné au cours de sa carrière fonctions territoriales et responsabilités au sein de l'administration centrale et à la Commission européenne. Passé notamment par plusieurs cabinets ministériels puis par l'Élysée, il a été préfet des Hauts-de-Seine avant de rejoindre les Alpes-Maritimes.

Dès son arrivée, Laurent Hottiaux a affiché sa volonté d'aller "au contact des forces vives du département et de la région". Parmi les priorités qu'il a mises en avant figurent notamment le soutien à l'industrie et l'adaptation au changement climatique. Une volonté de mieux appréhender les enjeux du



territoire qui l'a récemment conduit à découvrir Nantes Saint-Nazaire Port et à échanger avec ses acteurs.

"Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, port d'État, est éminemment stratégique pour notre territoire et d'intérêt national", souligne-t-il. "Il joue un rôle majeur pour notre économie, notre industrie et notre souveraineté, notamment énergétique et industrielle. La visite m'a permis de mesurer concrètement la richesse de l'écosystème industrialo-portuaire, les nombreux savoir-faire qui y sont réunis et les nombreux projets en cours. L'enjeu est désormais de poursuivre cette dynamique, en accompagnant la décarbonation, le développement de nouvelles filières et l'adaptation du territoire aux effets du changement climatique."



Restructuration de Port Halgouen – Quiberon (56)



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



EN RELATION
AVEC
LE MONDE

L'activité industrielle d'un territoire crée les flux maritimes et portuaires.

JÉRÔME DE RICQLÈS

“LA LIBERTÉ DE CIRCULER SUR LES MERS N’EST PLUS UN ACQUIS”

Attaques de navires, détournement des routes, tensions entre grandes puissances... Les crises géopolitiques bouleversent les équilibres du transport maritime international. Jérôme de Ricqlès, Expert maritime chez Upfly, plateforme spécialisée dans les données et l'analyse du transport et de la supply chain, décrypte un secteur résilient, mais désormais directement confronté à la montée des risques géopolitiques et militaires.

Les crises précédentes avaient déjà révélé la vulnérabilité du transport maritime. Avec les tensions actuelles, a-t-on changé de dimension ?

“Oui. La crise du Covid, puis l'échouement de l'Ever Given dans le canal de Suez en 2021, avaient déjà révélé la vulnérabilité des chaînes logistiques mondiales. Ils ont aussi changé notre regard sur le transport maritime, longtemps considéré comme une composante discrète et peu coûteuse des chaînes logistiques. Aujourd'hui, il est devenu un élément déterminant des équilibres économiques et géopolitiques.

Avec les tensions actuelles, nous franchissons une nouvelle étape : des navires de commerce sont directement pris pour cibles. Pour moi, l'attaque du Galaxy Leader par les Houthis, le 17 novembre 2023, constitue un véritable point de bascule.



L'intervention d'un commando armé, débarqué par hélicoptère sur un navire de commerce, a montré que

“Le transport maritime est un secteur “liquide” : lorsqu'il est contraint, il contourne l'obstacle”

nous changeons d'époque. Depuis, l'utilisation de drones aériens ou navals confirme qu'il n'est pas nécessaire de disposer d'armes extrêmement sophistiquées pour perturber une route maritime. Cette insécurité touche également les équipages et renchérit les assurances.”

Cette situation peut-elle durablement modifier les grandes routes maritimes ?

“Le transport maritime est un secteur “liquide” : lorsqu'il est contraint, il contourne l'obstacle. Entre l'Asie et l'Europe, le passage par le cap de Bonne-Espérance, auparavant beaucoup moins intéressant en raison de la distance, tend ainsi à s'installer comme une véritable alternative à la mer Rouge.

Le calcul est aussi économique. Un porte-conteneurs de 24 000 EVP

chargé peut représenter, navire et marchandises cumulés, une valeur proche du milliard de dollars. Aucun opérateur ne souhaite exposer un tel actif dans une zone considérée comme trop dangereuse. Mais ce contournement allonge le rapport tonne-mille : pour transporter la même marchandise, les navires parcourent davantage de distance. La consommation de carburant, les délais et les dépenses d'assurance augmentent, de même que l'empreinte carbone. Une partie de ces surcoûts est répercutée sur les chargeurs."

Ces crises constituent-elles paradoxalement une opportunité pour les grandes compagnies maritimes ?

"Il existe effectivement un effet d'aubaine. Les compagnies n'ont pas provoqué ces tensions, mais elles ont su s'y adapter et en tirer parti. Après plusieurs années favorables, elles ont beaucoup investi dans de nouveaux navires, créant une situation de surcapacité. Or, l'allongement des routes mobilise davantage de navires pour transporter une même quantité de marchandises. Les tensions géopolitiques contribuent donc à absorber cette surcapacité et à rééquilibrer le rapport entre l'offre et la demande.

Cet équilibre reste fragile : si les grandes routes retrouvaient rapidement un fonctionnement normal, cette capacité supplémentaire pourrait provoquer un retournement du marché. Le secteur s'est par ailleurs fortement

concentré : les dix premières compagnies représentent aujourd'hui environ 83 % de l'offre mondiale de transport conteneurisé. Cette concentration n'empêche pas une concurrence très forte entre les grands armateurs.

"La bataille maritime se gagne toujours à terre"

Ces derniers ont acquis une puissance économique considérable, mais sont aussi de plus en plus pris dans les rivalités entre puissances. Dans un monde où les blocs s'opposent davantage, il devient difficile de conserver de bonnes relations avec tout le monde. La liberté de circuler sur les mers n'est plus un acquis : elle devient elle-même un enjeu géopolitique."

Dans cette nouvelle géographie maritime, quelles cartes un port comme Nantes Saint-Nazaire peut-il jouer ?

"La hiérarchie portuaire évolue. Le recours au feeder a longtemps pu apparaître comme un handicap pour Nantes Saint-Nazaire face à des ports comme Le Havre ou Marseille-Fos, davantage desservis par des lignes directes. Mais dès lors que ces grands ports sont eux-mêmes de plus en plus feederisés depuis les grands hubs européens, cet écart tend à se réduire. Ce qui pouvait constituer un désavantage pour Nantes Saint-Nazaire devient moins discriminant.

EN BREF

ZEEBRUGGE, NOUVELLE ESCALE POUR NEOLINER ORIGIN

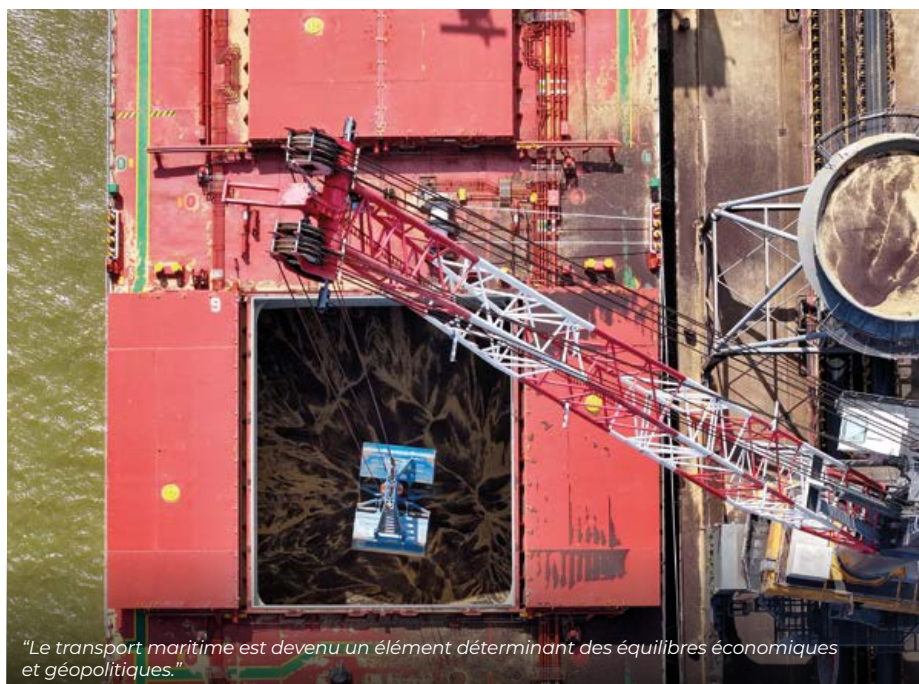
Depuis septembre, la ligne transatlantique de Neoline compte une nouvelle escale à Zeebrugge, en Belgique. Après Halifax, le cargo roulier à voiles Neoliner Origin renforce ainsi sa connexion avec le nord de l'Europe. Selon l'armateur nantais, Zeebrugge est "l'un des ports majeurs en Europe pour le trafic roulier automobile et hors gabarit". Cette nouvelle escale "répond à l'intérêt manifesté par plusieurs chargeurs et partenaires, afin de relier le service de Neoline directement au cœur logistique de l'Europe".



Les 10 premières compagnies maritimes représentent près de 83 % de l'offre mondiale de transport conteneurisé.

Reste l'essentiel : la puissance d'un port ne se décrète pas. La bataille maritime se gagne toujours à terre : ce sont la puissance de son hinterland et les activités industrielles, manufacturières et logistiques qui lui sont adossées qui créent les flux. Nantes Saint-Nazaire dispose à cet égard de nombreux atouts, avec notamment Airbus, les Chantiers de l'Atlantique ou la puissance de l'agroalimentaire régional. La question n'est donc pas seulement de savoir ce que l'on fait du port, mais ce que l'on parvient à lui adosser pour faire venir les navires.

Enfin, le contexte géopolitique conduit à considérer de nouveau les ports comme des infrastructures stratégiques et non plus seulement commerciales. Après la cybersécurité, leur vulnérabilité physique et leur capacité à accueillir, si nécessaire, des logistiques civiles et militaires reviennent dans le débat."



"Le transport maritime est devenu un élément déterminant des équilibres économiques et géopolitiques."

TRAINFORTRADE LA FORMATION PORTUAIRE CHANGE DE DIMENSION

Partenaire du programme TrainForTrade de la CNUCED depuis 2012, Nantes Saint-Nazaire Port a accueilli cette année une nouvelle promotion de professionnels portuaires. Avec une évolution importante : préparée davantage en amont grâce aux outils numériques, la session nantaise fait désormais une plus large place aux cas pratiques et aux échanges d'expériences. Une approche qui suscite aussi l'intérêt d'autres ports français.

Une trentaine de professionnels issus de huit pays⁽¹⁾ ont participé cette année au programme de gestion portuaire TrainForTrade. Objectif : renforcer leurs compétences et leur permettre de confronter leurs pratiques autour des problématiques rencontrées dans leurs ports.

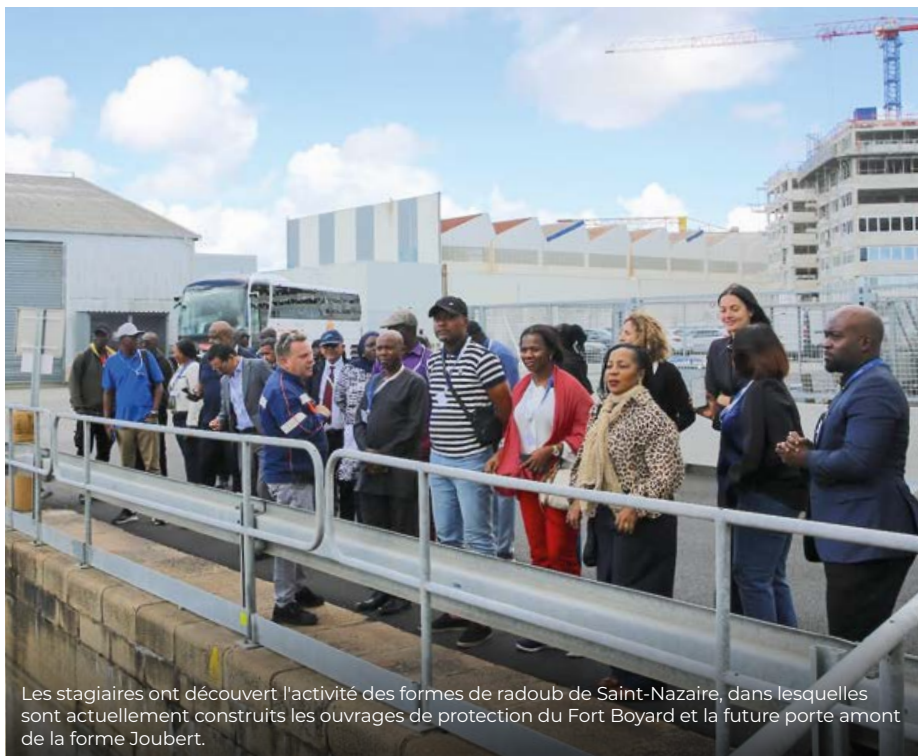
Le dispositif a évolué depuis la précédente session organisée à Nantes, en juin 2024. Les stagiaires prennent désormais connaissance des contenus pédagogiques avant leur venue et réalisent des évaluations en ligne. Ils arrivent ainsi avec un socle commun, ce qui permet de consacrer davantage le temps en présentiel aux cas pratiques et aux échanges entre professionnels.

DANS UNE LOGIQUE D'AMÉLIORATION CONTINUE

Pour Dominique Chantrel, organisateur de la session à la CNUCED, cette évolution s'inscrit dans une logique plus large. "Les participants ne suivent pas seulement une formation. Ils sont également amenés à identifier des pistes d'amélioration concrètes pour leur propre port et à formuler des propositions à partir de leur expérience du terrain."

C'est une approche "bottom-up", qui permet de faire émerger des solutions directement auprès des collaborateurs."

Nantes Saint-Nazaire Port contribue également au programme en mobilisant ses propres équipes pour partager leur expertise.



Les stagiaires ont découvert l'activité des formes de radoub de Saint-Nazaire, dans lesquelles sont actuellement construits les ouvrages de protection du Fort Boyard et la future porte amont de la forme Joubert.



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 ancres, télescopes bâtiments, mâtures mixtes, calculs, constructions de portiques et études vents spéciaux
- Grues d'occasion avec garantie constructeur

POTAIN®
www.manitowoc.com



Parmi notamment les nouveaux intervenants de cette session, Alexis Félix, Responsable du service ateliers de maintenance, a présenté pendant une heure l'organisation de son service, ses méthodes de travail et ses moyens. *"J'ai particulièrement apprécié la diversité des échanges et le fait de pouvoir confronter nos expériences."*

Cette méthode trouve désormais un écho au-delà du public auquel TrainForTrade était historiquement destiné. Des ports français s'intéressent aujourd'hui au programme et à la possibilité d'en adapter les principes à leurs propres organisations. Une nouvelle



La promotion 2026, diplômés en main.



Les séquences de la formation en présentiel permettent d'échanger entre professionnels sur des cas pratiques.

perspective pour un dispositif auquel Nantes Saint-Nazaire Port contribue depuis plus de dix ans.



(1) Les participants haïtiens ont suivi la partie en ligne du programme mais n'ont pas pu rejoindre Nantes en raison de la situation politique dans leur pays.

EN BREF

LA DYNAMIQUE PORTUAIRE ATTIRE LES REGARDS ÉTRANGERS

Les projets engagés sur la place portuaire en matière de décarbonation suscitent l'intérêt au-delà des frontières. Début juin, deux délégations, l'une canadienne et l'autre néerlandaise, sont venues découvrir les démarches menées par Nantes Saint-Nazaire Port et les acteurs du territoire.

Une dizaine d'entreprises canadiennes, porteuses d'innovations liées à la décarbonation du transport maritime et de la logistique, ont ainsi découvert les projets de Nantes Saint-Nazaire Port et de la zone industrielle portuaire avant de rencontrer des entreprises locales et de visiter les installations portuaires et les Chantiers de l'Atlantique.

Quelques jours plus tard, une délégation néerlandaise était accueillie à la demande de l'Ambassade des Pays-Bas et du bureau de développement des entreprises néerlandaises en France. En lien avec Adele (Loire Estuaire Décarbonation) et Pasca (Pôle d'expertise et réseau professionnel supply chain des Pays de la Loire),

les échanges ont notamment porté sur l'éolien flottant et le projet Éole, l'électrification des postes à quai, les nouveaux carburants ou encore la propulsion vélique



La délégation canadienne venue en juin dernier.



© Quentin Hulo

Les archéologues de l'Institut national de recherches archéologiques préventives sur le chantier de fouille d'une épave carolingienne, à Ancenis.

LIGER, VOYAGE ARCHÉOLOGIQUE À LA RECHERCHE DES HISTOIRES ENFOUIES DE LA LOIRE

Et si la Loire racontait son histoire par ce qu'elle a conservé, parfois pendant des siècles, sous ses eaux ou dans ses berges ? Avec Liger, l'auteur Guy-Pierre Chomette et le photographe Quentin Hulo se lancent dans un voyage archéologique de la source à l'estuaire. Leur projet : partir à la rencontre des archéologues, des lieux et des objets qui racontent le fleuve, pour en tirer un récit en textes et en images, à la fois documentaire, artistique et sensible.

Au pied de Saint-Florent-le-Vieil, sur l'île Batailleuse, Yann Le Jeune cherche quelque chose qui n'a encore jamais été retrouvé. Depuis plusieurs mois, cet archéologue multiplie les carottages, convaincu que le sous-sol pourrait conserver les traces d'un ancien campement viking. Des sources historiques nourrissent son hypothèse, mais rien n'est encore acquis. Guy-Pierre et Quentin ont décidé de le suivre dans cette quête.

C'est exactement le genre d'histoire qu'ils étaient venus chercher en imaginant Liger. Début 2025, les deux hommes commencent à réfléchir ensemble au projet. Quentin est passionné d'archéologie. Guy-Pierre connaît bien le fleuve, auquel il a déjà consacré *Des Rives*, un récit de voyage sur l'estuaire publié en 2019. Peu à

peu émerge l'idée de parcourir la Loire à travers une dizaine d'histoires archéologiques.

SUIVRE CEUX QUI CHERCHENT

Pas question pourtant de dresser un inventaire des trésors enfouis dans la Loire. *"Ce qui m'intéresse, ce n'est pas tant l'artefact lui-même que celui qui l'a trouvé, qui l'a étudié et qui t'en parle comme un gamin"*, raconte Guy-Pierre. Liger s'intéresse autant aux archéologues qu'à leurs découvertes, à leurs intuitions, leurs recherches et leurs expériences de terrain.

Le voyage ne se déroule d'ailleurs pas dans l'ordre. Les rendez-vous se calent au gré des campagnes de fouilles. À Ancenis, le duo a ainsi suivi la fouille

d'une imposante épave carolingienne du IX^e ou X^e siècle sur l'île Mouchet. Longue de plus de vingt mètres, cette embarcation à fond plat demeure une énigme : son usage comme son mode

LIGER EN BREF

Porté par l'association nantaise Les Autres Possibles, le projet doit donner lieu à des publications dans la presse, des expositions, des rencontres et, à terme, un livre associant textes et photographies. Une exposition intermédiaire consacrée aux Pays de la Loire est prévue en 2027 au Chronographe, musée archéologique de Rezé implanté sur le site de l'ancien port gallo-romain de Ratiatum.

de propulsion restent à déterminer. Cette première histoire a déjà donné lieu à un reportage signé par Guy-Pierre et Quentin dans la revue Géo Histoire.

Mais la découverte de l'objet n'est qu'une étape. Certains éléments conduisent ensuite le duo vers les laboratoires et les lieux de conservation. Une manière de suivre toute la chaîne des métiers qui permet progressivement aux vestiges de livrer

leur histoire. C'est notamment le cas à Nantes avec Arc'Antique, laboratoire de conservation-restauration et de recherche spécialisé dans le patrimoine archéologique terrestre et sous-marin.

RACONTER PLUTÔT QUE CATALOGUER

D'Ancenis à l'île du Pilier, au large de l'estuaire, mais aussi jusqu'en Haute-Loire, les étapes composent



L'archéologue Yann le Jeune (Service archéologie de Loire-Atlantique) à la recherche de traces viking sur l'île Batailleuse, à Loireauxence.



Quentin Hulo et Guy-Pierre Chomette lors d'une campagne de sondage de la Loire au sonar en compagnie des archéologues de Nantes Université, à Gennes-Val-de-Loire.

© Quentin Hulo

progressivement un voyage plutôt qu'une succession de notices archéologiques. *"Un personnage, un lieu, un objet, un moment"* : la formule résume l'ambition de Liger, raconter l'archéologie à hauteur d'homme.

Cette approche se retrouve dans les images. Portraits, paysages, fouilles ou artefacts : Quentin cherche à s'éloigner d'une photographie strictement documentaire, en puisant notamment son inspiration dans la peinture du XIX^e siècle. Ensemble, ils revendiquent une approche *"à la fois documentaire, artistique et sensible"*.

Le livre se construira ainsi au fil des rencontres et des découvertes. Ils envisagent de relier les différentes histoires pour composer un véritable récit de voyage, avec peut-être quelques incursions, clairement identifiées, dans la fiction, pour imaginer ce que l'archéologie ne pourra jamais totalement raconter.

ENVIE D'EMBARQUER DANS L'AVENTURE ?

Déjà soutenu notamment par la Direction régionale des affaires culturelles (Drac), Nantes Métropole et l'entreprise d'événementiel angevin What The Hack, Liger recherche de nouveaux partenaires publics et privés pour accompagner le projet jusqu'à son aboutissement en 2028.

3 minutes
pour **voir**,
10 minutes
pour **écouter**

*Apprenons
à nous
connaître !*

Portuaires

Podcasts-vidéos



nantes.port.fr



Suivez-nous !

