

Coup d'envoi des travaux de remplacement de la porte amont de la forme Joubert

Les premiers caissons de la future porte amont de la forme Joubert sont arrivés et commencent à être assemblés en forme de radoub n°3. Cette étape signe le lancement de l'un des plus importants projets de modernisation du patrimoine portuaire depuis près de 15 ans.

Un chantier inédit a débuté au printemps 2026 et s'achèvera en début d'année 2029. L'assemblage de la porte amont de la forme Joubert est en cours de réalisation en forme de radoub n°3. Son remplacement était devenu indispensable pour assurer la fiabilité de l'utilisation de la forme Joubert pour plusieurs décennies, et permettre aux industriels nazairiens de poursuivre leur développement.

La forme-écluse Joubert est une infrastructure stratégique. Outre l'accueil de paquebots construits par les Chantiers de l'Atlantique et d'équipements portuaires, elle joue un rôle clé dans le développement de la filière des énergies marines renouvelables. Ses dimensions exceptionnelles en font un outil industriel de premier plan pour l'assemblage des éoliennes en mer.

Son maintien en fonctionnement est vital pour Saint-Nazaire et l'écosystème maritime et portuaire. A la fois écluse pour accéder au bassin de Penhoët et forme de construction et de réparation, elle mesure 350 mètres de long pour 50 mètres de large et 17 mètres de profondeur. Sa fermeture est assurée par deux portes roulantes de type « brouette ». Celles-ci translatent horizontalement sur des rails pour ouvrir et fermer l'écluse. Les portes coulisent dans leur enclave. La porte aval (côté Loire) a été remplacée en 2012 par une porte brouette neuve. Au vu de sa dégradation, la porte amont, qui date de 1947, nécessite à son tour d'être remplacée.

Piloté par Nantes Saint-Nazaire Port en tant que maître d'ouvrage, à travers une équipe projet mêlant de nombreuses expertises, le chantier global de remplacement de la porte a été confié à l'entreprise Matière. Cette société spécialisée dans la construction d'ouvrages métalliques, bétons et travaux spéciaux est mandataire du groupement titulaire du marché de conception-réalisation, avec, à ses côtés, ses co-traitants, Tractebel pour réaliser les études techniques du projet sur le volet génie civil, Charier GC pour l'exécution des travaux de génie civil et Baudin Châteauneuf pour la mécanique et le contrôle commande.

Cette opération représente un investissement majeur de 40 millions d'euros cofinancé à travers le Contrat de Plan Etat Région et le Fond Européen pour une Transition Juste.

Un projet coordonné pour limiter les impacts

Bien en amont du démarrage des travaux, un travail délicat de planification du chantier a été mené par les équipes de Nantes Saint-Nazaire Port, en collaboration étroite avec les industriels nazairiens, utilisateurs des infrastructures portuaires, et notamment avec les Chantiers de l'Atlantique. Le carnet de commandes de l'entreprise de construction navale implique de nombreux passages de navires via la forme écluse. Il a fallu intégrer ce calendrier dans le planning des travaux, nécessitant régulièrement de l'adapter, afin de minimiser les contraintes pour l'exploitation.

Par ailleurs, afin de maintenir la mobilité des usagers autour du bassin pendant les travaux et faciliter la circulation, un **pont provisoire double voie** sera implanté de mars 2027 jusqu'à la mise en service de la nouvelle porte. Ce pont flottant sera déplacé lors des passages de navires par la forme-écluse Joubert.

Les grandes phases du chantier



Les grandes phases du chantier, en 2026.



Les grandes phases du chantier, en 2027.

Le chantier va se dérouler à la fois dans la forme de radoub n°3, pour la construction de la nouvelle porte, et au niveau de la forme-écluse Joubert.

En forme 3

Jusqu'en avril 2027, la forme de radoub n°3 de Saint-Nazaire accueillera l'assemblage des presque 40 blocs métalliques qui composeront la future porte préfabriquée par Matière, dans trois usines du groupe - deux en France et une en Belgique, ce qui représente 50 000 heures de travail au préalable. Leur assemblage en forme n°3 mobilise entre 30 et 50 personnes. Une fois prête, la nouvelle porte, d'une dimension de 17 m de haut, de 11 m de large et de 56 m de long, sera mise en flottaison puis convoyée à proximité de la forme-écluse Joubert en attente du remplacement de l'ancienne porte.

En forme Joubert

Des travaux d'adaptation et de renforcement du génie civil existant, permettant de prolonger sa durée de vie sont en cours de réalisation jusqu'à la fin de l'été, en prévision de l'arrivée de la nouvelle porte.

Plusieurs autres campagnes de travaux préalables menés par Charier vont également s'enchaîner au niveau de la porte amont de la forme Joubert. Des **interventions sur la voirie et les réseaux divers (eau, fibre, etc.)** auront lieu de mi-juin à fin juillet, près de l'enclave dans laquelle la porte vient se loger en position ouverte afin d'adapter le site à sa future configuration.

Dès le mois d'août, des opérations **de dévasage** auront lieu, dans la porte et son enclave, ainsi qu'à proximité directe dans le bassin de Penhoët. Ces opérations sont capitales, afin de préparer la zone à la remise en flottaison de l'ancienne porte, en vue de son démantèlement, et à l'arrivée de la nouvelle porte, sous laquelle une phase de travaux à sec est programmée. Considérés comme des déchets, les sédiments accumulés partiront en décharge après avoir séjourné en bord à quai dans des géotubes, afin de les assécher au maximum. Ces travaux sont encadrés par un "porter à connaissance" émis en respect de la réglementation sur la loi sur l'eau. Ces opérations seront menées en plusieurs étapes, afin de réduire les contraintes pour l'exploitation et sécuriser le projet. La dernière phase de dévasage, celle du chariot inférieur, devra être effectuée porte ouverte, ce qui implique que la **circulation soit interrompue pendant trois semaines en mars 2027**.

Contact presse

Nantes Saint-Nazaire Port :

Béatrice Louerat – Attachée de presse – b.louerat@nantes.port.fr – 06 79 22 77 35

La **porte actuelle sera définitivement déposée à compter d'avril 2027**. L'ancienne porte sera acheminée par flottaison et stationnée en forme de radoub n° 3, pour y être démantelée.

Afin de disposer in fine d'un unique ouvrage mobile plus fiable, l'enclave de la porte actuelle sera prolongée afin d'accueillir une traine qui suivra la translation de la nouvelle porte en remplacement d'un tablier qui précédemment s'élevait pour laisser passer la porte. L'ensemble des rails de translation des deux chariots supérieur (à l'air) et inférieur (sous l'eau) qui datent de 1930 doivent être remplacés. Une des phases les plus complexes du projet consistera à remplacer les rails inférieurs via l'assèchement d'une zone de travail sous la nouvelle porte entre juin et décembre 2027.

Le local de traction, qui abrite l'ancienne porte brouette, sera démoli puis reconstruit. Les six derniers mois seront consacrés à des travaux de génie civil et des phases d'essais préalables à la réception et la remise en exploitation prévue début 2029. **La voie sera par ailleurs élargie, afin de permettre le passage des poids lourds**. La capacité du pont atteindra 45 tonnes, contre 12 aujourd'hui. Deux pistes cyclables et un trottoir, côté bassin, seront créés. Le pont passera de 6,10 m de large actuellement, à 10,40 m.