FORUM MER-LOIRE & CONNEXIONS

HINTERLAND,
RAIL,
ROUTE,
FONCIER,
FLUVIAL

GAGNER LA BATAILLE DES FLUX

Réunis le 18 juin 2026 à Montoir-de-Bretagne à l'occasion du 4e Forum Mer-Loire & Connexions, élus, industriels, acteurs portuaires et experts ont confronté leurs visions.

L'INSPIRATION POLITIQUE IDELIA

AGIR POUR LA SÉCURITÉ ÉCOLOGIQUE
AVEC LES TECHNOLOGIES DE L'EAU





WILLIAM BURIAS
PRÉSIDENT D'IDÉLIA

Des réponses coordonnées et une vision partagée

Quatre ans après sa création, le Forum Mer-Loire & Connexions confirme une conviction qui est au cœur de notre démarche : les grands défis auxquels notre territoire est confronté ne peuvent plus être abordés séparément.

Développement industriel, avenir du port, infrastructures de transport, transition énergétique, logement des salariés, aménagement foncier, préservation de l'environnement… Tous ces sujets sont profondément imbriqués. Chacun influence les autres. C'est précisément pour dépasser les approches sectorielles que nous avons imaginé ce Forum : un espace où élus, entreprises, organisations syndicales, acteurs portuaires, collectivités, experts et institutions peuvent confronter leurs analyses, partager leurs expériences et construire une vision commune.

Cette quatrième édition, organisée à Montoir-de-Bretagne, a pleinement illustré cette ambition. Au fil des débats, une évidence s'est imposée : l'estuaire de la Loire dispose d'atouts considérables. Sa dynamique industrielle, la puissance de son complexe portuaire, la diversité de ses activités et sa capacité d'innovation constituent des leviers majeurs pour accompagner les grandes transitions en cours.

Mais cette force appelle une approche globale. Les échanges l'ont montré avec constance : il est impossible de penser les flux sans parler du foncier, de développer l'industrie sans anticiper les besoins en logements, de réussir la décarbonation sans investir dans les infrastructures ferroviaires et fluviales, ou encore de préparer l'avenir énergétique sans une stratégie cohérente d'aménagement du territoire. Plus que jamais, ces enjeux appellent des réponses coordonnées et une vision partagée.

Une autre conviction ressort avec force de cette journée : rien ne pourra se faire sans dialogue. La richesse du Forum réside précisément dans cette capacité à faire dialoguer des acteurs aux responsabilités et aux points de vue différents. Les débats n'ont pas cherché à masquer les divergences. Ils ont, au contraire, permis de faire émerger plusieurs convergences fortes, notamment sur la nécessité d'accompagner l'accueil des nouveaux salariés, de mieux anticiper les besoins fonciers ou encore de poursuivre le développement des mobilités massifiées.

Les échanges ont également rappelé qu'une question demeure au cœur de nombreux projets : celle de leur financement. Dans un contexte de forte tension sur les finances publiques, les ambitions partagées ne pourront se concrétiser qu'à la condition de trouver les moyens d'investir durablement dans les infrastructures et les équipements dont le territoire a besoin.

Je tiens à remercier chaleureusement la ville de Montoir-de-Bretagne, l'ensemble de nos partenaires, les intervenants ainsi que tous les participants qui, par leur engagement et la qualité de leurs contributions, ont fait vivre cette nouvelle édition.

Les pages qui suivent restituent la richesse de ces échanges. À nous de poursuivre ce dialogue, de renforcer les coopérations et de transformer ces convergences en réalisations concrètes.

L'INSPIRATION POLITIQUE
WWW.LINSPIRATION-POLITIQUE.FR

Éditeur — Innomédias SAS
56, rue de Patay — 45000 Orléans
Tél. : 02 38 68 57 19
894 680 669 RCS Orléans

• **Directeur et responsable de la publication**
Frédéric Durand
fdurand@linspiration-politique.fr

• **Rédacteur en chef**
Bruno Lafosse

• **Correction :** Caroline Savaté-Bordeaux

• **Chargée d'administration**
Mélissa Cellamen - *gestion@innomedias.fr*

• **Abonnements**
abonnement@linspiration-politique.fr
Tél. : 02 38 68 57 19

• **Imprimeur** : **Public Imprim** —
12, rue Pierre-Timbaud 69200 Vénissieux

• **Diffusion** — **MLP** — ZA de Chesnes
55, boulevard de la Noirée —
38070 Saint-Quentin-Fallavier

• **Direction artistique, graphisme CouleurKfé –** *www.couleurkfe.fr*

• **Photos : David Boschet**
Adobe stock

parution octobre 2026

Dépôt légal à parution
ISSN **2827-2927**
N° CPPAP **0924 D 94633**

IMPRIM'VERT

PEFC 10-31-1111
Certifié PEFC
pefc-france.org

IDELIA REMERCIE SES PARTENAIRES :

ARTELIA - BERIM - CABINET BOURGOIS - GROUPE MERLIN - CHARIER GC - DEMATHIEU BARD GENIE CIVIL - EGIS EAU - EIFFAGE GENIE CIVIL - ENGIE ENERGIE SERVICES - NANTES SAINT-NAZAIRE PORT - NGE TMF - OTV - PAPREC GRAND OUEST - PROLOG INGENIERIE - SAFEGE - SCE - SEFI-INTRAFOR - SETEC ENERGIE - ENVIRONNEMENT - SOLETANCHE BACHY FRANCE - SUEZ EAU FRANCE GDO - VALENTIN ENVIRONNEMENT - VEOLIA EAU - CGE - VINCI CONSTRUCTION SERVICES PARTAGES



LE FORUM EN IMAGES 08

EN PRÉAMBULE 10-11
Aymeric Seassau. Le port, pilier de la souveraineté économique
Pascal Plissonneau. Montoir, au cœur d'un territoire industriel
Céline Girard-Raffin. Le logement, nouveau défi du dynamisme industriel

FOCUS



Bruno Michel. Le projet Ulysse : préparer l'avenir du terminal méthanier de Montoir 12



Céline Girard-Raffin. « Le défi est de loger les salariés sans perdre les équilibres du territoire » 42



François Parizot. Take Kair, produire un kérosène bas carbone sur l'estuaire de la Loire 44



DÉBAT. LES PARADOXES D'UN TERRITOIRE 14

Ferroviaire, foncier, logement, financement… Comment concilier croissance portuaire et transition écologique ? Les participants au Forum appellent à une stratégie de long terme fondée sur la complémentarité des usages et le dialogue territorial.

CONTRIBUTIONS :

Jean-Rémy Villageois, président du directoire du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Robin Salecroix, vice-président de Nantes Métropole, adjoint au maire de Nantes

Nicolas Leterrier, coordinateur régional adjoint du groupe SNCF en Pays de la Loire

Paul Tourret, directeur de l'Isemar

Jérôme Kieser, chef du service ferroviaire et logistique multimodale du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Nicolas Morvan, conseiller économique auprès du président de Saint-Nazaire Agglomération – La Carène

Bertrand Herrero, syndicat CGT du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Gilles Bontemps, membre du conseil de surveillance du GPMNSN

Ludovic Madec, président de l'Union Maritime Nantes Ports

François Gimard, secrétaire du syndicat CGT des travailleurs portuaires du Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire

Nathalie Huard, présidente du syndicat CFE-CGC du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

FAYAT
FONDATIONS

Expert en fondations spéciales,
Fayat Fondations propose une gamme complète
de solutions techniques
pour tous les types de fondations
et de travaux de consolidation des sols.

FONDATIONS.FAYAT.COM



Aux racines de la
construction



DEMATHIEU
BARD
GÉNIE CIVIL

DEMATHIEU BARD est un acteur majeur de la construction et de l'immobilier,
pleinement engagé dans la transformation durable des territoires.

En régions Ile-de-France et Ouest, les équipes DEMATHIEU BARD GÉNIE CIVIL
accompagnent le déploiement de vos projets.







1 Pôle d'Echanges Multimodal de Nantes - MOA : SNCF Mobilités - Dorés & Connexions - 2. Opération Coup de Poing Chagall à Massy - MOA : SNCF / RATP - 3. Barrage de Rophémel - MOA : Eau du Bassin Rennais Collectivité
© Photos : Yves Chanoit - Julien Dazeau - Séquences Production

www.demathieu-bard.fr

ENTRE NOS EAUX USÉES & UN MILIEU NATUREL PROTÉGÉ IL Y A

suez



CHAQUE JOUR, SUEZ TRAITE
1 MILLION DE M³ D'EAUX USÉES
POUR RESTITUER UNE EAU PROPRE
AU MILIEU NATUREL EN FRANCE OU
ENCORE EN AUSTRALIE, INDE, CHINE...
NOS SOLUTIONS AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS
ET ENTREPRISES SUR SUEZ.COM/ILYASUEZ





Montoir, le Forum côté rencontres

Les débats ne se déroulent pas seulement derrière les micros. À Montoir-de-Bretagne, au cœur de cet estuaire où se croisent navires, usines et grandes infrastructures énergétiques, le Forum Mer-Loire & Connexions est aussi une affaire de rencontres. Dans la salle, autour d'un café ou lors du cocktail, les conversations se poursuivent, parfois avec passion, toujours avec le plaisir d'échanger. Élus, industriels, acteurs portuaires, syndicalistes et experts se retrouvent sans protocole. On échange une carte, une idée, un projet, on reprend une discussion commencée pendant une table ronde. Cette convivialité fait partie de l'ADN de nos rendez-vous. Parce qu'un forum sert à confronter les points de vue, bien sûr, mais aussi à créer des liens. Et à Montoir, territoire de port et d'industrie, les occasions de construire ensemble n'ont pas manqué ce jeudi 18 juin 2026.













LE PORT, PILIER DE LA SOUVERAINETÉ ÉCONOMIQUE

Dans un contexte international instable, le développement du Grand Port Maritime apparaît plus que jamais comme un enjeu de souveraineté, de réindustrialisation et de compétitivité.



AYMERIC SEASSAU
conseiller métropolitain de Nantes Métropole – représentant de Nantes Métropole au conseil de développement du Grand Port Maritime

Les crises internationales nous ont rappelé avec force une réalité que nous avons parfois tendance à oublier : le fonctionnement de notre économie dépend étroitement de nos grands ports. Les tensions que nous observons sur les routes maritimes mondiales montrent combien ces infrastructures sont stratégiques pour l'approvisionnement de nos territoires et pour la vitalité de notre appareil productif.

Cette prise de conscience doit aujourd'hui s'accompagner d'un véritable effort de réindustrialisation. Dans cette perspective, je considère le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire comme un outil majeur de souveraineté économique et de développement territorial. Nous disposons du quatrième port français : c'est un atout considérable que nous devons conforter et développer.

Cela suppose de nouveaux investissements, le développement des trafics et l'amélioration de nos dessertes ferroviaires, routières et logistiques. Ce sont autant de leviers indispensables pour permettre au port de poursuivre son développement et d'accompagner les mutations industrielles de l'estuaire.

MONTOIR, AU CŒUR D'UN TERRITOIRE INDUSTRIEL

Accueillir le Forum à Montoir-de-Bretagne, c'est rappeler combien l'industrie constitue l'ADN et la force de ce territoire portuaire.



PASCAL PLISSONNEAU
maire de Montoir-de-Bretagne

À Montoir-de-Bretagne, l'industrie ne constitue pas un simple secteur d'activité : elle façonne notre territoire, notre économie et notre identité. C'est donc avec beaucoup de plaisir que j'accueille cette nouvelle édition du Forum Mer-Loire & Connexions, dont les thématiques trouvent ici un écho tout particulier. Élu maire en mars 2026, je mesure chaque jour le poids et la richesse de notre tissu industriel, marqué par la présence de grands sites de production et par les activités portuaires qui font de notre commune l'un des moteurs économiques de l'estuaire. Nous entretenons des relations étroites avec les entreprises du territoire et je tiens à aller régulièrement à leur rencontre, notamment à travers des visites de sites industriels, comme celui d'Airbus.

En ouvrant les portes de Montoir-de-Bretagne à cette nouvelle édition du Forum, nous réaffirmons notre attachement à une industrie forte, créatrice d'emplois et porteuse d'avenir pour notre territoire.



LE LOGEMENT, NOUVEAU DÉFI DU DYNAMISME INDUSTRIEL

Le dynamisme industriel du bassin nazairien ne pourra se poursuivre sans relever l'un de ses principaux défis : répondre aux besoins croissants en logements.



CÉLINE GIRARD-RAFFIN
vice-présidente de Saint-Nazaire Agglomération – La Carène, présidente de Silène

L'attractivité industrielle du bassin nazairien nous place aujourd'hui face à une question essentielle : sommes-nous capables de loger celles et ceux qui viennent travailler sur notre territoire ? Nous ne pouvons pas dissocier le développement économique des enjeux d'habitat.

Notre territoire est historiquement attaché à son industrie. Nous constatons aussi l'intérêt croissant que lui portent les habitants, notamment à travers les visites d'entreprises qui permettent de mieux connaître ce patrimoine économique, ses métiers et ses savoir-faire.

Mais l'urgence se situe aujourd'hui sur le front du logement. En tant que présidente de Silène, je constate combien la pénurie de logements peut devenir un frein au développement de notre bassin d'emploi. Accueillir de nouvelles entreprises, c'est aussi être en capacité d'accueillir durablement leurs salariés et de leur permettre de vivre à proximité de leur lieu de travail.

Pour nous, collectivités, le logement doit donc être considéré comme un enjeu aussi stratégique que les infrastructures ou les investissements industriels. Le dynamisme économique de notre territoire dépend aussi de notre capacité à proposer des logements accessibles et adaptés à celles et ceux qui le font vivre.

LE PROJET ULYSSE : PRÉPARER L'AVENIR DU TERMINAL MÉTHANIER DE MONTOIR

À Montoir, le terminal méthanier prépare déjà l'après 2035. Avec le projet Ulysse, Bruno Michel, directeur du site et président du conseil de développement du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, détaille un vaste programme de modernisation mêlant sécurité, décarbonation et adaptation au changement climatique. En toile de fond, une question stratégique : comment faire évoluer un outil industriel clé pour la souveraineté énergétique tout en préparant les activités de demain ?


© David Boscher

BRUNO MICHEL
directeur terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne

Le terminal méthanier de Montoir assure aujourd'hui entre 20 et 25 % de la consommation française de gaz. Depuis l'arrêt des livraisons de gaz russe par gazoduc, son rôle s'est même renforcé puisque l'essentiel du gaz arrive désormais par voie maritime. En 2025, malgré l'arrêt des opérations de transbordement avec les navires russes à la suite des sanctions européennes, nous avons injecté 88 TWh sur le réseau, soit près d'un quart de la consommation nationale. Nous avons même battu notre record historique de production le 24 mars 2026 soit l'équivalent de quinze tranches nucléaires sur cette journée !

Cette situation montre que la transition énergétique prendra du temps. L'électrification est une perspective, mais elle ne remplacera pas immédiatement les capacités actuellement assurées par le gaz. Nos clients l'ont bien compris : le terminal est entièrement réservé jusqu'en 2035 et nous préparons déjà son exploitation jusqu'en 2045, voire 2050.

PROTÉGER NOS SALARIÉS, LES RIVERAINS ET LES INDUSTRIELS VOISINS DEMEURE NOTRE RESPONSABILITÉ PREMIÈRE.

C'est tout l'objet du projet Ulysse, un vaste programme de modernisation comparable, toutes proportions gardées, à un grand carénage dans le nucléaire. Nous poursuivons trois objectifs simultanément. Le premier reste la sécurité. Nous exploitons un site Seveso et cette priorité ne changera jamais : protéger nos salariés, les riverains et les industriels voisins demeure notre responsabilité première.

DÉCARBONATION

Le deuxième objectif est la décarbonation. Nous voulons supprimer les émissions de NOx et réduire de près de 80 % nos émissions de CO_2. Cette évolution répond bien sûr à un impératif environnemental, mais aussi à une logique industrielle : aujourd'hui, nous brûlons du gaz pour faire fonctionner une partie du procédé. Cela coûte cher et n'a plus de sens. Nous allons remplacer ces équipements par des gazéifieurs utilisant uniquement l'eau de Loire comme source d'échange thermique. Enfin, notre troisième objectif est d'adapter une installation qui a



© David Boschet

quarante-cinq ans pour lui permettre de fonctionner encore plusieurs décennies. Cela passe par la rénovation des ouvrages portuaires, des installations électriques, mais aussi par une meilleure prise en compte des risques liés au changement climatique, notamment les phénomènes de submersion.
Le projet est déjà engagé. Les premiers travaux ont commencé et se poursuivront jusqu'en 2030 pour un investissement de 220 millions d'euros. Nous modernisons les gazéifieurs, les appontements et l'ensemble des équipements stratégiques. Nous travaillerons également avec la centrale voisine d'Engie afin d'optimiser l'utilisation de l'eau de Loire sans augmenter les prélèvements.

CAPTER ET STOCKER LE CO_2

Mais nous préparons aussi l'avenir au-delà du gaz naturel. Le terminal dispose d'un atout unique : le froid produit naturellement par le gaz naturel liquéfié. Nous allons l'utiliser pour développer une nouvelle activité autour du captage et du stockage du carbone. Le principe est simple : récupérer le CO_2 des grands cimentiers des Pays de la Loire et des régions voisines, l'acheminer jusqu'à Montoir par un réseau dédié, le liquéfier grâce à notre procédé, puis le charger sur des navires qui le transporteront vers des sites de stockage géologique en mer du Nord.
Nous ne parlons plus ici de quelques centaines de millions d'euros, mais d'investissements de l'ordre de 1,5 à 2 milliards d'euros, portés avec GRTgaz, les cimentiers et l'ensemble des partenaires industriels. Ce sont des projets qui nécessitent des décisions industrielles fortes et des engagements de long terme.

Enfin, je voudrais insister sur un dernier point. Les investissements sont indispensables, mais ils ne suffisent pas à faire vivre un site industriel. Ce qui fait la réussite d'une installation, ce sont les femmes et les hommes qui y travaillent. Notre responsabilité est de transmettre les compétences, de former les nouvelles générations et de maintenir l'attractivité de ces métiers. C'est à cette condition que nous réussirons durablement la transition énergétique et industrielle du terminal de Montoir.

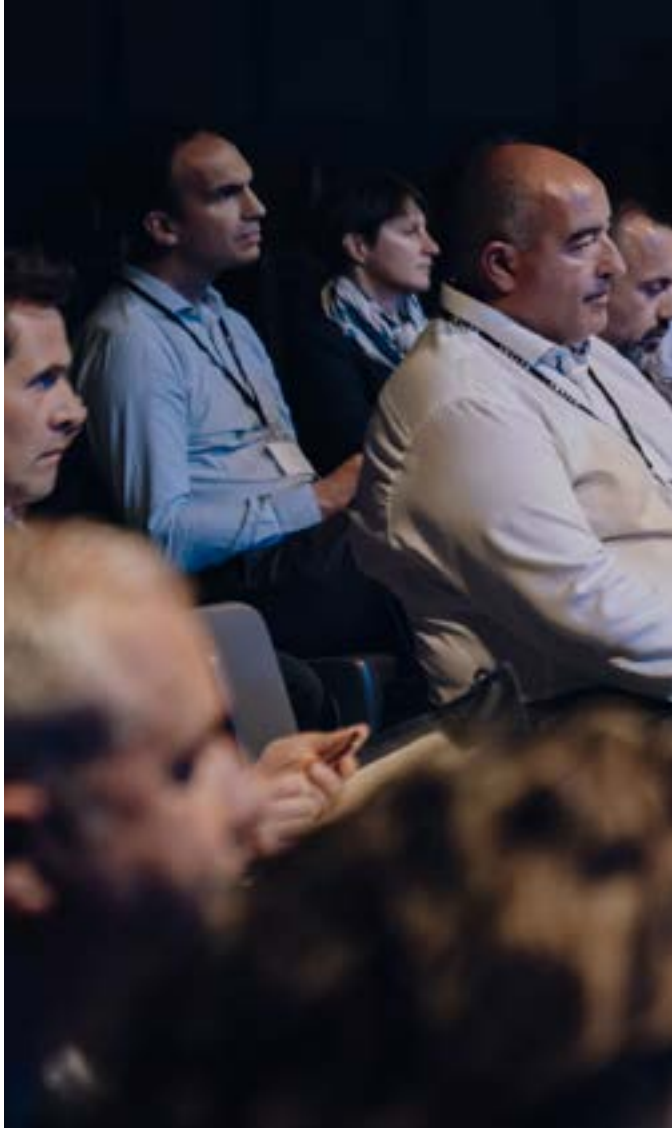


LES PARADOXES D'UN TERRITOIRE

Comment accompagner la croissance du Grand Port Maritime tout en préparant sa transition écologique et industrielle ? Développement du ferroviaire et du fluvial, préservation du foncier portuaire, accueil de nouvelles activités, logement des salariés, financement des infrastructures et acceptabilité des projets : les intervenants plaident pour une stratégie de long terme fondée sur la complémentarité des usages, la planification et le dialogue entre tous les acteurs du territoire.

Débat animé par **Bruno LAFOSSE,** rédacteur en chef de *L'Inspiration politique*


MSC EDITH



Bruno LAFOSSE, animateur des échanges : Le thème de cette édition est simple à formuler, mais beaucoup plus complexe à résoudre : comment donner à l'estuaire de la Loire les moyens de ses ambitions et de son développement ?
Le paradoxe du territoire est là. Jamais les perspectives industrielles n'ont été aussi importantes. Jamais les enjeux énergétiques n'ont été aussi stratégiques. Jamais, non plus, les besoins de relocalisation, de souveraineté industrielle ou de décarbonation n'ont été aussi présents dans le débat public. Et pourtant, de nombreux acteurs ont le sentiment que le territoire peine encore à changer d'échelle.
Le développement du port ne se joue plus seulement sur les quais. Il se joue aussi à terre : dans la capacité à organiser un hinterland performant, à capter davantage de flux industriels et logistiques, à mieux articuler – au-delà des déclarations d'intention – la route, le rail, le fluvial et le foncier.
Les trafics existent, ou pourraient se développer davantage : matériaux, céréales, recyclage, biomasse, métallurgie, véhicules… Mais ces flux restent encore insuffisamment structurés et trop dépendants de la route. Le fluvial demeure sous-exploité. Quant au ferroviaire, il n'a pas encore reconquis la place qui devrait être la sienne.
Les projets, eux aussi, peinent parfois à avancer, y compris lorsqu'ils semblent bien engagés. D'où cette question, au fond assez simple : quelles décisions faut-il prendre maintenant pour gagner, dans les dix à quinze ans qui viennent, la bataille des flux et renforcer la place stratégique de l'estuaire dans les échanges nationaux et européens ?

— Pour ouvrir ce débat, je me tourne vers Jean-Rémy Villageois, président du directoire du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire. L'an dernier, vous nous disiez avec franchise que le port avait besoin d'une meilleure connexion avec son hinterland, notamment sur le plan ferroviaire, et qu'il n'était pas encore à la hauteur des besoins. Un an plus tard, comment posez-vous aujourd'hui les enjeux de développement du port dans sa relation à l'hinterland ?

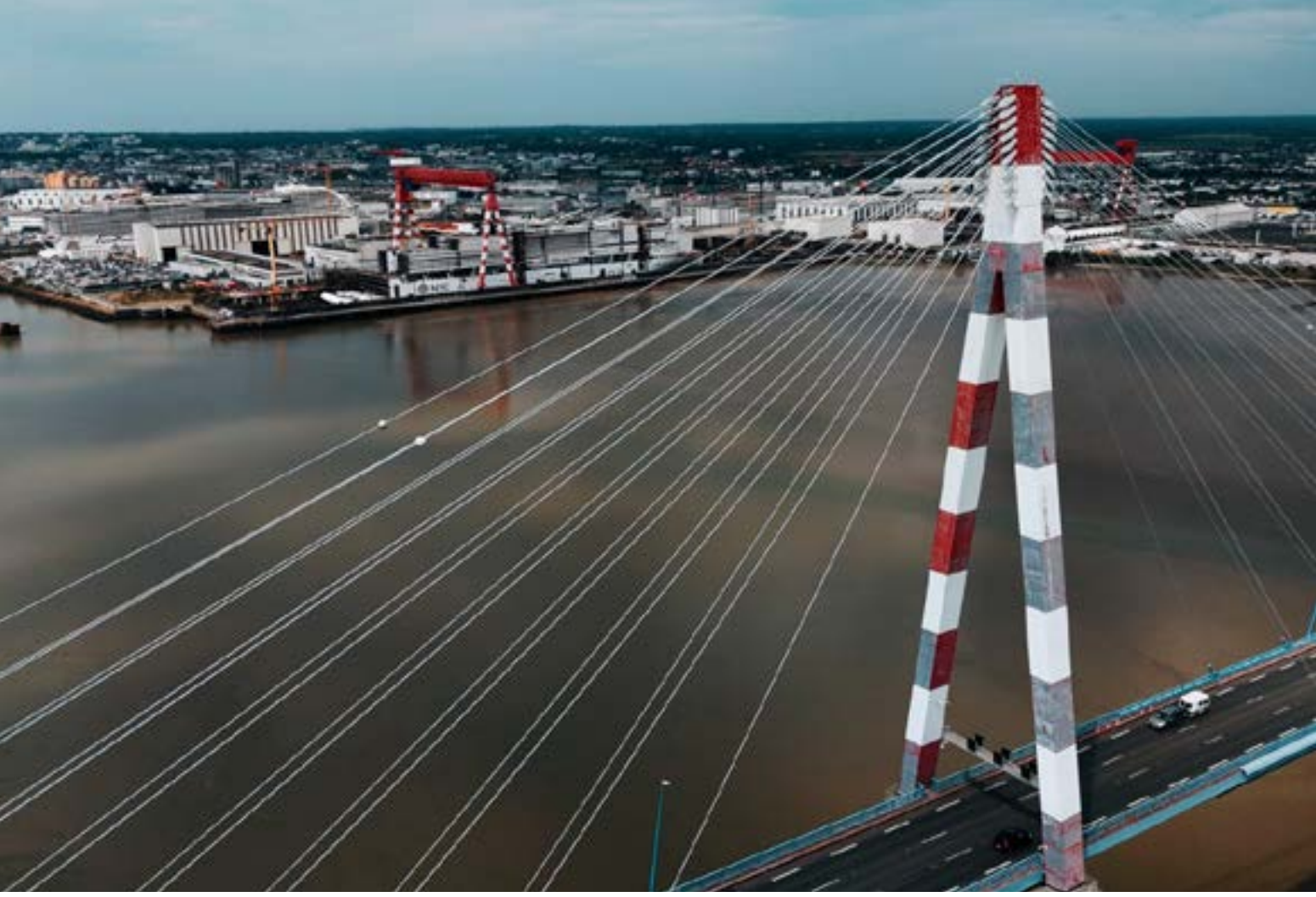
Jean-Rémy VILLAGEOIS, président du directoire du Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire : Je crois qu'il faut prendre un peu de hauteur pour comprendre ce qui se joue aujourd'hui. Nous sommes dans un contexte de transition énergétique brutale. C'est précisément dans ces moments-là qu'il faut se poser les bonnes questions. Les questions sont bien posées, les discours sont assez clairs, la vision est relativement partagée, et c'est déjà un point majeur. Tous les territoires n'ont pas cette chance. Ici, nous avons au moins ce socle commun qui permet de poser les jalons de la transformation. C'est



un constat partagé aussi bien par le conseil de développement que par le conseil de surveillance du Grand Port Maritime.
L'an dernier, j'avais été assez critique sur la faiblesse de nos connexions, ou sur le fait que nous ne les utilisions pas suffisamment. Je le suis toujours. Mais avant de parler ferroviaire ou fluvial, il faut rappeler une chose : le port, les opérateurs portuaires, les logisticiens et les industriels sont tous confrontés à une transition profonde autour de l'électrification, de la décarbonation et de la transformation énergétique.
C'est un constat que nous partageons largement, y compris dans le cadre du conseil de développement du port, qui réunit nos grands clients, les organisations syndicales, les élus, l'État, les associations. Depuis dix-huit mois, sous la présidence de Bruno Michel, ce conseil a travaillé sur de nombreux sujets : les vracs, le conteneur, la logistique urbaine, les énergies marines renouvelables. Ce qui ressort de ce travail, c'est qu'il faut sortir des discours généraux et entrer dans le concret. Mais le concret n'est pas le même partout. On ne traite pas les flux de marchandises à Nantes, sur la zone de Cheviré, •••



« Notre responsabilité sur les années qui viennent, c'est d'accepter une part de risque et prendre les bonnes décisions dans un temps très contraint. »
JEAN-RÉMY VILLAGEOIS



comme on traite les millions de tonnes de vracs alimentaires à Montoir. On ne pose pas les questions énergétiques au cœur de Nantes comme on les pose ici avec les grands industriels engagés dans la décarbonation. Nous avons donc, selon les sites, des problématiques très territoriales et d'autres qui relèvent directement de la souveraineté nationale. Ici, nous traitons la moitié des céréales qui servent à l'alimentation animale, avec un stock de sécurité de sept jours. S'il y a un problème, c'est toute une partie de la filière viande blanche qui est en difficulté. De la même manière, les flux énergétiques qui passent par le port représentent plusieurs térawattheures, soit l'équivalent de plusieurs centrales nucléaires. Ce sont des enjeux nationaux.

Nous sommes à un moment où il faut faire pivoter le port ainsi que l'activité logistique et industrielle pour les quinze, vingt ou trente années qui viennent. Ce n'est pas simplement une affaire de quai, de portique et de bateaux qu'on attendrait sagement. Il s'agit d'engager des centaines de millions d'euros sur des infrastructures, de mobiliser des salariés, de défendre et développer des compétences, d'ouvrir des formations, de recruter, de construire des logements, des routes, des écoles… parfois pour accompagner des technologies qui ne sont même pas encore totalement stabilisées et qui, souvent, se développent ailleurs. C'est cela, notre responsabilité sur les années qui viennent : accepter une part de risque et prendre les bonnes décisions dans un temps très contraint.

Sur les moyens, je veux être clair : ils existent d'abord dans le collectif. Ce que vous représentez ici, c'est précisément cela. Les organisations syndicales, les grands patrons, les élus, les services de l'État, les collectivités… tout le monde échange. Il n'y a pas toujours d'accord et c'est plutôt sain. On n'est pas là

pour fabriquer artificiellement du consensus. Mon rôle n'est pas de décider seul ; il est de coordonner, d'assembler, d'orienter. Les moyens, ce sont les femmes et les hommes du territoire, mais aussi ceux qu'il faut attirer ici pour accompagner cette transformation.

Si l'on entre maintenant dans le concret du ferroviaire et du fluvial, il faut reconnaître que ce ne sont pas aujourd'hui les points de force du Grand Port Maritime. Sur le ferroviaire, des connexions existent, mais elles sont contraintes. Une partie du réseau est saturée, notamment du côté du Mans, sur les axes vers l'Île-de-France. Et surtout, il manque encore 159 kilomètres de ligne électrifiée dans l'Est de la France. Cela veut dire qu'aujourd'hui nous faisons entrer sur le port des locomotives diesel. Toutes les nouvelles lignes que nous développons pour les silos fonctionnent encore en diesel. Nous sommes donc très loin du compte sur la décarbonation.

Cela explique une partie de nos difficultés, mais pas tout. Même avec ces contraintes structurelles, nous n'avons pas, jusqu'à présent, utilisé le ferroviaire à la hauteur de ce que font d'autres ports. Je préfère regarder l'avenir plutôt que refaire le match du passé. Ce que nous devons faire, c'est compenser l'absence de grands investissements immédiats par de l'intelligence et de l'agilité. La télécommande du Priory en est un bon exemple : c'est une étude à 500 000 euros, financée par le port, la région, l'État et la SNCF, pour permettre une exploitation 24 heures sur 24 et améliorer l'entrée des trains à Montoir, que ce soit pour le vrac ou le conteneur. Ce n'est pas spectaculaire, mais c'est typiquement le genre de levier concret qui peut changer les choses et envoyer un signal aux clients. Cela dit à MSC et aux autres : il se passe quelque chose ici, le port et ses partenaires bougent, il y a des perspectives de développement commercial.

J'espère sincèrement que l'an prochain, je pourrai vous dire que nous avons gagné quatre ou cinq lignes grâce à ce type d'initiatives. J'incite aussi mes équipes à être plus offensives commercialement et à développer des solutions plus souples, en travaillant sur des trains complets mais aussi sur des combinaisons plus flexibles, en bonne intelligence avec les manutentionnaires et les salariés, pour que tout soit aligné au moment où le train arrive. Il ne faut pas se raconter d'histoires : nous n'aurons pas demain des milliards d'euros pour de nouvelles lignes. En revanche, nous pouvons obtenir des résultats, démontrer notre capacité à redresser la situation et, à partir de là, justifier des investissements plus lourds.

Sur le fluvial, il faut là aussi sortir des discours. Historiquement, il a été porté par les flux de charbon entre le terminal charbonnier et Cordemais. Ce modèle est terminé. Le charbon est en train de disparaître de nos trafics ; les stocks sont en cours d'évacuation et, à horizon de la fin de l'hiver prochain, cette page sera tournée. Il ne faut donc plus raisonner à partir de ces flux massifiés qui structuraient le système.

L'avenir du fluvial, à mes yeux, se joue plutôt sur des flux de bâtiment et travaux publics, sur les déchets et plus largement sur l'alignement avec la stratégie de Nantes Métropole. C'est tout le développement de Cheviré qui doit se penser le long des quais, parce que c'est cela qui génère du trafic, pérennise les emplois portuaires, entretient les compétences et permet d'utiliser les outils existants au service du territoire.

Mais cela suppose une volonté très claire des donneurs d'ordres. Il faut que les marchés publics intègrent beaucoup plus fortement, voire imposent, le recours au fluvial pour le BTP, la construction ou le traitement des déchets. Nous avons les quais, les outils, les compétences, les salariés. Nous savons organiser le travail. Ce qu'il faut maintenant, c'est de l'activité. Il faut des marchés. Il faut que, collectivement, nous soyons capables de dire qu'à partir de 2027, les grands chantiers doivent recourir au fluvial chaque fois que c'est possible. Nous avons raté l'hôpital ; il faut que le prochain projet emblématique se fasse autrement.

Au fond, c'est là-dessus que nous serons jugés : sur notre capacité à transformer des visions qui sont aujourd'hui claires et largement partagées en travaux, en emplois, en heures de travail sur les quais, en développement réel pour le territoire.

— Côté Nantes Métropole, est-on prêt à construire ces marchés qui imposent davantage le recours au fluvial ? Le barging, on en parle depuis des années. Est-ce qu'on est aujourd'hui à un moment où les collectivités sont prêtes à franchir ce cap ?

Aymeric SEASSAU, représentant Nantes Métropole au conseil de développement du Grand Port Maritime, adjoint au maire de Nantes : Nos métropoles et nos collectivités savent aussi être agiles. Sur le barging, il y a déjà eu l'expérimentation FlexiLoire. Aujourd'hui, Airbus peut être client de ce type de transport pour des gros colis sur la Loire. Nous avons essayé d'aller plus loin avec la Carène, Saint-Nazaire Agglomération et Nantes Métropole, en nous engageant à prendre en charge les déficits d'exploitation pendant les premières années.
On ne peut donc pas dire que les pouvoirs publics ne font rien et laissent les choses se dérouler sans agir. Nous prenons aussi des risques, notamment lorsqu'il s'agit d'installer des infrastructures et de permettre à notre principal outil de développement – le port, qui est aussi un outil d'aménagement du territoire – de fonctionner, de se développer et de répondre aux besoins du territoire.
Vous ne m'entendrez pas tenir un discours bêtement anti-routier. En revanche, je défends un principe de complémentarité. Oui, il faut faire baisser la part modale de la route, à condition de disposer de connexions ferroviaires suffisantes et de mieux utiliser la Loire. C'est tout l'enjeu d'un port comme le nôtre, qui a à la fois une ouverture sur la mer et une ouverture sur le fleuve.
Les collectivités doivent donc rester en mouvement, à l'écoute des intérêts portuaires. Le dialogue n'est pas toujours simple. Le port a ses contraintes, ses besoins, ses juristes, sa logique propre. Mais il faut bien voir aussi que, dans nos villes, les ports ont reculé.
À Nantes, cela se voit très nettement. Le port arrivait autrefois en centre-ville. Le quai Wilson a fermé en 2004. Il y avait des bateaux au cœur de la ville, un chantier naval, des quais, une présence portuaire visible et quotidienne. Aujourd'hui, le port est plus loin, moins visible, de l'autre côté du périphérique, si l'on veut résumer. Mais cela ne signifie pas qu'il a disparu de la ville. Le domaine portuaire reste un sujet urbain. Il est imbriqué dans la ville et cela crée nécessairement des intérêts communs à gérer, y compris sur les questions domaniales et patrimoniales.
C'est un mouvement que l'on retrouve dans beaucoup de ports européens. Avec le Grand Port Maritime, nous essayons de travailler en bonne intelligence pour que les revenus du domaine portuaire puissent progresser au service du port dans son ensemble. Tout cela se fait avec les métropoles. La vie d'un port irrigue des sujets très concrets pour les habitants. Elle touche à l'aménagement, à l'économie, à l'emploi, à l'image même de la ville.
Les collectivités doivent donc continuer à prendre leur part de risque. Il n'y a pas que



« Le domaine portuaire reste un sujet urbain. Il est imbriqué dans la ville et cela crée nécessairement des intérêts communs à gérer, y compris sur les questions domaniales et patrimoniales. »
AYMERIC SEASSAU

Artelia, une ingénierie indépendante et multidisciplinaire



ARTELIA

Mobilité - Eau - Énergie
Bâtiment - Industrie

Conseil
Études & schémas directeurs
Management de projet
Maîtrise d'œuvre
Gestion patrimoniale
Marchés globaux

+ de **50** implantations en France

11 000 collaborateurs

Une présence dans + de **40 pays**



Créer des solutions pour une vie positive

www.arteliagroup.com

ICI, NOUS AVONS RELEVÉ LE CHALLENGE



NGE TMF
Parc d'Activités de Laurade - Saint-Étienne-du-Grès
BP22 - 13156 Tarascon cedex
T : 04 90 91 60 00 - www.nge.fr

NGE TMF
NOUVELLES GÉNÉRATIONS D'ENTREPRENEURS

le privé qui le fait. Les pouvoirs publics aussi. FlexiLoire n'est pas allé au bout, cela a duré deux ans, mais nous avons pris ce risque et nous continuerons à chercher des solutions.

Robin SALECROIX, vice-président de Nantes Métropole, adjoint au maire de Nantes : Pour rebondir à la fois sur la fluvialisation des grands chantiers métropolitains et sur la question du logement, je crois qu'une chose apparaît clairement : si l'on veut passer un cap, cela passe par des sujets très concrets. Cela suppose d'intégrer ces exigences directement dans les marchés publics de la métropole, mais aussi dans ceux des communes. C'est là que les choses se jouent.

« On entend souvent que la fluvialisation n'est pas compétitive. Mais ce raisonnement oublie systématiquement les coûts masqués : la pollution de l'air, l'embolie de la circulation, les impacts environnementaux, l'usure des infrastructures routières, les nuisances subies par les habitants. »



ROBIN SALECROIX

Je siège depuis plusieurs années à la commission d'appel d'offres de Nantes Métropole, sur des sujets comme l'eau, l'assainissement ou d'autres politiques publiques, et je peux le dire : quand on veut avancer sur la fluvialisation, on peut trouver les moyens de le faire. FlexiLoire en a été une illustration. Nous l'avons vu aussi plus récemment sur certains chantiers de réhabilitation, notamment de berges effondrées en plein cœur de la centralité métropolitaine, où le recours aux barges et à une logistique fluviale a été pensé dès la conception du cahier des charges. Cela prouve que, lorsqu'on intègre le sujet en amont, on peut faire évoluer les pratiques.

Nous avons raté certains rendez-vous, notamment sur le nouvel hôpital. Mais nous avons devant nous un autre chantier majeur : le devenir du site actuel du CHU, à l'Hôtel-Dieu. C'est un foncier gigantesque, exceptionnel à l'échelle française, en hypercentralité et en hyperproximité du fleuve. Ce site va connaître des transformations stratégiques, avec à la fois de la déconstruction, de la réhabilitation, du logement, du service public. Ce ne sera évidemment pas un site mono-activité. Mais c'est précisément sur ce type d'opération qu'il faut, collectivement, acteurs publics, acteurs privés, élus, organisations syndicales, mener le travail d'identification et aller challenger les maîtres d'ouvrage.

Pour passer la vitesse supérieure, il faut aussi mener une bataille d'idées, y compris en interne, et parfois bousculer nos propres services ou certaines idées reçues. On entend souvent que la fluvialisation n'est pas compétitive. Mais ce raisonnement oublie systématiquement les coûts masqués : la pollution de l'air, l'embolie de la circulation, les impacts environnementaux, l'usure des infrastructures routières, les nuisances subies par les habitants. Si l'on intègre vraiment tous ces paramètres dans la balance, alors le fluvial devient beaucoup plus attractif, y compris économiquement. Les élus doivent pleinement intégrer cela dans leur réflexion.

Je voudrais aussi dire un mot sur le logement, parce que le sujet est central. Si nous voulons faire tourner les entreprises, accueillir les salariés, accompagner le développement du territoire, il faut pouvoir loger ces salariés et leurs familles. Nous sommes sur des territoires qui frôlent par-

Bienvenue à vous, et à votre volonté de donner une vraie valeur au mot équipe. #EspritDeFamille



Rejoignez une entreprise animée d'un esprit de famille unique.
Intégrez un Groupe où la confiance, la solidarité et l'exemplarité nous permettent de relever les plus grands défis. Grâce à notre intelligence collective, le projet A79 a pu être réussi en un temps record. Avec l'ensemble des métiers du Groupe, nous avons œuvré pour la mise aux standards autoroutiers du maillon centre-europe-atlantique déclaré d'utilité publique. Alors vous aussi, découvrez l'esprit de famille Eiffage.

Matchez votre C.V. sur **jobs.eiffage.com**

EIFFAGE



fois le plein-emploi. La question de l'accueil devient donc décisive. Ce que vit Saint-Nazaire, nous le vivons aussi à Nantes, avec des intensités parfois différentes, mais avec des problématiques de fond très proches.

Le logement doit être pris à bras-le-corps par tout le monde. C'est le premier budget des Français. C'est un puissant levier d'émancipation, mais c'est aussi un facteur majeur d'inégalités quand on n'accède pas à un logement digne. Et nous faisons face à une crise nationale du logement. Il faut bien en diagnostiquer les causes. Certaines sont exogènes : la hausse des prix des matériaux, les crises géopolitiques, l'inflation. Mais il y a aussi des causes politiques nationales qu'il ne faut pas évacuer, parce qu'en les corrigeant, on se redonne des marges de manœuvre. Je pense évidemment aux ponctions de l'État sur les bailleurs sociaux, mais aussi aux ponctions sur les budgets des collectivités.

Sur le logement, là aussi, il y a une bataille d'idées à mener. Ces dernières semaines, on a beaucoup entendu opposer un logement libre présenté comme naturellement vertueux à un logement social qui serait un problème. Il faut redire avec force que, dans ce pays, 70 % de nos concitoyens peuvent prétendre au logement social. Le logement social n'est pas destiné à une petite minorité d'ultra-précaires. Il sert aussi à loger celles et ceux qui font vivre nos villes aujourd'hui et qui les feront vivre demain.

C'est d'ailleurs un enjeu majeur pour éviter la ghettoïsation et les logiques de ségrégation territoriale. Si nous ne parvenons pas à reconstruire la ville sur elle-même, à permettre à celles et ceux qui travaillent dans nos territoires d'y vivre, alors nous continuerons à reléguer des salariés en deuxième ou troisième couronne, avec des conséquences directes sur leur pouvoir d'achat, sur leur qualité de vie et sur la transition écologique elle-même.

Oui, nous allons continuer d'agir, en mobilisant les leviers d'innovation, en sanctuarisant des moyens financiers, en essayant d'accélérer là où nous le pouvons. Mais nous aurons besoin de tous les échelons de la puissance publique dans cette bataille. Sinon, nous risquons de passer à côté, au détriment du développement vertueux de nos territoires.

— On vient de parler du fluvial et de décarbonation. Un autre domaine dans lequel il existe des marges de progression, Jean-Rémy Villageois l'a rappelé, c'est le ferroviaire. Qu'est-ce qui bloque aujourd'hui ? D'année en année, on se dit que le fret va repartir, que la télécommande du Priory va être un atout, et pourtant cela peine encore à prendre. Comment l'expliquez-vous ?

Nicolas LETERRIER, coordinateur régional adjoint du groupe SNCF en Pays de la Loire : Si l'on compare le ferroviaire au routier, il faut d'abord partir d'un point très concret : la question de la taxation. Quand vous prenez le train, les opérateurs paient des péages. Sur le routier, en tout cas dans le Grand Ouest, la situation est différente : le réseau est largement financé par les contribuables. On dit souvent, dans notre jargon, que les voies rapides du Grand Ouest sont gratuites. En réalité, elles ne le sont pas : elles sont payées par l'argent public, et non directement par les utilisateurs.

Or, il faut rappeler que, sur le réseau routier, ce sont les poids lourds qui sont les plus destructeurs pour les infrastructures et qui génèrent donc des besoins d'investissement très importants. Il y a bien eu une tentative avec l'écotaxe, mais elle a été très maladroite, notamment en matière de pédagogie. L'idée, pourtant, n'était pas absurde : comme cela existe dans d'autres pays, faire en sorte que l'utilisateur soit aussi le payeur de l'infrastructure.

Si je reviens à votre question sur le ferroviaire, cela a une conséquence directe : le coût à la tonne est plus élevé. À partir du moment où le train supporte ces péages et où on le compare avec un routier qui n'est pas soumis au même niveau de contribution, on crée un déséquilibre économique. Et comme, de notre côté, nous travaillons sur des volumes importants, cela pèse immédiatement dans l'arbitrage des clients.

L'autre sujet, c'est l'évolution de l'économie elle-même. Nous sommes désormais dans une logique de flux tendus. Autrefois, il existait davantage de centres de stockage, ce qui permettait d'absorber les volumes, de constituer des stocks et de répondre plus facilement aux besoins des industriels. Le ferroviaire savait faire cela. Aujourd'hui, le routier a un avantage de souplesse évident : on appelle à J-1, on demande tant de tonnes d'un point A à un point B, et la réponse est immédiate. Il faut reconnaître qu'au niveau européen, un certain nombre de transporteurs savent très bien répondre à cette logique. Je le sais d'autant mieux qu'au sein du groupe SNCF, nous avons aussi Geodis, donc nous connaissons parfaitement la performance du routier sur ce point.

Pour autant, sur le Grand Port Maritime, nous essayons d'être facilitateurs. Cette année, il y a quand même des signaux positifs. Avec MSC, nous avons aujourd'hui deux circulations ferroviaires et je m'en réjouis. Nous allons passer de trains de 500 mètres •••



« À partir du moment où le train supporte des péages et où on le compare avec un routier qui n'est pas soumis au même niveau de contribution, on crée un déséquilibre économique. »

NICOLAS LETERRIER



à des trains de 750 mètres à la fin du mois de juillet et une troisième circulation doit arriver, de mémoire, à la fin du mois de septembre. Ce sont des avancées concrètes.
Ce que j'apprécie ici, sur ce territoire, c'est que nous savons dialoguer. Que ce soit au conseil de développement du Grand Port Maritime, sous l'égide de Bruno Michel, ou dans le travail quotidien entre les équipes du port et celles de la SNCF, nous savons travailler de concert. Lorsqu'un projet se présente, nous nous mettons en ordre de marche pour être facilitateurs.
Sur la télécommande du Priory, ce n'est pas un sujet technique. Les techniciens et les ingénieurs de SNCF Réseau sont en ordre de marche. Frédéric Etève, le directeur régional de SNCF Réseau, y tient beaucoup, et les équipes sont prêtes à produire les études nécessaires, des études de qualité, pour répondre au besoin. Le vrai sujet, vous l'entendez partout, c'est celui de l'argent public. Faire l'étude, c'est une étape. Passer ensuite à la réalisation, c'en est une autre. Et là, il faudra collectivement se battre pour franchir le cap opérationnel.
Je peux vous le dire pour avoir mené des projets d'infrastructures dans l'aérien, dans le routier ou dans le ferroviaire : c'est un chantier à part entière. Mais nous avons ici une chance, c'est de pouvoir avancer à plusieurs. J'emploierai volontiers l'expression du « jeu à la nantaise » – en espérant que le maire de Montoir ne m'en voudra pas. Il y a ici un état d'esprit, une capacité à travailler ensemble, et je suis convaincu que nous saurons nous retrouver pour porter un beau projet dans le cadre du contrat de plan État-Région.

— Je me tourne vers Jérôme Kieser. Avez-vous un retour d'expérience à partager sur la manière dont vous essayez, très concrètement, de développer l'usage du rail sur le port ? Je crois qu'il y a d'ailleurs une expérimentation récente assez parlante.

Jérôme KIESER, chef du service ferroviaire et logistique multimodale du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire : Oui, effectivement. On vient d'évoquer le train MSC, qui circule depuis avril 2025. C'est un trafic désormais installé. Mais, plus largement, nous menons régulièrement des expé-

rimentations pour démontrer que le report modal peut fonctionner sur des flux variés. Nous avons, par exemple, réalisé récemment une opération entre Montoir-de-Bretagne et Lyon, avec un acheminement de granit destiné au parvis de Lyon-Perrache. Le granit arrivait par bateau à Montoir, puis il était pris en charge en wagon jusqu'à Lyon. Le chantier est aujourd'hui terminé, mais c'est typiquement le genre d'expérience qui permet de montrer que des solutions existent.

Mon travail consiste justement à aller voir régulièrement les industriels implantés sur le port pour leur proposer des solutions de report modal, leur expliquer les bénéfices en matière de décarbonation, mais aussi toutes les externalités positives du ferroviaire ou du fluvial, qui ont été rappelées tout à l'heure. Il faut convaincre, montrer que cela peut fonctionner et surtout partir des besoins très concrets des entreprises. Je m'occupe aussi de créer des passerelles avec les opérateurs. La dernière initiative en date, c'est en effet celle à laquelle vous faites allusion : j'ai amené mardi dernier l'ensemble du service développement du fret de SNCF aux Chantiers de l'Atlantique. L'idée était de leur présenter l'un des grands industriels du port, mais aussi de leur faire visiter les sites portuaires et l'ensemble des voies ferrées. Là encore, l'objectif est simple : mettre autour de la table les bons interlocuteurs, créer les conditions d'un dialogue opérationnel et faire émerger des trafics.

Il faut cependant garder une chose en tête : le ferroviaire, ce n'est pas le routier. Cela se construit plutôt à moyen ou long terme. Pour pérenniser un trafic, il faut des flux réguliers. Le ponctuel est beaucoup plus compliqué à mettre en œuvre, parfois même très compliqué. C'est toute la différence : sur le rail, il faut de la continuité, de la masse et de la visibilité.

— Pour dézoomer un peu et tenter une comparaison, comment le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire se situe-t-il par rapport aux enjeux que nous venons d'évoquer : logement, recours au fluvial, développement du ferroviaire ? Qu'est-ce que la comparaison avec d'autres places portuaires permet de mieux comprendre sur les spécificités du territoire ?



« Le ferroviaire, ce n'est pas le routier. Cela se construit plutôt à moyen ou long terme. Pour pérenniser un trafic, il faut des flux réguliers. Le ponctuel est beaucoup plus compliqué à mettre en œuvre. C'est toute la différence : sur le rail, il faut de la continuité, de la masse et de la visibilité. »
JÉRÔME KIESER

Paul TOURRET, directeur de l'Isemar : En bon procureur, je vais dire les choses simplement : nous vivons dans un territoire compliqué. C'est cela qu'il faut comprendre si l'on veut comparer Nantes Saint-Nazaire aux autres grands ports et mesurer ce qui fait sa singularité.

Prenons Le Havre. C'est un grand estuaire, gagné sur un vaste champ alluvionnaire, avec des réserves foncières importantes, même si lui aussi bute sur ses propres contraintes, notamment sa falaise au nord.

Prenons Fos : là aussi, on est dans une autre configuration. Chez nous, nous avons un estuaire intéressant, mais un estuaire court. Et cela change beaucoup de choses. On peut s'étonner, par exemple, qu'il n'y ait jamais eu de dépôt de conteneurs vides à Nantes, sur la zone de Cheviré, alors qu'il y en a un à Montoir. Mais, sur le fluvial, c'est •••

trop court ; sur le ferroviaire, c'est aussi trop court. Il faut regarder la réalité de ce que nous avons. Et sur le ferroviaire, il faut bien voir que l'exemple de Bordeaux aurait déjà dû nous alerter : développer du ferroviaire pour des conteneurs n'a rien d'évident, parce que cela peut finir par « pomper » le maritime plutôt que le renforcer.

La difficulté vient aussi de la géographie française. Nous ne sommes ni en Espagne ni en Grande-Bretagne, où une périphérie maritime peut alimenter assez directement une métropole centrale. En France, l'hinterland est beaucoup plus concurrentiel. Le vrai sujet n'est donc pas seulement d'avoir un beau ferroviaire, mais de savoir à quoi il sert. Est-ce qu'il nous faut un service vers Le Havre ? Je ne le crois pas. Ce qu'il faut, ce sont des connexions vers la métropole parisienne, vers le Lyonnais, vers des destinations plus lointaines et plus structurantes. Et cela complique le passage de la théorie à la pratique.

Même chose sur le fluvial. Peut-on remonter bien au-delà de Nantes ? Pas vraiment. Cela oblige à réinventer des choses, à se demander si le bon levier, c'est Cheviré, mais aussi à poser une autre question : peut-on vraiment développer Cheviré quand on a déjà Montoir ? On retrouve là une tension permanente entre les différents espaces du système portuaire.

Et cette tension, on la retrouve aussi sur le logement et l'aménagement. Il ne faut pas oublier comment ce territoire est construit : entre un fleuve artificialisé pour faire les quais, un aéroport et, derrière, une vaste zone de marais. Ce n'est pas anodin. Faire de l'urbanisme ici n'est pas simple. On bute très vite sur la zone littorale. Le bassin nazairien est un territoire très singulier, avec de vraies contraintes de circulation et d'accès au logement.

Ceux qui vivent ici le savent. Le marché accessible pour les travailleurs se situe plutôt à l'est, vers le marais, avec des conditions de circulation qui ne sont pas efficientes. À l'inverse, quand on vient de l'ouest, on rentre dans Saint-Nazaire



« Avoir un beau ferroviaire, mais savoir à quoi il sert. Est-ce qu'il nous faut un service vers Le Havre ? Je ne le crois pas. Ce qu'il faut, ce sont des connexions vers la métropole parisienne, vers le Lyonnais, vers des destinations plus lointaines et plus structurantes. »

PAUL TOURRET

« comme dans du beurre », mais on se heurte alors à la question du prix du mètre carré et des salaires qui vont avec. Un travailleur portuaire ou de l'industrie navale ne se loge pas dans les mêmes conditions à Guérande, dans le marais, à Besné ou à Pontchâteau. On a donc un bassin d'emploi qui va continuer à se tendre, dans un territoire déjà très particulier du point de vue géographique et foncier.

Car il faut bien mesurer ce qui arrive. On annonce le porte-avions, on développe les énergies marines renouvelables, l'activité grossit, grossit, grossit. Et elle grossit dans un espace déjà contraint. En même temps, il ne faut pas avoir une vision uniquement pessimiste du port. Nous avons parfois tendance, ici, à regarder le verre à moitié vide parce que nous avons connu les 30 millions de tonnes et parce que les trafics ont évolué. Mais il faut aussi voir l'ensemble du système économique. Nous avons Airbus, nous avons l'aéroport, nous avons les Chantiers, nous avons le port. En réalité, nous sommes plus qu'un port, plus qu'un bassin naval : nous sommes un territoire économique très particulier.

C'est pour cela qu'il faut regarder autrement les politiques publiques. Je suis très



attentif au dialogue entre Nantes Métropole et le port, entre la Carène et le port, sur le zonage foncier, sur l'articulation entre activités portuaires, rétroportuaires, industrielles et logistiques. Je suis toujours frappé, par exemple, par ce que devient le grand axe de Montoir : depuis vingt-cinq ans, on voit des activités bouger, s'installer, repartir, sans toujours avoir le sentiment qu'un cap d'ensemble a été posé.

Ce qui manque peut-être, au fond, c'est un vrai master plan. Une vision de ce que l'on veut faire de ce territoire en matière d'activités économiques, de foncier, de mobilités, de logement, à l'échelle de plusieurs décennies. Où met-on les activités demain ? Que garde-t-on sur le port ? Que peut-on déporter plus loin ? Comment évoluent les emprises foncières ? Comment anticipe-t-on la croissance d'Airbus, des activités industrielles, des plateformes logistiques ? Ce sont des questions très concrètes.

Il faut aussi se demander si certaines zones logistiques situées le long de la voie rapide ne pourraient pas être davantage mobilisées pour servir le port, afin de réserver au domaine portuaire des fonctions plus industrielles ou plus stratégiques. Est-ce qu'il faut penser l'arrière-pays du côté de Savenay, de Pontchâteau, au service du port ? Ce sont des arbitrages qu'il faudra poser.

Même chose sur le ferroviaire. Faut-il préparer dès maintenant un ferroviaire de meilleure qualité, y compris si cela revient à faire évoluer le modèle portuaire lui-même ? Si demain le ferroviaire devient un levier majeur de l'hinterland, ce n'est peut-être pas grave si cela change la nature de certaines activités maritimes. Après tout, nous sommes aussi une interface logistique. Peut-être faut-il parfois se poser franchement la question de ce que l'on veut continuer à faire venir par bateau et de ce que l'on veut structurer autrement.

Au fond, mon message est assez simple : il nous faut davantage de vision prospective, sur trente ans, pour savoir comment ce territoire veut organiser son développement. Nous avons été une métropole d'équilibre. Nous avons longtemps porté une vision. •••

••• Aujourd'hui, il ne faut pas trop compter sur l'État pour la dessiner à notre place. Il n'y a plus de DATAR. Il faut donc être capable, localement, de concevoir une stratégie de fond, de faire des choix, y compris des choix difficiles, et de savoir ce que l'on veut sacrifier ou préserver. Si nous ne le faisons pas, nous risquons d'être une merveille économique, industrielle et logistique… tout en accumulant les problèmes de mobilité, de logement, de foncier et d'acceptabilité.

— Quand on parle de master plan, de vision d'ensemble et d'aménagement programmé du territoire, est-ce que ce sont des sujets sur lesquels la Carène travaille déjà ? Comment cette réflexion se pose-t-elle aujourd'hui à l'échelle de Saint-Nazaire Agglomération ?

Nicolas MORVAN, conseiller économique auprès du président de Saint-Nazaire Agglomération – La Carène : Nous partageons une grande partie de ce qui vient d'être dit. Cela fait écho à beaucoup de dossiers très concrets que nous avons sur la table au quotidien : les évolutions d'Airbus, les transformations du boulevard de Cadréan, l'évolution de plusieurs secteurs d'activité sur le territoire. Tout cela interroge très directement la manière dont on peut continuer à habiter ce territoire tout en le développant.
Au fond, la question posée est bien celle-ci : comment continuer à développer le bassin nazairien sans perdre ce qui fait sa capacité à être habité, vécu, approprié ? C'est un point sur lequel nos élus sont très clairs et David Samzun le martèle régulièrement : il faut que ce territoire continue à maintenir ses équilibres.
Ces équilibres reposent, pour nous, sur trois objectifs. Le premier, c'est réussir la phase de développement dans laquelle nous sommes engagés. Elle est exceptionnelle. Tous les moteurs sont allumés en même temps. Il y a bien sûr le naval, il y a l'aéro-



nautique, mais il y a aussi une diversification économique qui a été réussie. Nous avons encore des fragilités, bien sûr, mais il faut aussi savoir reconnaître que le bassin traverse une phase de réussite.
Le deuxième objectif, c'est justement de préserver les équilibres du territoire dans cette phase d'accélération. Cela renvoie à des sujets très concrets : le logement, les mobilités, le foncier, l'acceptabilité des projets, la qualité de vie. Le risque, quand un territoire se développe vite, c'est de créer des déséquilibres durables si l'on ne prend pas en compte, au même niveau, les conditions de vie de celles et ceux qui y habitent déjà et de ceux que l'on veut accueillir.
Le troisième objectif, c'est de profiter de cette phase pour gagner en résilience. Cela veut dire faire en sorte que le territoire soit encore plus agréable à habiter, mais aussi qu'il soit plus solide, plus adaptable, plus souple pour relever les défis de demain. Il ne s'agit pas seulement d'accompagner la croissance actuelle ; il s'agit de préparer le territoire à encaisser les transformations futures, qu'elles soient économiques, industrielles, sociales ou environnementales.
Bien sûr, au cœur de tout cela, il y a le port. C'est bien pour cela que ce type d'échanges nous intéresse autant. On voit bien que le territoire se construit morceau par morceau, parfois aussi dans des tensions ou des arbitrages difficiles, et que nous avons besoin d'un travail collectif pour tenir l'ensemble. Il faut que le territoire avance groupé, que les acteurs travaillent ensemble et il faut aussi que les citoyens comprennent ce qui est en train de se jouer. Car l'adhésion citoyenne est un sujet central. Il ne faut surtout pas la mésestimer. Les débats qui vont suivre le montreront encore : nous sommes sur des sujets majeurs, stratégiques, parfois complexes, parfois très techniques. Mais rien ne se fera durablement si les habitants n'adhèrent pas, si l'on ne construit pas avec eux une compréhension partagée des enjeux et des transformations en cours. Cette adhésion, elle aussi, doit se travailler collectivement.

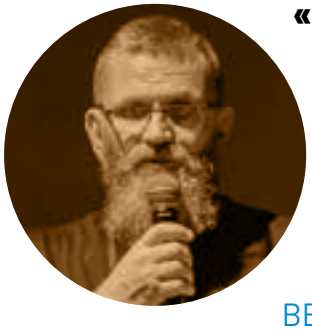


« Comment continuer à développer le bassin nazairien sans perdre ce qui fait sa capacité à être habité, vécu, approprié ? David Samzun le martèle régulièrement : il faut que ce territoire continue à maintenir ses équilibres. »
NICOLAS MORVAN

— On vient d'entendre une proposition un peu provocatrice : l'idée que l'on pourrait, d'une certaine manière, « vider » le port au profit du ferroviaire. Est-ce que, du point de vue des syndicats de salariés et des travailleurs portuaires, cela suscite une réaction ?

Bertrand HERRERO, syndicat CGT du Grand Port Maritime **:** Bien évidemment, nous, les travailleurs portuaires, nous ne sommes absolument pas d'accord avec cette vision. Le port a toute sa place d'un point de vue logistique. C'est vrai qu'on focalise beaucoup, depuis longtemps, sur le conteneur. On a déjà eu l'occasion d'en discuter avec Paul Tourret, parce que c'est le trafic dont on parle le plus dans tous les ports du monde. Les boîtes, ça se compte bien, parfois même plusieurs fois avec le feeder, donc ça fait toujours de beaux chiffres. Nous, on n'est pas dans les millions de conteneurs, on est dans les dizaines de milliers, et on espère revenir dans les centaines de milliers. Mais le port ne se résume pas au conteneur.
Il y a d'autres trafics et ils sont essentiels. Il y a le vrac, par exemple. On a parlé du soja : sur ce sujet, nous faisons partie des leaders français. Tout à l'heure, Bruno Michel •••

a parlé du gaz et, là aussi, nous faisons partie des leaders. Le port a donc toute sa place sur des trafics massifiés, structurants, qui sont au cœur de l'économie du territoire.
Il faut rappeler ce que représente concrètement un navire. Un petit navire, c'est 40 000 tonnes de vrac. Quarante mille tonnes, cela représente environ mille camions, et même davantage si l'on intègre le poids du camion et de la remorque. Cela veut bien dire qu'il y a un intérêt majeur à maintenir une logistique portuaire forte. Si l'on parle de train, si l'on parle de fluvial, c'est justement parce que l'on raisonne en logistique massifiée, avec des alternatives plus intéressantes du point de vue environnemental et économique. Le port s'inscrit pleinement dans cette logique.



« Le port a toute sa place sur des trafics massifiés, structurants, qui sont au cœur de l'économie du territoire. »
BERTRAND HERRERO

Si aujourd'hui 90 % du commerce mondial en volume passe par les ports, ce n'est pas un hasard. Même si l'on regarde seulement le trafic intra-européen, la part est évidemment plus faible, mais elle reste considérable. S'il n'y avait pas d'intérêt à passer par la mer, tout ne passerait pas par la mer. Cela prouve bien que le port conserve une utilité stratégique majeure.
Donc oui, le port a encore toute sa place sur notre territoire. Même si nous sommes un port d'estuaire, nous pouvons accueillir et manutentionner des navires importants. Et nous nous battons pour revenir à un niveau de trafic de conteneurs plus significatif. Nous ne serons sans doute jamais en première division sur ce segment, mais nous ne méritons pas non plus d'être au niveau où nous sommes aujourd'hui, au regard de l'hinterland que nous pouvons avoir.
Le port a sa nécessité. Et les travailleurs portuaires aussi.

— Gilles Bontemps, vous vouliez réagir à votre tour ?

Gilles BONTEMPS membre du conseil de surveillance du GPMNSN : Oui, avec deux ou trois remarques.
La première, c'est pour revenir sur ce qu'évoquait Jean-Rémy Villageois tout à l'heure. Il existe sur ce territoire une communauté large qui travaille au développement diversifié du port et du bassin. C'est un vrai atout. Le fait que les différents interlocuteurs se parlent de plus en plus permet de débloquer des situations. Mais, en face, on se heurte aussi à des blocages très concrets, liés à la longueur des décisions ou à des décalages entre ce qui est décidé politiquement et ce qui se passe ensuite dans les services.
L'exemple de la télécommande des lignes à Montoir est très parlant. Si l'on veut un port moderne, capable de développer ses activités maritimes, ferroviaires et logistiques, on ne peut pas continuer à fonctionner comme au temps de Germinal, en demandant à des gens de venir de Savenay pour tirer sur les « brimbales » afin de faire entrer ou sortir un train sur la zone de Montoir. Cela ne devrait plus exister depuis longtemps. Le port, SNCF Réseau, la SNCF, les organisations syndicales se battent depuis des années sur ce dossier. Il a été inscrit au contrat de plan État-Région. À partir du moment où un projet est inscrit au contrat de plan, c'est qu'il doit avancer. Or, cela fait plus de deux ans que c'est le cas et nous avons malgré tout perdu du temps.
Pourquoi ? Parce qu'au moment de boucler le tour de table sur 500 000 euros d'études, alors même que 5 millions d'euros sont inscrits au contrat de plan pour le dossier, certaines personnes, dans les services de l'État

INFRANEO

INFRANEO PROLOG INGENIERIE

SOL - STRUCTURES - EAU

L'existant a de l'avenir

L'ingénierie au service de la protection du milieu naturel, du territoire et des citoyens

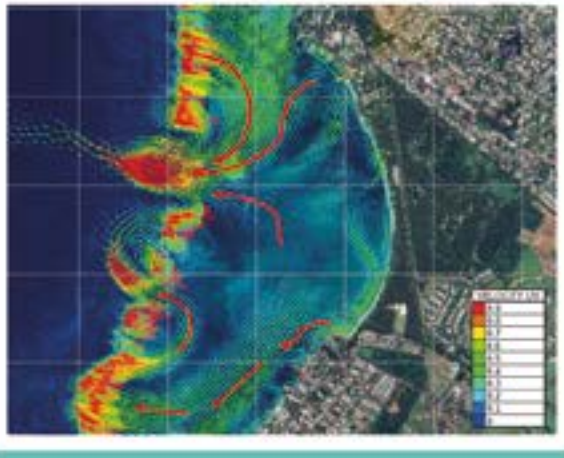


eau

PROLOG INGENIERIE accompagne les maîtres d'ouvrage pour l'**évaluation des risques de submersion marine**, la **gestion du trait de côte** et le **dimensionnement des ouvrages maritimes.**

- Indépendance
- Expertise
- Responsabilité
- Proximité
- Transparence







www.infraneo.com
+33 (0)1 49 72 73 92

www.prolog-ingenierie.fr
+33 (0)1 45 23 49 77

INFRANEO

INFRANEO PROLOG INGENIERIE

et de la région, ont expliqué que cela ne servait à rien. Résultat : on a perdu un an. C'est un vrai sujet. Les personnes concernées ont été interpellées, mais il n'est pas acceptable que des décisions déjà prises soient retardées de cette manière. Derrière, c'est tout le monde qui paie.



« Il faut faire attention aux clichés sur la transition énergétique. Oui, tout le monde est d'accord pour avancer. Mais cela ne veut pas dire qu'à l'instant T, on arrête tout ce qui existait avant. On n'arrête pas du jour au lendemain la raffinerie, le terminal méthanier ou les activités existantes. »
GILLES BONTEMPS

Deuxième point : il faut faire attention aux clichés sur la transition énergétique. Oui, tout le monde est d'accord pour avancer. Mais cela ne veut pas dire qu'à l'instant T, on arrête tout ce qui existait avant. On n'arrête pas du jour au lendemain la raffinerie, le terminal méthanier ou les activités existantes. Ce n'est pas comme cela que la transition doit se faire. Les outils que nous avons aujourd'hui, il faut continuer à les faire vivre, à les valoriser, tout en développant de nouveaux débouchés, de nouvelles activités, de nouvelles industries.
Il faut le dire clairement : nous n'avons pas besoin d'un discours de rupture. La rupture n'existe pas. Ce qui doit exister, c'est la transition. Et cette transition suppose de s'appuyer sur l'ensemble de nos atouts. Sinon, y compris le port n'aurait plus les moyens de s'engager dans cette transformation. Nous n'avons pas besoin de disparition d'entreprises ; nous avons besoin de nouvelles entreprises qui viennent s'ajouter, qui nous aident à avancer dans la transition énergétique. Ce n'est pas tout à fait la même chose.
Enfin, dernier point : attention aux oppositions artificielles. Développer le barging, ce n'est pas arrêter l'activité maritime. C'est du complément, c'est quelque chose en plus. Le port a ses difficultés, ses particularités, mais il a aussi ses atouts, et ses atouts, ce sont tous ses sites. Il faut donc faire fonctionner tous ces sites et rendre les activités complémentaires.
Si l'on veut, par exemple, évacuer des déblais par le fluvial plutôt que par la route, c'est une très bonne chose. Il faut le faire. Mais, là encore, cela suppose de l'anticipation dans les cahiers des charges. Il faut prévoir des obligations, ou au moins des options fortes, pour imposer d'autres modes de transport que la route. Cela a été fait, par exemple, lors du contournement ferroviaire de Donges, où il était prévu que les déblais de terres polluées partent par la Loire. C'est ce qui s'est passé par le transport fluvial à Cheviré. Ce n'était pas le port qui était maître d'ouvrage, c'était SNCF Réseau, mais cela figurait bien dans le dispositif.
C'est ce type de logique qu'il faut généraliser. Il faut que, dans les cahiers des charges, on dise clairement qu'à tel endroit, pour tel chantier, une partie des matériaux doit être transportée autrement que par la route. Et, au passage, la collectivité y gagnera aussi, parce qu'elle n'aura pas à payer la réparation des routes derrière.
Donc, pas d'opposition. Nous avons besoin de développer toutes les activités, et nous avons besoin de rendre complémentaires de nouvelles activités, pas de les penser à la place des autres.

Ludovic MADEC, président de l'Union maritime Nantes Ports : Je voudrais compléter les propos de Gilles, parce qu'ils font sens. D'abord sur un point de fond : il n'y a pas de concurrence entre les activités. Le foncier portuaire est précieux et la vocation d'un port, malgré tout, c'est d'amener de la mar-

chandise via ses quais. Sinon, on ferait autre chose sur le bord à quai. Il peut y avoir des exceptions, bien sûr, mais les fondamentaux d'un port restent ceux-là : le foncier utilisé doit garder un sens maritime dans sa globalité.

Sur le fluvial, il faut aussi avoir en tête qu'il existe déjà des acteurs prêts à développer de l'activité. Ceux qui travaillaient jusqu'ici autour du charbon sont toujours là, ils se restructurent et ils se posent la question de l'après. Si cette activité disparaît sans perspective de relais, ces acteurs-là peuvent aussi disparaître. Il me semble donc important que, dans les futurs marchés, on leur envoie un signal clair en leur disant qu'il existe des voies possibles, des options, des débouchés pour demain.

Concernant la remontée jusqu'à Nantes, il ne faut pas considérer que le sujet est clos. Nantes dispose encore de quais sous-exploités, parfois libres, avec des capacités de stockage. On voit bien, par exemple, que le terminal agro de Montoir fonctionne très bien, qu'il est bien occupé, mais qu'il a aussi besoin de zones complémentaires. Nantes peut répondre à une partie de ce besoin. Et il ne faut pas oublier que Nantes, aujourd'hui, c'est aussi une activité agroalimentaire, ce qui n'était pas forcément dans le paysage il y a encore quelques années. Il ne faut donc pas se dire qu'il n'y a plus d'activité possible à Nantes. Au contraire, il peut y en avoir davantage, à condition de traiter les vrais •••



« Il n'y a pas de concurrence entre les activités. Le foncier portuaire est précieux mais la vocation d'un port, malgré tout, c'est d'amener de la marchandise via ses quais. Le foncier utilisé doit garder un sens maritime dans sa globalité. »

LUDOVIC MADEC





sujets : l'accès, les tirants d'eau et les capacités de stockage.
Il faut aussi accepter de regarder d'autres activités. Je sais que c'est presque un gros mot de parler de croisière et que le sujet n'est pas forcément partagé partout, notamment côté métropolitain. Mais c'est une activité qui fonctionne dans beaucoup d'autres ports. Nous avons la chance d'avoir les Chantiers de l'Atlantique, qui construisent ces grands paquebots. On peut donc aussi se demander si une activité de croisière à juste niveau ne pourrait pas retrouver sa place à Nantes. Il n'y a pas si longtemps, des navires de croisière étaient encore accueillis au quai Wilson. C'était apprécié des croisiéristes et cela pourrait l'être encore si la porte se rouvrait. Je sais que ce n'est pas aujourd'hui la volonté dominante, mais ce regard peut évoluer. Entre l'électrification des quais, l'arrivée de navires plus propres, de plus petite taille et les retombées possibles pour les commerçants, les artisans, l'activité locale, il y a là aussi un sujet économique. Quand on dit que les centres-villes ont parfois du mal, il faut aussi regarder ce que ce type d'activité peut apporter en matière de fréquentation, de consommation et d'emplois.
Enfin, la question de l'avenir du terminal charbonnier se posera forcément. Là aussi, il faudra avoir une vision claire de ce que l'on veut en faire, avec une préoccupation simple : conserver une vocation maritime et une activité sur ce site.

— On parlait tout à l'heure des points de blocage sur la desserte ferroviaire du port. Côté SNCF, comment analysez-vous la situation ? Jean-Rémy Villageois évoquait certaines difficultés. Quel est votre regard ?

Nicolas LETERRIER, coordinateur régional adjoint du groupe SNCF en Pays de la Loire :
En ce qui nous concerne, il n'y a pas de problème capacitaire pour faire circuler des trains entre le Grand Port Maritime et l'Île-de-France ou le reste du territoire national. La seule contrainte concerne les heures de pointe, entre 7 heures et 9 heures le matin,

puis entre 17 heures et 19 heures, parce que nous avons la chance de transporter beaucoup de travailleurs et d'étudiants sur l'étoile ferroviaire de Nantes et notamment entre Nantes et Saint-Nazaire. En dehors de ces créneaux, le fret n'est pas confronté à un problème de capacité. Les transporteurs savent s'adapter aux sillons disponibles.
Je voudrais également souligner que les entreprises ferroviaires utilisent de plus en plus de matériel électrique. Et lorsqu'il reste nécessaire d'utiliser des locomotives thermiques pour assurer les derniers kilomètres, il faut garder un ordre de grandeur en tête : au regard des volumes transportés, leur impact carbone reste neuf fois inférieur à celui du transport routier.

— L'arrivée de plusieurs milliers de salariés sur le territoire pose aussi la question des mobilités, surtout tant que les nouveaux logements ne seront pas livrés. Comment la SNCF anticipe-t-elle cette évolution, notamment sur les TER entre Nantes et Saint-Nazaire ?

N. L. : Il faut d'abord rappeler que les transports régionaux relèvent de l'autorité organisatrice, c'est-à-dire la région Pays de la Loire. Nous sommes les opérateurs de ce service. Cela étant, nous avons bien identifié cet enjeu. Nous avons d'ailleurs prévu un rendez-vous avec les élus de la Carène pour travailler sur cette question.
Nous avons la chance de disposer d'une halte ferroviaire à proximité de plusieurs grands sites d'activité. La question de l'intermodalité est donc essentielle si l'on veut accompagner les déplacements des futurs salariés tout en poursuivant l'objectif de décarbonation. Ce travail doit être mené avec la Carène, mais aussi avec Nantes Métropole, car les mobilités concerneront l'ensemble du bassin d'emploi.
Si je prends l'exemple de Naval Group, une partie importante des salariés continuera de résider sur l'agglomération nantaise et les allers-retours entre Nantes et Saint-Nazaire vont se développer. Beaucoup d'ingénieurs se déplacent également régulièrement vers Paris en TGV.
Cela me conduit d'ailleurs à rappeler un point auquel on ne pense pas toujours : les enjeux de souveraineté passent aussi par les transports. Le TGV n'est pas une salle de réunion. Les entreprises doivent rester vigilantes sur la confidentialité de leurs échanges. Dans les espaces communs, au téléphone ou devant un ordinateur portable, il faut garder à l'esprit que certaines informations peuvent être sensibles. Il est également important d'utiliser des réseaux sécurisés plutôt que des réseaux publics lorsque l'on manipule des données stratégiques ou des dossiers d'appel d'offres.



« Il n'y a pas de problème capacitaire pour faire circuler des trains entre le Grand Port Maritime et l'Île-de-France. »
NICOLAS LETERRIER

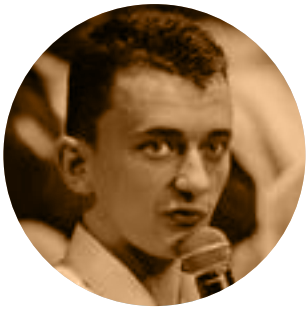
— Où en est aujourd'hui le projet de la Virgule de Savenay ?

N. L. : Nous avons travaillé de concert avec le Grand Port Maritime sur ce projet. À partir de la fin de l'année, nous entrerons dans une phase de concertation publique. La Virgule de Savenay s'inscrit plus largement dans le projet de Ligne nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire. Comme tous les grands projets d'infrastructures, celui-ci demande du temps. Nous avons tous en mémoire les difficultés rencontrées par d'autres grands projets d'aménagement. C'est pourquoi cette phase de concertation est essentielle. Ces derniers mois, nous avons élaboré un cahier d'acteurs et rencon-

tré de nombreuses entreprises ainsi que des partenaires institutionnels. L'objectif est d'expliquer très concrètement à quoi servira cette infrastructure.
La Virgule de Savenay répond d'abord à un enjeu de fret. Elle permettra aux marchandises en provenance du Grand Port Maritime de rejoindre plus facilement Rennes, puis d'emprunter la ligne classique vers Le Mans et l'Île-de-France, aujourd'hui moins sollicitée depuis l'ouverture de la LGV Bretagne – Pays de la Loire. Mais ce projet bénéficiera également aux voyageurs. Si la région le décide, il sera possible de développer des liaisons directes entre Saint-Nazaire et Rennes, mais aussi vers Vannes, Lorient ou Quimper. C'est un projet qui permettra à la fois d'améliorer l'offre de transport et de contribuer à la décarbonation des mobilités.

– La question du foncier a été évoquée, notamment celle de sa répartition. À Nantes Métropole, il existe encore des espaces disponibles, mais aussi des appels à manifestation d'intérêt en cours, par exemple sur le quai des Antilles. Comment concilier la poursuite d'activités portuaires, éventuellement différentes de celles que l'on a connues, avec la proximité des quartiers d'habitation et des lieux d'études ?

Robin SALECROIX, vice-président de Nantes Métropole, adjoint au maire de Nantes : Le foncier est une question éminemment stratégique. Est-ce que Nantes Métropole dispose encore de foncier ? Oui et non. Il existe bien des espaces, mais beaucoup doivent encore faire l'objet de mutations. C'est précisément l'objet des appels à manifestation d'intérêt lancés par le Grand Port Maritime. Ils participent à la diversification de son modèle économique, que nous appelons collectivement de nos vœux pour pérenniser et développer son activité.
Cette diversification doit cependant s'opérer avec une vigilance constante : elle ne doit jamais entrer en contradiction avec le développement du trafic maritime lui-même ni avec celui de l'emploi portuaire. C'est un point essentiel.
Notre métropole et notre majorité ont posé, notamment lors des derniers débats démocratiques, la question de l'alliance des activités. Dans nos grands centres urbains, y compris dans la sixième métropole de France, nous avons besoin de maintenir et de développer des activités productives. C'est également vrai sur le territoire de la Carène. Cela passe par des décisions concrètes de sanctuarisation des surfaces dédiées au développement économique.
Cette orientation ne va pas de soi dans une période de forte contrainte foncière. Certains peuvent être tentés d'écarter les entreprises, et notamment les industries, dans une vision trop binaire qui opposerait les activités productives au logement ou aux services publics. Il faut donc conserver une boussole politique claire : préserver du foncier pour la production, tout en accompagnant la transition de ces activités. Nous savons parfaitement qu'elles doivent elles aussi évoluer.
Cela suppose également d'avoir une vision stabilisée de la forme que nous voulons donner à la ville de demain. Si nous ne voulons



« La diversification doit s'opérer avec une vigilance constante : elle ne doit jamais entrer en contradiction avec le développement du trafic maritime lui- même ni avec celui de l'emploi portuaire. »
ROBIN SALECROIX


VEOLIA
INNOVER POUR LA SÉCURITÉ ÉCOLOGIQUE
Les technologies de l'eau conçoivent et mettent en route les infrastructures de traitement d'eau pour les Collectivités
Intensifier le traitement avancé de l'azote et du phosphore
Traiter les micropolluants
Renforcer l'autonomie énergétique
Optimiser la gestion des eaux pluviales
Traitement et valorisation de l'eau

pas poursuivre indéfiniment l'étalement urbain, il faut assumer une certaine élévation de la ville, une forme de verticalisation et de densification, à condition qu'elle soit bien vécue. Mais, une fois cette orientation affirmée, sa mise en œuvre n'est pas simple. Nous constatons de plus en plus souvent des levées de boucliers au moindre projet de transformation urbaine, y compris lorsqu'il s'agit de petits immeubles collectifs susceptibles de loger les salariés et les familles populaires dont nous parlions tout à l'heure.

La gestion du foncier renvoie aussi à la préservation des espaces naturels et agricoles. On ne peut accepter comme une fatalité que notre pays continue d'importer la moitié des fruits et légumes qu'il consomme. Nous devons donc protéger ces espaces et retrouver des capacités de production à proximité des lieux de vie.

Pour avancer, il faut réunir plusieurs conditions : une vision politique, des engagements concrets, des moyens financiers et des outils adaptés. Nous avons évoqué la possibilité de créer des foncières à l'échelle des agglomérations ou du département. Il faut également prévoir des enveloppes pour acquérir du foncier et renforcer nos capacités de planification.

La question de la maîtrise publique du foncier est centrale. Elle permet de décider collectivement de ses usages, dans un cadre démocratique et transparent, plutôt que de laisser la seule main du marché imposer ses choix. La crise du logement montre aujourd'hui toutes les limites de cette logique.

Il faut donc parvenir à une forme d'alchimie entre une vision politique, une boussole claire, des moyens financiers et des outils institutionnels capables de maîtriser le foncier dans le cadre d'une stratégie stabilisée. Cela n'épuise évidemment pas le débat de société. Ces transformations continueront à nourrir les réunions publiques et les échanges avec nos concitoyens, parce qu'elles concernent directement celles et ceux qui vivent la ville.

— Comment trouver le bon équilibre entre développement économique, valorisation du patrimoine portuaire et attentes des habitants ?

Gilles BONTEMPS : Sur le foncier portuaire, il faut être très clair. Il existe des emprises qui ne pourront plus jamais être utilisées pour développer des activités maritimes. C'est précisément de celles-là dont nous parlons lorsque le Grand Port Maritime lance des appels à manifestation d'intérêt. L'objectif est de valoriser ces terrains en les affectant à d'autres usages compatibles, au moyen d'autorisations d'occupation de longue durée. Cette stratégie permet au port de générer des recettes supplémentaires, ce qui est un enjeu important pour son modèle économique.

Il faut comprendre que toutes les activités portuaires n'ont pas le même impact financier. Certaines grandes installations industrielles, comme celles de TotalEnergies ou d'Elengy, procurent des recettes importantes au port. À l'inverse, de nombreuses activités maritimes qui font pourtant vivre les entreprises portuaires, les dockers et l'ensemble de la filière créent beaucoup d'emplois sur le territoire, mais rapportent relativement peu à l'établissement portuaire lui-même.

La valorisation de certains fonciers permet donc aussi de mettre en place une forme de péréquation. Les recettes dégagées peuvent contribuer à financer les investissements dont le port a besoin : modernisation des équipements, acquisition de grues, amélioration des infrastructures ou développement de nouveaux outils au service de l'activité maritime.

Mais cette logique ne peut s'appliquer que sur des secteurs où il n'existe plus de perspective réaliste de développement d'activités portuaires. C'est le cas de plusieurs emprises situées sur l'île de Nantes. C'est également le sens de l'appel à manifestation d'intérêt en cours sur le quai des Antilles ou encore des réflexions engagées sur le secteur du Petit-Maroc à Saint-Nazaire.



« Nous rappelons l'importance de préserver les réserves foncières indispensables au développement futur du Grand Port Maritime. Nous devons conserver du foncier à vocation portuaire. »

FRANÇOIS GIMARD

C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre ces démarches : non pas comme une remise en cause de la vocation maritime du port, mais comme un moyen de conforter son équilibre économique et de lui donner les moyens de continuer à investir dans ses activités portuaires.

François GIMARD, secrétaire du syndicat CGT des travailleurs portuaires du GPMNSN : Je partage pleinement les propos de Gilles Bontemps. Oui, il existe des emprises foncières qui n'ont plus vocation à accueillir des activités portuaires. Sur ces espaces, il est légitime de réfléchir à d'autres usages et à leur valorisation.
En revanche, nous rappelons l'importance de préserver les réserves foncières indispensables au développement futur du Grand Port Maritime. Nous devons conserver du foncier à vocation portuaire, en particulier tout ce qui concerne les terrains bord-à-quai. Ces espaces sont stratégiques : une fois qu'ils sont perdus, il est impossible de les recréer. Ils doivent donc être préservés pour permettre le développement des activités maritimes de demain.

Nathalie HUARD, présidente du syndicat CFE-CGC du GPMNSN : Du point de vue des cadres du port, notre première préoccupation concerne l'entretien de nos quais et de nos infrastructures, qui constituent notre principal outil de travail. Au-delà des investissements matériels, la question est aussi celle des moyens humains mobilisés pour suivre ces chantiers. Les effectifs doivent être à la hauteur des ambitions affichées pour le Grand Port Maritime.
Aujourd'hui, nous avons le sentiment de manquer de personnels qualifiés pour assurer le suivi de l'entretien de nos quais, de nos équipements et de nos infrastructures. C'est une vraie difficulté. Trop souvent, les salariés sont regardés à travers le seul prisme de la masse salariale. J'ai été sensible à ce qui a été dit tout à l'heure sur l'importance des salariés. C'est effectivement par eux que le port pourra relever les défis qui l'attendent.
Pour les personnels, il est essentiel d'avoir une boussole et de savoir où l'on va. Nous avons rappelé tout au long de cette table ronde que les transitions ne se décrètent pas du jour au lendemain. Il en va de même pour les femmes et les hommes qui travaillent au port. Il faut leur donner le temps d'évoluer, mais aussi les moyens de le faire, en investissant dans les compétences et dans la formation aux nouveaux métiers qui accompagneront les transformations du Grand Port Maritime.



« Nous avons le sentiment de manquer de personnels qualifiés pour assurer le suivi de l'entretien de nos quais, de nos équipements et de nos infrastructures. C'est une vraie difficulté. »

NATHALIE HUARD

« LE DÉFI EST DE **LOGER LES SALARIÉS** SANS PERDRE LES ÉQUILIBRES DU TERRITOIRE »

Avec un marché en tension, un foncier contraint et une forte croissance de l'emploi annoncée, la question logement peut devenir un frein au développement du territoire. Comment prendre ce sujet à bras-le-corps ? Céline Girard-Raffin, présidente de Silène, Office public de l'habitat de Saint-Nazaire Agglomération, veut penser à l'échelle du bassin de vie avec tous les acteurs, à commencer par les industriels.


© David Boschet

CÉLINE GIRARD-RAFFIN
présidente de Silène, Office public de l'habitat de Saint-Nazaire Agglomération

— Le territoire compte déjà près de 6 500 demandes de logement et prévoit l'arrivée de 12 000 salariés d'ici 2030. Comment un bailleur social se prépare-t-il à un tel défi ?

Les 6 500 demandeurs de logement recensés sur l'agglomération constituent un chiffre relativement stable depuis deux ans. Mais cette stabilité ne signifie pas que les besoins diminuent. Beaucoup de ménages qui pourraient accéder au logement social disposent de revenus un peu plus élevés et, face aux délais d'attente, préfèrent finalement se tourner vers le parc privé plutôt que de déposer une demande. Notre responsabilité est donc de continuer à construire. Historiquement, Silène gère près de 10 500 logements, dont environ 9 500 sont situés à Saint-Nazaire. Depuis plusieurs années, nous travaillons avec l'agglomération et les communes voisines pour rééquilibrer cette implantation. Le bassin industriel ne s'arrête pas aux frontières administratives de Saint-Nazaire et les autres communes ont, elles aussi, un rôle à jouer dans l'accueil des nouveaux habitants.
Notre réflexion dépasse d'ailleurs les limites de l'agglomération. Le bassin de vie s'étend de la Vilaine à Pornic. C'est à cette échelle que nous devons penser le logement afin d'accompagner durablement le développement économique du territoire.

— Quels sont aujourd'hui les principaux défis auxquels vous êtes confrontés ?

Le premier défi est évidemment celui de l'accueil. Nous devons produire suffisamment de logements pour répondre à l'arrivée de nouveaux salariés tout en continuant à satisfaire les besoins des habitants déjà présents.
Le deuxième enjeu est celui de l'équilibre. Aujourd'hui, le logement social représente environ 30 % du parc. C'est un niveau qui permet de préserver une réelle mixité sociale. Nous devons poursuivre la construction pour accueillir de nouveaux ménages, tout en maintenant cet équilibre entre les différentes formes d'habitat et les différents niveaux de revenus.
Enfin, il y a un défi de résilience. Les transformations industrielles que connaît le territoire nous obligent à repenser notre manière de construire. Ces évolutions représentent une contrainte, mais elles sont aussi une formidable opportunité d'innover.

— Le logement privé peut-il contribuer à répondre à cette demande ?

Bien sûr. Les bailleurs sociaux ne peuvent pas répondre seuls à tous les besoins. Nous travaillons quotidiennement avec les bailleurs privés, les promoteurs et l'ensemble des acteurs du logement. Cette coopération est indispensable.
Mais le marché connaît aujourd'hui de fortes difficultés. La géographie du territoire crée une pression


© Rudy-Burbant

importante sur le foncier : entre la Loire et l'océan, les terrains disponibles sont rares et leur prix augmente fortement. À cela s'ajoutent la hausse du coût des matériaux, les difficultés d'accès au crédit et la disparition de plusieurs dispositifs fiscaux qui soutenaient l'investissement locatif.

Les conséquences sont très concrètes. À Saint-Nazaire, près de 900 logements disposent déjà de permis de construire purgés de tout recours, mais les opérations ne démarrent pas. Faute d'investisseurs pour acquérir une partie des logements, les programmes restent à l'arrêt alors même que les besoins sont là.

— Quelles pistes d'innovation explorez-vous pour débloquer ces projets ?

Nous travaillons actuellement à la création d'une foncière logement avec la Banque des Territoires et notre société d'économie mixte, SonaDev. L'objectif est de porter une partie des logements destinés aux salariés afin de sécuriser les opérations immobilières et permettre leur lancement. Les industriels auront toute leur place dans cette démarche.

Nous développons également un projet particulièrement innovant à Trignac : Puissance 4. Ce programme prévoit la construction de 32 logements, du T2 au T4, grâce à une méthode de construction hors site. Il réunit autour de la table les Chantiers de l'Atlantique, la Banque des Territoires, le CISN, un promoteur immobilier et un architecte.

L'ambition est de s'inspirer des méthodes de production de l'industrie navale pour industrialiser une partie de la construction. Nous voulons construire plus vite, maîtriser les coûts et conserver une qualité architecturale élevée. Si cette première opération est concluante, elle pourra être reproduite sur d'autres sites du territoire, sans pour autant produire des quartiers uniformes.

— Quel message souhaitez-vous adresser aux entreprises et aux industriels du territoire ?

Nous avons besoin d'avancer ensemble. Les échanges avec les entreprises sont essentiels pour comprendre leurs besoins et adapter notre réponse. Plus nous disposerons d'informations sur les profils des salariés, leurs attentes ou leurs difficultés, plus nous serons capables de construire des solutions adaptées.

Le logement est désormais un enjeu majeur d'attractivité économique. Réussir à loger celles et ceux qui viennent travailler sur notre territoire est une condition indispensable pour accompagner son développement. C'est un défi collectif qui suppose un dialogue permanent entre les collectivités, les bailleurs, les entreprises et l'ensemble des acteurs du territoire.



© David Boschet

TAKE KAIR, PRODUIRE UN KÉROSÈNE BAS CARBONE SUR L'ESTUAIRE DE LA LOIRE

Pour répondre aux besoins immédiats de décarbonation du transport aérien, EDF entend développer un projet de production de kérosène de synthèse bas carbone, nommé Take Kair. Le site de l'estuaire avec son écosystème industriel et énergétique est particulièrement adapté pour mettre en œuvre cette solution de carburant 100 % française. François Parizot, chef de projet chez EDF, nous en présente les grandes lignes.

Le projet Take Kair répond à un enjeu majeur : la décarbonation du transport aérien. Aujourd'hui, l'aviation fonctionne presque exclusivement avec du kérosène issu des énergies fossiles. À terme, d'autres technologies, comme l'hydrogène ou l'avion électrique, prendront sans doute le relais. Mais elles ne sont pas encore suffisamment matures pour répondre aux besoins du secteur. Nous devons donc réussir cette transition en développant un carburant qui puisse être utilisé dès aujourd'hui par les avions existants.

Notre ambition est de produire un kérosène de synthèse bas carbone, afin d'accompagner la trajectoire de réduction des émissions de CO_2 fixée par l'Europe. Cette solution




© David Boechat

FRANÇOIS PARIZOT
chef de projet Take Kair chez EDF

« L'usine représentera un projet industriel de grande ampleur. Elle consommera environ 1700 GWh d'électricité par an, soit près de 300 MW en continu, alimentés exclusivement par une électricité bas carbone »

présente un avantage majeur : elle est immédiatement compatible avec les flottes actuelles, sans attendre le renouvellement complet des appareils.

Si nous avons choisi l'estuaire de la Loire, c'est parce que ce territoire réunit des atouts exceptionnels. Il dispose déjà d'un véritable écosystème industriel et énergétique. Nous pourrons nous appuyer sur le projet GO CO_2 pour l'approvisionnement en dioxyde de carbone, sur le renforcement du réseau électrique porté par RTE, sur l'eau recyclée de la station d'épuration de Montoir-de-Bretagne et sur l'ensemble des infrastructures portuaires nécessaires au stockage et à la logistique. Tous ces éléments réunis font de l'estuaire un site particulièrement adapté au développement d'une filière de carburants bas carbone.

TECHNOLOGIES MAÎTRISÉES

Le procédé de fabrication repose sur des technologies déjà maîtrisées. Nous utilisons du CO_2 biogénique, de l'électricité bas carbone et de l'eau recyclée. Grâce à l'électrolyse, nous produisons de l'hydrogène à partir de l'eau. Celui-ci est ensuite combiné au CO_2 transformé en gaz de synthèse avant d'être raffiné pour produire principalement du kérosène et, en complément, du naphta destiné à l'industrie chimique.

L'un des points forts du projet est qu'il mobilise exclusivement des ressources françaises. Le CO_2 est capté en France, l'électricité est produite grâce au mix énergétique français et l'eau provient de la station d'épuration de Montoir. Nous développons ainsi un carburant bas carbone qui est également un carburant « made in France ».

L'usine représentera un projet industriel de grande ampleur. Elle consommera environ 1 700 GWh d'électricité par an, avec une puissance de raccordement au réseau électrique d'environ 300 MW, alimentée exclusivement par une électricité bas carbone. Elle utilisera également environ 160 000 m³ d'eau recyclée chaque année, une faible part des volumes disponibles sur le site. Au-delà de la production de carburant, elle générera aussi de la chaleur et de l'oxygène qui pourront être valorisés au bénéfice du territoire.

RÉSEAU DE CHALEUR

La chaleur produite pourrait notamment alimenter, à terme, un réseau de chaleur si celui-ci est développé jusqu'au site industriel. C'est aussi cela l'intérêt d'un grand écosystème industriel : créer des synergies où les ressources produites par une installation deviennent utiles à d'autres activités.

Le projet est aujourd'hui entré dans une phase de concertation continue avec les acteurs du territoire, après l'achèvement de la concertation préalable. Les études techniques et réglementaires se poursuivent en vue des prochaines autorisations. L'investissement est estimé à 800 millions d'euros, à la mesure de l'ambition portée par Take Kair. Pour EDF, ce projet illustre la place que peut prendre l'électricité bas carbone dans la décarbonation des secteurs les plus difficiles à transformer, comme celui du transport aérien.

ICI, ON RECYCLE MÊME NOS QUAIS !

Comme vous, Nantes Saint-Nazaire Port est adepte de la seconde main !
Il se reconstruit sur lui-même et donne une deuxième vie à ses infrastructures
pour accompagner au mieux les industriels du Grand Ouest
dans leur développement et leur diversification.



NANTES SAINT-NAZAIRE PORT

ENGAGÉ DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE



EIFFAGE
GÉNIE CIVIL

www.eiffagegeniecivil.com

VINCI CONSTRUCTION

VINCI CONSTRUCTION RECRUTE



Build Better Together

Construire avec des valeurs

Vous voulez faire partie d'une équipe soudée, où tout repose sur la confiance et l'entraide dans une ambiance conviviale ? Venez chez nous partager notre vision « **Build Better Together** ».

Votre futur job commence bientôt sur france.vinci-construction.com/rejoindre