Contribution

Contribution au projet stratégique 2027-2032 du Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire

Défis et opportunités pour le premier port de la façade atlantique

■ Session du 13/10/2026

■ Contribution présentée par M. Charles GÉNIBREL au nom de la Commission « Infrastructures – Mobilités – Infrastructures de l'Information et de la Communication - Énergies »

Entendues les interventions de Mmes Bérangère FEUFEU (CLCV), Marie-Laure HERMOUET (CGT), M. Jean-Pierre GAUTIER (CFDT), Mme Fanny REYRE-MENARD (CMAR), M. Pascal FONTAINE (MEDEF), Mmes Marie-Jeanne BAZIN (Les Entrepreneurs), Géraldine PAPIN BÉALU (CCIR),

Entendue l'intervention de M. Jean-Rémy VILLAGEOIS, Président du Directoire de Nantes Saint-Nazaire Port.

81 votants : adopté par 79 pour, 0 contre, 2 abstentions.

CONSEIL ÉCONOMIQUE SOCIAL ENVIRONNEMENTAL CESER PAYS DE LA LOIRE

Sommaire

Sommaire....2
Introduction....4
Quelques préconisations proposées par le CESER....5
1. Portrait du GPM Nantes Saint-Nazaire....7
Des missions de service public, des activités commerciales....7
Un port au domaine étendu et aux activités diversifiées....7
Le quatrième Grand Port Maritime de France en matière de trafic....10
Les différents trafics....10
Les principaux ports de commerce français selon leur trafic et leur statut juridique....11
Un modèle économique en évolution....13
2. Retour sur le projet stratégique 2021-2026....15
Les objectifs et projections du projet 2021-2026....15
Les perspectives du projet stratégique 2021-2026 en matière de trafic....19
Les perspectives en matière financière....19
Analyse des préconisations du CESER dans sa contribution de 2020....21
3. Les principaux enjeux pointés par le CESER....22
Assurer la durabilité économique du GPM....22
Contribuer à l'approvisionnement énergétique du territoire....25
Deux terminaux majeurs pour l'approvisionnement énergétique du territoire25
Loire Estuaire décarbonation, une démarche pour décarboner l'énergie....29
Un port à la pointe pour le développement de l'éolien en mer....32
Assurer la sûreté et la sécurité du Grand Port et des populations riveraines....34
Assurer la sécurité des populations....34
Assurer la sûreté du Port....37
Accompagner le dynamisme économique du territoire....38
Soutenir l'attractivité des emplois du complexe industrialo-portuaire....38
Favoriser l'accès au Port pour le développement du complexe industrialo-portuaire et le développement de l'hinterland....41
Favoriser l'électrification du complexe industrialo-portuaire....49
Assurer l'attractivité du port pour les différents trafics....51
Conserver au port sa fonction première, à savoir développer les trafics....51
Développer le trafic de vracs solides et agroalimentaires....52
Soutenir le trafic roulier....56
Rechercher des nouveaux trafics et des nouvelles activités....64
Prendre en compte la part croissante du foncier dans les recettes du GPM....65
Gérer les accès fluviaux et maritimes....68
Être un port exemplaire en matière environnementale....74
Répondre aux objectifs européens d'un port vert (green port)....74
Contribuer à la transition écologique du transport maritime....74
Protéger la biodiversité en concertation avec les acteurs territoriaux....80
Entretenir les espaces naturels : une mission donnée par le législateur....84
Assurer la résilience du GPM face au changement climatique....87

Préserver l'équilibre environnement-activité économique 88
Améliorer la gestion du port pour plus d'efficacité 91
Renforcer la place des acteurs portuaires dans la gouvernance du GPM 91
Avoir une gestion sociale du personnel répondant aux besoins du GPM..... 92
Favoriser les coopérations 100
Chercher la complémentarité avec les autres ports, au-delà de la concurrence 101
Accentuer les coopérations avec les acteurs du territoire..... 103
Investir pour l'avenir du Port 110
Poursuivre et adapter la programmation pluriannuelle d'investissements 111
Mobiliser les financeurs : Etat, Région, Union Européenne, collectivités... 112
Avoir une visibilité et de la stabilité des dispositifs de la part de l'État 115
Avoir un projet stratégique à court moyen long terme 116
4. Forces faiblesses opportunités menaces du GPM.....118
Rappel des préconisations du CESER.....119
Annexe : Le cadre institutionnel, légal et réglementaire.....127
Le statut de Grand Port Maritime (GPM) 127
Les missions attribuées par le législateur 127
Une gouvernance qui donne une part importante à la Région 128
Des documents stratégiques 130
Lexique.....135
Remerciements.....137
Personnes auditionnées 137
Intervention des organisations.....140

Introduction

Le Port de Nantes Saint-Nazaire, quatrième Grand Port Maritime (GPM) de France, et premier port de la façade Atlantique, joue un rôle essentiel pour le développement économique et social du territoire ligérien. Son hinterland, de taille variable selon les trafics, s'étend bien au-delà de la région des Pays de la Loire. Les entreprises du complexe industrialo portuaire, qui emploient près de 29 000 salariés, occupent une place stratégique au niveau national. Le Port participe également à l'entretien des espaces naturels de l'estuaire et a donc une mission fondamentale pour la préservation de la biodiversité.

> Antoine Chéreau, premier vice-président du Conseil régional, souligne le rôle de colonne vertébrale que joue le GPM pour le territoire régional des Pays de la Loire.

Le Port contribue également à la transition écologique et énergétique nationale, qu'il s'agisse d'éolien en mer ou de projets innovants de décarbonation de l'activité.

La Région des Pays de la Loire s'implique dans le Grand Port Maritime, en premier lieu via la présidence du Conseil de surveillance assurée par la Présidente du Conseil régional. En effet, les activités du Port sont très liées aux compétences de la Région. C'est le cas en particulier du rôle de cheffe de file en matière de développement économique, mais également des compétences en matière de formation, d'aménagement du territoire, ou de transport. Le soutien qu'elle apporte au GPM, notamment via le CPER, est essentiel pour l'avenir de cette infrastructure.

Comme tous les six ans, le Grand Port Maritime définit son futur projet stratégique, qui couvrira la période 2027-2032.

C'est dans ce contexte et comme il l'avait fait en 2020, en amont du projet stratégique actuel, que le CESER propose la présente contribution.

Après avoir rappelé quelques éléments essentiels sur l'identité du Port et ses missions, le CESER revient sur le projet stratégique actuel, pour tenter d'analyser ce qui a pu être fait, ou pas, dans les six dernières années. Les projets à six ans sont par nature soumis à des aléas. La pandémie de la Covid 19, les événements géostratégiques, n'étaient pas tous prévisibles il y a six ans. Le Port est dépendant pour son activité d'acteurs internationaux sur lesquels il n'a pas nécessairement le pouvoir.

Certains enjeux que le CESER avait soulignés il y a six ans ont évolué, d'autres restent prégnants, comme celui de la transition des trafics liés aux énergies fossiles.

Le CESER s'attache surtout à pointer les enjeux qui lui semblent essentiels pour les années à venir. Il élargit sa réflexion au-delà des six années du projet stratégique à venir, car la transition du Port se réalise nécessairement sur le temps long.

Le CESER a rencontré une trentaine de structures et d'organisations (Conseil Régional, entreprises portuaires, organisations syndicales de salariés du GPM, associations de défense de l'environnement, universitaires, Département de Loire-Atlantique, Saint-Nazaire Agglomération...).[1] Il a également échangé à deux reprises avec Jean-Rémy Villageois, président du Directoire du GPM.

[1] Nantes Métropole n'a pas donné suite aux sollicitations du CESER.

Les positionnements de chacun des interlocuteurs rencontrés par le CESER sont mis en exergue tout au long du texte. Ils n'engagent pas le CESER mais fournissent des éléments qui ont alimenté sa réflexion et peuvent apporter des clés de compréhension aux lecteurs de cette contribution.

S'appuyant sur ces éléments et sur les positionnements exprimés par ses organisations représentant la société civile organisée dans sa diversité, le CESER pointe un certain nombre d'enjeux touchant le Port, sans viser l'exhaustivité, et propose des préconisations (prioritairement à l'attention du GPM) pour y répondre.

Son expression résulte de la recherche du consensus entre l'ensemble de ses membres mais pointe parfois des positionnements différents qui coexistent en son sein.

Le CESER relève des défis économiques, sociaux et environnementaux, auxquels le Port fait face. Alors que les deux tiers du trafic restent liés aux énergies fossiles, le CESER souligne aussi les opportunités qui s'offrent au port pour continuer à faire évoluer son modèle économique et participer à la transition énergétique de son activité et au service des politiques nationales.

La vision stratégique à moyen long terme, qui impose d'agir pour la transition écologique et économique du Port, notamment en favorisant l'implantation de projets de décarbonation de l'activité économique, doit être conjuguée à une urgence économique immédiate, conduisant notamment à fiabiliser les services du port notamment les entrées/sorties de navires, en particulier en modernisant les équipements du terminal roulier.

Les rencontres que le CESER a pu faire lui ont permis de constater que l'ensemble des acteurs, entreprises, salariés, associations, partagent le même attachement au Port et à son avenir.

Le CESER est persuadé que le travail collectif, la compréhension mutuelle et la prise en compte partagée des enjeux qui se posent quant à l'avenir du GPM, lui permettront de se transformer et de continuer à œuvrer au service du territoire.

Quelques préconisations proposées par le CESER

À l'attention du Port :

- **Favoriser les coopérations entre les entreprises pour l'utilisation optimale des équipements, notamment la rampe ¾, mettre à niveau l'infrastructure du terminal roulier en installant en tant que de besoin des ducs d'Albe pour faire face aux trafics à venir.**
- **Engager d'urgence un avenant à la concession liant TGO au GPM, basée sur des objectifs réalistes, prévoyant une mise à niveau des équipements, et assortie de sanctions en cas de non-réalisation.**
- **Préserver le bord à quai pour les activités liées au trafic du Port, afin de pouvoir développer le trafic portuaire. Il s'agit de pouvoir développer les activités dans une démarche de transition du GPM.**
- **Veiller à la soutenabilité des tarifs pour les entreprises locataires du domaine du Port, afin de conserver l'attractivité et la dynamique existante.**
- **Prévoir dans les projets industriels des éventualités de fortes variations saisonnières du niveau du fleuve, qui pourraient notamment contraindre les rejets d'eau chaude issus des process industriels dans la Loire en été.**

- **Adopter en continu la démarche ERC – Éviter Réduire Compenser (dans cet ordre, conformément à la loi).**
- **Entretenir régulièrement les terrains aménageables pour éviter la réimplantation d'une biodiversité qui bloquerait les projets à venir. Il s'agit aussi de raccourcir les délais de réalisation des projets en fournissant des espaces « clé en main ».**
- **Accentuer le travail avec les organismes de recherche pour favoriser l'émergence de nouvelles activités économiques liées à la mer, sources d'emplois sur le territoire, de revenus fonciers et/ou de trafic sur le site du Port.**
- **Préparer le CPER 2028-2033 dès maintenant, en lien avec les différents partenaires du Port.**

À l'attention de l'État :

- **Réaliser les objectifs prévus par la PPE3 en matière d'éolien marin, en s'appuyant sur une concertation approfondie et transparente, et sur la démarche ERC (éviter-réduire-compenser), pour favoriser l'acceptabilité des projets.**
- **Assumer pleinement sa responsabilité vis-à-vis du GPM, qui est un port d'État, et affirmer une ambition prenant en compte l'ensemble des grands ports maritimes, en particulier Nantes Saint-Nazaire, premier port de la façade atlantique.**

À l'attention de l'État et des collectivités territoriales :

- **Soutenir les coopérations entre l'État, la Région, le Département et les agglomérations pour l'entretien des infrastructures routières existantes, via par exemple un schéma directeur des franchissements de l'estuaire et de la Loire. Il s'agit de garantir les financements et les délais de réalisation des opérations prévues.**

À l'attention de RTE et de l'État :

- **Réhausser le classement actuel de zone P2 en P1 de l'estuaire de la Loire, afin de soutenir l'électrification du complexe industrialo-portuaire.**

Point de vigilance :

Enfin, le CESER insiste sur l'importance de la viabilité économique du Port. Celle-ci passe à la fois par des recettes dynamiques émanant de ses différents trafics et de sa politique foncière ainsi que par la maîtrise de ses dépenses, notamment en matière de personnel et de sous-traitance. Celles-ci doivent viser au mieux l'adéquation avec les missions et besoins du Port en tenant compte des enjeux sociaux.

1. Portrait du GPM Nantes Saint-Nazaire

Des missions de service public, des activités commerciales

Le législateur a attribué aux GPM, établissements publics industriels et commerciaux des missions plurielles, qui concernent à la fois des missions de service public et de service privé :

- Exploitation, sécurité, et entretien des accès maritimes et de l'infrastructure portuaire
- Entretien et préservation du domaine public naturel
- Promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés
- Aménagement des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire.

Ces missions impliquent donc un financement à la fois par des dotations de l'État et par des recettes commerciales.

Un port au domaine étendu et aux activités diversifiées

De Nantes à Saint-Nazaire, l'activité logistique se répartit sur plusieurs sites : rive droite et, dans une moindre mesure, rive gauche du fleuve. Si les activités situées à proximité de l'estuaire, de Donges à Saint-Nazaire, sont les plus importantes en matière de trafic, les sites situés dans l'agglomération nantaise représentent environ 10 % du total des trafics.

À côté des espaces industriels ou à vocation industrielle, qui occupent 55 % de l'espace, les espaces naturels, dont le Port à la charge, se répartissent sur plus de 40 % de l'espace portuaire, notamment à Donges Est, Montoir-de-Bretagne, au Carnet (communes de Frossay et Paimboeuf) ou à Bouguenais. Enfin, le Port dispose d'espaces en zone urbaine, dont il valorise le foncier.

Les sites d'activité sont répartis tout au long de l'estuaire, avec pour principales implantations :

Saint-Nazaire

- Énergies marines renouvelables
- Construction mécanique et métallurgique
- Réparation et construction navale
- Agroalimentaire (Cargill, présence d'un silo)
- Aéronautique
- Présence d'une bigue de 400 tonnes pour les colis lourds (moteurs, déchargement d'éléments de navires pour les chantiers navals...).

Une cinquantaine d'entreprises sont implantées sur le domaine portuaire dont Les Chantiers de l'Atlantique, Everllence (anciennement Man Energy Solutions), IDEA, SIDES, Arcelor, Clemessy, Cargill...

Montoir-de-Bretagne

- Trafic roulier
- Conteneurs
- Vracs énergétiques (gaz naturel liquéfié, charbon), recyclage, construction et alimentaire
- Agroalimentaire
- Aéronautique

Donges

- Raffinage
- Présence d'une zone naturelle avec une halte migratoire de passereaux
- Le Carnet
- 395 hectares dont 1/3 environ pourrait être officiellement aménagé. À la suite de difficultés d'acceptabilité des aménagements et à l'absence de projet mature, l'aménagement a été repoussé *sine die*.

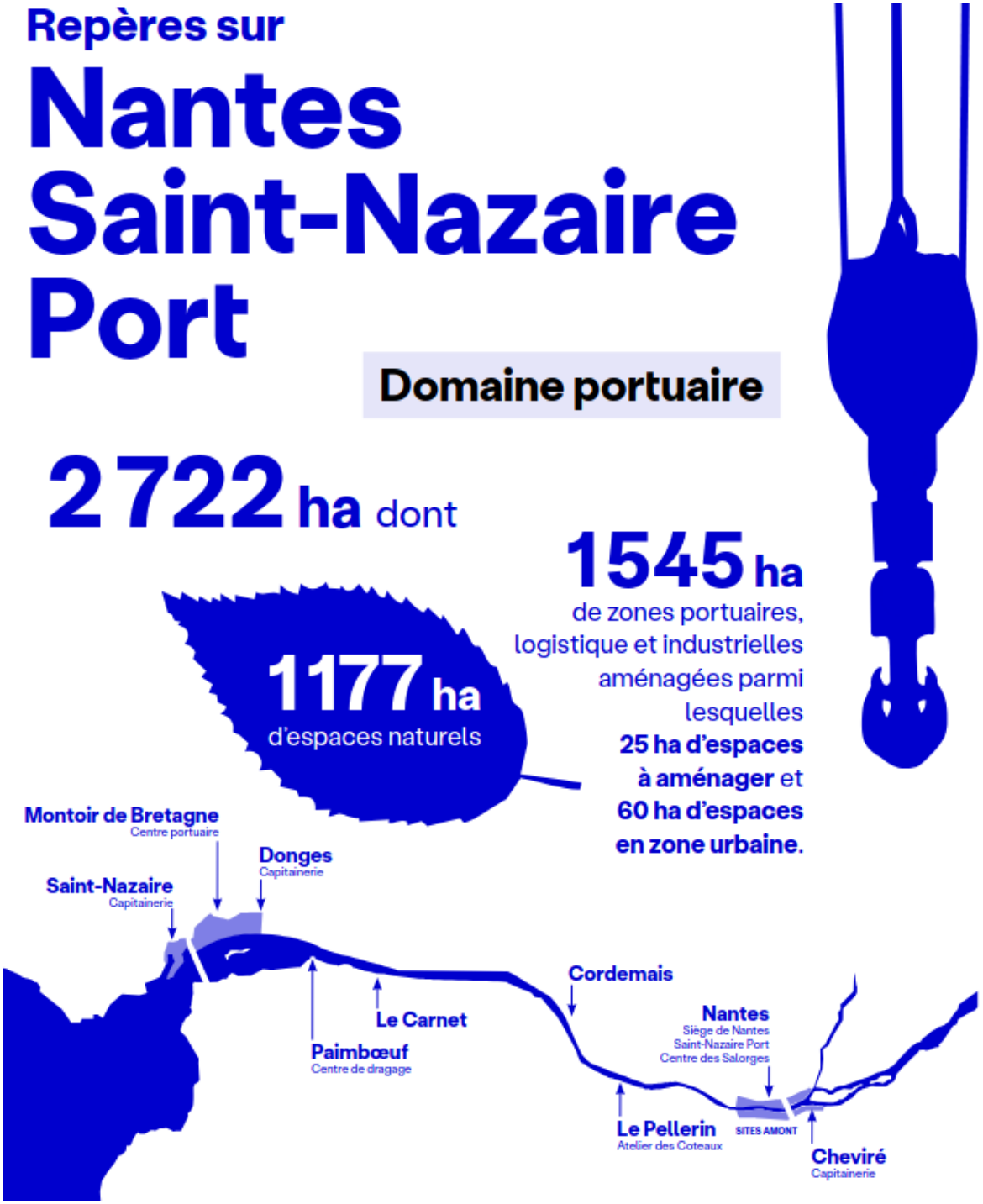
Cordemais

Le site est en reconversion, du fait de la fermeture programmée de la centrale. Pour compenser l'impact sur le territoire de la fermeture, un **Pacte pour la transition écologique et industrielle** a été signé entre l'État et les acteurs locaux, afin de financer de nouveaux projets et permettre la reconversion des emplois associés à cette activité.

Les sites nantais

Chaque année, près de 450 navires y font escale. Le trafic portuaire avoisine les 2 millions de tonnes, soit 6 % du trafic total de Nantes Saint-Nazaire Port, soit l'équivalent d'un port de commerce régional comme celui de Lorient.

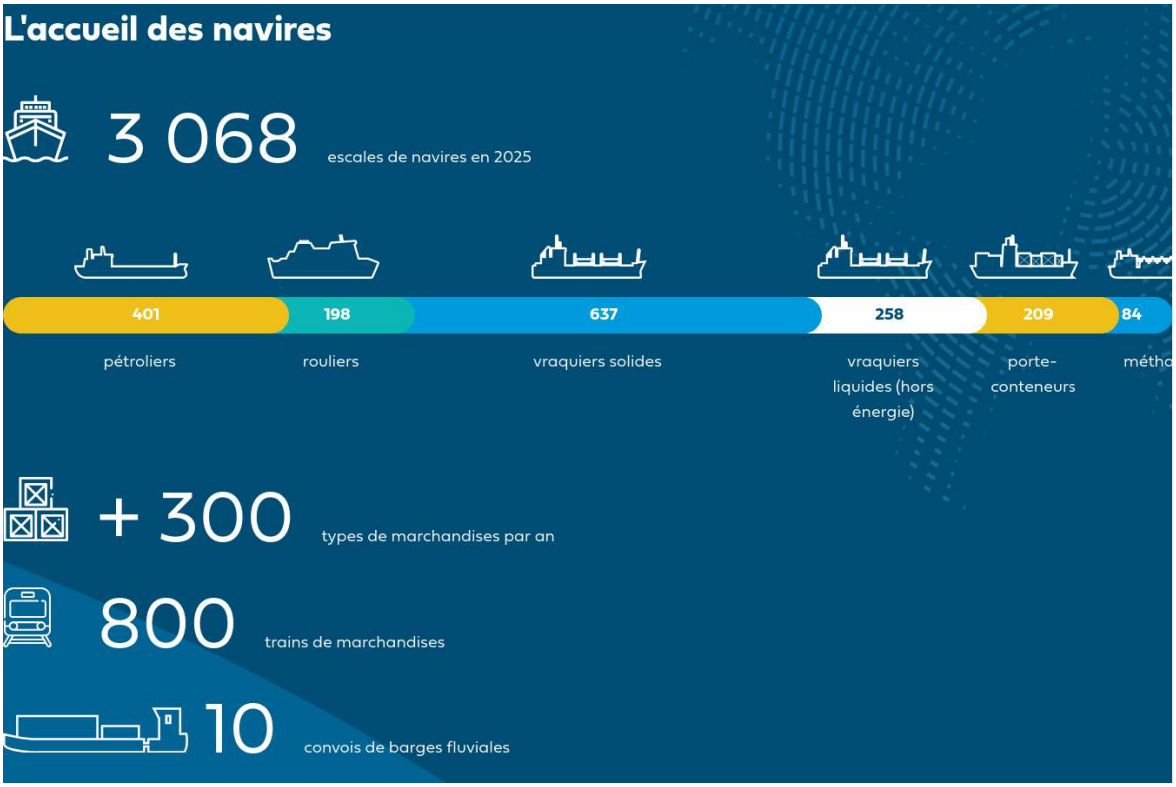
- Cheviré : vracs, hub logistique, plateforme de valorisation des déchets…
- Roche-Maurice : céréales (silo)
- Quai Émile Cormerais : vracs liquides chimiques et produits raffinés

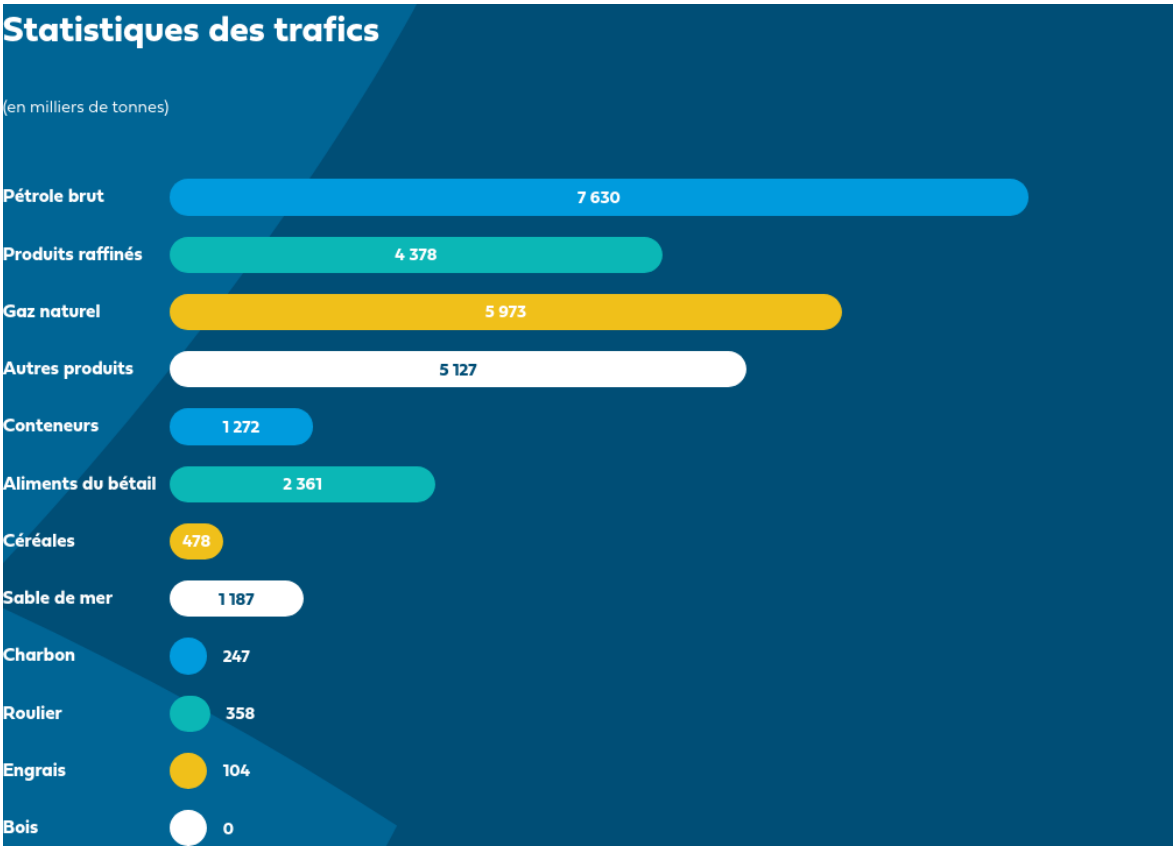

Repères sur
Nantes
Saint-Nazaire
Port
Domaine portuaire
2722 ha dont
1545 ha
de zones portuaires, logistique et industrielles aménagées parmi lesquelles 25 ha d'espaces à aménager et 60 ha d'espaces en zone urbaine.
1177 ha
d'espaces naturels
Montoir de Bretagne
Centre portuaire
Donges
Capitainerie
Saint-Nazaire
Capitainerie
Le Carnet
Paimbœuf
Centre de dragage
Cordemais
Nantes
Siège de Nantes Saint-Nazaire Port
Centre des Salorges
Le Pellerin
Atelier des Coteaux
SITES AMONT
Cheviré
Capitainerie

Source : GPM

Le quatrième Grand Port Maritime de France en matière de trafic

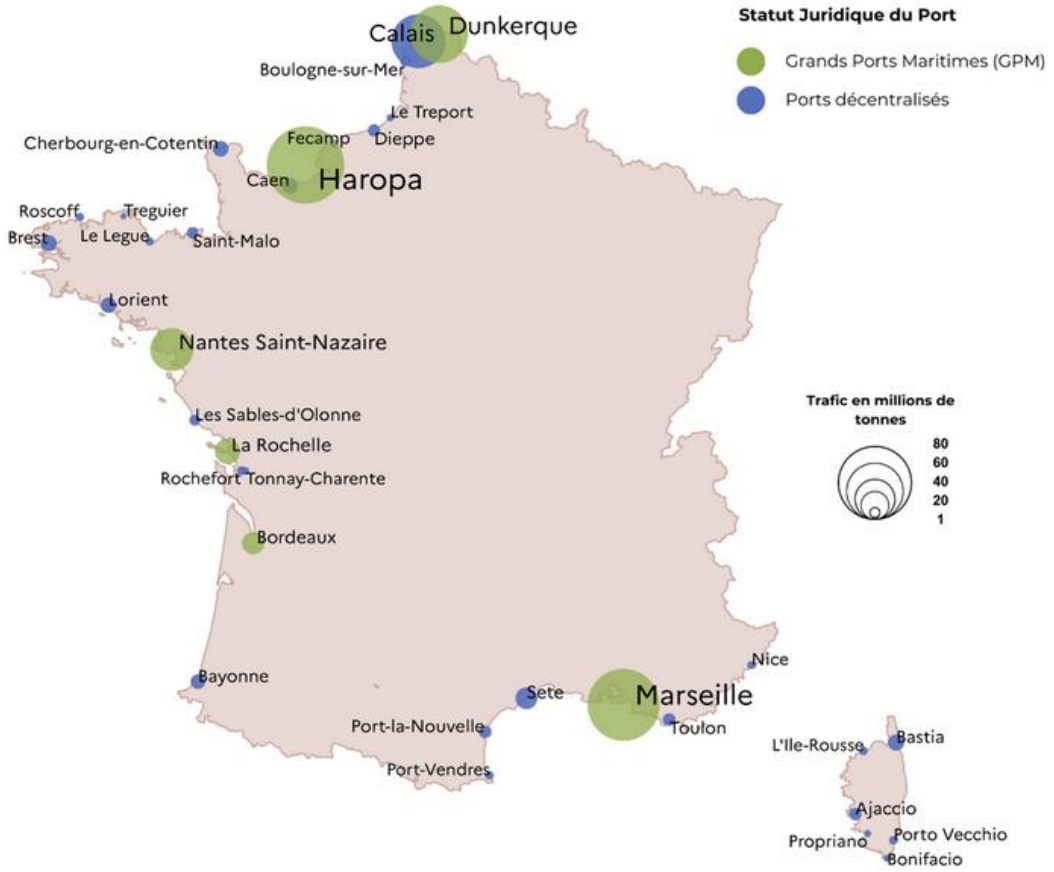
Les différents trafics





Source : https://www.nantes.port.fr/fr/nantes-saint-nazaire-port/nos-chiffres-cles

Les principaux ports de commerce français selon leur trafic et leur statut juridique



Source : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-trafic-maritime-en-france-tres-legere-baisse-du-fret-en-2024

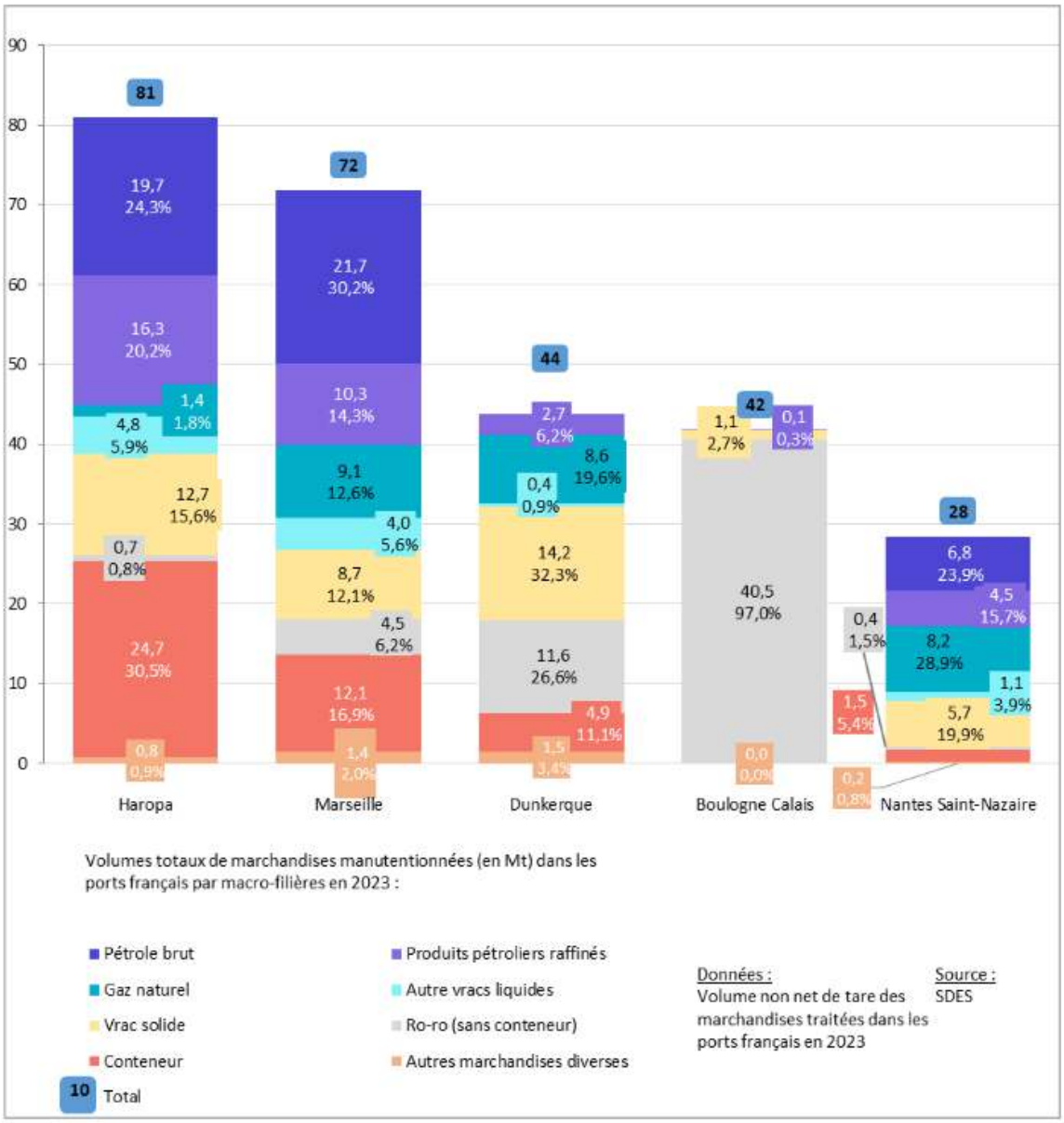


***Figure 5-1** : Volumes totaux de marchandises manutentionnées dans les ports français (en millions de tonnes) par macro-filières, en 2023 - Source SDES*

Source : observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques

À noter que toutes les tonnes « ne se valent pas » car elles ne génèrent pas les mêmes recettes.

En 2025, le trafic de Nantes Saint-Nazaire était de 26,4 Mt (en augmentation de 2,7 % par rapport à 2024). Sur les sept premiers mois de 2026, le trafic est en diminution de 10,5 % par rapport au trafic de 2025 sur la même période, notamment du fait de la baisse des trafics liés aux énergies fossiles.

Un modèle économique en évolution

Si le Port a toujours eu des recettes foncières, la part du foncier dans les revenus du Port croit structurellement et est désormais équivalente aux revenus liés au trafic. Le Port a pour son domaine 511 clients et 831 contrats.[2]

Le Port a globalement un résultat net positif mais qui reste relativement faible :

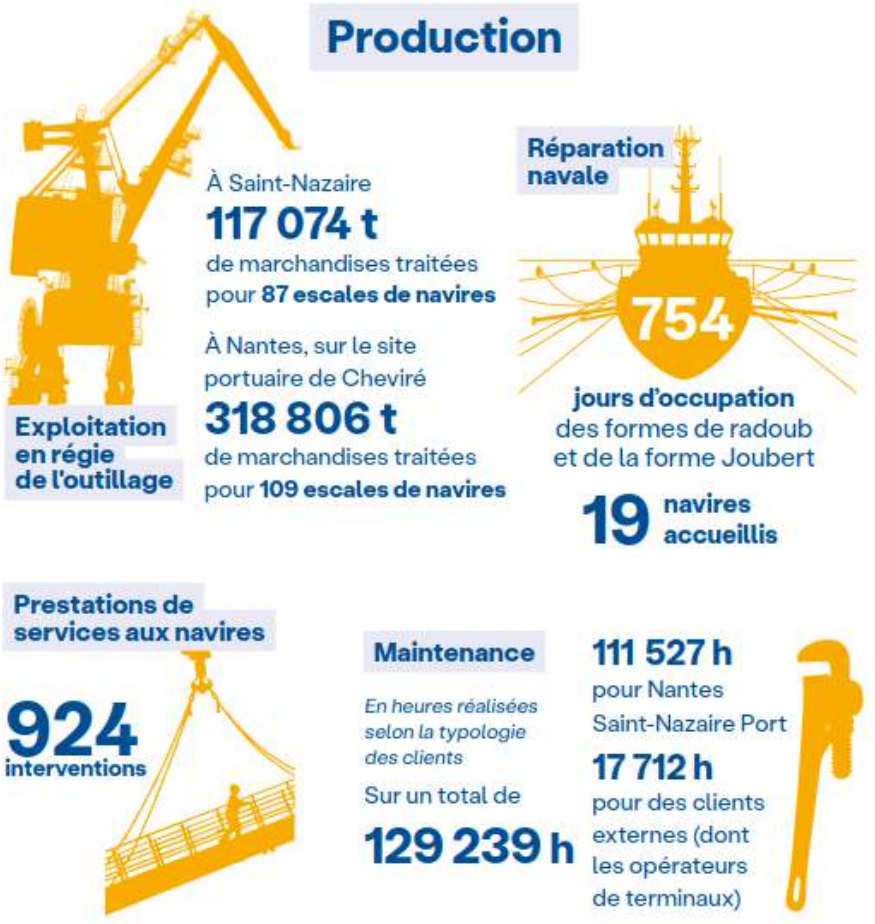
Compte de résultat

En millions d'euros	2025	2024
Excédent brut d'exploitation	28,6	19,2
Résultat d'exploitation	2,5	3,0
Résultat financier	–1,9	–2,2
Résultat net	**0,6**	**0,8**

Évolution 2019-2024 des ressources (en M€)

	2019	**2024**	**2025**	**Évolution 2025/2024**	**Évolution 2025/2019**
Droits de port	41,5	38,4	39,9	+3,9 %	-3,9 %
Produits domaniaux	22,2	36,3	40,9	+12,7 %	+ 84,2 %
Autres sources de revenus	14,3	29,2	36,2	+24 %	+ 153,1 %
Dotation dragage	17,5	17,5	17,0	-2.9 %	-2,9 %
Total revenus	**95,5**	**121,4**	**134,3**	**+10,6 %**	**+ 40,6 %**

[2] Rapport annuel d'activité 2025



Source : rapport annuel d'activité 2025

L'augmentation de la part des revenus liés au foncier ne constitue pas une particularité de Nantes Saint-Nazaire. Ainsi à Dunkerque[3], les droits domaniaux contribuent au chiffre d'affaires au même niveau que les droits de port (45 %).

Cette évolution traduit ainsi plus largement la transformation du modèle économique des Grands Ports Maritimes.

Un Grand Port Maritime a d'abord vocation à être une interface du territoire national avec le commerce international et donc à attirer les trafics. Le volume et la nature des marchandises transportées continuent à constituer une part essentielle de ses recettes et permettent d'assurer le maintien d'emplois portuaires. L'évolution limitée du trafic des ports français (+ 3,1 % en 2025)[4] a des conséquences sur les droits de ports. Elle est notamment liée à des évolutions liées à la transition énergétique, au contexte géopolitique et à la concurrence de ports étrangers, notamment ceux du nord de l'Europe qui sont souvent plus compétitifs que les ports français.

Par ailleurs, la performance d'un port s'apprécie aussi à l'aune de sa contribution au développement de son territoire.

Le développement des recettes domaniales permet de diversifier les sources de revenus et de réduire la dépendance aux seuls trafics portuaires, dont les volumes peuvent être sensibles aux

[3] https://www.dunkerque-port.fr/wp-content/uploads/2025/01/Dossier_de_presse_2025.pdf
[4] https://portsetcorridors.com/2026/les-ports-francais-enregistrent-un-rebond-de-31-de-leur-trafic-en-2025/

aléas économiques, géopolitiques ou aux évolutions des filières industrielles. En favorisant l'implantation durable d'activités économiques sur son domaine, le Port consolide également son ancrage territorial fondé sur l'accueil d'activités industrielles, logistiques et énergétiques créatrices de valeur et d'emplois, faisant du Port un véritable aménageur et développeur économique de son territoire. Il renforce ainsi les synergies avec les acteurs locaux et conforte sa capacité à accompagner les transitions du territoire. Il s'agit bien d'accompagner la transformation d'une activité industrielle déjà présente sur le territoire.

Daniel Havis, président du Conseil de surveillance d'Haropa, considère qu'en 2025 « la performance d'un port ne se mesure plus aux seuls trafics ».[5]

2. Retour sur le projet stratégique 2021-2026

Les objectifs et projections du projet 2021-2026

Lien vers le projet stratégique 2021-2026 :
https://www.nantes.port.fr/sites/default/files/medias/20211011_R_GPMNSN_Projet_Strategique_2021-2026_0.pdf

Ce projet, élaboré durant la pandémie de la Covid 19, traçait des perspectives sur lesquelles le CESER revient avec à l'esprit la difficulté de percevoir l'ensemble des évolutions à 5 ans, surtout dans un domaine économique très lié à un contexte géopolitique extrêmement mouvant.

Le projet stratégique se déclinait selon 3 objectifs stratégiques et 9 axes :

1) Réussir la transition énergétique, écologique et numérique

   Axe 1 - Mettre en œuvre une démarche agile de transition vis-à-vis des énergies fossiles

Il s'agissait notamment d'assurer une veille sur la consommation des énergies fossiles, d'anticiper ses impacts sur la production industrielle ligérienne et de reconvertir les espaces portuaires utilisés pour la manutention et le stockage de charbon.

Le CESER considère que cet axe est en cours de mise en œuvre. Toutefois, la prolongation de l'activité de la centrale de Cordemais, en raison de l'attente de décision de l'État concernant le projet Ecocombust, a conduit à ne pas avoir acté à date les activités qui seront affectées sur le terminal charbonnier de Montoir. Il faudra donc prévoir rapidement sa reconversion car le foncier portuaire est précieux.

Le CESER note que le trafic reste encore basé aux deux tiers sur les énergies fossiles et risque de rester pendant plusieurs années très dépendant de cette activité, notamment en matière de trafic gazier.

[5] https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/downloads/un_nouveau_modele_de_croissance_trafics_et_projets_dimplantations_industrielles_en_hausse_2.pdf

Axe 2 - Développer les énergies renouvelables

Il s'agissait d'assurer une veille sur les perspectives de marché et la résilience de la filière EMR et de moderniser les infrastructures, conforter l'activité industrielle et l'offre logistique liées à l'éolien offshore.

Le CESER souligne que le développement des EMR est soumis à la définition d'une stratégie claire de l'État. Le retard dans la publication de la PPE a retardé certains projets et mis en danger l'activité de certains acteurs. Les choix américains en matière énergétique pèsent sur la demande internationale. L'usine General Electric de Saint-Nazaire est menacée. Cependant, le Port a modernisé ses infrastructures et contribué au montage des parcs éoliens de Saint-Nazaire et de Yeu Noirmoutier.

Le Port a également lancé le projet de quai Eole, destiné en premier lieu au montage des éoliennes flottantes.

Axe 3 - Faire de la transition énergétique, écologique et numérique un atout de différenciation

Il s'agissait notamment de poursuivre la préparation d'espaces et de plateformes industrialo-portuaires en gardant en tête la nécessité de la sobriété foncière et de la sanctuarisation des espaces naturels, de concevoir et mettre en œuvre de nouveaux services digitaux, de conforter la stratégie partenariale de gestion et de valorisation des espaces naturels, de poursuivre l'optimisation de l'entretien des accès nautiques et de développer l'écologie industrielle.

Cette orientation apparaît en cours de réalisation. Pour autant, l'exemple du site initialement prévu pour Take Kair, et qui s'est avéré abriter des espèces protégées, montre la nécessité de bien réaliser les inventaires écologiques des terrains prévus pour les projets industriels et d'entretenir ces terrains. Les études et préparations de parcelles font partie des opérations inscrites à l'avenant mobilité du CPER 2021-2027.

Par ailleurs, la digitalisation des services est effectivement largement engagée par le GPM depuis plusieurs années, avec notamment le guichet unique réglementaire de Montoir qui regroupe dans un même bâtiment tous les services réglementaires, à savoir la douane, le service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire (Sivep) et le service de la concurrence, consommation et répression des fraudes (CCRF).

2) Conforter le rôle de porte maritime du Grand Ouest

Axe 1 - Contribuer au développement des trafics de vracs secs et liquides

Il s'agissait de dynamiser les exportations de céréales, de diversifier les trafics de vracs liquides et augmenter leurs capacités d'accueil et de stockage, et de développer les services à la marchandise pour les vracs agroalimentaires.

Cet axe reste à confirmer. Le trafic export de céréales était de 687 000 tonnes en 2019, 655 000 tonnes en 2023, et moins de 420 000 tonnes en 2025. Le trafic de céréales fait face à la concurrence en particulier de La Rochelle et de Rouen. Par ailleurs, il dépend des fluctuations annuelles des trafics liés à la qualité et la quantité des récoltes, ainsi que du contexte géopolitique national et international. Les marges de manœuvre du GPM restent donc limitées.

Les vracs liquides restent essentiellement concentrés sur les produits pétroliers.

Axe 2 - Gagner des parts de marché et élargir l'hinterland des trafics conteneurisés

Il s'agissait d'accroître la connaissance fine des besoins des entreprises de l'hinterland, de mettre en place les solutions logistiques d'entreposage, de transport et de services à la marchandise répondant à la demande, ainsi que de développer des solutions immobilières à proximité des terminaux pour une offre de services logistiques sous entrepôts secs ou à température dirigée.

Le trafic conteneurs est à la peine, avec notamment l'arrêt de la ligne CMA CGM avec les Antilles. Le terminal conteneurs de Montoir souffre de la concurrence de ports qui captent l'essentiel des trafics, notamment Le Havre et les ports du Nord de l'Europe qui peuvent accueillir des navires plus importants.

Par ailleurs, l'état du terminal et de ses équipements n'est pas optimal. Dans ce contexte, la mise en œuvre du projet stratégique s'est accompagnée de relations complexes entre le Port et l'opérateur qui semblent actuellement s'améliorer.

Le futur projet stratégique devra permettre de réaliser des améliorations pour le trafic conteneurs. Une piste pourrait être le développement du feedering, comme évoqué par la suite dans cette contribution.

D'ores et déjà, le Port développe des solutions de stockage clé en main, favorisant le développement des trafics.

Axe 3 - Accroître les trafics rouliers et accompagner leur évolution

Il s'agissait notamment d'augmenter l'offre de lignes pour les marchandises et les passagers vers l'Espagne et l'Irlande, de capter de nouveaux marchés vers l'Afrique et les pays méditerranéens et d'encourager le transport ferroviaire des véhicules vers la région parisienne.

La période 2021-2026 a permis de mettre en œuvre largement cet axe du projet stratégique. Ainsi le trafic roulier ro-ro est passé de 213 000 tonnes en 2019 à 354 000 tonnes en 2025 et s'est diversifié géographiquement, notamment avec l'Afrique et la Turquie.

3) Servir le développement économique et social de l'estuaire de la Loire

Axe 1 - Favoriser le développement et la diversification des filières industrielles

Il s'agissait notamment de conforter le pôle d'excellence de manutention de colis XXL et de contribuer à l'amélioration de la chaîne logistique des industries, notamment pour les transports exceptionnels.

Cet axe a trouvé en particulier sa traduction avec le renforcement de plusieurs quais, l'adaptation des voiries ou encore la création d'un hub logistique.[6] On peut notamment citer l'inauguration du réaménagement du boulevard des Apprentis en 2024.[7]

Axe 2 - Servir l'interface ville-port

Il s'agissait notamment de développer des solutions innovantes de logistique urbaine sur la zone portuaire de Cheviré, de valoriser les fonciers portuaires en zone urbaine en partenariat

[6] https://www.nantes.port.fr/fr/le-port-pour-les-pros/marchandises/conventionnel-et-colis-industriels
[7] https://presse.saintnazaire.fr/wp-content/uploads/sites/3/2024/02/DP_20180706_InaugurationBd_des_Apprentis.pdf

avec les villes et de favoriser l'adhésion des riverains à l'activité portuaire ligérienne et à son développement.

Cet axe se traduit par la mise en œuvre de plusieurs projets.

Citons par exemple la mise en service en 2025 du plus grand parc de stockage d'énergie par batteries de France (à sa mise en place) à Cheviré, sur le site de l'ancienne centrale thermique. Destiné à pallier les inconvénients de l'intermittence des énergies renouvelables, il contribue à stabiliser le réseau et constitue un marqueur de la transition énergétique.[8]

Également situé à Cheviré, l'Ecopole permet le recyclage et la valorisation de déchets industriels (bois, ferraille…).[9]

Jean-Rémy Villageois, président du Directoire du Port, souligne l'importance du trafic de ferraille, bien que souvent méconnu, et des déchets industriels, générant une activité vers les ports du Nord et du Sud.

Enfin, le Port a lancé un appel à manifestation d'intérêt portant sur la mise à disposition d'une parcelle du domaine public sur la zone industrialo-portuaire de Nantes Cheviré[10], pour l'implantation et l'exploitation d'un bâtiment à étages dédié à la logistique urbaine, en lien avec les besoins de la métropole, le besoin du marché et ouvert à des multi-utilisateurs.

Le développement d'offres touristiques destinées à faire connaître le port de Nantes Saint-Nazaire participent aussi à la démarche d'adhésion des riverains à son développement.

Axe 3 - Contribuer à l'attractivité du territoire et à son développement

Il s'agissait d'accélérer l'évolution du modèle portuaire en renforçant l'entrepreneuriat, de privilégier l'emploi des jeunes, de conduire des projets communs de développement avec les autres ports de la façade atlantique, d'augmenter la notoriété et de bonifier l'image portuaire ligérienne, notamment auprès des publics de l'hinterland.

Il semble que « Be my port »[11] n'a pas rencontré le succès escompté sur la durée. Le Port a rebondi en favorisant la création du collectif Opportunity, réunissant le Port, des collectivités territoriales et des acteurs privés, avec pour mission de fédérer et promouvoir les acteurs portuaires de Nantes à Saint-Nazaire pour apporter une solution sur-mesure à des clients régionaux, nationaux et internationaux.[12]

Par ailleurs, le CESER n'a pas de visibilité sur la politique RH du Port et ne peut pas commenter l'ensemble des projets figurant sur cet axe.

[8] https://metropole.nantes.fr/actualites/5-questions-sur-le-site-de-stockage-d-energie-electrique-de-chevire et https://eonergie.fr/stockage/batteries/grand-stockage-batteries-france-chevire/
[9] https://www.suez.fr/fr-fr/actualites/-/media/eddb54da3d154b71935cb41f5e5b7973.ashx
[10] https://www.nantes.port.fr/fr/actualites/ami-chevire-batiment-etages-pour-de-la-logistique-urbaine
[11] Collectif créé en 2018 et animé par l'association PASCA, réunissant le Port, des collectivités territoriales et l'union maritime pour promouvoir commercialement le port.
Voir le rapport du CESER de 2020 : https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/Rapport-grand-port-maritime-web.pdf
[12] https://www.oportunity.fr/

Les perspectives du projet stratégique 2021-2026 en matière de trafic

Dans le projet stratégique, des estimations sont également proposées sur l'évolution de chacune des filières du GPM.[13]

Les hypothèses de croissance du trafic émises en 2020 se sont avérées supérieures aux tonnages réalisés. Ainsi, le trafic 2025 est de 26,4 Mt contre 34 Mt envisagés.

Perspectives du projet stratégique :

en Mt	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Pétrole brut	0,0	6,8	9,0	9,0	9,0	7,1
Produits raffinés	3,6	5,0	5,5	5,5	5,5	5,0
GNL	5,2	7,2	8,8	8,8	8,8	8,8
Charbon	0,8	0,5	0,3	0,6	0,0	0,0
Céréales	0,5	0,9	1,0	1,0	1,2	1,2
Alimentation animale	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Roulier	0,7	0,7	1,0	1,0	1,0	1,0
Conteneurs	1,6	1,8	2,2	2,4	2,6	3,0
Autres vracs solides	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Autres vracs liquides	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Autres marchandises diverses	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4
Total	**18,2**	**28,7**	**33,8**	**34,3**	**34,2**	**32,2**

Cette différence révèle la difficulté à évaluer précisément l'évolution des trafics même à court terme. Par exemple, l'arrêt de la raffinerie pendant plus d'un an (et qui a permis sa maintenance) était difficilement anticipable par le GPM.

De plus, les trafics ne sont pas toujours à la main du Port et dépendent en particulier de la situation géopolitique, des décisions nationales et européennes, et des grands donneurs d'ordre.

Les perspectives en matière financière

Comparaisons prévisions/réalisations :

Les revenus

en M€	*Réalisé*	Estimation de la PA	Projet de BI		Projections		
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Tonnage (Mt)	***28,0***	**18,2**	**28,7**	**33,8**	**34,3**	**34,2**	**32,2**
Droits de port	*35,3*	25,5	36,2	42,2	42,7	42,6	40,6
Revenus domaniaux	*24,8*	26,6	30,5	32,6	35,4	37,8	40,4
Autres sources de chiffre d'affaires	*12,3*	19,7	23,3	20,0	20,2	20,4	20,6
Chiffre d'affaires	***72,4***	**71,8**	**90,0**	**94,8**	**98,3**	**100,8**	**101,5**
Production immobilisée	*4,0*	6,7	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
Dotation de l'Etat	*17,7*	18,9	17,6	17,6	17,6	17,6	17,6
Autres sources de revenus	*1,1*	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
REVENUS	*95,2*	97,7	114,8	119,6	123,1	125,6	126,3

[13] https://www.saintnazairenews.fr/news/nantes-saint-nazaire-port-un-trafic-2025-stable-porte-par-l-energie-et-les-nouvelles-filieres-industrielles

Revenus

En millions d'euros	2024	2023
Droits de port	38,4	40 ,1
Produits domaniaux	36,3	33,5
Autres sources de chiffre d'affaires	20,3	19,2
Participation de l'État	17,5	17,4
Autres sources de revenus	8,9	9,1
Revenus	**121,4**	**119,3**

Compte de résultat

En millions d'euros	2024	2023
Excédent brut d'exploitation	19,2	24,9
Résultat d'exploitation	3,0	3,1
Résultat financier	-2,2	-2,3
Résultat net	**0,8**	**0,8**

Les trafics n'ont pas atteint les niveaux prévus dans le projet stratégique. Cela a logiquement entraîné des droits de port collectés en deçà des prévisions. En revanche, les produits domaniaux sont plus élevés qu'attendu en raison de l'augmentation des redevances du domaine appelées auprès des entreprises utilisatrices.

Du fait d'un trafic plus faible qu'espéré, le résultat net du port constaté en 2024 est en très net retrait par rapport aux projections du projet stratégique : 0,8 M€ au lieu des 9,4 M€ projetés.

en M€	*Réalisé*	PA	BI	Projections			
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Tonnage (Mt)	***28,0***	**18,2**	**28,7**	**33,8**	**34,3**	**34,2**	**32,2**
Droits de port	*35,3*	25,5	36,2	42,2	42,7	42,6	40,6
Revenus domaniaux	*24,8*	26,6	30,5	32,6	35,4	37,8	40,4
Autres sources de chiffre d'affaires	*12,3*	19,7	23,3	20,0	20,2	20,4	20,6
Chiffre d'affaires	***72,4***	**71,8**	**90,0**	**94,8**	**98,3**	**100,8**	**101,5**
Production immobilisée	*4,0*	6,7	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
Dotation de l'Etat	*17,7*	18,9	17,6	17,6	17,6	17,6	17,6
Autres sources de revenus	*1,1*	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
REVENUS	*95,2*	97,7	114,8	119,6	123,1	125,6	126,3
Achats et services extérieurs	*-22,0*	-31,0	-32,0	-32,0	-32,0	-32,0	-32,0
Charges de personnel	*-48,5*	-52,3	-53,3	-54,2	-55,1	-56,1	-57,0
Impôts et taxes	*-1,6*	-2,1	-2,2	-2,2	-2,2	-2,3	-2,3
CHARGES D'EXPLOITATION	*-72,1*	-85,3	-87,5	-88,4	-89,3	-90,4	-91,3
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	*23,1*	12,4	27,3	31,2	33,7	35,2	35,0
Dotations aux amortissements nettes de reprises de subventions	*-21,5*	-21,1	-22,0	-22,4	-23,5	-23,8	-25,0
Dotations aux provisions nettes de reprises, autres produits & charges	*-1,3*	3,2	0,0	0,8	0,9	0,9	1,0
RESULTAT D'EXPLOITATION	*0,2*	-5,4	5,3	9,6	11,1	12,3	11,0
Produits financiers	*1,2*	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Charges financières	*-3,1*	-3,7	-1,8	-1,8	-1,9	-2,0	-2,2
RESULTAT FINANCIER	*-1,9*	-3,1	-1,1	-1,1	-1,2	-1,3	-1,5
RESULTAT AVANT IMPOT	*-1,7*	-8,5	4,3	8,5	9,9	11,0	9,5
Impôt sur les sociétés	*0,0*	0,0	0,0	-0,3	-0,5	-0,9	-1,1
RESULTAT NET	*-1,7*	-8,5	4,3	8,2	9,4	10,1	8,4
CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT	*21,0*	11,8	23,8	30,1	32,5	33,9	33,5

Les prévisions à 5 ans apparaissent très complexes à réaliser. Pour le CESER, ces différences montrent la nécessité de la prudence lorsqu'il s'agit de faire des projections sur les évolutions du trafic à moyen terme. C'est vrai par ailleurs pour l'ensemble des Ports.

Les prévisions se font dans un cadre prospectif qui peut évoluer, elles appellent donc à une revoyure régulière des perspectives en matière de trafics et d'équilibres économiques.

Analyse des préconisations du CESER dans sa contribution de 2020

Le CESER avait émis plusieurs préconisations, autour des axes suivants :

Enclencher la transformation du modèle économique du Port dans un contexte de transition

- Des trafics et activités menacés à moyen et long terme
- Des opportunités de développement pour le port (EMR, trafics non énergétiques…)

Faire face aux enjeux sociaux d'aujourd'hui et de demain

- Gérer les conséquences locales d'une situation sociale complexe au plan national
- Assurer le maintien et le développement de l'emploi direct et induit

Être un port acteur de son environnement

- Concilier l'activité portuaire et la protection des espaces naturels et de l'environnement
- Un port acteur du territoire (notamment urbain)
- Anticiper les effets du changement climatique

Faire du premier port de la façade Atlantique un pôle de développement du Grand Ouest

- Développer les coopérations et les complémentarités dans un contexte de concurrence
- Elargir l'hinterland du port
- Proposer une offre de service au niveau des ambitions du port

Le contexte concernant l'aménagement du site du Carnet a évolué, le Port ayant gelé les aménagements en raison de difficulté d'acceptabilité de ces derniers et d'une absence de projets aboutis pour cet espace.

Pour l'essentiel, ces préconisations sont souvent encore d'actualité et proches des préoccupations du Port.

Le CESER souligne que la mise en œuvre ou non de certaines préconisations n'était pas à la main du Port, mais dépendait d'une part de choix des entreprises liées au Port et d'autre part d'une évolution des contextes économiques, politiques et géopolitiques. Par ailleurs, certaines préconisations renvoyaient au temps long, comme l'électrification des quais ou la conversion du terminal charbonnier de Montoir.

L'action du Port entre dans un processus de temps long et la dynamique importe plus au CESER que la prise en compte mot à mot de ses préconisations.

Dans ce cadre, les propos tenus par le CESER dans sa contribution de 2020 méritent d'être actualisés et pour certains aspects approfondis. Le CESER s'y attache dans le présent document.

3. Les principaux enjeux pointés par le CESER

Assurer la durabilité économique du GPM

Établissement public industriel et commercial, avec des missions relevant du service public comme de l'activité commerciale, le Port a des recettes émanant à la fois de son patrimoine (location de matériel, concessions, location de terrains...), de son activité (droits de ports, études...) et de son autorité de tutelle.

Les postes principaux de dépenses concernent les personnels (près de la moitié des charges d'exploitation), les amortissements et les achats de prestations et services extérieurs.

	2024		2017	
Charges d'exploitation	**En M€**	**%**	**En M€**	**%**
Achats et variations de stocks	10,77	7,75	5,99	6,70
Services extérieurs	22,76	16,38	18,72	20,95
Impôts taxes et versements assimilés	2,89	2,08	1,26	1,41
Charges de personnel	65,75	47,32	43,29	48,45
Dotations aux amortissements et provisions	33,91	24,41	17,84	19,97
Autres charges d'exploitation	2,86	2,06	2,25	2,52
Total charges d'exploitation	**138,94**	**100,00**	**89,35**	**100,00**
Produits d'exploitation	**En M€**	**%**	**En M€**	**%**
Travaux et études	8,8	6,20	5,2	5,21
Droits de ports	38,4	27,05	37,1	37,20
Domaine et concessions	36,3	25,57	20,6	20,65
Autres prestations de services et produits et services annexes	11,5	8,10	8	8,02
Chiffre d'affaires	95,03	66,94	70,9	71,08
Subventions d'exploitation	17,86	12,58	12,72	12,75
Autres produits d'exploitation	29,08	20,48	16,12	16,16
Total produits d'exploitation	**141,97**	**100,00**	**99,74**	**100,00**
Résultat d'exploitation	**3,04**		**10,4**	
Résultat financier	**-2,2**		**-2,87**	
Résultat net	**0,84**		**7,53**	

Source : rapport de la Cour des comptes de 2025

Globalement, les produits d'exploitation ont augmenté de 42 % entre 2017 et 2024 quand les charges d'exploitation ont progressé de 56 %. Cela conduit à la diminution du résultat net du Port.

À noter qu'en 2021, le résultat net était négatif, dans un contexte de chute du trafic en période de pandémie.

Dans son rapport de 2025[14], la Cour des Comptes met la diminution du résultat du Port en relation notamment avec l'augmentation des charges de personnel. La part de ces charges reste cependant stable dans le total des charges du Port même si elle augmente plus que celle

[14] https://www.ccomptes.fr/fr/publications/le-grand-port-maritime-de-nantes-saint-nazaire

des produits d'exploitation. Elle pointe l'existence d'accords spécifiques qui ont conduit à revaloriser certains emplois.

Par ailleurs, la hausse du chiffre d'affaires s'explique essentiellement par la hausse des recettes liées au domaine alors que les droits de port sont restés stables sur la période.

De manière générale, la diminution dans les recettes du Port de la part provenant du trafic au profit de celle issue de la valorisation du domaine est une tendance observée dans les autres GPM. Elle est selon le président du Directoire amenée à s'accentuer.

En réponse au rapport suscité de la Cour des Comptes, la direction du Port souligne « la dynamique d'ores et déjà engagée, tant avec les équipes qu'avec sa gouvernance, pour rééquilibrer son modèle économique et renouer avec des équilibres financiers robustes », et concède que « Nantes Saint-Nazaire Port doit désormais accélérer la transformation de son modèle économique pour consolider les fondations d'un port plus résilient ».[15]

La Cour des comptes souligne également les difficultés posées par les conflits sociaux et l'état de certains équipements. Ces points sont également cités par certains acteurs auditionnés par le CESER.

Selon Nicolas Derrouault, PDG d'Idea, l'attractivité du port repose sur une fiabilité accrue des opérations, des capacités de stockage, une performance des outillages, afin d'éviter le blocage des navires, que ce soit pour cause de disponibilité des équipements ou des personnels.

Ludovic Madec, président de l'UMNP, considère que le Port doit pouvoir proposer des tarifs modérés pour être attractif et que cela passe par un effort à tous les niveaux.

Le CESER souligne que le Port est soutenu financièrement par l'État, la Région et désormais à la marge par le Département.

Auditionnés par le CESER, Benjamin Bruneteau, DGA Aménagement au Département de la Loire-Atlantique, et Jocelyne Bertho, du service économie et tourisme, rappellent que la contribution du Département est passé de 10 M€ dans la précédente programmation CPER à 1 M€, concentrés sur le projet Eole dans le cadre de la transition écologique, du fait de l'évolution de ses compétences et de ses difficultés financières.

La contribution de l'État vise à compenser des missions régaliennes pour lesquelles le Port ne reçoit pas de recette. La Région, dans son rôle de développeur économique, soutient un certain nombre d'entreprises et de structures. Cependant, le Port doit pouvoir continuer à financer la majeure partie de son activité commerciale et de ses investissements nécessaires à sa transition par ses recettes propres.

Selon Jean-Rémy Villageois, président du Directoire du Port, le modèle actuel n'est pas soutenable. La dégradation des résultats du Port est constatée déjà depuis 10 ans et s'est fortement accélérée depuis la Covid 19. L'analyse des trajectoires révèle qu'en l'absence de transformation, le Port ne pourra plus générer suffisamment de capacité d'autofinancement.

[15] https://www.nantes.port.fr/sites/default/files/20250902_CP_NSNP_RapportCourdesComptes.pdf

Cette situation critique résulte de plusieurs facteurs convergents :

- Dépendance excessive aux énergies fossiles (70 % du chiffre d'affaires basé sur les trafics de pétrole et de gaz, diminution progressive déjà bien perçue depuis deux ans)
- Volatilité croissante des trafics traditionnels
- Évolution des coûts liée notamment aux contraintes environnementales.

Il précise que les transformations à opérer seront à faire avec les équipes du Port, qui devront s'engager.

Il ajoute que d'autres ports s'en sortent mieux que le GPM Nantes Saint-Nazaire des enjeux posés par la transition énergétique car ils ont trouvé plus rapidement un modèle de croissance : c'est le cas de Dunkerque avec les conteneurs, ou de Marseille avec les croisières et les conteneurs.

Face à cette situation, M. Villageois souhaite mettre en place une stratégie à double volet :

- Sur les recettes : valorisation intensive du foncier portuaire avec une approche plus volontariste sur les prix de marché et une meilleure exploitation des 150 hectares théoriquement aménageables.
- Sur les charges : réduction drastique des dépenses extérieures, rationalisation du parc automobile, optimisation des coûts liés à la diversité des activités, et évolution des effectifs par non-remplacement sélectif sur 10 ans.

Il indique que ces pistes ont été discutées avec les salariés et actionnaires. Des désaccords existent mais le constat est partagé sur la nécessité d'agir.

Cette situation d'urgence appelle à des mesures qui doivent être mises en place très rapidement, à la fois par la communauté portuaire, mais aussi par d'autres acteurs (État, Région...).

Le Port doit développer dans son projet stratégique, en lien avec l'ensemble de la communauté portuaire (État, collectivités, syndicats, entreprises...), une vision pour le court, le moyen et le long terme. Cela nécessitera un portage assumé qui doit être financé par le Port et ses partenaires. Pour le long terme, l'Union européenne et l'État doivent assumer leurs rôles pour les financements d'investissements nécessaires de transition énergétique

Le CESER propose dans cette contribution des pistes pour contribuer à l'avenir économique du GPM et de son territoire.

Contribuer à l'approvisionnement énergétique du territoire

Deux terminaux majeurs pour l'approvisionnement énergétique du territoire

Le GPM est en premier lieu un port énergétique. Les énergies fossiles contribuent aux deux tiers de son trafic.

Le terminal pétrolier de Donges

Avec plus de 7 Mt de pétrole brut importé, le GPM constitue le troisième port pétrolier français, après Marseille et Haropa (Le Havre-Rouen-Paris).

La raffinerie de Donges contribue au cinquième du pétrole raffiné en métropole :

Source : *https://www.connaissancedesenergies.org/questions-et-reponses-energies/petrole-combien-y-t-il-de-raffineries-en-france-et-ou-sont-elles-situees*

La raffinerie a mis en route en 2026 dans le cadre du projet Horizon, son unité de désulfurisation, permettant au carburant produit à Donges de répondre aux normes européennes. Ces travaux ont coûté 350 M€. Par ailleurs, également dans le cadre du projet Horizon, la raffinerie n'est plus traversée par la voie ferrée Nantes Saint-Nazaire depuis 2022. Cette opération de contournement était inscrite dans le CPER 2015-2020.

Si le recours aux énergies fossiles doit être réduit de manière très significative dans les prochaines années, l'avenir de la raffinerie semble raisonnablement assuré à moyen terme.

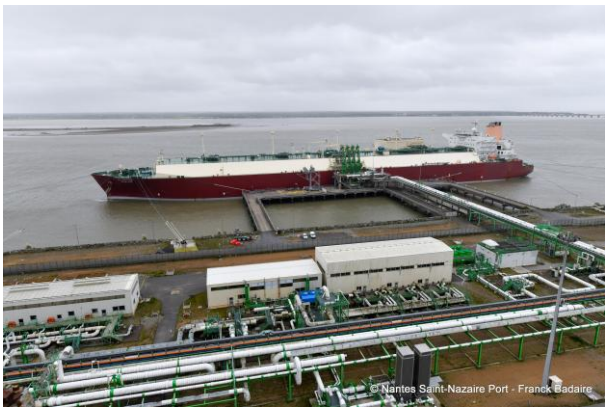
Il reste toutefois conditionné aux décisions que prendra Total dans le cadre de sa stratégie économique.

Le terminal pétrolier sert ainsi aussi bien pour l'import de pétrole brut que pour l'export de produits raffinés. A proprement parler, plus que d'export, il s'agit plutôt d'expéditions vers d'autres ports français, pour l'approvisionnement de dépôts de carburant.

Total mène par ailleurs avec ACROLA des actions en faveur de la biodiversité à proximité de la raffinerie (bagages, poses de nichoirs, entretien des espaces...).[16]

[16] https://evp-api-totalenergies-dam-prod-cdn.wedia-group.com/api/media/play.html?PlayerUid=y60338b14d0a1d&MediaUid=0f317ff1-f21f-4377-9916-2773223cbb1d

Le terminal méthanier de Montoir



Source : GPM

Un avenir assuré à moyen terme

Le terminal méthanier de Montoir constitue une infrastructure stratégique pour les importations en France de gaz naturel, pour répondre aux besoins nationaux et européens. On compte en effet en France 4 terminaux méthaniers en activité en 2026 :

- **Loon-Plage** à Dunkerque, d'une capacité de stockage de 600 000 m³ et d'une capacité annuelle de regazéification de 13 milliards de m³ ;
- **Montoir-de-Bretagne** à Saint-Nazaire, d'une capacité de stockage de 360 000 m³ et d'une capacité annuelle de regazéification de 10 milliards de m³ ;
- **Fos-Cavaou** à Fos-sur-Mer, d'une capacité de stockage de 330 000 m³ et d'une capacité annuelle de regazéification de 8,5 milliards de m³ ;
- **Fos-Tonkin** à Fos-sur-Mer, d'une capacité de stockage de 80 000 m³ et d'une capacité annuelle de regazéification de 5,5 milliards de m³. Ce terminal sera définitivement arrêté fin 2028, la profondeur du bassin ne permettant pas de recevoir les méthaniers standards actuels.[17]

Le terminal flottant du Havre, installé en 2023, a été très peu utilisé et a été démonté, faute de trafic gazier suffisant et du fait de recours d'associations de défense de l'environnement.[18]

Sur le plan européen, certains observateurs pointent une surcapacité des stockages de GNL. Ainsi, selon l'IEEFA (Institute for Energy Economics and Financial Analysis), « le développement des capacités de GNL en Europe dépasse les prévisions de consommation ». Pour 2030, les prévisions d'importations de GNL européen pourraient atteindre 150 milliards de m³ (Gm³) alors que les capacités cumulées seraient de 400 Gm³, soit un « écart de 256 milliards de m³ de capacités inutilisées ».[19]

Dans ce contexte, Bruno Michel, directeur du terminal méthanier Elengy de Montoir se veut rassurant en mettant en avant l'avantage de l'amortissement des actifs, permettant d'offrir des tarifs attractifs.

[17] https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/loperateur-de-terminaux-methaniers-elengy-en-forte-hausse-en-2025-arretera-fin-2028-les-activites-gnl-de-fos-tonkin-ed181adc-f304-11f0-9160-764ed90b3d12
[18] https://www.generation-nt.com/actualites/terminal-methanier-havre-fermeture-totalenergies-gaz-ecologie-2068003
[19] https://www.connaissancedesenergies.org/gaz/transport/gnl/terminaux-methaniers

Le terminal ayant environ 45 ans, il est quasiment entièrement amorti, ce qui permet des tarifs relativement bas, intégrant surtout les nouveaux investissements. Disposant de deux appontements, relié par gazoduc à l'ensemble du territoire national, le terminal est attractif. Deux clients ont contractualisé la totalité de ses capacités, jusqu'en 2035.

Elengy adapte aujourd'hui son approvisionnement au contexte géopolitique et aux politiques menées par le gouvernement français, en se détournant du gaz russe au profit du gaz américain et nigérian.

À plus long terme, Bruno Michel indique vouloir préparer l'après-2035, notamment en renouant un dialogue avec les acteurs qataris afin d'anticiper de futurs contrats de long terme.

Il considère que le gaz restera pendant quelques décennies, indispensable à la transition énergétique en Europe, comme combustible de substitution au pétrole et au charbon. Même dans un contexte de forte orientation nucléaire de la production d'électricité, le gaz peut être selon lui utile lors des pointes de consommation.

François Gimard et Bertrand Herrero, représentants de la CGT du GPM, partagent le point de vue de Bruno Michel et envisagent un maintien d'importations importantes de gaz en Europe dans les prochaines décennies.

Pour autant, le trafic du gaz, lié aux événements géopolitiques, est fluctuant, comme l'indiquent les volumes importés à Montoir durant les dernières années :

- 2020 : 8,9 MT
- 2021 : 5,4 MT
- 2022 : 9,9 MT
- 2023 : 8,0 Mt
- 2024 : 5,0 MT
- 2025 : 5,9 MT

Ainsi, la catastrophe de Fukushima a conduit le Japon à augmenter sa demande de gaz pour compenser son arrêt temporaire des centrales nucléaires, ce qui a impacté négativement le trafic de Montoir. Les conséquences à moyen et long terme des guerres menée au Moyen Orient et en Ukraine restent à date à déterminer.

Il faut noter que si le terminal est réservé jusqu'en 2035, assurant une recette pour Elengy, cela ne signifie pas que les droits de ports sont garantis car les méthaniers peuvent ne pas assurer les escales.

L'état du réseau gazier national reste de plus un enjeu, ainsi à l'automne 2025, le sud de la France a fait face à un incident majeur : une panne sur le principal pipeline de transport de gaz,

connu sous le nom d'artère Rhône, qui aurait pu compromettre l'approvisionnement hivernal en gaz. Il importe donc de s'assurer de l'état des gazoducs sur le territoire national[20].

Un important programme d'investissement

Le terminal méthanier a lancé un vaste projet de modernisation, doté d'un budget de près de 500 M€.

Parmi les opérations réalisées dans le cadre de ce projet, le projet Ulysse contribuera à la décarbonation de l'activité du terminal méthanier. Il doit permettre à Elengy, d'une part, de moderniser les installations industrielles vieillissantes et, d'autre part, de se conformer à la réglementation européenne relative aux émissions de polluants[21].

La stratégie énergétique de l'Etat vers une sortie des énergies fossiles

La troisième programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3) 2026-2035, publiée en février 2026, confirme l'engagement porté par l'État de faire de la France le premier grand pays industriel à sortir des énergies fossiles. Cet objectif s'inscrit en cohérence avec l'objectif français et européen de neutralité carbone en 2050 et avec la stratégie nationale bas carbone en vigueur qui prévoit l'"abandon quasi-total des énergies fossiles" à l'horizon 2050.

La PPE3 prévoit une diminution sur le plan national de 53 % de la consommation d'énergie fossile entre 2026 et 2035.

Le CESER souligne qu'il s'agit à ce stade d'objectifs que certains peuvent juger très ambitieux. Par ailleurs, la diminution de la consommation d'énergie fossile en France n'exclut pas le maintien d'une activité portuaire liée aux énergies fossiles, en particulier pour répondre aux besoins d'autres pays européens, voire à une utilisation résiduelle sur le plan national.

Le CESER invite le Port à envisager plusieurs scénarios concernant les événements géopolitiques, la mise en œuvre des stratégies de l'Etat, et le rythme de diminution de consommation des énergies fossiles sur le plan national et européen, et les conséquences qu'il aurait sur le port.

Le Port doit donc continuer à préparer l'évolution à long terme qui doit conduire à l'abandon ou tout du moins à la réduction majeure des trafics liés aux énergies fossiles. Cet abandon impactera le trafic gazier de Montoir et des alternatives aux importations d'énergies fossiles doivent dès à présent être recherchées.

Le CESER soutient la poursuite de la démarche de transition énergétique via la diversification des trafics et des activités du Port, dans un climat d'interrogation persistante sur la réalité de la mise en œuvre des objectifs de transition affichés par l'Etat.

---

[20] https://www.linkedin.com/pulse/panne-sur-le-principal-pipeline-du-sud-la-s%C3%A9curit%C3%A9-%C3%A9nerg%C3%A9tique-e1mvf/

[21] https://www.cre.fr/fileadmin/Documents/Deliberations/2025/250109_2025-06_Budget_cible_Ulysse.pdf Le gaz arrive à Montoir sous forme liquide. Sa regazéification nécessite de la chaleur, procurée en partie par l'eau de la Loire. Toutefois, actuellement, en pointe de demande, il utilise également la chaleur issue de la combustion de gaz. Ulysse consiste à remplacer l'usage du gaz par de l'eau : en plus de l'eau de Loire déjà utilisée, l'eau chaude issue de la centrale électrique voisine, qui dépend également d'Engie sera également utilisée.

C'est dans ce contexte que le terminal méthanier est engagé dans la démarche de Loire Estuaire décarbonation.

Préconisations sur le trafic lié aux énergies fossiles :

- **Anticiper une éventuelle baisse importante des consommations de gaz au plan national et européen.**
- **Poursuivre les efforts pour accélérer la transition du trafic du port, pour anticiper la fin des trafics d'énergies fossiles.**
- **S'appuyer sur les acteurs universitaires pour la recherche et le développement vers des nouvelles technologies.**

Le Campus des Energies durables

CAMPUS DES MÉTIERS ET DES QUALIFICATIONS D'EXCELLENCE Énergies durables Pays de la Loire

A l'initiative de la Région des Pays de la Loire et du Rectorat, un consortium d'industries et d'établissements d'enseignement s'est réuni depuis début 2024 afin de mettre en place un "campus des énergies durables". Il vise la coopération des acteurs, ainsi que la création et la modernisation des formations.

Les secteurs professionnels regroupés sous cette famille d'activités sont :

- Les énergies renouvelables
- Les gaz verts, bio-carburants & e-fuel
- Le nucléaire
- Les réseaux électriques et gaziers
- Les services énergétiques.

Le Campus des métiers et des qualifications Energies Durables a été labellisé "excellence" pour une durée de 3 ans en février 2025.

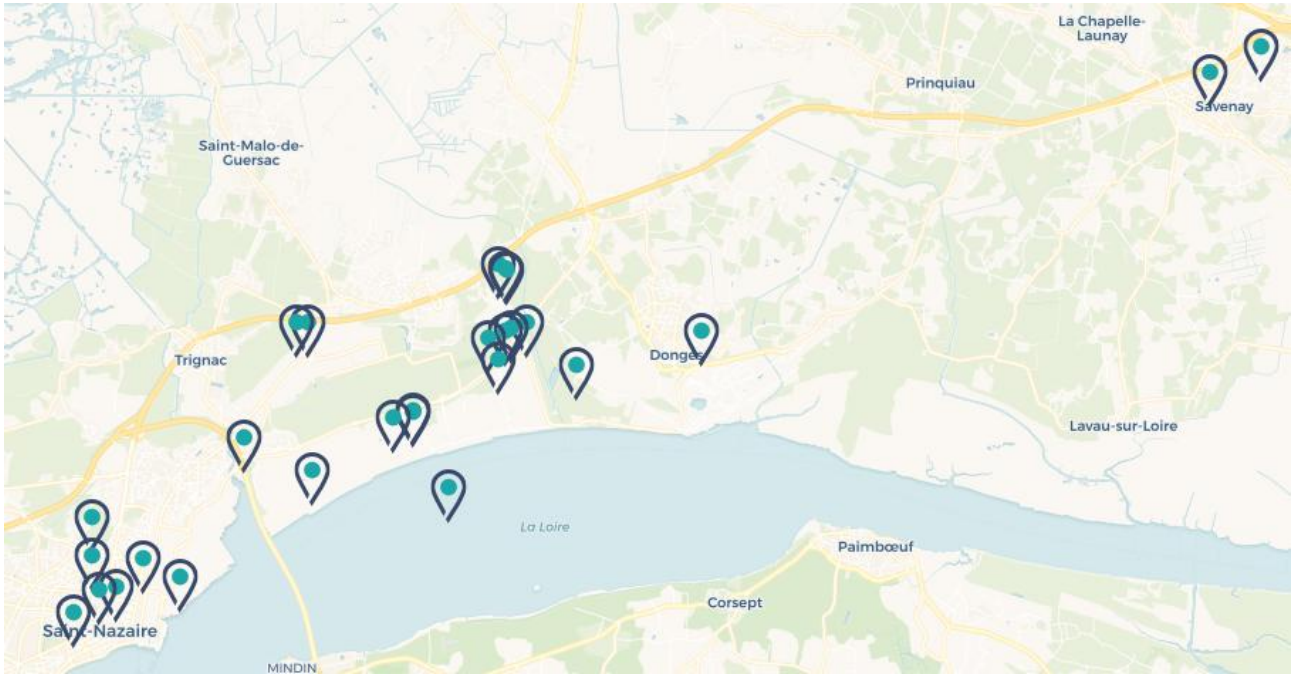
Il doit contribuer à la montée en qualification des salariés appelés à travailler dans le complexe industrialo-portuaire.

Le Port doit par ailleurs, au-delà de Loire Estuaire décarbonation, favoriser la mise en place de programmes de recherche, de développements et de transferts industriels, en recherchant les financements fonds européens et nationaux lorsqu'ils existent.

Loire Estuaire décarbonation, une démarche pour décarboner l'énergie

La démarche Loire Estuaire Décarbonation, portée par un collectif d'acteurs industriels privés et publics, vise la **transition écologique, énergétique et économique du territoire** pour atteindre la neutralité carbone à horizon 2050.

Lauréat de l'Appel à Projet Zones Industrielles Bas Carbone (ZIBAC) de l'ADEME et France 2030, Loire Estuaire Décarbonation s'appuie sur une vingtaine de projets **avec l'objectif d'accélérer la transformation de l'espace industrialo-portuaire.**



L'ensemble des projets de Loire Estuaire décarbonation

Parmi ces projets, d'ampleurs différentes, outre Ulysse, figurent notamment les projets Take Kair et GOCO2 auxquels le CESER a apporté un soutien assorti de points de vigilance.

Ces projets, issus de la collaboration d'acteurs publics et privés, entrent dans la stratégie de décarbonation du Grand Port. Ils ne généreront certes pas de trafic à la hauteur des importations actuelles de gaz et de produits pétroliers, mais ils engendreront des recettes foncières pour le port et contribueront à la pérennité et au développement des entreprises du complexe industrialo-portuaire, tout en répondant à des besoins du territoire. Ainsi, grâce à GOCO2, le terminal méthanier développera un trafic de CO2 destiné au stockage en mer. Le terminal pétrolier pourra exporter du e-kérosène produit par Take Kair. En orientant l'activité vers une production moins impactante pour l'environnement, ces projets contribuent également à la transformation de l'image du Port.

On peut également évoquer le projet Cocorico de Cargill, nécessitant un investissement de 128 M€, pour moderniser la transformation du tournesol et construire une chaudière biomasse. Le démarrage des travaux est annoncé pour la fin 2026[22].

Alors que le site prévu initialement pour l'unité de production de Take Kair a dû être abandonné pour des raisons de protection de la biodiversité, il importe pour le port de recenser les terrains disponibles, d'effectuer les études en matière d'inventaire de la biodiversité, ainsi que de préparer et d'entretenir les espaces sélectionnés.

[22] https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/saint-nazaire-44600/le-groupe-americain-cargill-annonce-un-investissement-de-128-millions-deuros-dans-son-usine-de-saint-nazaire-4d3d2ec8-43b1-11f1-8492-0dabd481308d

Personnalité qualifiée au sein du Conseil de surveillance du GPM, Gilles Bontemps souligne la nécessité d'entretenir le foncier disponible pour éviter l'apparition d'espèces animales ou de plantes protégées qui obéreraient les futurs projets.

De manière générale, le CESER rappelle l'importance d'œuvrer pour l'acceptabilité des projets par les acteurs locaux, en limitant leurs impacts environnementaux et en objectivant leur rôle dans la transition énergétique et sociale du territoire.

Bruno Michel, directeur du terminal méthanier et président du Conseil de développement du Port, considère que les projets de Loire Estuaire décarbonation répondent à des contraintes fortes pour certaines industries (notamment les cimentiers), qui disposent de peu d'alternatives pour rester compétitives en Europe.

Il souligne à la fois leur intérêt économique et environnemental, tout en insistant sur leur fort degré d'incertitude et leur horizon de réalisation à moyen terme (vers 2032).

Le CESER souligne l'enjeu des financements alors que ces projets sont pour certains d'une ampleur très importante, avoisinant voire dépassant le milliard d'euros pour leur mise en œuvre. Par ailleurs, ces projets sont pour certains complémentaires, ainsi GOCO2 permettra d'alimenter en CO2 la production de e-carburants réalisée dans le cadre de Take Kair et Greencoast.

Jean-Rémy Villageois indique que les projets développés par les acteurs industriels avancent généralement à un rythme correct. Il s'inquiète en revanche du retard pris sur certaines filières émergentes, comme celles des e-carburants, pour consolider et faciliter le déploiement industriel de process non-matures. Il souligne l'importance de la réalisation de GOCO2. Il précise que d'autres ports voient également leurs projets de grande ampleur en matière de décarbonisation stoppés dans un cadre de difficultés à trouver les financements nécessaires. Il rappelle que la non-réalisation de ces projets impacterait de manière considérable l'avenir du Port.

En complément de ces projets, il est donc indispensable de dynamiser l'offre commerciale.

Outre ces projets officialisés, le Port est sur les rangs pour accueillir une usine XL de câbles sous-marins portée par RTE. Yann Trichard, président de la CCI de Nantes Saint-Nazaire, appelle les milieux économiques à soutenir ce projet structurant pour le territoire et pour la filière des énergies marines renouvelables. Jean-Rémy Villageois précise que ce projet, qui pourrait s'installer sur le terminal charbonnier de Montoir (Cordemais n'ayant pas le tirant d'eau nécessaire), serait emblématique de la transition du GPM. De son côté, RTE stipule néanmoins que des conditions restent à lever pour que cet investissement devienne réalité.[23]

Cette implantation imposerait cependant de concilier l'activité industrielle avec celle de l'aéroport de Montoir, qui à côté d'une utilisation pour l'aviation privée, contribue au transport de fret industriel (22 000 t transportées en 2025, notamment pour Airbus).[24]

[23] https://agence-api.ouest-france.fr/industrie/industrie-le-port-de-nantes-saint-nazaire-pourrait-accueillir-une-mega-factory-de-cables-sous-marins-be862290-8ab5-4404-abbf-7795d33b010f
[24] https://www.nantes.aeroport.fr/fr/saint-nazaire-montoir

Préconisations sur les projets relatifs à la transition énergétique :

- **Recenser les terrains disponibles, effectuer les études en matière de protection de l'environnement, puis préparer et entretenir les espaces sélectionnés**
- **Mener une concertation sur l'ensemble des projets prévus pour en assurer l'acceptabilité**
- **Suivre la mise en œuvre des projets prévus, analyser les difficultés éventuellement rencontrées, et adapter la stratégie le cas échéant.**

Un port à la pointe pour le développement de l'éolien en mer

Des réalisations et projets qui confirment l'excellence du territoire

Le Port de Nantes Saint-Nazaire est situé au sein d'un écosystème majeur pour le développement de l'éolien marin.

Ainsi, Floatgen, construite à Saint-Nazaire, est la première éolienne en mer installée au large des côtes françaises. Depuis 2018, elle alimente en électricité près de 5000 habitants. Le parc éolien de Saint Nazaire, mis en service fin 2022 au large de la Loire-Atlantique, compte 80 éoliennes d'une puissance totale de 480 MW. Il a produit environ 1,6 TWh d'électricité en 2025 ce qui couvre l'équivalent de 20 % de la consommation électrique du département.

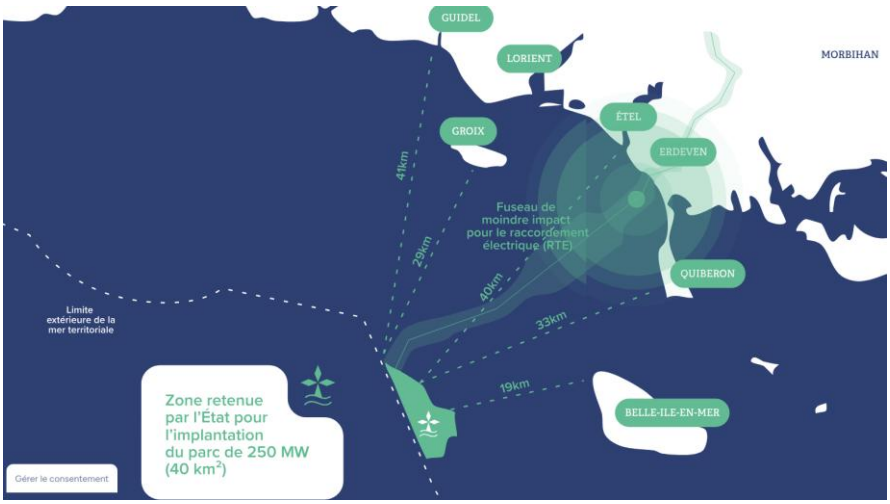
À Montoir, l'usine GE Renewable Energy est installée depuis 2014 en bord à quai. Elle figure au premier rang des acteurs européens de l'assemblage d'éoliennes offshore, avec la production des modèles des grandes séries Haliade 150 et Haliade X. Le premier parc éolien en mer français, installé en 2022 au large de Saint-Nazaire, est équipé des modèles Haliade 150. Les éoliennes ont été installées sur un site portuaire, qui a également été utilisé pour le pré-assemblage des éoliennes du parc de Yeu Noirmoutier, en service depuis le printemps 2026.

Les chantiers de l'Atlantique diversifient leur activité en produisant des sous-stations électriques qui remportent de nombreux marchés en Europe.

Enfin, le projet Eole vise l'installation d'un quai permettant de monter des éoliennes flottantes de 300 m de haut. La taille prévue du quai a été diminuée en raison de l'avancement des stratégies de l'Etat pour le développement de l'éolien en mer, et pour diminuer le montant des investissements. A la date d'écriture de ces lignes, la taille envisagée est de 530 mètres, pour un coût estimé à 200 M€ hors engin de levage. Afin de contribuer à sa rentabilité, il devrait servir à d'autres projets, notamment pour l'armement de navires construits par les chantiers de l'Atlantique. Le CESER s'est exprimé lors de la concertation préalable sur Eole[25].

En mai 2026, un accord de principe a été signé dans le cadre du projet éolien en mer flottant au large du sud de la Bretagne. Il s'agit du projet Pennavel issu du cinquième appel d'offres français, situé entre Belle-île et Groix, avec une capacité de 250 MW.

[25] https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/2024_10_15_Contribution_projet_Eole.pdf



Source : https://www.pennavel.bzh/

Sur le plan national, on recenserait plus de 16 000 emplois directs et indirects liés à l'éolien en mer[26].

Dans l'hinterland du port, des acteurs majeurs contribuent au développement de l'éolien marin. Ainsi, Rollix Desfontaines, entreprise vendéenne, est le leader mondial de la conception et de la fabrication des couronnes d'orientation pour éoliennes.

Ces activités génèrent un trafic à haute valeur ajoutée pour le port de Nantes Saint-Nazaire.

La nécessité d'adopter une stratégie pérenne

L'éolien en mer, comme l'ensemble des infrastructures énergétiques, renouvelables ou non, rencontre des difficultés d'acceptabilité par une partie de la population et des professionnels de la mer. Cela a conduit l'Etat à des atermoiements pour la mise en œuvre des projets d'éolien en mer, qui ont des effets délétères pour l'écosystème industriel de l'éolien marin. L'appel d'offre pour le parc éolien d'Oléron n'a pas trouvé preneur. D'autres projets ont par ailleurs vu leur concrétisation retardée voire n'ont pas pu aboutir, à l'image de projets posés en Vendée.

Ainsi, en septembre 2024, General Electric a annoncé la suppression de 360 emplois en Loire Atlantique. Le plan social concernait 58 % des effectifs à Nantes, soit 220 postes d'ingénierie et un tiers des emplois, 140 postes à l'usine de Montoir-de-Bretagne, spécialisée dans la construction de nacelles pour les parcs éoliens en mer. En septembre 2025, le groupe a annoncé la suppression de 600 emplois dont 120 en France. A ce jour, l'avenir de l'usine n'est pas garanti[27].

Dans ce cadre, le gouvernement a (enfin) publié la PPE3[28] début 2026. Sans se prononcer à ce stade sur son contenu, le CESER se réjouit qu'elle offre pour l'éolien en mer des perspectives de développement (15 GW de puissance prévue en 2035, à partir de projets posés et flottants). Celles-ci devront être confirmées dans les faits, pour contribuer à répondre aux besoins

[26] https://objectif-energie.fr/eolien-mer-energies-marines/
[27] https://www.sudouest.fr/economie/industrie/energie-general-electric-va-supprimer-600-postes-en-europe-dont-120-en-france-25855717.php
[28] https://www.economie.gouv.fr/files/files/2026/ppe3.pdf?v=1772447721

énergétiques du territoire, tout en permettant le développement de l'écosystème économique lié aux différents projets.

Le CESER s'est exprimé dans sa contribution de mars 2024 au débat sur les documents stratégiques de façade sur la perspective de développement de l'éolien marin[29]. Il y soulignait « l'opportunité que présente dans le mix énergétique l'éolien offshore, moins visible que le terrestre et dont la production est plus stable. »

Il précisait que « le développement de l'éolien en mer doit contribuer à soutenir et développer l'écosystème industriel régional, dans le cadre de l'économie bleue (liée à la mer), à toutes les étapes de la vie des projets, (recherche – développement, conception, fabrication, installation, maintenance, démantèlement). »

Préconisation sur le développement de l'éolien marin :

À l'attention de l'État :

- **Réaliser les objectifs prévus par la PPE3 en matière d'éolien marin, en s'appuyant sur une concertation approfondie et transparente, et la démarche éviter-réduire-compenser, pour favoriser l'acceptabilité des projets.**

Assurer la sûreté et la sécurité du Grand Port et des populations riveraines

S'il n'existe pas selon l'Académie française de différence nette entre les termes de sécurité et de sûreté, le CESER s'appuie pour des raisons de clarté de son propos sur une distinction employée par certains acteurs à l'image de la société Sécuritas[30] :

- La **sécurité** désigne les moyens - humains, techniques et organisationnels - de prévention et d'intervention contre les risques à caractère accidentel. Exemple : accident industriel.
- La **sûreté** désigne l'ensemble des moyens dédiés à la prévention des actions illégales et des actes de malveillance. Ces actes sont par définition volontaires, il peut s'agir par exemple du narcotrafic ou du piratage informatique.

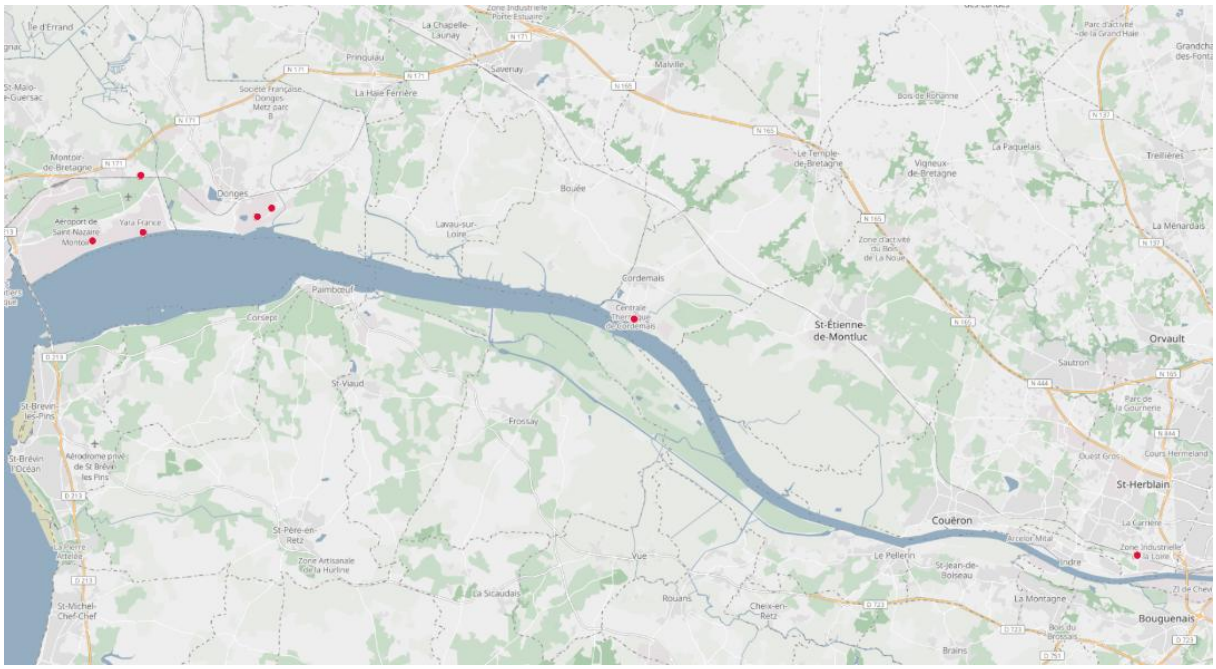
Assurer la sécurité des populations

Le Port accueille des industries, avec pour certaines des risques pour les territoires environnants inhérents à leur activité.

Parmi les entreprises classées à risque pour l'environnement, celles pour lesquelles les risques sont les plus importants sont classées Seveso seuil haut.

Sur le site du GPM, ou en lien avec le GPM, figurent ainsi : Elengy, Idea service vrac, Yara à Montoir, la raffinerie Total, le site emplisseur de GPL Antargaz à Donges, la centrale de Cordemais, et l'usine Brenntag à Saint-Herblain.

[29] https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/2024_03_26_Contribution_La_mer_en_debat_avec_intervention.pdf
[30] https://www.securitas.fr/blog-securite/difference-surete-securite/



Installations Seveso seuil haut (signalées par un point rouge sur la carte)
Source : https://www.data.gouv.fr/reuses/cartes-des-installations-classees-seveso-haut/

La situation du site de Yara, entreprise de fabrication d'engrais, a suscité des inquiétudes, amplifiées après les accidents industriels de Rouen et Beyrouth en 2020, d'autant que l'entreprise a fait l'objet de plusieurs mises en demeure pour non-respect des normes environnementales

Elle a été condamnée en 2025 au versement d'une amende de 855 400 €. L'usine a désormais cessé son activité de production d'engrais azotés, à base de nitrate d'ammonium, et a commencé sa transformation en site de stockage seulement, réduisant le risque d'explosion[31]. Toutefois l'installation reste classée Seveso seuil haut et suscite des craintes de la part de certains riverains[32].

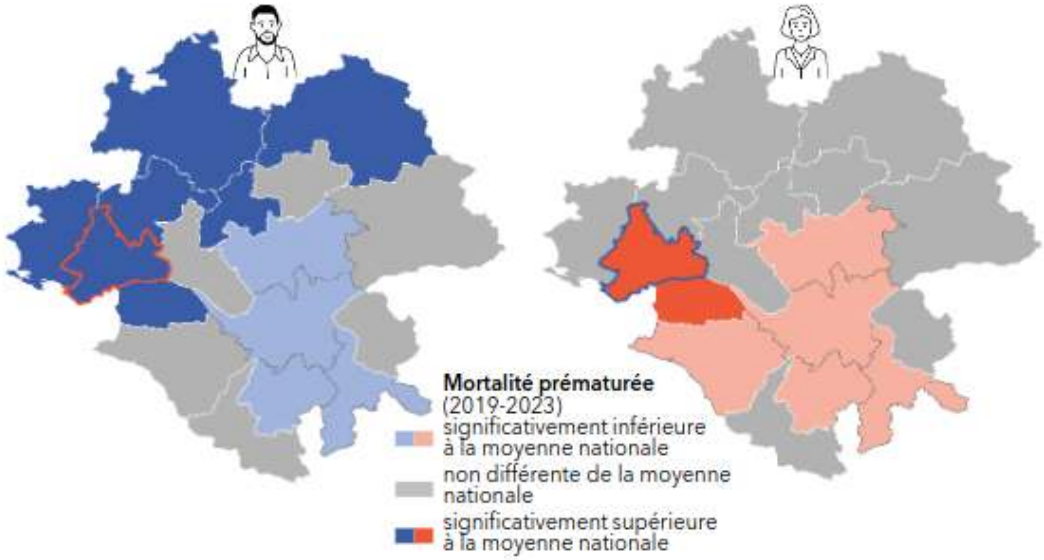
De manière générale, la surveillance par les services de l'Etat des installations industrielles potentiellement dangereuses ou polluantes est nécessaire, afin de vérifier la maintenance des équipements. Ainsi, en février 2026, la raffinerie de Donges a connu une fuite de pétrole (qui a pu être repompé) sur des tuyauteries dégradées, pour lesquelles des travaux auraient dû être réalisés avant fin 2025[33].

Enfin, la fermeture prévue de la centrale de Cordemais devrait logiquement entraîner le déclassement de ce site.

On observe une surmortalité dans l'agglomération de Saint Nazaire par rapport au reste du territoire national. Selon l'ORS, dans l'agglomération estuarienne, la mortalité prématurée est

[31] https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/saint-nazaire-44600/lentreprise-yara-pres-de-saint-nazaire-est-condamnee-a-payer-ses-amendes-de-855-400-euros-263a6bc8-4c23-11f0-9cff-87ef4f671601
[32] https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/transformation-de-yara-a-montoir-l-usine-reduit-les-risques-dit-l-etat-sans-convaincre-elus-et-riverains-4459554
[33] https://www.ici.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique-44/donges/vieillissement-et-corrosion-de-la-tuyauterie-la-raffinerie-totalenergies-de-donges-mise-en-demeure-7810210

de 28 % supérieure à la moyenne française, et même de 39 % chez les hommes[34]. Les causes ne sont pas clairement définies : contexte socio-économique, conditions de travail, comportements individuels, exposition aux pollutions... ?



Source : ORS[35]

David Samzun, maire de Saint-Nazaire et président de Saint-Nazaire agglomération, souligne la préoccupation des élus concernant les conséquences possibles sur la santé des activités industrielles du complexe industrialo-portuaire. Il souhaite que l'Etat mène des études que l'agglomération n'a pas les moyens de mettre en œuvre.

Préconisations sur la sécurité des populations :

À l'attention de l'État (DREAL) :

- **Informer et associer, en lien avec le GPM et les industries concernées, les populations aux évaluations des risques sanitaires, et réaliser des études régulières et exhaustives sur l'impact sur la santé des installations industrielles liées au port.**

Il s'agirait d'associer les organismes scientifiques et sanitaires, et l'ensemble des acteurs économiques, sociaux et associatifs concernés. Cette architecture serait cohérente avec les principes du Plan Régional Santé Environnement (PRSE4), qui insiste sur la participation citoyenne, l'approche « Une seule santé » et le croisement des expertises sanitaires, environnementales et territoriales. Le SPPI (secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles) serait probablement une instance adaptée pour articuler dialogue territorial et suivi des impacts du port.

[34] https://france3-regions.franceinfo.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique/saint-nazaire/saint-nazaire-surmortalite-qui-inquiete-1720769.html - voir l'étude de l'ORS actualisée en 2026 : https://www.orspaysdelaloire.com/sites/default/files/pages/pdf/2026_PDF/2026_EtatSante_SaintNazaireAgglo_Carene.pdf

[35] https://www.orspaysdelaloire.com/sites/default/files/pages/pdf/2026_PDF/2026_EtatSante_SaintNazaireAgglo_Carene.pdf

Assurer la sûreté du Port

Dans son rapport de 2025, la Cour des Comptes pointe des enjeux de sûreté, notamment vis-à-vis du trafic de stupéfiants. Elle signale l'absence d'étanchéité entre les terminaux rouliers et conteneurs, gérés l'un par le GPM, l'autre par TGO.

Ces trafics sont facilités par les sommes mises en jeu et le pouvoir de pression des organisations criminelles liées à ce commerce illicite.

Les trafics de stupéfiants ne sont cependant pas spécifiques au Port de Nantes Saint-Nazaire, et sont présents dans l'ensemble des ports, qui sont des points d'entrée sur le territoire national.

Le CESER note les efforts réalisés par le Port pour améliorer la sûreté. Une sensibilisation constante des personnels des entreprises travaillant sur le port est nécessaire pour limiter les risques.

Toutefois, le risque zéro n'existe pas. Certains dockers du port de Nantes Saint-Nazaire ont été condamnés à des peines d'emprisonnement pour trafic. Au Havre, un docker a été battu à mort en 2020 sur fond de trafic de cocaïne.

La lutte contre le trafic de stupéfiants, doit intervenir dans le cadre d'une politique nationale, balançant entre répression et soins, qui dépasse le cadre de cette contribution.

Pascal Trescos, directeur général de SEA Invest et dirigeant de MBT, précise que le narcotrafic est un phénomène mondialisé, présent dans tous les grands ports. Il ne constate pas d'évolution du trafic sur le terminal dont il a la gestion. Il appelle à la prudence face aux propos alarmistes de certains acteurs.

Par ailleurs, la sûreté ne concerne pas seulement les problèmes liés au trafic de stupéfiants, elle concerne aussi entre autres les risques terroristes sur les installations comme le terminal méthanier, la raffinerie et en général toutes les installations classées et bien entendu les installations liées à la défense.

Ainsi, les Chantiers navals construiront le futur porte-avion nucléaire "France Libre". Cette construction nécessitera des dispositifs de sécurité particuliers au vu des enjeux liés.

Le CESER souligne que les problèmes liés au narcotrafic ne sont pas une spécificité de Nantes Saint-Nazaire, et qu'il existe des réglementations internationales (ISPS) en la matière, qui ont cependant des limites.

Préconisations sur la sûreté du Port :

- **Avoir une attention constante à la lutte contre les trafics illégaux, en application des réglementations internationales et nationales**
- **Mener des actions de sensibilisation auprès des personnes intervenant sur le port (quel que soit leur statut) sur les risques divers liés à la sûreté, notamment ceux liés aux narcotrafics, aux vols, au détournement de marchandises, à l'espionnage, au vandalisme des biens…**

Accompagner le dynamisme économique du territoire

Yann Trichard, président de la CCI Nantes Saint-Nazaire, et membre du Conseil de surveillance du GPM, considère que le port de Nantes–Saint-Nazaire est un élément structurant majeur du territoire ligérien. C'est un écosystème industriel complet, composé d'industriels, de sous-traitants et d'entreprises de maintenance, qui repose sur le maintien d'un niveau suffisant d'activité portuaire.

Soutenir l'attractivité des emplois du complexe industrialo-portuaire

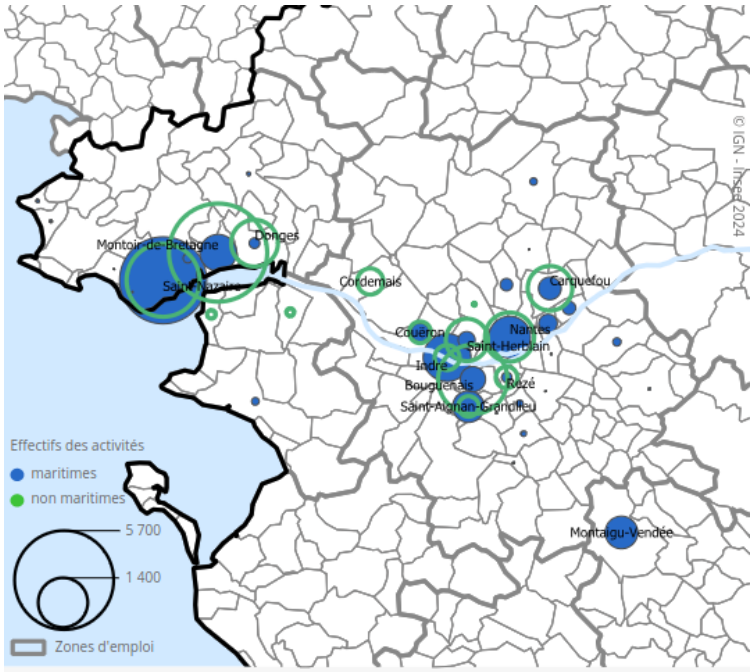
Une dynamique positive

Selon les données 2021 de l'INSEE[36], 28 700 emplois sont recensés dans le complexe industrialo-portuaire. Ils étaient, toujours selon l'INSEE, au nombre de 24 400 en 2015[37]. Cela représente 2 % de l'emploi régional et 5 % des salariés de la Loire-Atlantique. Le complexe industrialo-portuaire génère selon l'étude de l'INSEE, 3,5 % (contre 4,1 % en 2015) de la richesse dégagée dans les Pays de la Loire.

Dans la zone d'emploi de Saint-Nazaire, l'activité du complexe industrialo-portuaire représente 32 % de la richesse dégagée et 17 % de l'emploi salarié. Dans la zone d'emploi de Nantes, elle contribue à 4 % de la richesse dégagée de la zone et 3 % de l'emploi.

L'INSEE indique par ailleurs que le complexe industrialo-portuaire est "composé d'entreprises offrant les services nécessaires au chargement et déchargement des navires, au passage des marchandises et aux établissements industriels implantés sur le domaine portuaire".

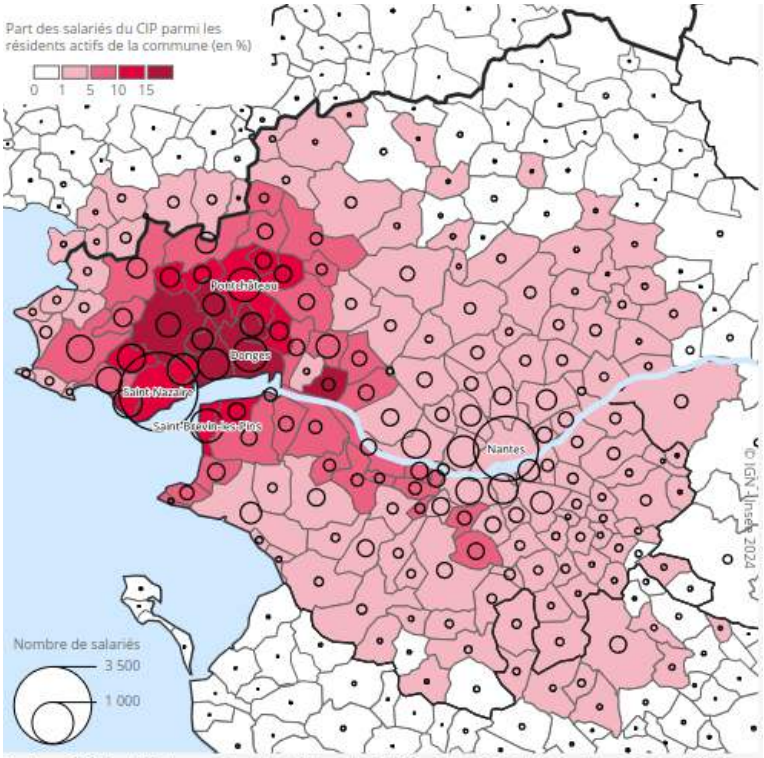
L'essentiel des emplois se répartit sur l'estuaire, mais certains sont localisés au-delà :



Lecture : Saint-Nazaire regroupe 4 400 salariés du complexe industrialo-portuaire (CIP) dans les activités maritimes et 3 100 salariés dans les activités non maritimes en 2021.
Source : Insee, Fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié (Flores) 2021.

[36] https://www.insee.fr/fr/statistiques/8254017
[37] https://www.insee.fr/fr/statistiques/1288205

Quatre communes concentrent les deux-tiers des emplois du complexe industrialo portuaire : Saint-Nazaire (26 %), Montoir-de-Bretagne (22 %), Bouguenais (11 %) et Nantes (8 %).



Lecture : 3 594 salariés du complexe industrialo-portuaire (CIP) résident à Saint-Nazaire. Ils représentent 12 % des résidents actifs de Saint-Nazaire.
Champ : Communes hébergeant 5 salariés du CIP ou plus.
Source : Insee, Base tous salariés 2021, Recensement de la population 2020.

Les emplois sont aux deux-tiers liés aux activités non maritimes, essentiellement industrielles :

Activité	**Nombre d'emplois**	**%**
Gestion du Port	1 225	4 %
Organisation des transports maritimes	3078	11 %
Construction maritime	5 792	20 %
Transports par voie d'eau	373	1 %
Total activités maritimes	10 467	36 %
Industries	13 166	46 %
Service aux industries	3 876	14 %
Transports terrestres	1 169	4%
Total activités non maritimes	**18 211**	**64 %**
Total du complexe industrialo portuaire	**28 678**	**100 %**

La construction aéronautique (Airbus) représente la part la plus importante des emplois non maritimes du complexe industrialo-portuaire (40 %) et un quart de ses effectifs globaux.

Parmi ces salariés, on trouve une forte représentation d'ouvriers (42 %), souvent qualifiés, de professions intermédiaires (27 %) et de cadres (25 %).

L'étude de l'INSEE relève de plus que 79 % des salariés du complexe industrialo-portuaire sont des hommes. La féminisation des métiers et la présence d'emplois pour les conjoints et les conjointes des travailleurs est également un enjeu d'attractivité.

Le complexe industrialo portuaire connaît une évolution positive. Le carnet de commande des chantiers navals était complet pour 10 ans, avant même l'annonce de la construction du porte-avion « France Libre » par l'Elysée. Ce projet devrait conduire à l'intervention sur le site de quelque 14 000 salariés[38], alors que 9 000 salariés travaillent actuellement sur le site des chantiers, dont environ la moitié sont employés par des sous-traitants.

Le dynamisme économique et industriel de l'estuaire est de manière générale un point positif, dans un contexte global de désindustrialisation[39]. Il se nourrit de la présence du port, et contribue au trafic de ce dernier.

Des enjeux liés à l'attractivité du territoire

Il met cependant en avant des **enjeux spécifiques, concernant les logements et les services associés**, permettant d'assurer aux salariés une qualité de vie répondant à leurs aspirations et contribuant à l'attractivité des emplois portuaires et liés au Port.

L'étude de l'INSEE pointe ainsi le fait que si les communes de Saint-Nazaire, Montoir-de-Bretagne, Bouguenais et Nantes regroupent plus de la moitié des emplois du complexe industrialo-portuaire, seulement un quart des employés y résident. On trouve également des travailleurs détachés résidant habituellement à l'étranger.

Le territoire estuarien dispose de **réserves foncières limitées**, dans un contexte de réduction nécessaire de l'artificialisation des sols. La densification de l'habitat, permettant de loger l'ensemble des habitants, et la qualité des logements, sont des enjeux sur lesquels le CESER s'est penché dans son étude sur le ZAN[40], votée en mars 2026, et son étude sur le logement[41], votée en juin 2026.

David Samzun, maire de Saint-Nazaire et président de Saint-Nazaire agglomération, précise qu'il a proposé la création d'une Foncière locale pour accélérer la construction de logements dans l'agglomération[42].

Céline Girard–Raffin, adjointe au Maire de Saint-Nazaire, et présidente de l'office public de l'habitat de Saint-Nazaire agglomération, intervenant lors du forum Loire mer connexion du 18 juin 2026, souligne le manque d'investisseurs dans l'immobilier locatif, depuis la fin du dispositif Pinel. Ce manque d'acquéreurs conduit à retarder le lancement de projets pourtant finalisés. Environ 900 logements seraient concernés sur l'agglomération nazairienne.

Robin Salecroix, adjoint à la maire de Nantes, considère lors de ce même forum que la densification urbaine est nécessaire et impose d'accepter une certaine élévation des logements. Il regrette les oppositions rencontrées par de nombreux projets de rénovation urbaine, y compris pour des petits collectifs. Il regrette également le désengagement de l'Etat sur le financement du logement social.

[38] https://www.ouest-france.fr/societe/logement/ou-logeront-les-14-000-salaries-qui-construiront-le-porte-avions-france-libre-df2b8108-2783-11f1-955e-7a93d197b6cf
[39] https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/l-info-de-france-inter/la-desindustrialisation-s-accelere-en-france-avec-de-plus-en-plus-de-fermetures-d-usines-et-de-licenciements-5776120
[40] https://ceser.paysdelaloire.fr/liste-etudes/zero-artificialisation-nette-des-leviers-pour-les-territoires-ligeriens/
[41] https://ceser.paysdelaloire.fr/liste-etudes/loger-et-habiter-en-pays-de-la-loire/
[42] https://www.nantes-saintnazaire.fr/actualites/installer-entreprise-dynamique-david-samzun/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=juin_2026&mc_cid=301aad920b&mc_eid=abf6f6be26
Une agence foncière acquiert, gère et valorise des biens immobiliers.

Plus d'habitants, cela signifie aussi des besoins en matière de services publics (écoles, transports etc.) de la compétence des différents échelons administratifs.

Certaines infrastructures indispensables pour accueillir les salariés et leur famille devront être pensées en intégrant la possibilité de réversibilité ou de changement d'usage. Ainsi, l'arrivée de salariés pour la construction du porte-avions « France Libre » devra probablement amener à redimensionner provisoirement certains établissements scolaires.

La présence de nombreux emplois industriels peut également conduire pour le Port à une tension sur ses propres recrutements, nécessitant un travail sur l'attractivité de ses métiers.

La présence de plus de 600 établissements relevant de secteurs de pointe, nécessite des actions de formation à tous les niveaux, du CAP au doctorat. La Région, du fait de ses compétences en matière de formation initiale et continue, doit contribuer à la présence des salariés formés sur le territoire.

La formation concerne de manière générale l'ensemble des professionnels en lien avec le Port, y compris les entrepreneurs et les indépendants. Le Seamulateur est ainsi un syndicat professionnel de pilotes maritimes créé en 2007. Il assure l'exploitation d'un simulateur de manœuvres implanté à Nantes, et le met à disposition des professionnels des 20 stations de pilotage adhérentes situées dans l'hexagone et l'Outre-mer[43].

Si le Port en tant qu'établissement n'est pas responsable de ces politiques sur le territoire, il a en tant qu'acteur majeur un rôle à jouer pour sensibiliser les collectivités à la nécessité de s'adapter aux évolutions du complexe industrialo-portuaire.

Préconisation sur l'attractivité des emplois et le besoin de logements :

- **Suivre l'évolution du nombre de salariés sur le site pour travailler avec les collectivités et anticiper les crises en matière de logements et de services publics.**

Favoriser l'accès au Port pour le développement du complexe industrialo-portuaire et le développement de l'hinterland

La question de l'accès aux sites pour les entreprises et leurs salariés est important. Plusieurs responsables d'entreprises rencontrés par le CESER ont souligné les encombrements aux heures de pointe pour l'accès aux sites aval du Port de Saint-Nazaire et pour desservir les sites nantais.

Par ailleurs, l'élargissement de l'hinterland est essentiel pour le développement du Port. De nombreuses entreprises ligériennes choisissent pour des raisons d'accès, de charger leurs marchandises au Havre plutôt qu'à Saint-Nazaire.

Ces encombrements existent aussi à Nantes.

[43] https://leseamulateur.com/#:~:text=Le%20Seamulateur%20est%20un%20syndicat,un%20bureau%20de%205%20pilotes

Dans son rapport annuel 2026 portant sur la mer[44], le Conseil d'État pointe « l'insuffisante connexion des principaux ports français avec l'économie nationale et européenne ». Selon lui, « le principal frein à cette connexion réside dans la difficulté structurelle à acheminer les marchandises vers l'intérieur, notamment en raison d'une part excessive du transport routier (plus de 80 % des pré et des post acheminements portuaires reposent sur ce mode de transport contre 10 % par le rail et 3 % seulement par la voie fluviale, contrairement à leurs principaux concurrents européens). L'accessibilité des ports maritimes par les modes de transport massifiés, ferroviaire et fluvial, constitue en effet un facteur déterminant de leur attractivité, en ce qu'elle permet aux opérateurs de compenser les surcoûts de transbordement inhérents au transport combiné. »

Pour le Conseil d'État, cette connexion insuffisante du système portuaire français à son hinterland « explique qu'une part importante (supérieure à 40 %) des conteneurs destinés au marché français transite encore par des ports étrangers, en particulier celui d'Anvers. »

Améliorer l'accès en transport collectif pour les salariés

La première piste à explorer est celle du développement des transports collectifs. Si les chantiers navals sont bien desservis (présence de la ligne Hélyce 1), les autres sites aval de l'agglomération nazairienne ne sont pas accessibles en transport collectif. Au vu des effectifs concernés, une desserte pourrait être étudiée par Saint-Nazaire agglomération.

Le directeur général des Chantiers de l'Atlantique Laurent Castaing souligne que les deux tiers des salariés habitent à plus de 10 km du port et utilisent leur véhicule personnel pour se rendre au travail.

Dans ce contexte, la création de parkings relais pourrait être envisagée.

Par ailleurs, les liaisons routières Aleop pourraient être densifiées entre le Sud et le Nord Loire, via le Pont de Saint-Nazaire. 3 lignes existent actuellement (315, 316, 317) mais sans cadencement, avec des fréquences inférieures à l'heure.

De même, si les politiques de développement de l'usage du vélo ont conduit à la création d'axes spécifiques, notamment sur le boulevard des Apprentis à Saint-Nazaire, la desserte des infrastructures industrielles pourrait être améliorée.

Enfin, les sites industriels portuaires Nantais situés au sud de la Loire (Cheviré) n'ont pas actuellement de desserte directe en transport collectif.

Exemples de développement du transport collectif :

En alignement avec le plan de mobilité de l'agglomération établi par la **Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD)**[45], Dunkerque-Port développe de nouveaux aménagements pour optimiser l'accès aux nouvelles zones économiques tout en facilitant les déplacements des habitants du territoire.

[44] https://www.conseil-etat.fr/site/publications-colloques/etudes/etudes-annuelles/etude-annuelle-2026-la-mer-et-les-politiques-publiques
[45] https://www.dunkerque-port.fr/port-du-futur/port-vert-et-citoyen/

La création d'un réseau de routes et de pistes cyclables au port ouest **soutient le développement d'usines sans parking**, desservies par des lignes de bus express à haut niveau de services et accessibles aux mobilités douces comme les vélos et les trottinettes.

Jean-Rémy Villageois considère cependant que le Port de Dunkerque est beaucoup plus urbain que celui de Nantes Saint-Nazaire.

Il souligne le travail constructif mené avec Saint-Nazaire Agglomération notamment pour la desserte de Montoir, et la desserte de la zone de Brais.

David Samzun, maire de Saint-Nazaire et président de Saint-Nazaire agglomération, souligne les améliorations apportées en 2026 au réseau de transport de l'agglomération (avec notamment 3 lignes à haut niveau de service), permettant la desserte des sites portuaires nazairiens. Il précise qu'aucune autre augmentation majeure de l'offre n'est prévue dans le cours du mandat municipal actuel, du fait notamment des coûts qu'elle induirait alors que la collectivité a investi 180 M€ dans le nouveau réseau. Il souhaite le développement de parkings relais pour favoriser l'intermodalité.

Améliorer l'accès routier pour désenclaver le Port

Par ailleurs, l'accès routier des sites portuaires doit permettre la desserte du Port depuis l'hinterland, et favoriser son extension notamment pour les entreprises vendéennes ou du nord de la région. Actuellement, le trafic routier dépend aujourd'hui de l'état du Pont de Saint Nazaire et de l'engorgement du trafic routier de la métropole nantaise. Le CESER soutient l'idée d'un schéma directeur pour le désenclavement du Port. Si le contournement rapide et efficace de Nantes et son agglomération permettrait aux trafics routiers issus du Port de rapidement se diriger vers l'Est et le Sud du territoire ligérien, les opinions sont partagées sur la nécessité et la faisabilité d'un nouveau franchissement de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire. Certains considèrent ce franchissement indispensable, d'autres soulignent l'abandon en 2008 pour des raisons de coût, du projet à la hauteur de Paimboeuf et les orientations prises par le Conseil Départemental de Loire Atlantique conduisant à limiter les nouveaux projets routiers au nom de la limitation de l'artificialisation des sols. Par ailleurs, la mise à 2x3 voies de la RN165 entre Le Temple de Bretagne et Sautron est inscrite au CPER 2021-2027.

La prise en compte des enjeux d'accès routiers aux infrastructures et entreprises du Port nécessite en outre une attention des collectivités pour tenir compte de la nécessité d'accès des camions desservant le port, lorsque des aménagements urbains sont réalisés en entrée de ville.

En l'état actuel, trois franchissements ont fait l'objet de remarques répétées des acteurs rencontrés par le CESER :

Le Pont de Saint-Nazaire

Sa pérennité est essentielle à l'attractivité et à l'accessibilité territoriale. Il nécessite un entretien régulier en particulier du fait de la corrosion des piliers en milieu marin. Faute de travaux, le pont pourrait être à terme fermé aux poids lourds. Bien que cette infrastructure ne relève pas des compétences du GPM, elle constitue un élément déterminant pour le dynamisme économique du territoire.

Le Département de la Loire-Atlantique évalue le coût de sa modernisation à environ 40 M€. Il estime ne pouvoir porter seul cette charge, et souligne que le Pont assure des dessertes au-delà des enjeux départementaux, reliant la Bretagne au Sud-Loire. Il demande donc des cofinancements Etat et Région pour la rénovation du pont qui accueille quelque 400 poids lourds par jour (sur un total de 33 000 véhicules).[46]

David Samzun, maire de Saint-Nazaire et président de Saint-Nazaire agglomération, souligne le caractère stratégique du Pont de Saint-Nazaire, à la fois pour le fret routier et pour les salariés amenés à travailler dans le complexe industrialo-portuaire. Il considère que la construction du Porte-Avions "France Libre" amènera de nombreux salariés à habiter au Sud-Loire et à franchir quotidiennement le fleuve. Il y a selon lui donc un enjeu de souveraineté et de défense nationale à maintenir le pont en bon état. Ceci devrait amener l'Etat à assumer une part du financement de son entretien.

Au vu de l'importance de cet équipement pour l'économie régionale et au-delà (c'est le seul franchissement de la Loire en aval de Nantes), le CESER considère que d'autres financements pourraient abonder la contribution du département. Ainsi, la Région, en raison de sa compétence en matière de développement économique, pourrait, aux côtés de l'Etat, soutenir le Département.

Au vu de l'importance de cet équipement pour l'économie régionale et au-delà (c'est le seul franchissement de la Loire en aval de Nantes), le CESER considère que d'autres financements pourraient abonder la contribution du Département. Un tour de table financier entre le Département, la Région et l'Etat pourrait être envisagé. Des opérateurs privés (Chantiers navals, sociétés de transports...) pourraient y être associés.

Jean-Rémy Villageois considère que le Pont est essentiel, même si le GPM en tant qu'établissement public est concerné en second niveau par rapport aux entreprises desservies par les transporteurs routiers et par rapport à celles qui ont les effectifs les plus importants.

Le Pont de Cheviré

Ce franchissement est également saturé quotidiennement, pendant les heures de pointe du matin et du soir.

Des projets de doublement ont été évoqués et ont été soutenus par le CESER, mais ils semblent désormais au point mort. Il s'agit d'un pont de compétence métropolitaine.

Le Département de Loire-Atlantique ne prévoit pas d'ouvrir de nouveau franchissement fluvial par bac.

[46] https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/saint-nazaire-44600/a-50-ans-le-pont-de-saint-nazaire-soigne-ses-piles-maritimes-reste-a-trouver-31-millions-deuros-ad91603e-ee10-11ef-ab5f-86b228b95af6

Le Pont du Brivet

Cette infrastructure est située au débouché du Pont de Saint-Nazaire, et permet l'accès aux sites portuaires nazairiens. Elle est donc essentielle pour l'accès notamment au site des chantiers navals.

C'est pourquoi leur directeur, Laurent Castaing, porte l'idée d'une participation des chantiers à la modernisation du Pont du Brivet.

Préconisations sur l'accès en transport collectif pour les salariés :

- **Améliorer la desserte des sites portuaires de Montoir et Donges d'une part, et de Cheviré d'autre part.**
- **Créer et faire connaître des parkings relais sur l'agglomération nazairienne, pour favoriser le transport modal des salariés, notamment à destination des sites nazairiens desservis par la ligne Helyce 1.**
- **Adapter les horaires de desserte en transport collectif aux horaires de travail des salariés**
- **Promouvoir l'utilisation des transports collectifs auprès des salariés du complexe industrialo-portuaire.**
- **Densifier les dessertes Aleop interurbaines entre le Sud Loire et le Port.**

Préconisations sur le transfert modal pour l'accès au GPM :

À l'attention des autorités organisatrices (Région et EPCI) :

- **Améliorer la desserte en transport collectif des sites portuaires de Montoir et Donges d'une part, et de Cheviré d'autre part.**
- **Créer et faire connaître des parkings relais sur l'agglomération nazairienne, pour favoriser le transport modal des salariés, notamment à destination des sites nazairiens desservis par la ligne Helyce 1.**
- **Adapter les horaires de desserte en transport collectif aux horaires de travail des salariés**
- **Promouvoir auprès des salariés du complexe industrialo portuaire, en lien avec les entreprises concernées, l'utilisation des transports collectifs**
- **Densifier les dessertes Aleop interurbaines entre le Sud Loire et les sites portuaires nazairiens.** Le CESER souligne l'intérêt de la nouvelle ligne express Pornic Saint-Nazaire créée en septembre 2026.

À l'attention du Département et des collectivités territoriales :

- **Favoriser l'usage du vélo et de l'ensemble des mobilités actives pour la desserte des sites portuaires pour les salariés et l'ensemble des usagers du port.**

À l'attention du GPM et des collectivités territoriales :

- **Contribuer en lien avec les entreprises portuaires aux changements de comportement par des campagnes d'information auprès des salariés.**

Le CESER a proposé des pistes pour le transfert modal et la mobilité durable, dans son étude sur les mobilités adoptée en décembre 2023.[47]

Préconisations sur les ouvrages routiers :

À l'attention de l'État et des collectivités territoriales :

- **Soutenir les coopérations entre l'Etat, la Région, le département et les agglomérations pour l'entretien des infrastructures routières existantes, via par exemple un schéma directeur des franchissements de l'estuaire et de la Loire.[48] Il s'agit de garantir les financements et les délais de réalisation des opérations prévues.**
- **Garantir le maintien de la capacité actuelle du Pont de Saint-Nazaire via des cofinancements**
- **Engager une réflexion sur l'optimisation des usages du Pont de Saint-Nazaire**
- **Travailler avec les Chantiers de l'Atlantique pour le financement de la rénovation du Pont du Brivet au niveau de la vasière de Méan.**

Encourager la desserte ferroviaire du GPM

Si le transport maritime est le moins impactant d'un point de vue environnemental pour les longues distances, le transport ferroviaire est une clé de la décarbonation de la desserte de l'hinterland du port, dans une logique de complémentarité des modes de transport, privilégiant dans l'ordre et selon les usages, le maritime, le fer, puis le routier, indispensable pour le dernier kilomètre.

Il fait cependant face à plusieurs obstacles qui font que le fer ne représente pour la desserte du GPM que 2 à 4 % de la part modale :

Le coût et le besoin de flexibilité du transport favorisent souvent le recours au transport routier. Plusieurs acteurs auditionnés par le CESER ont souligné le rôle négatif que pourrait avoir le marché carbone européen pour le transport maritime, alors que son application pour le routier a été décalée à 2028[49]. Le fer a des coûts d'infrastructures, le routier n'a pas les mêmes contraintes, notamment du fait de l'absence de péage routier entre le GPM et Caen et de l'absence d'écotaxe.

Cela conduit des entreprises, notamment dans le Nord de la région, à privilégier un transport camion vers le Havre à une desserte ferroviaire desservant le GPM.

Le fret apporte à la SNCF des profits très inférieurs au transport voyageur.

[47] https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/etude_mobilites_CESER_web.pdf
[48] Le CESER, dans son avis sur l'abrogation de la DTA de l'estuaire, avait évoqué la nécessité d'adopter un projet d'avenir sur le territoire avec l'ensemble des acteurs https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/2021_03_29_avis_Abrogation_DTA.pdf
[49] https://www.clecat.org/news/Newsletters/ep-and-council-confirm-ets2-postponement-to-2028

Selon Olivier Juban, directeur régional de SNCF Voyageurs, la mise à disposition de sillons fret rapporte de l'ordre de 2 € par km, contre 24 € pour le transport des voyageurs.

Les infrastructures ferroviaires sont certes en cours d'amélioration. Ainsi la mise à niveau de la télécommande du Priory permettant la connexion du port au réseau ferré national prochainement 24h sur 24 est inscrite dans le volet mobilité du CPER 2021 2027, sans que l'opération n'ait été lancée à la date de rédaction de cette contribution. Toutefois, le CESER rappelle son attachement à deux projets qui permettraient de renforcer l'attractivité du transport ferroviaire : la virgule de Savenay (permettant de connecter Saint Nazaire et Rennes sans changement de sens), et l'électrification du tronçon Nevers Chagny, qui permettraient une traction électrique de Saint-Nazaire vers l'Europe de l'Est. Les contraintes d'endettement limité de SNCF Réseau (règle d'or pour le financement) limitent ses marges de manœuvre[50].

Les volumes transportés depuis et vers Nantes Saint-Nazaire restent limités par rapport aux plus grands ports européens. La variabilité des volumes à transporter complexifie le transport ferré qui doit être anticipé souvent plusieurs mois à l'avance.

Des trafics propices au ferroviaire sont abandonnés (charbon, engrais produits par Yara...).

Lors du forum Loire Mer et connexions du 18 juin 2026, Jean-Rémy Villageois a fait part de son souhait de voir démarrer très rapidement les travaux pour la télécommande du Priory (coût total 5 M€ inscrit au CPER), et appelé l'Etat et la Région à débloquer leur part.

Jean Colas, responsable de compte commissionnaire chez Hexafret se dit cependant prêt à répondre à la demande si elle apparaissait. Il souligne que l'infrastructure existe pour la desserte de Nantes Chantenay et Cheviré, mais que la demande est faible.

Jean-Baptiste Perrin, office manager de Wec Lines, fait part de l'impossibilité pour lui d'utiliser l'intermodalité ferroviaire depuis Montoir, en évoquant plusieurs raisons :

- Les coûts prohibitifs (22 000€ pour un train de 80 conteneurs)
- Les volumes insuffisants pour rentabiliser
- Les connexions limitées en matière de destinations (2 destinations sont possibles actuellement)
- L'absence d'électrification sur certains axes (Nantes-Bourges)
- Les équipements de manutention disponibles "basiques" (reach–stacker)

Le CESER considère donc qu'une politique commerciale offensive auprès de l'ensemble du territoire est nécessaire, par exemple pour encourager les entreprises de Mayenne et Sarthe à

[50] Le code des transports interdit ainsi à SNCF Réseau de participer au financement d'investissement de développement si le niveau du ratio correspondant à sa dette financière nette sur sa marge opérationnelle (dit ratio « règle d'or ») excède un seuil fixé par décret1 à 18. Voir : https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2019/07/version-publique-avis-2019-041-projet-decret-regle-dor.pdf

recourir au transport ferroviaire. Toutefois, les retombées d'une telle politique commerciale pourraient être limitées.

Des projets existent pour encourager le développement du fret ferroviaire. C'est le cas du projet de plateforme multimodale à proximité d'Angers, porté par Transport Multimodal Alliance, qui vise à permettre le report modal ferroviaire au départ et à destination des Pays de la Loire, en le positionnant comme un axe majeur de décarbonation des transports de marchandises et un levier de compétitivité et d'attractivité pour les entreprises du territoire[51].

Enfin, le raccordement du Port de Nantes Saint Nazaire au cœur du réseau européen de transport (TEN T ou RTE-T) doit permettre d'obtenir des financements européens pour le développement du fer dans le cadre de la desserte du territoire portuaire.

Le CESER considère que le ferroviaire ne pourra pas concerner l'ensemble des trafics du port. Toutefois, l'action peut être portée pour des trafics ciblés.

Pauline Van der Bulcke, directrice logistique export à Coopérative U et présidente du club des chargeurs, indique que des entreprises seraient disposées à recourir au fret ferroviaire si l'offre existait.

Préconisations sur le fret ferroviaire :

À l'attention de SNCF Réseau :

- **Agir auprès de l'Etat et de l'UE pour le financement des infrastructures, notamment l'électrification de Nevers Chagny**

À l'attention de l'État et la Région :

- **Réaliser la virgule de Savenay, permettant de dynamiser les trafics voyageurs et frets.**
- **Favoriser la rénovation des ITE (installations terminales embranchées) par un soutien de l'Etat et de la Région**

À l'attention des opérateurs du fret ferroviaire :

- **Mener une politique d'amélioration des offres et de promotion du fret ferroviaire auprès des clients du GPM**

Encourager le trafic fluvial

Le trafic fluvial ne peut concerner pour le fret que la partie de la Loire située entre Nantes et Saint-Nazaire, du fait de la profondeur de l'eau et de la hauteur des ponts en amont de Cheviré.

L'intermodalité entre le maritime, le fluvial, le ferroviaire et la route nécessite des transbordements de marchandises qui la rendent souvent peu opportune.

Pour autant, des possibilités existent pour certains trafics tels les déchets de construction entre Nantes et Saint-Nazaire.

[51] https://supplychain-village.com/fil-actu/pays-de-loire-creation-de-transport-multimodal-alliances-pour-favoriser-le-report-modal/

Jean-Rémy Villageois souligne que la distance entre Nantes et Saint-Nazaire ne permet pas la rentabilité d'une ligne ouverte à l'ensemble des clients, mais seulement des lignes fermées réservées à certains trafics.

Cela implique cependant un volontarisme des acteurs publics pour mettre en œuvre ce mode de transport en général plus coûteux que la route.

Préconisation sur le fret fluvial :

- **Étudier la possibilité de recourir au fret fluvial entre Nantes et Saint-Nazaire dans les appels d'offre pour les travaux publics**

Favoriser l'électrification du complexe industrialo-portuaire

La France s'est fixé des objectifs de décarbonation de son économie et de réindustrialisation qui doivent porter la part de l'électricité à plus de 50 % dans le mix énergétique français en 2050. Cela rend nécessaire de renforcer le réseau public de transport d'électricité, en particulier pour répondre aux besoins actuels et futurs des industriels du territoire.

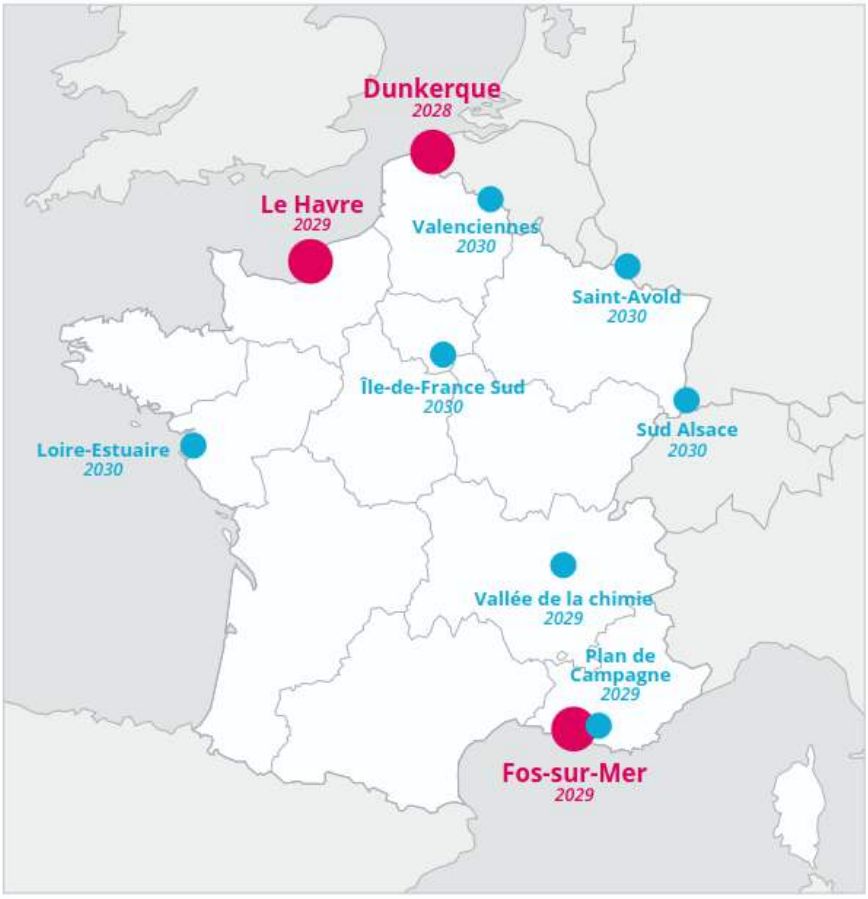
Un schéma décennal de développement du réseau[52] a été mis en consultation publique en 2025.

Il prévoit de mettre en place une planification territoriale conduisant à une priorisation des investissements de RTE sur les zones du territoire attractives pour les porteurs de projets industriels (bas-carbone et/ou numérique).

Dans ce schéma, le GPM est classé en zone P2, ce qui signifie que les financements seront programmés uniquement si les projets industriels concernés se confirment d'ici à l'obtention des autorisations administratives de RTE. En zone P1, les investissements seront prévus par l'État dans tous les cas. Haropa, Marseille et Dunkerque sont classés en zone P1. Le classement en P1 fait donc gagner du temps aux projets industriels qui doivent s'installer et rend les sites concernés plus attractifs.

Le classement en zone P1 ou P2 a été déterminé en fonction d'éléments multiples par RTE. Cependant le CESER considère que ces critères doivent être lisibles pour être compris des acteurs du territoire.

[52] https://www.rte-france.com/donnees-publications/plans-strategiques/schema-developpement-reseau#DocumentsSDDR2025 voir le document : https://assets.rte-france.com/prod/public/2025-06/2025-06-06-sddr-rapport-complet.pdf et notamment la fiche 5



Zones P1 en rouge et P2 en bleu, source : projet de schéma décennal de développement du réseau.

Les coûts de raccordement du réseau à Nantes Saint-Nazaire sont par ailleurs plus élevés que pour les autres ports du fait de l'éloignement des principales unités de productions, notamment nucléaires, et de l'absence de travaux récents. Cela s'explique par l'histoire de ce territoire.

Martin Devyver, délégué général de l'association ADELE, souligne que les coûts de raccordement sont deux fois plus élevés qu'au Havre et trois fois plus qu'à Dunkerque.

Jean-Rémy Villageois indique que les entreprises les plus consommatrices d'électricité seraient ainsi découragées de s'installer sur l'estuaire de la Loire. Il précise en effet que les coûts au KW/h varient de 1 à 3 en fonction du classement et de la puissance à 90 kVA nécessaire selon lui.[53]

Le CESER considère cependant qu'au vu des enjeux pour le complexe industrialo portuaire et notamment pour le projet Loire Estuaire décarbonation, le Port doit être reconnu en zone P1.

Le CESER souligne la nécessite pour le Port et les industriels du territoire de se mobiliser sur le sujet.

[53] Le kilovoltampère (kVA) mesure quant à lui la puissance électrique apparente.

Préconisations sur l'électrification du complexe industrialo portuaire :

À l'attention de RTE et de l'Etat :

- **Réhausser le classement actuel de zone P2 en P1 de l'estuaire de la Loire, afin de soutenir l'électrification du complexe industrialo-portuaire**

À l'attention du GPM, des industriels et les acteurs politiques du territoire :

- **A travers notamment la reconnaissance de la macro-région Atlantique étudiée par l'Union Européenne, porter le sujet du financement des raccordements électriques auprès de l'Union Européenne**

À l'attention de la Région :

- **Soutenir le Port dans cette demande**

A noter enfin, dans la continuité de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3), la présentation en avril 2026 par le ministère de l'Economie et des finances d'un plan d'électrification des usages, décliné en 22 mesures, portant notamment sur la facilitation d'accès au réseau électrique, l'électrification des filières industrielles pour que la production gagne en souveraineté ou encore la décarbonation et l'électrification des grands sites industriels[54].

Le CESER suivra avec attention la déclinaison de ces annonces.

Assurer l'attractivité du port pour les différents trafics

Conserver au port sa fonction première, à savoir développer les trafics

Si le Port rééquilibre son modèle économique en augmentant ses revenus issus du foncier, le CESER rappelle que le Port a d'abord vocation à être une interface du territoire national avec le commerce international, et donc à attirer les trafics.

Ces trafics doivent permettre de maintenir voire d'augmenter les revenus issus de l'activité commerciale du Port et de soutenir l'emploi portuaire de qualité. La diversification des trafics est un complément indispensable des projets de transition énergétique.

Le Port doit y travailler à la fois avec ses équipes internes et avec l'ensemble des acteurs portuaires.

Sans exclure l'apport des revenus fonciers et les compensations de l'Etat pour les missions régaliennes non commerciales, les droits de port doivent continuer à être un élément essentiel de la viabilité économique du GPM.

[54] https://www.economie.gouv.fr/actualites/presentation-du-plan-delectrification-des-usages

Développer le trafic de vracs solides et agroalimentaires

Anticiper les évolutions des trafics agroalimentaires

Trafic vrac solide 2025	Imports	Exports	Total	%
Céréales	2 295	416 365	418 660	7,99
Tourteaux	1 868 395	44 937	1 913 332	36,53
Graines et oléagineux	454 218	8 523	462 741	8,84
Charbon	6 576	224 991	231 567	4,42
Autre	1 806 011	405 001	2 211 012	42,22
Total	**4 137 495**	**1 099 817**	**5 237 312**	**100**

Le trafic pour l'alimentation humaine et animale représente la majorité du vrac solide du GPM. Parmi les trafics « autre » figure notamment le sable de mer.

Nantes Saint-Nazaire est le premier port français de trafics de vracs agricoles (céréales, aliments pour animaux, engrais, huiles…) et le seul port en progression ces cinq dernières années sur ces trafics.

Le trafic céréales, essentiellement en exportation, concerne en particulier des expéditions de céréales du Centre-Ouest de la France, et des approvisionnements agricoles du Grand-Ouest.

Il repose sur des silos présents à la fois à Nantes et à Montoir. Le site de stockage nantais est le plus ancien (datant des années 1970) et le plus important (capacité de stockage de 117 000 t). Celui de Montoir date des années 1980 et a une capacité de stockage de près de 40 000 t. Un silo supplémentaire à Montoir a été envisagé à la fin des années 2010 puis abandonné du fait de trafics insuffisants.

Les deux sites sont complémentaires, Nantes étant le port principal pour l'entreprise Invivo. Les navires peuvent donc être chargés successivement à Nantes puis à Montoir.

La présence d'un double site entraîne des **coûts supplémentaires et peut nécessiter des opérations de dragage spécifiques**.

Des projets de fermeture du site nantais sont parfois évoqués, y compris par l'Etat[55], mais sont démentis par Invivo qui considère que ces deux sites sont indispensables. Le site de Nantes est totalement amorti et permet à Invivo de maintenir des tarifs attractifs pour les clients.

Paul Tourret, directeur de l'ISEMAR, considère que cette question devra être posée à moyen terme, du fait des difficultés liées au tirant d'eau à Nantes.

Laurent Castaing, directeur général des chantiers navals, plaide pour un abandon de certaines activités sur sites du GPM à Nantes, avec un déménagement du trafic céréales traité à Roche-Maurice vers les silos de Montoir du fait des coûts de dragage. En revanche, il défend l'idée de garder une capacité pour les petits bateaux pour le trafic fluvio-maritime au tirant d'eau faible, donc nécessitant peu de dragage, pour la ferraille, et la "logistique dernier kilomètre" répondant aux besoins de l'agglomération, en conservant la possibilité d'accueillir une nouvelle activité si l'opportunité survenait.

[55] https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/nantes-silos-de-roche-maurice-invivo-dement-tout-projet-de-fermeture-ea06adb0-587b-11ea-9377-f880333dbf98

Auditionné par le CESER, Stéphane Garcia, directeur d'exploitation des sites de Nantes et Montoir d'Invivo, confirme que la fin du site nantais n'est pas à l'ordre du jour, même s'il concède des temps de chargements plus rapides à La Rochelle. Il considère que le recours obligatoire au GMOP pour l'utilisation de ses portiques de chargement constitue un surcoût important pour Invivo.

Jean-Rémy Villageois souligne que le Port de Nantes sert en cas de besoin de débord de Montoir notamment pour le vrac alimentaire (propos confirmés par Pascal Trescos). En revanche, la coopération ne fonctionne pas sur la ferraille car les opérateurs sont concurrents.

Antoine Chéreau, premier vice-président du Conseil régional, souligne l'importance des sites nantais pour le Port, et indique qu'en pénétrant à l'intérieur du territoire, ils contribuent à limiter les trafics routiers.

Aymeric Seasseau, représentant de la Métropole de Nantes au sein du conseil de développement du Grand Port Maritime, souligne lors du forum Loire mer et connexion du 18 juin 2026, l'attachement de la métropole au Port. Il considère que l'activité industrielle implantée sur le territoire portuaire doit avoir une activité en lien avec l'infrastructure. Il précise également que la Métropole accompagne activement le Port pour la recherche d'activités nouvelles.

Johanna Rolland, maire de Nantes et présidente de Nantes Métropole, indique que le Port est « un acteur décisif, une chance pour développer une économie décarbonée, soutenir les filières industrielles et énergétiques d'avenir et créer des emplois, au service de notre territoire estuarien. »[56]

David Samzun, maire de Saint-Nazaire et président de Saint-Nazaire agglomération, considère pour sa part que l'activité réelle du Port (80 % de son chiffre d'affaires) se fait sur les sites avals et que l'activité sur la métropole nantaise génère des coûts importants pour son activité, notamment du fait des opérations de dragage. Il s'interroge en conséquence sur le maintien du siège du Port à Nantes et sur l'appellation même du Port « Nantes Saint-Nazaire ».

Si les acteurs auditionnés ont des visions différentes sur le silo de Nantes, c'est bien l'opérateur Invivo qui détermine, en fonction des coûts de son infrastructure nantaise, des redevances versées au Port, et des investissements nécessaires pour un silo en aval (Montoir), l'opportunité de maintenir ou pas son silo à Nantes. Le Port pourrait revoir la convention de terminal s'il considérait qu'elle était non rentable pour lui. Ce n'est pas le cas actuellement même si le coût du dragage doit être pris en compte. À moyen terme, dans un contexte d'évolution de l'urbanisation et d'évolution du trafic de la Loire lié au changement climatique, cette position pourrait être revue.

[56] https://lnkd.in/p/eJWtRM-9

Par ailleurs, le trafic agroalimentaire est très lié à la qualité des récoltes et aux événements météorologiques et aux évolutions climatiques. L'avenir de cette activité est lié à la capacité de l'agriculture du territoire à s'adapter au changement climatique, dans un contexte toujours incertain sur l'ampleur de ce dernier.

Enfin, le développement du libre-échange sur le plan international, à l'image du traité du Mercosur, et les évolutions des normes de productions et des habitudes de consommation, pourraient conduire à des évolutions de la composition des trafics liés à l'alimentation humaine et animale.

Pascal Trescos, directeur général de Sea-Invest, considère que le Mercosur changera la provenance des importations alimentaires, mais pas leur volume.

Il appelle à un accroissement raisonné des capacités de stockage de vrac solide.

Préconisations sur les trafics agroalimentaires :

- **Anticiper l'évolution des trafics agroalimentaires via des études prospectives menées en lien avec les acteurs du territoire (éleveurs, céréaliers…).**
- **Évaluer le bilan économique pour le Port et le territoire des implantations portuaires nantaises**

Accompagner le dynamisme du trafic de vracs solides en favorisant la souplesse des AOT

Afin de permettre aux acteurs portuaires privés de mettre en œuvre leurs activités, le Port attribue aux entreprises qu'il sélectionne, des autorisations d'occupation temporaires du territoire (AOT). Ce mécanisme est prévu dans le code général de la propriété des personnes publiques et le code des transports[57]. Il s'agit de locations de terrains de longue durée (en général jusqu'à 35 ans)[58] permettant aux exploitants d'assurer leur activité en contrepartie d'une contribution financière. Les AOT sont formalisées au moyen de conventions d'occupation temporaire (COT).

La durée des AOT se justifie par la nécessité pour les entreprises bénéficiaires de pouvoir amortir des investissements immobiliers lourds (bâtiments de stockage…) et de rémunérer les capitaux investis, sans toutefois « restreindre ou limiter la libre concurrence »[59].

Les conventions signées par les opérateurs du GPM permettent ainsi le partage des sites et des équipements. Elles contribuent à sécuriser les trafics dont sont responsables les différents opérateurs, mais souffrent selon plusieurs acteurs auditionnés par le CESER d'un manque de souplesse.

[57] Article L5312-14-1
[58] https://www.info.gouv.fr/upload/media/organization/0001/01/sites_default_files_contenu_piece-jointe_2021_08_guide-aot_17062021.pdf
[59] Code général de la propriété publique, article L2122-2

Elles présentent en effet plusieurs risques :

- Une certaine rigidité dans l'allocation des quais,
- Une faible capacité d'adaptation aux cycles économiques
- Une difficulté à redéployer rapidement des infrastructures sous-utilisées.

Pascal Trescos dirige Novasea logistique, groupement créé début 2026 et qui entre dans la continuité de MBT (Montoir Bulk Terminal). Il s'agit d'une entité commune aux sociétés IDEA (chargeur local spécialisée dans la logistique industrielle) et SEA Invest, spécialisée dans les opérations de chargement, déchargement et stockage de vracs solides à proximité immédiate des infrastructures portuaires. Novasea Logistique est dédié aux activités de manutention et de logistique des vracs, portuaires et industriels sur les sites de Montoir de Bretagne et Saint-Nazaire, et est le concessionnaire du terminal vrac et marchandises diverses de Montoir.

Il souligne la saturation structurelle et récurrente de ses installations, avec des quais exploités en continu. Cette saturation conduit aujourd'hui à des temps d'attente pour le déchargement des navires et constitue un frein au développement commercial de grands clients industriels, pourtant demandeurs de volumes supplémentaires.

Il exprime son souhait de pouvoir utiliser en cas de congestion, le terminal voisin concédé à Invivo, lorsque ce dernier est sous-utilisé.

Il s'agit donc selon lui, de passer d'une logique de concessions cloisonnées à une logique de coopération inter-opérateurs, et de permettre un partage temporaire des infrastructures en fonction des cycles d'activité.

Gilles Bontemps, membre en tant que personnalité qualifiée du Conseil de surveillance du GPM, formule une critique forte du système des Conventions d'Occupation Temporaire (COT) issues de la réforme portuaire de 2008. Il considère que ce modèle est conçu pour les plus grands ports, mais qu'il est mal adapté à la réalité multi-sites de Nantes-Saint-Nazaire. Il les trouve excessivement rigides, ce qui selon lui freine la polyvalence des quais et la mutualisation des équipements. Il plaide pour une évolution collective du système, fondée sur l'intelligence portuaire partagée, afin d'éviter des situations paradoxales de saturation de certains quais tandis que d'autres restent sous-utilisés.

Jean-Rémy Villageois considère que la souplesse peut être apportée, et rappelle que des accords ont été passés entre TGO et SOMALOIR.

Préconisation sur la gestion des AOT :

- **Favoriser les coopérations entre acteurs afin d'optimiser la gestion des AOT et de mieux répondre aux pics d'activité de certains opérateurs, tout en restant dans le cadre prévu par la loi et la réglementation.**

Soutenir le trafic roulier

Un trafic diversifié, des nouvelles opportunités à développer

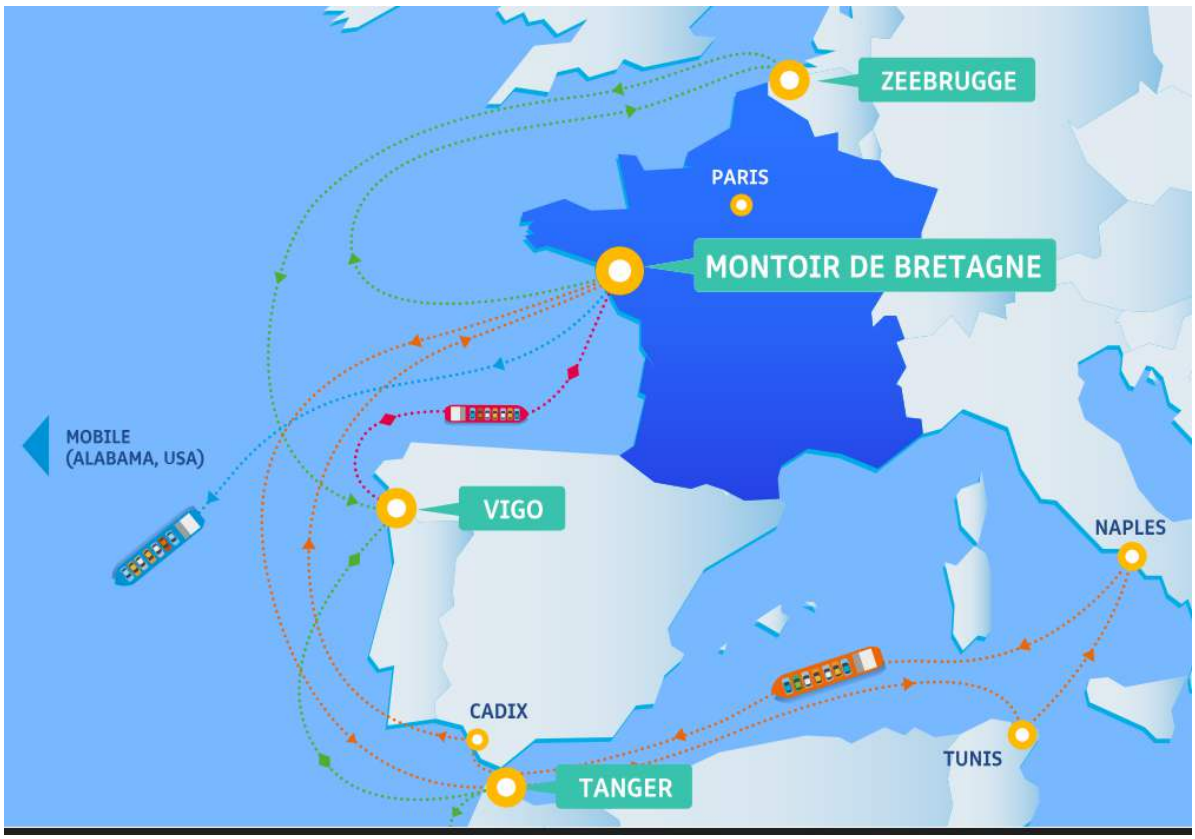
Le trafic roulier, opéré par SOMALOIR (sur un quai non concédé)[60] concerne environ 400 navires par an, et est composé aux deux tiers environ d'importations.

Ces navires transportent des véhicules automobiles (100 000 véhicules transitées par an), des remorques, et des éléments rouliers divers (notamment pour des industriels, à l'image de Manitou), et des éléments d'Airbus.

Source : Site Internet Somaloir[61]

Le trafic automobile croit à la faveur d'importations en développement, notamment depuis l'Afrique du Nord, mais aussi d'Allemagne.

[60] Pour rappel, le terminal roulier n'a pas été concédé du fait notamment de la présence de trafics stratégiques pour l'Etat.
[61] https://www.somaloir.com/nos-metiers/



Le terminal est desservi par l'autoroute de la mer Montoir Vigo, étendue vers le Nord de l'Europe et l'Afrique du Nord, et par des Milk Run vers l'Amérique et la Méditerranée.

Les **autoroutes de la mer** consistent en l'acheminement maritime à cadence rapide de véhicules routiers par des navires rouliers, proposé en remplacement d'acheminements terrestres ; par extension, la route maritime la plus fréquemment empruntée entre les ports reliés.[62]

Les autoroutes de la mer proposent donc, entre deux ports, un service régulier à horaire fixe, à la fois rapide et fiable, pour un prix attractif par rapport à son équivalent par la route. Ce service de transport est principalement dédié au transport international de fret au sein de l'Union Européenne et avec les pays tiers.[63]

Ce principe a été posé en 2001 par le livre blanc de l'Union européenne pour la politique européenne des transports à l'horizon 2010.[64] Toutefois, les aides européennes accordées alors dans le cadre du programme Marco Polo se sont selon la Cour des Comptes européennes révélées peu efficaces[65], et de fait aujourd'hui les autoroutes de la mer n'ont pas atteint le niveau de développement souhaité en 2001.

Pour autant, des liaisons existent notamment entre l'Espagne et l'Italie et le Censis, institut italien de recherche socioéconomique, pointe que les autoroutes de la mer italiennes ont évité 27 M de km parcourus sur les routes.[66]

L'Union européenne n'a pas renoncé à la relance des autoroutes de la mer, notamment pour les ports situés dans le cœur du réseau européen des transports (TEN-T).[67]

L'autoroute de la mer Montoir – Gijon pourrait donc être relancée dans ce cadre.

Les **Milk Run** ou tournées du laitier, consistent à regrouper sur un même navire des marchandises de différents fournisseurs vers une destination unique.

Des opportunités de développement apparaissent d'une part depuis la Turquie, d'autre part, depuis la Chine, alors que les importations de véhicules électriques se développent.

A l'appui de Jean-Christophe Herry, le GPM plaide pour la réouverture de l'autoroute de la mer vers Gijon (Espagne). Pour ce nouveau projet, le GPM souhaite qu'une subvention lui soit versée directement afin de pouvoir offrir des tarifs attractifs.

Une autoroute de la mer a fonctionné entre Montoir et Gijon entre 2010 et 2014. Elle était opérée par Louis Freyfus Armateurs, qui bénéficiait d'un financement de 30 millions versés par les États français et espagnol et de 4 millions dans le cadre du programme européen Marco Polo. Cette ligne a rencontré un succès certain avec un taux de remplissage de 72 % et environ 20 000 camions et 5 000 passagers transportés par an, mais restait déficitaire selon l'opérateur de 6 M€ par an, si l'on excluait les subventions. Arguant de ce déficit, et refusant du fait du manque de volume de mettre en service un second navire, Louis Dreyfus Armateurs a mis fin à la ligne en septembre 2014, après l'arrêt des subventions européennes.

[62] https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000020694870
[63] https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/autoroutes-mer
[64] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=LEGISSUM:l24007&frontOfficeSuffix=%2F
[65] https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/autoroute-de-la-mer
[66] https://www.worldports.org/censis-study-on-motorways-of-the-sea-27-billion-km-saved-for-the-road-network/
[67] https://transport.ec.europa.eu/document/download/cc1df738-c919-4fd7-a9aa-8bf0f644afff_en?filename=2022-mos-dip.pdf

Cette décision a provoqué des réactions vives, l'Espagne soulignant qu'il s'agissait d'une « violation du contrat qui [prévoyait] l'exploitation de la ligne pour un minimum de sept ans. »[68]

Préconisations sur les autoroutes de la mer :

- **Relancer l'autoroute de la mer Montoir Gijon, en se saisissant des soutiens européens**
- **Étudier la possibilité d'autoroutes de la mer pour des trafics extraeuropéens**
- **Accentuer le travail collectif pour développer de nouveaux trafics**

Préserver et adapter l'espace en bord à quai pour les activités maritimes

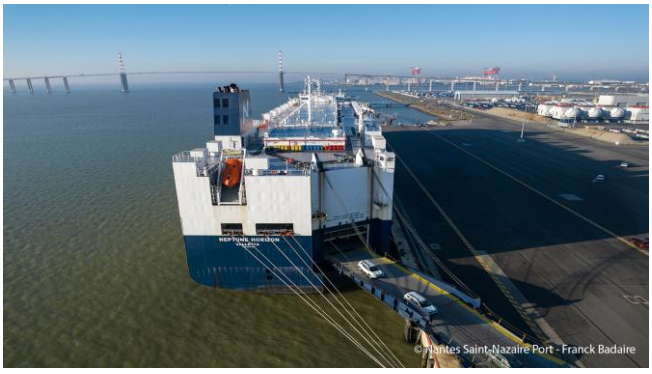
Jean-Christophe Herry regrette la perte de 14 hectares en bord à quai, sur les 50 dont dispose le terminal roulier, pour l'unité de production de General Electric.

Le terminal roulier doit en effet disposer d'espace pour stocker les véhicules en transit. M. Herry considère que les parkings silos ne sont pas adaptés au trafic massif de véhicules. Il souhaiterait en revanche pouvoir recharger les batteries des véhicules électriques à leur arrivée sur le Port, ce qui nécessiterait d'équiper le quai de bornes de recharge.

Le CESER souligne l'intérêt de parkings silos modulables pour limiter les consommations foncières, tout en restant attentif aux intérêts industriels et au coût d'investissement pour Somaloir, sur un terminal non concédé.

M. Herry souligne l'outillage globalement satisfaisant, mais souhaiterait la mise en place de **ducs d'Albe**[69] plus importants pour pouvoir recevoir des navires plus gros.

Par ailleurs, l'équipement permettant d'accueillir des bateaux à rampe ¾[70] est installé sur le TMDC5 (terminal conteneurs) concédé à TGO et créé pour les besoins de General Electric, ce qui nécessite des accords pour l'utiliser pour le roulier. Il en est de même pour l'accès à la rampe axiale du quai de General Electric que Jean-Christophe Herry souhaiterait pouvoir utiliser en cas de besoin.



Déchargement du navire roulier Neptune Horizon – source GPM

[68] https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/lautoroute-de-la-mer-montoir-gijon-a-suspendu-ses-rotations-c6776915-56b8-4939-ac72-4082e04db6f2 et https://www.transportinfo.fr/autoroutes-mer-montoir-gijon-larret/

[69] Un **duc d'albe** (ou **Dolphin**) consiste en des pilotis (poteaux de bois, tubes d'acier, blocs de ciment) ancrés dans le fond des bassins ou des chenaux, sur lequel un navire peut s'amarrer ou s'appuyer https://www.techno-science.net/definition/1199.html

[70] https://www.basenton.com/fr/a-guide-to-shipping-cars-from-china-by-roro-ship/

Préconisations sur le trafic roulier :

- **Favoriser les coopérations entre les entreprises pour l'utilisation optimale des équipements, notamment la rampe ¾, mettre à niveau l'infrastructure du terminal roulier en installant en tant que de besoin des ducs d'Albe pour faire face aux trafics à venir**
- **Prévoir la possibilité de recharger les véhicules électriques en import, ce qui nécessitera des puissances appropriées.**
- **Étudier la possibilité d'installer des parkings silos modulables en tenant compte des impératifs industriels**

Relancer le trafic conteneurs

Ce trafic décline, malgré les objectifs affichés au projet stratégique 2021-2026. Auditionné par le CESER, M. Villageois reconnaît **l'échec de la stratégie conteneurs** qui y était développée.

Escale du porte-conteneurs TINA WEC Line – Source : GPM

Ainsi le trafic conteneurs était de 80 000 mouvements en 2025, alors que le seuil de rentabilité est fixé à 100 000 mouvements.

Lors de l'attribution de la concession, l'opérateur Terminal Grand Ouest (TGO) s'était ainsi engagé sur le développement du trafic, avec pour ambition de passer de 155 000 à 480 000 EVP[71] à horizon 2024.

En 2025, a été annoncée la perte des flux vers l'Afrique et les Antilles, exploitées ces dernières années par CMA-CGM et qui représentaient 1/3 du trafic export.

Les principales causes de l'échec sont identifiées :

- **La configuration physique du GPM ne permet pas l'accueil des plus gros porte-conteneurs.** A l'inverse, le Havre accueille des navires d'une capacité de plus de 20 000 EVP. Nantes Saint-Nazaire est donc un port dédié au feedering[72], relié à un hub, en particulier Le Havre.

[71] Equivalent vingt pieds, unité de mesure de la capacité des porte-conteneurs
[72] Le feedering est le recours à des feeders, c'est-à-dire à des bateaux de taille réduite qui alimentent un navire de taille plus importante dans un hub.

Source : https://www.nantes.port.fr/fr/le-port-pour-les-pros/les-services-maritimes

- Par ailleurs, la route offre aussi une concurrence au développement du feedering. Pour les entreprises, acheminer un conteneur par camion vers Le Havre est souvent moins cher que de passer par Montoir. En effet, la motivation environnementale des chargeurs se heurte aux contraintes de prix et de délais. Le passage par un feeder impose notamment des coûts de manutention pour les transferts des marchandises (camion – feeder– navire mère). Par ailleurs, selon TGO, la fiscalité sur les escales conduit à en limiter le nombre pour éviter de payer la taxe carbone à chaque escale.
- Plusieurs acteurs rencontrés par le CESER soulignent **l'insuffisance d'intermodalité ferrée**[73], qui concerne de manière générale l'ensemble des trafics du port.
- Enfin, plusieurs acteurs mettent en cause l'entretien du terminal conteneur et de ses équipements par le concessionnaire Terminal Grand Ouest (TGO), l'état du sol et surtout celui des équipements. La Cour des comptes signale ainsi dans son rapport de 2025 les « annulations d'escales fréquentes liées aux pannes de portiques chez TGO ». Ainsi, sur les trois portiques du terminal, seuls 1 à 2 sont en situation de fonctionnement. La Cour des comptes considère qu'"il y a donc un défaut d'investissement [du concessionnaire] dans la période récente, aggravant la situation de vieillissement du matériel initialement cédé et aboutissant à un défaut de renouvellement" et préconise de « renégocier la convention de terminal de TGO pour y intégrer des obligations d'investissement et des cibles de volumes assorties de pénalités ».

[73] Cette insuffisance n'est pas le fait du GPM. L'intermodalité devrait être facilités avec l'ouverture 24h/24 du point d'accès du Priory entre le réseau ferré national et le réseau du GPM. Celle-ci est prévue au CPER 2021 2027, les crédits Etat et Région n'ont pas été ouverts à date.

WEC Lines, armateur basé à Montoir, est spécialisé dans le cabotage maritime européen. Lors de son audition par le CESER, Jean-Baptiste Perrin, son directeur, s'interroge sur les capacités de TGO à assurer les investissements nécessaires sur le terminal conteneurs. Il souhaite rappeler au GPM qu'il ne faut pas abandonner le terminal conteneurs, et considère que par défaut de fiabilité des équipements, des clients quittent le port.

Ludovic Madec, président de l'UNMP, confirme ces propos et considère qu'au minimum deux portiques sur les quatre du terminal conteneur doivent être en état de marche.

Pour Yann Trichard, président de la CCI 44, le développement de lignes feeders (navettes maritimes) est essentiel pour le Port afin de :

• Réduire l'empreinte carbone du transport de marchandises

• Améliorer la compétitivité,

• Maintenir une activité conteneur minimale.

Toutefois, la motivation environnementale des chargeurs se heurte aux contraintes de prix et de délais. Le passage par un feeder impose notamment des coûts de manutention pour les transferts des marchandises (camion – feeder– navire mère).

Ces préoccupations sont partagées par des représentants syndicaux du port sur les questions d'infrastructure et de service public. De même, le Département de Loire-Atlantique, également auditionné par le CESER, rappelle que les collectivités ont cofinancé l'extension du terminal conteneurs, aujourd'hui sous-occupé.

Frédéric Tyzo, directeur général de TGO et James Lecocq, directeur logistique et sûreté TGO, précisent que l'insuffisance des trafics n'a pas permis la mise à niveau des équipements telle qu'elle était prévue. Ils considèrent que les objectifs de la convention initiale étaient inatteignables.

Ils jugent que la redevance versée au port est disproportionnée, et qu'elle étouffe la trésorerie. Les résultats sont négatifs presque tous les ans, du fait d'un trafic insuffisant et d'un coût élevé des dockers. Ils indiquent souffrir de rigidités dans leur gestion. Ces rigidités contribuent selon eux à la hausse des coûts de main d'œuvre. TGO emploie environ la moitié des dockers de la place portuaire. Fréderic Tyzo et James Lecocq souhaitent que le prêt de main d'œuvre entre opérateurs portuaires soit facilité.

Ils soulignent également les choix des armateurs d'augmenter les volumes des bateaux, de limiter les escales pour éviter de payer la taxe carbone à chaque escale. Ils sont favorables à la remise en place des portiques routiers de péage.

Remarque : ces "rigidités" signalées par TGO résultent pour partie au moins, du passage de rémunérations variables pour travaux de week-end et/ou de nuit, en rémunérations des dockers fixes intégrant ces sujétions, alors que les recettes liées aux trafics sur des horaires nocturnes ou le week-end ont disparu avec la fin de la ligne avec les Antilles.

Cette situation, qui a conduit TGO à ne pas verser les redevances prévues par le contrat de concession du fait de la non atteinte des objectifs envisagés, a entraîné une dégradation des relations entre le Port et le concessionnaire. Cependant, depuis plusieurs mois, la situation semble s'être apaisée entre ces deux acteurs, ce qui laisse entrevoir une sortie par le haut de cette situation.

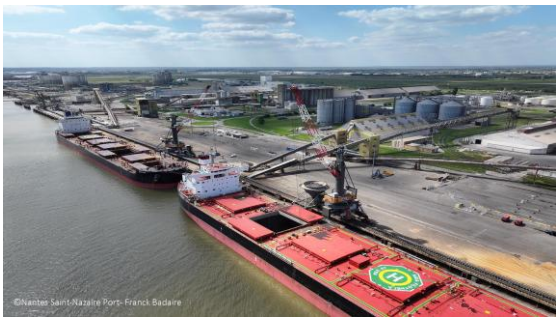
Jean-Rémy Villageois souligne la situation financière difficile de TGO mais considère que les actionnaires de l'opérateur, notamment CMA CGM, peuvent contribuer à dynamiser son trafic et à assurer sa rentabilité.

TGO (Terminal Grand Ouest) est en effet détenu à 50 % chacun par Terminal Link (50%) et par Maritime Khun France (50%). Terminal Link appartient à CMA CGM pour 51% et à China Merchants Port Holding Company Ltd pour 49 %.[74] De fait, CMA CGM dispose d'un poids important dans la gouvernance de TGO.

Jean-Rémy Villageois souhaite par ailleurs une installation d'un portique neuf, le transfert d'une grue depuis Saint-Nazaire serait une solution coûteuse et dégradée.

La mise en œuvre de la loi de 2008 concernant le transfert au secteur privé des terminaux de Montoir (hors terminal roulier) est formalisée par les conventions d'occupation temporaires (COT), comme stipulé dans l'article L. 5312-4 du code des transports.

Celles-ci prévoient le transfert des équipements (grues, portiques ...), qui doivent être entretenus par les concessionnaires, qui doivent également verser une redevance.



Déchargement de vracs agroalimentaires au terminal multivrac - Montoir Bulk Terminal, Source : GPM

Préconisations sur le trafic conteneurs :

- **Engager d'urgence un avenant à la concession liant TGO au GPM, basée sur des objectifs réalistes, prévoyant une mise à niveau des équipements, et assortie de sanctions en cas de non-réalisation.**
- **Étudier la possibilité d'ouvrir l'exploitation du quai à d'autres opérateurs en cas d'incapacité avérée de TGO à assurer la maintenance des équipements malgré les avenants à la concession qui pourront être signés.**

[74] https://www.tgo-terminal.com/terminal-du-grand-ouest/ et https://www.terminal-link.com/about

De manière générale, toute nouvelle COT devra comporter des clauses contraignantes d'investissement minimum avec mécanismes de sanctions effectifs.

- **Engager un travail collectif entre le Port et l'opérateur TGO, en lien avec Opportunity et le club des chargeurs, pour développer le trafic conteneurs et marchandises diverses, en priorisant les trafics générateurs d'activité pour les entreprises du territoire. Agir en particulier auprès de la CMA CGM pour encourager une reprise des trafics conteneurs de cette compagnie au sein du GPM.**

Rechercher des nouveaux trafics et des nouvelles activités

Accueillir les croisières, en tenant compte des capacités des infrastructures portuaires et de l'acceptabilité par le territoire

Le développement des croisières est une mission que le port met en œuvre, en s'appuyant sur son club croisière, désormais nommé Nantes Saint-Nazaire Cruise Club.

Le Club Croisière a pour vocation le développement des escales de paquebots dans l'estuaire de la Loire, de Saint-Nazaire à Nantes. Il assure la promotion de la destination Nantes Saint-Nazaire auprès des compagnies de croisière européennes et américaines.

Toutefois, cette activité reste ponctuelle et limitée à des navires de taille relativement modeste. Par exemple, le paquebot Hanseatic Nature, stationné à Cheviré en 2024 (dernière escale figurant à date sur la date sur la page Facebook du club croisière) dispose de 217 places pour les passagers. Ces passagers ont ainsi pu découvrir la région nantaise.

Pour Ludovic Madec, président de l'Union Maritime Nantes Port (UNMP), il existe une activité potentielle à Nantes avec des bateaux de taille modeste (maximum 200 mètres), pour des offres haut de gamme. Le Quai Wilson sur l'Île de Nantes pourrait être utilisé, sous réserve d'un dragage adapté. Il précise qu'actuellement 5 à 10 bateaux sont accueillis chaque année par le Port, cela pourrait aller jusqu'à 20, ce qui constituerait des recettes supplémentaires.

Le développement de cette activité est par ailleurs conditionné à la volonté de la métropole nantaise de s'y investir, en tenant compte de l'acceptabilité par la population. Le CESER souligne toutefois que l'impact sur la qualité de l'air provoqué par quelques navires par an ne serait pas équivalent à celui que subissent d'autres ports comme celui de Marseille.

Préconisation sur les croisières :

- **Soutenir l'activité du club croisière, en gardant à l'esprit le potentiel limité du territoire en la matière.**

Développer l'activité touristique liée au GPM

Les installations portuaires représentent une ouverture sur le monde et un poumon économique pour le territoire. Investi depuis plus de 20 ans dans le tourisme de découverte économique, Nantes Saint-Nazaire Port collabore avec les offices de tourisme et les structures touristiques présentes sur le territoire pour l'accueil de plus de 30 000 visiteurs par an.

En 2025, ce sont près de 33 000 personnes qui ont découvert les activités portuaires de Nantes Saint-Nazaire, en car, en bateau ou à travers des opérations spécifiques ou des événements grand public.

Des croisières découvertes sont organisées pour les touristes et les scolaires :

Source : site du GPM

Le CESER salue ces actions qui contribuent à l'appropriation des enjeux portuaires par les populations, qu'elles soient issues du territoire estuarien ou qu'elles soient de passage. Il rappelle cependant qu'il s'agit d'une activité annexe et marginale économiquement même si elle est importante en matière d'image et d'intégration dans le territoire.

Préconisation sur le tourisme portuaire :

- **Poursuivre les actions en faveur du tourisme portuaire, en lien avec les collectivités territoriales**

Prendre en compte la part croissante du foncier dans les recettes du GPM

Concilier les recettes liées au foncier et celles liées aux trafics

Les revenus du Port liés au domaine constituent désormais une part équivalente aux droits de port. Cette tendance est générale dans l'ensemble des grands ports européens.

Cette évolution permet au Port d'assurer sa viabilité alors que certains trafics décroissent, à l'image de ceux liés aux énergies fossiles, ce qui appelle à trouver d'autres recettes. Elle affirme le rôle du Port dans le développement industriel du territoire.

Par ailleurs, la recherche d'un modèle économique viable peut conduire le port à offrir aux clients des conditions tarifaires attractives, ce qui a des conséquences sur ses recettes historiques.

Cette tendance pose cependant des défis, car elle peut contrecarrer la vocation du port, qui est d'abord de générer du trafic.

Selon Bruno Michel, directeur du terminal méthanier et président du conseil de développement du GPM, « l'identité et la vocation historique du port reposent sur l'activité industrielle et commerciale, même si des projets de ce type peuvent présenter un intérêt social, notamment en matière de reconversion de personnels. »

Par ailleurs, dans un contexte de foncier limité, l'affectation de terrains à des activités ne générant pas de trafic pose question.

Jean-Christophe Herry, directeur de SOMALOIR, constate une réduction des espaces dédiés au trafic de marchandises, alors que c'est selon lui la première fonction d'un port. Il souhaite donc éviter des infrastructures immobilières qui pourraient obérer le développement des trafics à long terme.

Ludovic Madec, président de l'UNOM, souligne également la nécessité de maintenir les bords à quai pour l'activité portuaire.

François Gimard et Bertrand Herrero, représentants du syndicat CGT du GPM, indique que leur organisation reste attachée à ce que le Port ne se départisse pas du foncier dont il est propriétaire, et distingue 3 types de foncier à valoriser :

- Les zones de logistique portuaire, bord à quai ou à proximité. Ces zones doivent selon elle être exclusivement réservées à des activités en lien avec le trafic maritime ou fluviale.
- Les zones logistiques. Ce sont des zones éloignées du quai qui peuvent être valorisées avec des entreprises diverses.
- Les zones urbaines. Ce sont des zones au cœur des villes où il n'y aura pas à court moyen terme de trafic portuaire. Ces espaces ont néanmoins une forte valeur ajoutée et peuvent être louées pour des activités tertiaires.

Selon Gilles Bontemps, personnalité qualifiée au conseil de surveillance du GPM, le hangar 12 sur l'Île de Nantes fait partie des sites qui ne pourront pas faire l'objet de trafic.

Jean-Rémy Villageois reste favorable à ce que certaines implantations portuaires urbaines puissent être valorisées mais souhaite que cette valorisation concerne d'abord des projets industriels, en lien avec l'activité portuaire, plutôt que des projets immobiliers d'habitation ou des zones de loisirs. Il cite un projet de jardin au niveau du quai Wilson à Nantes, que le Port n'a pas soutenu.

Le Groupe GIBOIRE a remporté l'appel à manifestation d'intérêt lancé par Nantes Saint-Nazaire Port en 2022 pour la requalification du quai Marquis d'Aiguillon à Nantes et la réalisation d'un programme immobilier, avec un hôtel, un restaurant et des bureaux en lieu et place du hangar 12.

Par ce projet, Nantes Saint-Nazaire Port, en tant qu'aménageur, s'inscrit comme acteur à part entière des grands projets de transformation urbaine portés par Nantes Métropole.

Baptisé L'Escale, ce projet créera une continuité entre les différentes polarités du quartier du Bas Chantenay, depuis la butte Sainte-Anne jusqu'au Jardin Extraordinaire[75].

La conservation du bord à quai pour le trafic est au cœur des préoccupations du GPM. Ainsi, pour l'implantation du projet Take Kair sur le site du terminal charbonnier de Montoir, le Port a privilégié une implantation en retrait, permettant le développement d'un futur projet en bord de Loire.

Avoir une attention à la soutenabilité des contributions des entreprises

Si les entreprises comprennent la nécessité de garantir la viabilité du Port, plusieurs d'entre elles soulignent les impacts d'une hausse continue des redevances liées à la location du foncier.

Il convient aussi pour le port de rester attractif.

Laurent Castaing, directeur général des Chantiers navals, souligne la hausse des loyers qui pénalise les clients captifs du Port.

Préconisations sur la valorisation du foncier :

- **Consolider les recettes liées au domanial, plus stables que les droits de port**
- **Garder à l'esprit la nécessité de pouvoir développer le trafic portuaire, et par conséquent préserver le bord à quai pour les activités liées au trafic du Port. Il s'agit de pouvoir développer les activités dans une démarche de transition du GPM.**
- **Veiller à la soutenabilité des tarifs pour les entreprises afin de conserver l'attractivité et la dynamique existante**

Favoriser l'implantation d'entreprises contribuant au développement du territoire

Enfin, le Port doit pouvoir contribuer par la valorisation de son foncier au dynamisme du complexe industrialo portuaire de Saint-Nazaire.

Les chantiers navals ou les projets liés à Loire Estuaire décarbonation en sont des exemples marquants. La proximité de la mer doit permettre d'encourager la présence d'industries liés à l'exploitation de ses ressources, par exemple via les biotechnologies.

[75] https://www.nantes.port.fr/fr/actualites/nantes-saint-nazaire-port-choisit-le-groupe-giboire-pour-son-projet-nantais

Président de la CCI Nantes Saint-Nazaire et membre du Conseil de surveillance du GPM, Yann Trichard identifie les Chantiers de l'Atlantique et ses quelque 9 000 emplois (en incluant les sous-traitants), comme étant le cœur industriel du port et comme un enjeu de souveraineté nationale.

Il rappelle les combats menés pour maintenir cette activité en France lors des projets de reprise étrangère, afin d'éviter :

- La délocalisation des bureaux d'études,
- La perte progressive des capacités de production qui se serait ensuivi,
- Un affaiblissement de l'écosystème industriel local.

Laurent Castaing, directeur général des chantiers navals, indique que les Chantiers sont prêts à étendre leur emprise. Faute de terrain suffisant, la question de la délocalisation de certaines activités pourrait selon lui être posée.

Préconisation sur les entreprises bénéficiaires des AOT :

- **Soutenir le développement économique et social du territoire par le choix des entreprises bénéficiaires d'AOT**

Gérer les accès fluviaux et maritimes

Parmi les missions régaliennes du Port figurent le dragage et l'entretien des formes.

Trois dragues pour le GPM

Chaque année, l'ensemble des ports français réalise des dragages d'entretien pour un volume total d'environ 40 Mm³ (moyenne 2015-2021) dont 34 Mm³ pour les Grands Ports Maritimes (GPM), les GPM estuariens métropolitains que sont Bordeaux, Haropa-Rouen et Nantes Saint-Nazaire Port en représentant près de 60 % (20 Mm³).

Nantes Saint-Nazaire Port est le second port national après Bordeaux concernant le volume de dragage d'entretien avec une moyenne de 5,2 Mm³/an au cours des 10 dernières années[76].

Trois types de dragues sont utilisées par Nantes Saint-Nazaire Port : la drague aspiratrice en marche (DAM) Samuel de Champlain, la drague à injection d'eau (DIE) le Milouin, et la drague aspiratrice stationnaire (DAS) André Gendre.

La drague aspiratrice en marche Samuel de Champlain

Construite en 2002, elle est la plus grande de la flotte du GIE Dragages-Ports.

Les membres du GIE Dragages-Ports sont l'Etat, les GPM métropolitains et la Région Hauts-de-France. Sa vocation est de contribuer à l'optimisation des coûts de dragage d'entretien.

[76] sources : schéma de dragage du GPM et rapport de la Cour des Comptes de 2023 https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2024-01/20240108-S2023-0881-GIE-Dragages-Ports.pdf

Il assure la constitution, le maintien en l'état et le renouvellement d'un parc de dragues et d'engins de services le mieux adapté possible aux besoins des membres.[77]

C'est le GIE qui investit donc en lieu et place du Port, ce dernier versant au GIE un loyer pour les dragues qu'il utilise.

La drague Samuel de Champlain est armée 24h/24 tout au long de l'année par le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire ; elle opère 60 % du temps dans l'estuaire de la Loire (chenal d'accès à la Loire jusqu'aux installations portuaires de Montoir) et 40% dans l'estuaire de la Seine.

Elle a été rétrofitée au GNL en 2019, au terme d'une opération technique innovante qui s'est avérée complexe, dans le but de réduire de 20 % les émissions de CO2, de 80 % celles d'oxydes d'azote et de 99 % celles de particules fines[78].

Elle fait cependant l'objet d'avaries fréquentes qui poussent à devoir prévoir son changement.

La drague aspiratrice stationnaire André Gendre

Construite en 1982 et modernisée en 2011[79], cette drague a été récemment sortie du parc, sa maintenance apparaissant trop coûteuse, dans l'attente de son remplacement.

La drague à injection d'eau Le Milouin

Cette drague a été équipée d'un système à injection d'eau en 2011.[80]

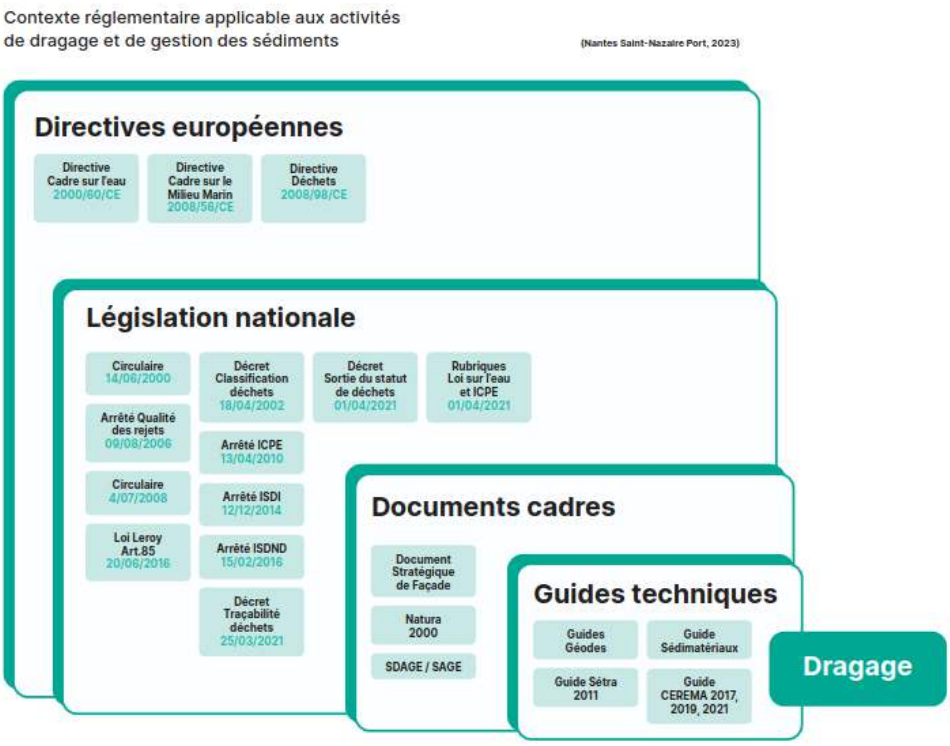
Jean-Rémy Villageois indique au CESER que le parc sera renouvelé d'ici à 2028 de manière très conséquente, puisque les deux dragues aspiratrices, obsolètes, seront remplacées.

Limiter les impacts environnementaux du dragage et prendre en compte les effets du changement climatique

L'ampleur des volumes dragués fait débat, certains souhaitant l'arrêt du dragage dans la partie amont de l'estuaire, pour des raisons environnementales ou financières. Cependant ces opérations sont indispensables pour le Port, aussi bien pour le maintien des profondeurs nécessaires à la navigation que pour la réalisation de nouveaux aménagements. Ainsi, la mise en œuvre d'Eole aura des conséquences sur le dragage nécessaire dans l'entrée de l'estuaire.

Il n'en demeure pas moins que le dragage doit s'inscrire dans un cadre environnemental défini. Celui-ci devient de plus en plus rigoureux du fait des nouvelles exigences réglementaires au niveau national, européen et international, dans le cadre de politique publique de développement durable ayant pour objectif d'assurer la meilleure conservation possible de l'espace marin[81].

[77] https://www.dragages-ports.fr/missions-et-organisation/
[78] https://lemarin.ouest-france.fr/industries-navales/remotorisee-la-drague-samuel-de-champlain-reprend-du-service-804a1520-8af4-463f-b298-08986ce66d79
[79] https://www.loire-estuaire.org/upload/espace/1/pj/51838_4079_L1E3_MAJ2011_BD.pdf
[80] https://www.loire-estuaire.org/accueil/nos-outils/phototheque/1923-43766/drague-quotle-milouinquot-equipee-du-systeme-a-injection-deau-depuis-2011-et-utilisee-pour-les-dragages-dentretien-dans-lestuaire-de-la-loire
[81] Schéma directeur du dragage de Nantes Saint-Nazaire Port
https://www.nantes.port.fr/sites/default/files/SCHEMA_DIRECTEUR_DES_DRAGAGES_PAGE_A_PAGE_V3.pdf



Source : schéma directeur du dragage Nantes Saint-Nazaire Port, février 2025

L'optimisation du dragage a permis de réduire le volume des sédiments à draguer de 1 à 2 Mm3/an, selon les indications données par le Port.

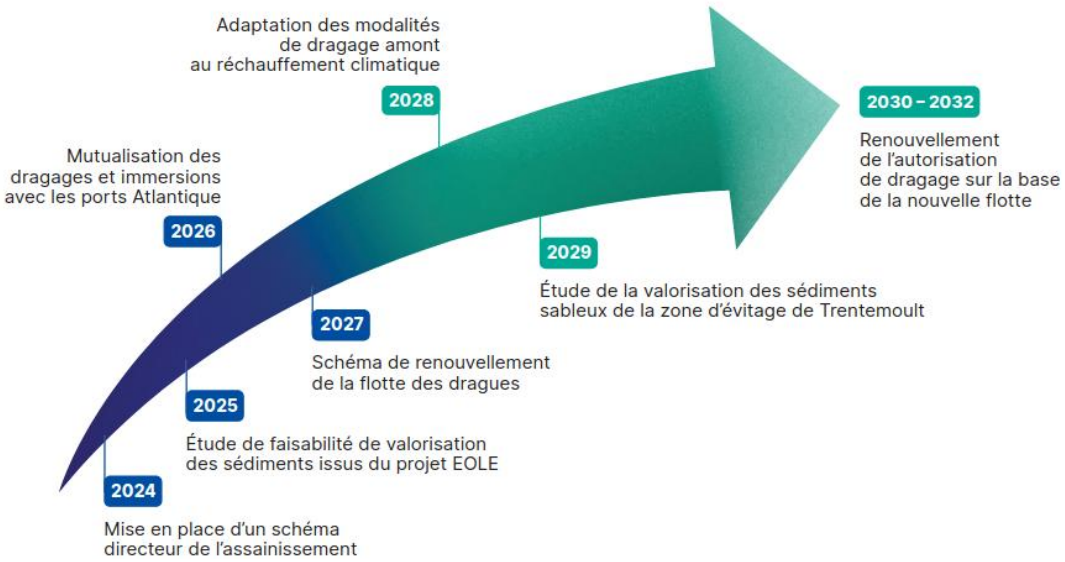
Le schéma directeur des dragages (SDD) de Nantes Saint-Nazaire (février 2025) prévoit des évolutions des techniques de dragages pour limiter les conséquences sur l'environnement.

Il s'appuie sur la perspective de remplacement de la drague Samuel de Champlain, pour se réinterroger sur ses techniques de dragage et de les faire évoluer vers des techniques moins impactantes pour l'environnement.

Les sédiments dragués sont traités différemment selon leur degré de pollution. Les sédiments les plus pollués (issus des bassins) ne peuvent pas être immergés. Ils sont alors traités à terre, pour valorisation ou stockage[82].

Les sédiments issus du chenal sont considérés comme non polluants. Ainsi, environ 60 % du volume dragué en entretien est immergé sur la zone d'immersion de la Lambarde, tandis que les 40% restant sont remis en suspension dans le courant.

[82] https://www.nantes.port.fr/sites/default/files/SCHEMA_DIRECTEUR_DES_DRAGAGES_PAGE_A_PAGE_V3.pdf



Par ailleurs, le changement climatique aura des conséquences fortes sur la Loire : montée du niveau marin, évolution des débits du fleuve, liée aux épisodes de sécheresse ou aux périodes de pluies continues, qui pourraient également modifier les besoins et les conditions d'entretien du fleuve. Les dynamiques sédimentaires pourront être également transformées. L'ampleur et le rythme des changements restent à déterminer. Le matériel de dragage devra en tenir compte.

Préconisations sur la gestion environnementale du dragage :

- **Poursuivre les efforts pour limiter les effets du dragage, la diminution des volumes étant vertueuse sur le plan financier et écologique. S'inspirer de la démarche éviter réduire compenser.**
- **Prendre en compte les effets du changement climatique sur le lit du fleuve et sur la politique de dragage à moyen et long terme en tenant compte des aléas.**

Maîtriser les coûts de dragage

Le dragage fait partie des missions régaliennes opérées par le Port, et doit à ce titre, être intégralement compensé par l'Etat[83].

Or ce n'est pas le cas, comme le souligne la Cour des Comptes dans son rapport de 2025. Les coûts du dragage par le port sont désormais largement déconnectés de la subvention de l'État.

[83] les articles R5313-69 à R5313-74 du code des transports prévoient cette prise en charge par l'État.

Tableau n° 10 : **Évolution de la dotation de l'État pour les dépenses de dragage, d'entretien et d'exploitation de certains ouvrages (en M€)**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Evol 2017/ 2023
Charges déclarées par le port	18,21	20,85	22,62	25,43	23,63	30,68	34,3	+89%
Subventions d'exploitation	13,46	17,74	17,64	18,81	19,19	17,79	17,86	+33%
Dotation de l'État hors remboursement de la taxe sur les salaires	12,72	17,43	17,24	17,12	18,19	16,69	16,74	+32%
Reste à charge pour le GPM	4,75	3,11	4,98	6,62	4,44	12,89	16,47	+247%

Source : Cour des comptes d'après rapports des commissaires aux comptes et fichiers annuels transmis à la DGITM

Source : rapport de la Cour des comptes, page 51. Elle précise que la subvention est constituée essentiellement de la dotation de l'État.

Selon Gilles Bontemps, personnalité qualifiée siégeant au conseil de surveillance du GPM, il est indispensable que l'État prenne en charge non seulement les coûts du dragage, mais aussi l'ensemble de ceux de la gestion des accès maritimes (pour les bateaux de commerces mais également les navires militaires). Ainsi sur la porte amont de la forme Joubert, le CPER subventionne 15 M€, et le Port verse 25 M€.

Yann Trichard, président de la CCI Nantes Saint-Nazaire, considère qu'au vu de ses missions non compensées, le port est structurellement déficitaire.

S'il apparaît nécessaire que l'État revalorise sa dotation, la limitation des coûts du dragage constitue cependant un enjeu important. Ceci d'autant qu'un certain nombre d'acteurs, à l'image du Département de Loire-Atlantique, doutent que l'État, en raison du contexte économique, accepte de se plier à l'exigence d'un financement total du dragage du Port.

Les deux dragues aspiratrices sont en fin de vie et doivent être changées. C'est notamment le cas de la drague Samuel de Champlain, construite en 2002, malgré le rétrofit récent (passage à la motorisation GNL en 2019) dont elle a fait l'objet. C'est le GIE dragages port, propriétaire de la drague, qui a décidé de ces opérations.

Cette opération, qui se voulait vertueuse d'un point de vue environnemental, apparait avec le recul comme un échec, au vu des pannes régulières dont fait l'objet le navire. Elle a été décidée en fonction des éléments connus à l'époque. Cependant, le CESER considère que les éléments qui ont conduit à opter pour une technologie innovante mais sans doute non mature doivent être analysés.

Le changement des deux dragues doit donner lieu à une réflexion complète sur le matériel à adopter, les conditions d'exploitation et sur la maintenance. Il s'agit de réfléchir globalement aux besoins, en coopération avec les autres grands ports maritimes, avec du matériel adapté.

Faut-il faire pour autant le cas échéant appel à des entreprises étrangères au port pour réaliser le dragage ? Cette proposition ne fait pas consensus au sein du CESER. Pour certains, qui soulignent les compétences d'opérateurs néerlandais et belges, ce serait une source d'économies, pour d'autres, le service interne est une garantie de connaissance du territoire et de maîtrise des coûts. Les membres du CESER défavorables à l'externalisation du dragage soulignent également les risques de conflits sociaux en cas de transfert de l'exploitation des dragues.

Jean-Rémy Villageois considère qu'actuellement, le recours à des prestataires externes pour le dragage n'est pas souhaitable, le Port ayant une main d'œuvre disponible et compétente pour le réaliser. L'effectif des marins du dragage est de 100 personnes.

Une étude indépendante pourrait être menée pour étudier les conditions de retour à l'équilibre entre les coûts et les recettes du dragage, alors que les coûts augmentent et que la dotation de l'Etat est restée identique depuis plusieurs années. Cette étude pourrait comparer les différentes options existantes, sans exclure la possibilité d'externaliser, pour évaluer les conséquences économiques, sociales et environnementales et l'évolution envisageable du service rendu selon chaque choix.

Auditionné par le CESER, Ludovic Madec, président de l'UNMP, souligne la nécessité de coopérer avec les autres GPM pour l'achat des dragues, tout en prévoyant une disponibilité suffisante sur le site de Nantes Saint-Nazaire. Sans y être opposée par principe, l'UNMP voit des risques sociaux importants en cas d'externalisation du dragage.

Bruno Michel porte un jugement très critique sur la politique de dragage passée. Il estime que le port ne peut se priver d'examiner toutes les solutions, y compris :

- Le recours à des entreprises étrangères, notamment néerlandaises, reconnues pour leur efficacité
- La mutualisation d'un équipement de dragage avec d'autres ports
- Une remise à plat de l'organisation de la maintenance.

A l'inverse, Bertrand Herrero et François Gimard, représentants de la CGT, considèrent que les missions de dragage sont difficilement externalisables et ce ne serait pas efficace. Ils considèrent qu'en matière de maintenance, il y a une réelle valeur ajoutée à conserver des personnels qui connaissent les équipements et le site de l'estuaire.

L'optimisation du dragage reste nécessaire. Si certains, à l'image de Paul Tourret, directeur de l'ISEMAR, soulignent les dépenses qui seraient évitées en cas de déplacement du silo nantais, cette opération n'est pas à l'ordre du jour pour Invivo.

Par ailleurs, quand la drague Samuel de Champlain travaille sur le site d'Haropa[84], cela constitue une recette pour pour le GPM Nantes Saint-Nazaire. Les recettes de dragage se sont montées à 8,7 M€ en 2024. Elles correspondent à la compensation des dépenses d'armement par le GPM Nantes Saint-Nazaire.

La drague aspiratrice en marche Samuel de Champlain, propriété du GIE Dragage port, est en effet armée 24h/24 tout au long de l'année par le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire Elle opère 60 % du temps dans l'estuaire de la Loire (chenal d'accès à la Loire jusqu'aux installations portuaires de Montoir) et 40 % dans l'estuaire de la Seine (chenaux d'accès au port du Havre et partie aval du chenal d'accès au port de Rouen)[85].

Préconisation sur les coûts du dragage :

- **Évaluer le fonctionnement des dragues : faire un bilan des opérations réalisées par les dragues, des coûts de fonctionnement (main d'œuvre, maintenance, carburant), des périodes d'indisponibilité, et des recettes.**

Être un port exemplaire en matière environnementale

Répondre aux objectifs européens d'un port vert (green port)

Selon la définition que lui donne l'UE, Les ports verts désignent des ports qui accordent la priorité à la durabilité environnementale et adoptent des pratiques visant à minimiser leur empreinte écologique. Ces pratiques impliquent souvent la réduction de la pollution de l'air et de l'eau, l'optimisation de l'efficacité énergétique et la promotion de l'utilisation des énergies renouvelables.

Les ports verts s'attachent à réduire les émissions provenant de diverses sources au sein de la zone portuaire. Cela implique la mise en œuvre de mesures visant à diminuer la pollution atmosphérique générée par les navires, les camions et autres véhicules, ainsi que par des sources fixes telles que les centrales électriques[86].

Outre les projets menés dans le cadre de Loire Estuaire décarbonation, le Port mène de nombreuses actions pour limiter son impact environnemental.

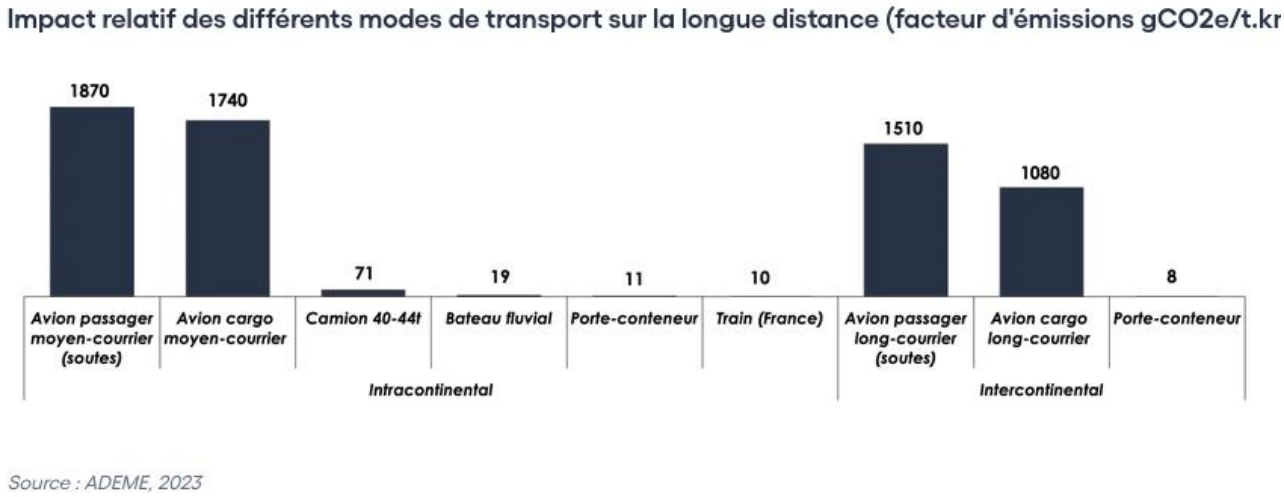
Contribuer à la transition écologique du transport maritime

Le fret maritime, un mode vertueux, mais pas sans impact environnemental

Le transport de marchandises est à l'origine d'environ 10 % des émissions de GES mondiales[87].

Pour ce qui concerne le fret et ses effets sur le changement climatique, le transport maritime est le mode le moins nocif au kilomètre parcouru.

[84] Entité regroupant les Ports du Havre, de Rouen et de Paris.
[85] https://www.dragages-ports.fr/samuel-de-champlain/
[86] https://civil-protection-knowledge-network.europa.eu/stories/green-ports-concept-and-prompt
[87] https://www.carbone4.com/analyse-faq-fret Le transport est à l'origine de 24 % des émissions de GES, le transport de marchandises représentant 45 % de ses émissions, celui des personnes, 55 %.



Source : https://www.carbone4.com/analyse-faq-fret

Pour autant, sa part dans le commerce mondial est très importante : plus de 80 % en valeur, et 90 % en volume[88]. En France, 72 % des importations et exportations s'effectuent par le transport maritime[89].

Ainsi, le site « Techniques de l'ingénieur » précise que « le transport maritime international représente aujourd'hui près de 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre et cette part pourrait augmenter avec la croissance continue du commerce mondial si aucune mesure structurelle n'est mise en œuvre »[90].

Face à cet enjeu, l'Organisation maritime internationale (OMI)[91] a adopté en 2023 une stratégie visant une trajectoire par étapes de neutralité carbone aux alentours de 2050.

Cette stratégie repose sur un ensemble de mesures techniques et économiques, dont le projet de Net Zero Framework qui prévoit notamment un renforcement des normes sur l'intensité carbone des carburants maritimes et l'introduction d'un mécanisme mondial de tarification des émissions de gaz à effet de serre du secteur. L'objectif affiché est d'envoyer un signal économique clair afin d'orienter les investissements vers des technologies et des carburants à très faible émission.

Toutefois, lors de la session extraordinaire du Comité de protection du milieu marin tenue à Londres à l'automne 2025, l'adoption formelle de ce cadre a été reportée d'un an, faute de consensus entre les États membres. Ce report illustre la profondeur des divisions au sein de l'OMI, notamment sur la question de la tarification carbone et de son impact économique sur les flottes nationales.

Quoiqu'il en soit, l'ensemble des mesures permettant de limiter les impacts du transport maritime pourront contribuer à l'atténuation du changement climatique en cours.

[88] https://www.musee-marine.fr/le-magazine/dossiers-thematiques/a-quoi-ressembleront-les-echanges-maritimes-de-demain/infographie.html
[89] https://www.carbone4.com/analyse-faq-fret
[90] https://www.techniques-ingenieur.fr/actualite/articles/la-decarbonation-du-transport-maritime-a-lepreuve-des-rapports-de-force-internationaux-155288/
[91] Institution spécialisée des Nations Unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes

Le marché carbone européen pour encourager la décarbonation

L'Union européenne a adopté en 2005 un dispositif de marché carbone nommé Emission Trading System (EU-ETS ou SEQE en Français). Il s'agit d'un système de plafonnement et d'échange de quotas permettant de réguler la quantité de gaz à effet de serre émise par les secteurs qui y sont soumis (installations terrestres, compagnies aériennes). Comme pour les autres secteurs concernés, l'inclusion du transport maritime dans ce marché, depuis le 1er janvier 2024, pour les navires de plus de 5000 t, a pour objectif de plafonner les émissions du transport maritime dans le cadre du plafond global de l'ETS. Celle-ci se traduit par une tarification des émissions de gaz à effet de serre pour les plus gros navires.

Le mécanisme a été introduit progressivement : de 2024 à 2025, il incluait le CO2. Depuis 2026, il comprend aussi le méthane et l'oxyde de nitrate (N2O).

Selon l'analyse d'un observatoire public espagnol (observatoire EU ETS de Puertos del Estado), cité par Ports et Corridors[92], il renchérit le coût du fret maritime d'environ 28 % pour les lignes trans océaniques, et impacterait notamment les ports européens de Méditerranée, les transporteurs privilégiant les ports extraeuropéens et limitant les escales dans l'UE. Il pourrait aussi selon cette analyse encourager l'usage de la route aux dépens du feedering. Cette crainte a été émise par certains acteurs auditionnés par le CESER.[93]

L'association des opérateurs de ferry, Interferry, demande le report de l'ETS. Elle souhaite que la mesure pour le transport maritime s'aligne sur l'exemption provisoire (2027 repoussée à 2028) accordée au routier.[94]

L'association professionnelle des chargeurs craint ainsi un surcoût par ricochet des marchandises transportées[95]. Des mesures correctives pourraient être ainsi mises en place notamment pour le transport maritime interne à l'UE.

Dans ce cadre, certains acteurs auditionnés par le CESER préconisent de taxer plus fortement le trafic routier. D'autres y sont opposés, arguant les charges pensant déjà sur le transport routier.

Représentants du crédit maritime, Jérôme Renaudin, Directeur Expertises et Ingénierie, Corinne Fournier, experte filière maritime au Crédit maritime Grand Ouest, et Jérôme Busson, Expert Secteur Public et Institutionnels chez OTOKTONE, banque d'affaires de la Banque Populaire Grand ouest, plaident pour une réaffectation du produit de l'ETS au profit des entreprises, par exemple pour soutenir le développement des propulsions véliques.

Stéphane Gauduchon, membre de la FNTR (fédération nationale du transport routier), directeur France-international du groupe Charles André logistique automobile, souligne pour sa part le rôle essentiel du transport routier et considère qu'il est déjà largement taxé.

Il met en avant le coût actuel des poids lourds électriques, qui rend cette technologie peu rentable.

[92] https://portsetcorridors.com/2026/eu-ets-maritime-quand-la-taxe-carbone-redistribue-les-cartes-du-trafic-portuaire-europeen/
[93] Voir aussi l'étude menée sur des lignes espagnoles et italiennes qui évoque jusqu'à 25 % de trafic détourné vers la route. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920925004523
[94] https://portsetcorridors.com/2026/interferry-demande-le-report-de-leu-ets/
[95] https://autf.fr/blog/dossiers-19/rapport-de-la-commission-sur-le-suivi-de-la-mise-en-oeuvre-de-lets-maritime-les-consequences-financieres-pour-les-chargeurs-354

Préconisation sur la transition écologique du fret maritime :

À l'attention de l'État et des institutions européennes :

- **Étudier au niveau européen les pistes permettant d'encourager la transition du fret maritime tout en évitant le dumping environnemental extraeuropéen et le risque de concurrence du transport routier**

Le règlement européen FuelEU maritime

L'Union européenne a adopté le règlement FuelEU Maritime, qui vise à promouvoir l'utilisation de combustibles durables et de technologies à faibles émissions dans le secteur maritime. Ce règlement s'inscrit dans le cadre du plan Fit for 55, destiné à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'Union de 55 % d'ici 2030. Adopté en juillet 2023, il est progressivement mis en œuvre depuis le 1er janvier 2025.

Il fixe des exigences pour réduire les émissions dans le secteur maritime. Il s'applique à tous les navires commerciaux de plus de 5 000 tonnes brutes (GT), quel que soit leur pavillon, dès qu'ils font escale dans les ports de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen (EEE). L'objectif principal est de réduire progressivement les émissions de gaz à effet de serre des navires de -2 % en 2025, -6 % d'ici 2030, et jusqu'à -80 % en 2050.

Pour respecter ces nouveaux standards environnementaux, les compagnies maritimes doivent :

- Adapter leurs flottes avec des technologies compatibles avec les carburants bas carbone ou alternatifs
- Équiper leurs navires pour utiliser l'électricité à quai
- Investir dans des systèmes de propulsion ou des carburants de nouvelle génération, tels que le GNL ou les carburants synthétiques

Par ailleurs, à partir de 2030, l'utilisation de l'électricité à quai deviendra obligatoire pour certains types de navires, comme les porte-conteneurs et les navires à passagers, afin de limiter les émissions liées aux opérations portuaires[96].

Soutenir le développement du transport vélique

Le transport vélique constitue un complément voire une alternative aux motorisations carbonées.

En Pays de la Loire, l'association Wind Ship est une association créée en 2019, visant à promouvoir un transport maritime plus propre en utilisant l'énergie du vent pour propulser les navires. Elle regroupe plus de 70 membres, incluant des armateurs, des équipementiers, des bureaux d'ingénierie et des chantiers navals. Elle travaille également avec l'IRT Jules Verne et l'Université de Nantes ou avec des acteurs académiques pour favoriser la formation vers les métiers liés au vélique. L'association a un rayonnement national mais elle est implantée à Nantes du fait d'un écosystème particulier avec un nombre important d'acteurs dans la région des Pays de la Loire.

[96] https://www.qualitairsea.com/newsroom/fret-maritime/articles/fret-maritime-zoom-sur-le-reglement-fueleu-maritime

La ligne pilote entre l'Europe et l'Amérique du Nord

La compagnie Neoline a mis au point Neoliner Origin, le premier cargo à voiles à dimension industrielle qui dessert une liaison régulière mensuelle entre Saint Nazaire et Baltimore, Halifax et Saint-Pierre et Miquelon.

Neoliner Origin est un cargo à voiles roulier dit « ro-ro » (roll on – roll off) à propulsion principale vélique capable d'embarquer des colis de tailles et de conditionnements divers au sein d'espaces de chargements entièrement protégés et sécurisés des intempéries.

Il a été conçu pour assurer toute l'année un service régulier. Neoliner Origin ambitionne d'économiser plus de 80 % de carburant par rapport à un navire conventionnel équivalent sans voiles[97].

Auditionnée par le CESER, Lise Detrimont, déléguée générale de l'association Windship souligne l'importance de la propulsion par le vent pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, avec des réductions potentielles de 5 à 20% pour les navires en rétrofit avec une propulsion auxiliaire et jusqu'à 80% pour des navires destinés à fonctionner prioritairement en vélique.

Elle signale que la flotte commence à exister, une centaine de navires sont équipés, dont 18 en France en exploitation et 14 en construction. C'est une filière portée par des start-ups, des PME, mais aussi des grandes entreprises comme Michelin ou les chantiers de l'Atlantique.

Elle souligne le rôle du programme « Ventfrais », porté par l'IRT Jules Verne. Ce projet structurant vise à accélérer le développement et le déploiement de solutions de propulsion éolienne en soutenant les actions de recherche de la filière française.

Cette filière est soutenue par l'État. Le 28 mars 2024, aux Chantiers de l'Atlantique, a été signé un pacte propulsion des navires par le vent entre l'État et les acteurs du secteur vélique, engageant l'Etat, la filière vélique, et l'écosystème de la chaîne de valeur vélique.[98] De son côté, l'Assemblée nationale a adopté le 12 mai 2026 la proposition de loi visant à accélérer le développement du transport maritime à propulsion vélique.

[97] https://www.neoline.eu/qui-sommes-nous/#apropos
[98] https://drive.google.com/file/d/17kLogVDJBeud7XosemnRVI6q9H2gEJX4/view

Il définit la propulsion[99] et fixe un seuil de reconnaissance. Il prévoit aussi des soutiens fiscaux. Les marchés publics pourront en tenir compte[100].

Depuis près d'une dizaine d'années, Nantes Saint-Nazaire Port soutient le développement de la filière vélique et les nombreux projets visant à décarboner le transport maritime. Cela se traduit par des échanges avec les futurs armateurs pour comprendre les caractéristiques des navires afin d'adapter les infrastructures et les services portuaires.[101]

Toutefois, la fabrication de cargos véliques reste onéreuse et concerne à ce jour des navires de taille modeste.

Auditionnés par le CESER, Jérôme Renaudin, Directeur Expertises et Ingénierie, Corinne Fournier, experte filière maritime au Crédit maritime Grand Ouest, et Jérôme Busson, Expert Secteur Public et Institutionnels chez OTOKTONE, banque d'affaires de la Banque Populaire Grand ouest, estiment que le coût d'un navire vélique est supérieur de 20 % environ à celui d'un navire à motorisation carbonée.

Préconisations sur la promotion du transport vélique :

- **Continuer à jouer un rôle actif dans la promotion des capacités de transport maritime décarboné (via la mise en place d'incitations) et organiser des événements pour sensibiliser les chargeurs.**
- **Faire du vélique une vitrine du GPM, en s'appuyant sur le savoir-faire des entreprises du territoire, notamment des chantiers navals.**

Soutenir l'électrification des quais

L'électrification des quais d'ici à 2030 est inscrite dans les objectifs de l'Union Européenne pour le transport maritime.

Elle doit permettre le branchement des navires, limitant leurs émissions durant les escales.

Elle doit également permettre l'alimentation des équipements présents sur les terminaux.

Jean-Christophe Herry, directeur général de SOMALOIR, souligne la nécessité d'équiper les quais du terminal roulier pour permettre le chargement des véhicules électriques importés.

Le Port s'est saisi de ce sujet, qui reste complexe. En effet, l'électrification des quais ne se résume pas à l'installation d'une simple prise de courant géante. Le défi majeur réside dans l'adaptation capacitaire du réseau électrique.

Pour les collectivités locales, cela signifie qu'il faut travailler en étroite collaboration avec les gestionnaires de réseau pour l'alimentation du port. Il est par ailleurs souvent nécessaire d'installer des convertisseurs de fréquence (les navires fonctionnant souvent en 60 Hz, contre 50 Hz pour le réseau terrestre européen).

[99] https://www.meretmarine.com/fr/construction-navale/l-assemblee-nationale-adopte-la-loi-sur-la-propulsion-velique-et-structure-un-cadre-pour-la-filiere
[100] https://www.meretmarine.com/fr/construction-navale/l-assemblee-nationale-adopte-la-loi-sur-la-propulsion-velique-et-structure-un-cadre-pour-la-filiere
[101] https://www.nantes.port.fr/fr/actualites/la-filiere-velique-lhonneur-lors-de-la-3eme-edition-de-wind-goods-saint-nazaire

Des financements européens peuvent permettre de soutenir cette opération.

Le CESER suivra avec attention la réalisation dans les temps de cette opération qui pourrait être inscrite au CPER lors du prochain avenant.

Le 2ème plan d'électrification de la France, lancé en avril 2026, prévoit de "Décarboner et électrifier les grands sites industriels"[102]. Cela passe par la réaffirmation du rôle stratégique des ouvrages électriques, et par le renforcement de la filière industrielle des entreprises des réseaux électriques et afin de garantir la résilience du système électrique. Cette démarche pourra s'appuyer sur l'association FIERE qui regroupe les principaux acteurs de la filière des réseaux électriques[103].

Préconisation sur l'électrification des quais :

- **Réaliser effectivement l'électrification des quais en lien avec la Région, l'État et RTE.**

Avoir une action continue pour décarboner l'activité du Port

Cela passe notamment par le soutien aux projets de valorisation de l'énergie fatale qui peut être dégagée par certaines industries du GPM. Certains d'entre eux sont partie intégrante de Loire Estuaire décarbonation

Par ailleurs, l'ensemble des actions qui peuvent limiter les impacts négatifs du Port sur son environnement (véhicules électriques, développement des transports collectifs...) doivent être poursuivies. Ces actions sont évoquées dans le reste de cette contribution.

Protéger la biodiversité en concertation avec les acteurs territoriaux

La stratégie nationale pour les aires protégées

La stratégie nationale pour les aires protégées présente une ambition et un programme d'actions coordonné pour l'ensemble des aires protégées, qu'elles soient terrestres ou maritimes, dans l'hexagone ou dans les Outre-mer[104].

Elle ambitionne de protéger 30 % du territoire national et des eaux maritimes d'ici 2030, dont 10 % en protection renforcée. Tous les espaces sont pris en compte : métropole et outre-mer, terre (montagne, forêt...) et mer. En comparaison, en 2021, seulement 1,8 % de ces espaces étaient sous protection forte.

Cette stratégie, coordonnée par l'État, vise à renforcer et coordonner les actions de protections menées dans les territoires.

La direction du GPM a indiqué devant le conseil de développement être prêt à adopter les mesures de protections qui pourraient s'imposer dans ce cadre.

[102] https://www.elysee.fr/electrifions-la-france/?section=etat, mesure 21
[103] https://www.asso-fiere.fr/
[104] https://ofb.gouv.fr/les-politiques-et-strategies-nationales

Le CESER suivra avec attention la déclinaison de cette stratégie et ses conséquences sur le territoire ligérien, dans un objectif de conciliation des activités humaines et des enjeux environnementaux.

Parmi les aires protégées figurent notamment les zones Natura 2000, avec deux zones classées couvrant l'estuaire de la Loire et l'espace maritime environnant.

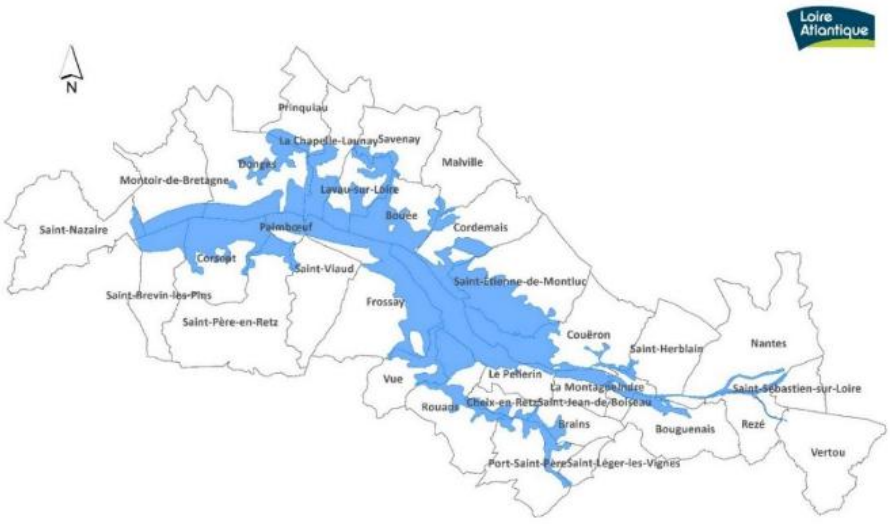
56 % des espaces naturels du GPM (1 177 ha) sont classés Natura 2000.[105]

Le réseau Natura 2000 émane de directives européennes de protection de la faune et de la flore. Il est constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe. L'objectif de la démarche européenne est double :

- La préservation de la diversité biologique et du patrimoine naturel
- La prise en compte des exigences économiques, sociales et culturelles, ainsi que des particularités régionales : les projets d'aménagements ou les activités humaines ne sont pas exclus dans les sites Natura 2000, sous réserve qu'ils soient compatibles avec les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites.

Les sites Natura 2000 terrestres sont pilotées par la Région depuis 2023. Celle-ci apporte un soutien financier (alimenté notamment par les fonds européens) aux structures porteuses pour la mise en œuvre des documents d'objectifs. Ce soutien concerne l'ensemble des 41 sites exclusivement terrestres et des 14 sites majoritairement terrestres - dits sites mixtes - dont l'autorité administrative reste l'Etat, mais dont le financement doit être assuré par la Région. L'estuaire de la Loire fait partie de ces sites mixtes, dont la gestion du site Natura 2000 est assuré par le Département.

Le site Natura 2000 « Estuaire de la Loire » s'étire de part et d'autre de la Loire sur 50 km entre Nantes et Saint-Nazaire et englobe une superficie de 22 000 hectares. C'est une étape pour les oiseaux et les poissons migrateurs.

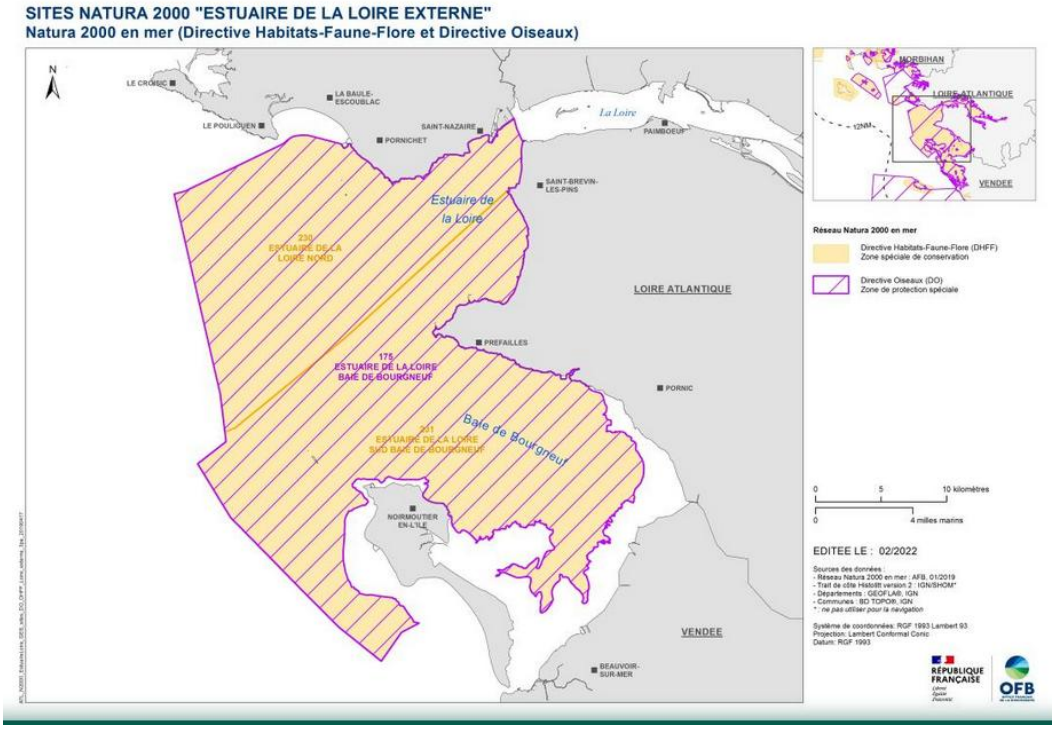


Périmètre de la zone Natura 2000 de l'Estuaire, source : Département de Loire-Atlantique

[105] https://www.nantes.port.fr/fr/nos-engagements/agir-en-faveur-de-lenvironnement/espaces-vocation-naturelle

L'État avait confié dès 2016 la gestion du site au Département de Loire-Atlantique[106] qui en est le garant, et qui en garde la gestion malgré le transfert de son pilotage à la Région en 2023.

Il existe en outre une **zone Natura 2000 de l'estuaire externe**, essentiellement sur le territoire maritime, dans laquelle figure notamment l'espace de clapage[107] de sédiments. Cette zone est gérée par l'État.



Source : https://estuaire-loire-externe.n2000.fr/decouvrir-natura-2000

Benjamin Bruneteau, DGA Aménagement, et Jocelyne Bertho, service économie et tourisme au Département 44, soulignent que le Port est amené à travailler avec le Département et l'Etat, en tant qu'organismes gestionnaires des zones Natura 2000, ainsi qu'avec le conservatoire du littoral.

La concertation en cours de la Région pour un parc naturel régional

Un rapport de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable, publié fin novembre 2023, a identifié l'estuaire de la Loire, dans un large périmètre allant au-delà de Nantes et englobant le lac de Grand-Lieu, parmi les trois sites pouvant potentiellement devenir parc naturel national (PNN) des zones humides.

Cette stratégie ambitieuse n'obtient pas l'adhésion de nombreux acteurs, notamment économiques. La Région n'y est également pas favorable, refusant des zones de protection supplémentaires proposées par l'État.

[106] voir aussi https://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/docob_estuaire_loire_complet.pdf
[107] Déversement en mer

Elle porte pour sa part, dans le cadre de ses compétences, un projet de parc naturel régional. Les PNR sont moins protecteurs de l'environnement, et moins contraignants pour les activités économiques.

Créé à l'initiative des régions, dans le cadre de leur compétence en matière d'aménagement du territoire, un parc naturel régional a pour objet[108] :

- De protéger les paysages et le patrimoine naturel et culturel, notamment par une gestion adaptée
- De contribuer à l'aménagement du territoire
- De contribuer au développement économique, social, culturel et à la qualité de la vie
- De contribuer à assurer l'accueil, l'éducation et l'information du public
- De réaliser des actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines cités ci-dessus et de contribuer à des programmes de recherche.

Antoine Chéreau précise que le PNR n'a pas à définir de zone de protection, à l'inverse des zones Natura 2000 ou des réserves naturelles, mais qu'il a vocation à être un espace de discussion entre collectivités membres, et de définition de stratégies communes par exemple sur la gestion des espaces agricoles ou le développement du tourisme.

Bien que ce projet n'ait que peu avancé officiellement depuis 2021, Roland Marion, conseiller régional délégué à la biodiversité et à la décarbonation, a confirmé en juin 2025 la création d'un parc naturel régional d'ici à 2029 voire avant[109]. Ces propos sont confirmés au CESER par Antoine Chéreau, qui indique que l'étude d'opportunité pourrait être lancée fin 2026.

Chaque PNR est géré par un syndicat mixte chargé de l'aménagement et de la gestion du parc. Il fait l'objet d'une charte, qui constitue le projet du parc naturel régional. Le projet de charte initiale est élaboré par la Région et le projet de charte révisée est élaboré par le syndicat mixte d'aménagement et de gestion du parc. Cette charte détermine en particulier les orientations de protection, de mise en valeur et de développement, ainsi que les mesures permettant de mettre en œuvre ces orientations et les engagements correspondants[110].

Les PNR sont donc un outil à la main de la Région et des collectivités infrarégionales. Le projet de PNR de l'estuaire est avant tout un objet de concertation et de gestion territoriale autour de l'estuaire qui peut permettre de réunir les acteurs pour améliorer la concertation lors des opérations industrielles.

Certains acteurs souhaitent y faire inscrire une réserve. Ce point de vue n'est pas partagé par l'ensemble des acteurs de la société civile organisée, certains y voyant un risque de bloquer tout aménagement dans un territoire où le foncier disponible est rare.

---

[108] Code de l'environnement article R333-1

[109] https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/perimetre-regles-financement-comment-se-dessine-le-futur-parc-naturel-regional-de-lestuaire-4474e8b6-36ed-11f0-a239-9c8da3da27ee (article sous péage)

[110] https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074220/LEGISCTA000006159241/#LEGISCTA000006159241%20et%20https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/parc-naturel-regional-pnr

Guy Bourles et Jean-Michel Marchand, représentants de la LPO, portent le projet de PNR, et d'une réserve nationale sur une partie de son territoire, en soulignant que l'activité du Port est compatible avec l'existence d'un parc naturel régional.

Le CESER souligne l'attention à avoir à la coordination des acteurs et des collectivités locales (Région mettant en place le PNR, Département gestionnaire de la zone Natura 2000 Estuaire de la Loire, bloc communal) et à ce qu'elles ne se mettent pas en concurrence.

Interrogé sur le projet de PNR, Julien Foucher, permanent à l'Acrola, considère que les zones Natura 2000 contribuent certes à la connaissance des milieux, mais n'ont pas de contrainte réglementaire, ce qui rend leur protection insuffisante. Le PNR est avant tout selon lui un outil économique, plus qu'écologique. Il pense ainsi que la qualité de la gestion environnementale de La Brière fait débat. Toutefois, dans la cadre de l'estuaire, il estime qu'un outil de coordination et de collecte des données serait très pertinent.

Enfin, le périmètre du PNR peut faire débat. Certains souhaitent y inclure le lac de Grandlieu, quand d'autres considèrent que les enjeux n'y sont pas ceux de l'estuaire.

Préconisation sur le projet de Parc Naturel Régional (PNR) :

À l'attention de la Région :

- **Achever la concertation en cours sur la création éventuelle d'un PNR, sensibiliser les populations et les acteurs économiques et sociaux sur les enjeux et le contour que pourrait prendre la charte du Parc, dans un objectif de conciliation des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.**

Enfin, quoi qu'il advienne du projet de Parc Naturel Régional, la concertation des collectivités de l'estuaire est essentielle. Dans ce cadre, les élus de 5 intercommunalités de l'estuaire ont adopté en décembre 2025 le SCOT[111] métropolitain Nantes Saint-Nazaire.

Benjamin Bruneteau, DGA Aménagement, accompagné de Jocelyne Bertho, service économie et tourisme au Département de Loire-Atlantique indiquent que le Département porte l'idée d'un SCOT départemental.

Entretenir les espaces naturels : une mission donnée par le législateur

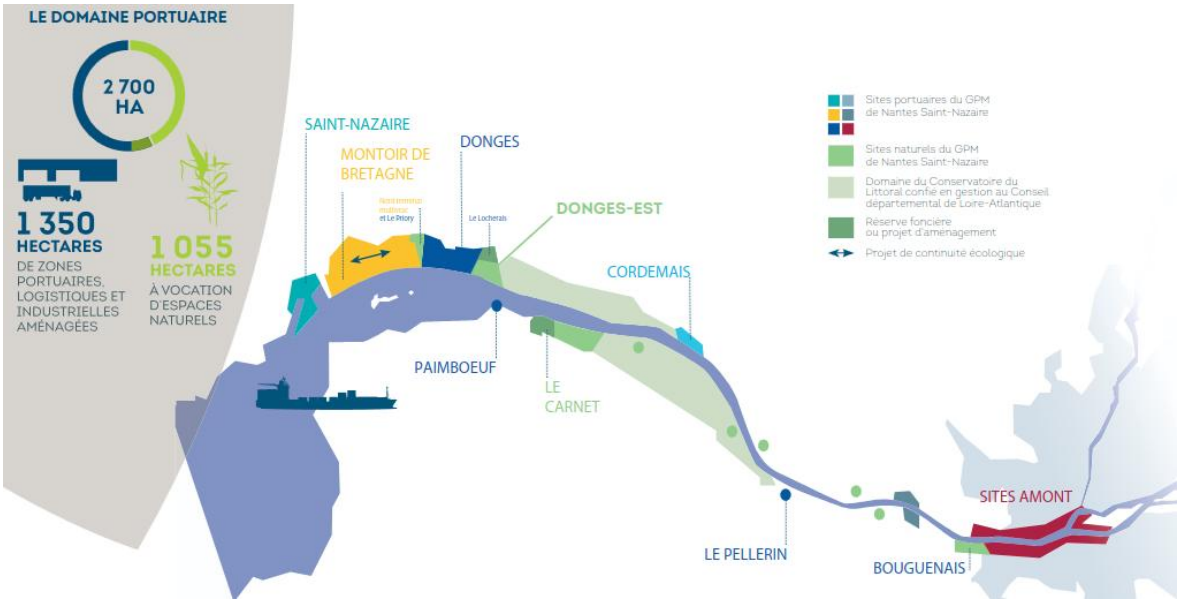
La mission d'entretien des espaces naturels a été rappelée par la loi de 2008 aboutissant à la création des Grands Ports Maritimes.

Les espaces naturels de l'estuaire sont gérés par le Port et par le Conservatoire du littoral.

Sur un domaine portuaire de 2 722 ha, Nantes Saint-Nazaire Port gère environ 1 177 ha d'espaces naturels, répartis le long de cet estuaire, avec des sites majeurs comme les espaces naturels de Donges-Est, du Carnet, de Bouguenais, de Montoir de Bretagne, au nord du

[111] SCOT : schéma de cohérence territorial. un SCOT rassemble les élus d'un territoire autour d'une vision partagée du développement et définit un projet politique de long terme (20 ans). Voir : https://www.nantessaintnazaire.fr/amenager/scot/

terminal multivrac et sur le site du Priory. À cela s'ajoutent des parcelles de plus petite taille, bénéficiant d'une gestion simplifiée.



Source : plan de gestion 2015 2025 de Donges Est[112]

Les missions environnementales du Port se traduisent également par la présence de représentants d'associations de défense de l'environnement dans son Conseil de développement.

L'entretien de l'espace naturel est d'autant plus important que l'estuaire est un milieu mouvant, en évolution perpétuelle, du fait des apports de sédiments et du débit changeant du fleuve, particulièrement du fait du changement climatique en cours.

Si le Port a une mission de gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés, il n'a pour cela aucun revenu spécifique, en-dehors des compensations attribuées par l'État pour le dragage.

Le schéma directeur du patrimoine naturel

Le GPM s'est engagé de longue date dans une politique de sobriété foncière basé sur une démarche Eviter Réduire Compenser (ERC). Il a mis en avant la nécessité de reconstruire sur l'existant plutôt que d'artificialiser.

À ce titre, les projets d'aménagement entrepris par le GPM nécessitent d'identifier des espaces sur lesquels mettre en place des mesures visant à compenser, dans le cadre de la démarche ERC, l'impact de ceux-ci sur l'environnement (mesures compensatoires), en particulier relatifs aux zones humides, à la biodiversité ou aux risques d'inondation.

La Cour des comptes considère que le GPM a tardé à construire un schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN) pourtant prévu dans son projet stratégique 2021-2026, dont le lancement des travaux a fait l'objet d'une annonce le 24 novembre 2023. Ce schéma directeur passera par un diagnostic des zones humides sur l'ensemble du domaine et par des études

[112] https://www.nantes.port.fr/sites/default/files/2021-01/Plan%20de%20gestion%20donges.pdf

faunes, flore et habitats permettant d'anticiper les éventuelles mesures compensatoires à mettre en place dans le cadre de futurs projets d'aménagement[113].

Une démarche a été engagée afin de renforcer la coordination entre le GPM et les collectivités territoriales et leurs groupements afin d'identifier des zones éligibles à la mise en œuvre de mesures compensatoires dans le cadre de projets d'aménagement.

Poursuivre le travail mené en collaboration avec des experts de l'environnement

Pour réaliser sa mission, le Port travaille avec des partenaires :

- L'ACROLA : L'Association pour la Connaissance et la Recherche Ornithologique en Loire-Atlantique assure en été, depuis 2003, des opérations de baguage dans la grande roselière située au sud du site de Donges-Est afin d'étudier la migration postnuptiale des passereaux paludicoles qui utilisent la zone comme halte migratoire. Dans ce cadre, près de 24 000 oiseaux ont été bagués en 2025. Les résultats accumulés sont remarquables et permettent de qualifier le site de Donges-Est comme étant une des trois plus grandes stations françaises, reconnues en Europe, pour les fauvettes aquatiques en général, dont notamment le phragmite aquatique, espèce en danger de disparition en Europe.
- Le GIP Loire Estuaire : Ce Groupement d'Intérêt Public a été créé en 2004. Il rassemble le GPM, l'Etat, la Région, le Département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, Saint-Nazaire agglomération, le syndicat aval Syloa[114], l'UNMP, AILE (Association des Industriels de Loire estuaire) et Voies navigables de France. Son action se décline selon quatre axes stratégiques :
    - Modéliser et analyser les trajectoires d'évolution de la Loire et de son estuaire, aider à en comprendre les dynamiques.
    - Accroitre la compréhension des enjeux du changement climatique pour le fonctionnement de la Loire et de son estuaire
    - Suivre et évaluer les effets des programmes de restauration écologique et l'impact potentiel de programmes d'aménagement
    - Participer au suivi des écosystèmes de la Loire et de son estuaire et documenter les effets des pollutions.

Auditionné par le CESER, Julien Foucher, permanent à l'ACROLA, exprime sa satisfaction sur le travail mené avec le GPM. Il souhaite un suivi annuel de la biodiversité. Pour lui, il ne doit pas s'agir de faire des recensements coûteux, mais de faire simple, afin de renouveler sur la durée ces recensements : quels oiseaux nichent, évolution des habitats.

Enfin, le CESER considère que le Port gagnerait à encore mieux faire connaître les missions environnementales qu'il réalise, pour contribuer à améliorer son image notamment auprès du grand public.

[113] Source : rapport de la Cour des Comptes, 2025
[114] https://www.ecopole.org/structures-nature/syloa-syndicat-loire-aval/

Préconisations sur les missions environnementales du GPM :

À l'attention de l'État et des collectivités territoriales :

- **Compenser financièrement les missions environnementales du GPM**

Pour le GPM **:**

- **Maintenir les actions menées et les faire connaître**
- **Réaliser un inventaire annuel de la biodiversité en tenant compte des recommandations des instances scientifiques conseil scientifique de l'estuaire de la Loire (CSEL) et conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN).**[115]

Assurer la résilience du GPM face au changement climatique

Le changement climatique entrainera des conséquences qu'il est difficile de prévoir avec certitude, et qui dépendront notamment de la capacité à limiter les émissions de GES au niveau mondial.

Toutefois, les études convergent pour estimer probable une élévation importante du niveau de la mer, ainsi que des étés plus secs et des hivers plus humides.

Les impacts de la montée des eaux pourraient être particulièrement sensibles à moyen terme.

Les conséquences du changement climatique et notamment la montée du niveau de la mer et la possibilité de précipitations importantes à certaines époques de l'année, pourraient avoir des impacts sur le marais de Brière, et sur le débit du Brivet, avec des risques d'inondations des sites portuaires au débouché du cours d'eau.

Guy Bourles et Jean-Michel Marchand, représentants de la LPO, évoquent un délai de 30 ans à partir duquel les activités portuaires seraient particulièrement touchées. En effet, le port est situé dans des zones à basse altitude (quelques mètres). Ils citent en exemple de démarche d'anticipation le programme Adapto Estuaire à Corsept[116].

Stéphane Campion, directeur d'Airbus Atlantique, considère qu'il faudrait prévoir des réserves foncières pour le déménagement éventuel d'activité du fait de la montée des eaux.

Le GPM a initié en 2024 une étude de sa vulnérabilité face au changement climatique qui devrait permettre de constituer un futur plan d'adaptation. Celui-ci devrait être finalisé fin 2026[117].

[115] Ce conseil institué dans chaque région est constitué de spécialistes désignés intuitu personae pour leur compétence scientifique, en particulier dans les universités, les organismes de recherche, les sociétés savantes et les muséums régionaux. https://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/qu-est-ce-que-le-csrpn-a967.html

[116] https://www.conservatoire-du-littoral.fr/255-projet-adapto-estuaire-corsept.htm

[117] Source : rapport d'activité 2025

Préconisations sur l'adaptation au changement climatique :

Travailler les solutions à adopter face à la montée des eaux :

- **Etudier les possibilités de repli des activités pour faire face à la montée des eaux marines dans les prochaines décennies**
- **Étudier la possibilité d'infrastructures spécifiques en tenant compte de l'expérience des acteurs étrangers, notamment des Pays-Bas.**
- **Prévoir dans les projets industriels des éventualités de fortes variations saisonnières du niveau du fleuve, qui pourraient notamment contraindre les rejets d'eau chaude issus des process industriels dans la Loire en été.**

Le CESER rédige actuellement une actualisation de son étude de 2016[118] sur l'adaptation et l'atténuation du changement climatique.

Préserver l'équilibre environnement-activité économique

Le Port de Nantes Saint-Nazaire, au cœur de l'estuaire de la Loire, doté d'une biodiversité riche, fragile (a fortiori dans le contexte du changement climatique), et en constante évolution, est à la croisée des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

L'espace est rare et précieux, ce qui fait parfois l'objet de conflits d'usage.

Benjamin Bruneteau, DGA Aménagement, et Jocelyne Bertho, service économie et tourisme au Département de Loire-Atlantique, rappellent que le département s'est engagé pour le ZAN (zéro artificialisation nette), renonçant à de nombreux projets routiers. Ils saluent donc les efforts du port pour réutiliser le foncier existant.

Ils précisent qu'un sujet de préoccupation concernant le respect des protection imposées par la zone Natura 2000 de l'estuaire est apparu dans l'étude du projet d'implantation de Take Kair, mais qu'il est pris en compte par le Port.

Antoine Chéreau, premier vice-président du Conseil régional, considère que les normes environnementales peuvent freiner le développement de certains projets.

De manière générale, tout en permettant le développement économique du territoire, l'ensemble des projets industriels doit se faire en adoptant la démarche ERC (éviter réduire compenser), dans cet ordre de priorité.

L'histoire récente du port est riche de débats, voire parfois de luttes militantes, sur le devenir de certains sites : Donges Est, vasière de Méan, le Carnet. Des arbitrages ont été pris, qui ont conduit à acter la conservation à l'état naturel de certains d'entre eux (Donges Est et Méan).

La situation du site du Carnet est particulière. Alors que 290 ha sont prévus en restauration environnementale, 110 ha déjà artificialisés (et remblayés pour le projet de centrale nucléaire abandonné en 1997) sont prévus pour un aménagement ultérieur. À la suite d'une occupation du site par des militants se réclamant de la défense de l'environnement, et du fait d'absence

[118] https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/Rapport-climat-WEB.pdf

de projet mature, les aménagements ont été gelés sans que les 110 ha prévus pour être aménagés n'aient été déclassés officiellement.

Des sites restent actuellement aménageables.

Selon Jean-Rémy Villageois, président du directoire du Port, « 255 ha sont aménageables (sur le papier) sur les 1460 ha dédiés à l'activité économique. Il s'agit cependant dans les faits aussi parfois de prairies riches en biodiversité et en espèces protégées ». Or, les aménagements sur des sites même prévus pour l'activité industrielle ne seront pas possibles sans mesure de compensation si des espèces protégées sont recensées. C'est ce qui s'est passé sur le site initialement prévu pour accueillir le projet Take Kair. Ce projet a donc dû être déplacé par rapport aux projets initiaux.

Antoine Chéreau regrette l'abandon des aménagements prévus au Carnet, qui auraient élargi l'accès du Port au Sud de la Loire.

Jean-Rémy Villageois insiste sur la nécessité de concertation pour déterminer les sites à sanctuariser et ceux qui peuvent être aménagés, ainsi que pour réaliser les opérations d'aménagement dans les meilleures conditions.

Stéphane Campion, directeur d'Airbus Atlantique, site de Montoir, fait part de son besoin de foncier supplémentaire prêt à l'usage industriel. Il souligne l'enjeu de trouver des terrains de compensation environnementale.

Il souhaite également disposer de surfaces non bâties pour le stockage et les parkings salariés. Il indique que la proximité du port est un élément essentiel pour Airbus qui du fait de la taille de ses productions, ne peut les transporter que par voie maritime ou aérienne (Beluga).

Dans son étude sur le ZAN (zéro artificialisation nette) votée en décembre 2025[119], le CESER des Pays de la Loire s'attache à comprendre les conséquences et impacts du ZAN sur les territoires, tout en identifiant des pistes pour en faciliter la réussite.

Préconisations sur l'équilibre entre préservation de l'environnement et activité économique :

- **Adopter en continu la démarche ERC - Éviter Réduire Compenser (dans cet ordre, conformément à la loi[120])**
- **Dresser un inventaire exhaustif de la biodiversité sur les sites prévus pour des projets industriels**
- **Entretenir régulièrement les terrains aménageables pour éviter la réimplantation d'une biodiversité qui bloquerait les projets à venir. Il s'agit aussi de raccourcir les délais de réalisation des projets en fournissant des espaces « clé en main ».**

[119] https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/2025_12_16_Etude_ZAN.pdf
[120] https://ofb.gouv.fr/la-sequence-eviter-reduire-compenser

Dans son rapport annuel de 2026, portant sur la mer[121], le Conseil d'État met en avant la nécessité de « définir l'intérêt général maritime et le mettre en œuvre par une stratégie maritime plus cohérente et intégrée ». Il considère que « la stratégie portuaire française devrait donc clarifier la place respective des grands ports maritimes (...), leur rôle dans la transition énergétique, l'accueil des nouvelles filières industrielles, la sécurisation des approvisionnements et la maîtrise des flux. Elle devrait également permettre d'objectiver les impacts environnementaux des projets et de mieux anticiper les besoins de foncier, de raccordement, de dragage, de report modal et de compensation. »

Dans le cadre de la démarche ERC, certains projets industriels stratégiques pour le Port devront être réalisés et nécessiteront des compensations. Or les espaces disponibles pour ces compensations sont rares. Dès lors, certains acteurs, à l'image de France Nature Environnement, proposent de recourir à la renaturation de zones prévues pour être aménagés au Carnet, et actuellement gelés.

Cela conduirait à acter leur affectation en tant qu'espaces naturels, alors que les aménagements au Carnet ne sont officiellement que gelés provisoirement par le Port. C'est pourquoi ce sujet divise les acteurs portuaires.

Préconisation sur les espaces de compensation :

- **Rechercher les espaces portuaires pouvant être valorisés comme espace de compensations des aménagements à réaliser**

Enfin, certains acteurs proposent de revoir le statut de certaines zones officiellement protégées, alors que la propreté et le respect de la biodiversité se sont particulièrement dégradés et ainsi y autoriser une activité économique. Ils souhaitent ainsi rouvrir le dossier du classement de la vasière de Méan. Il s'agit d'un site dégradé, qui pourrait être utile notamment pour l'extension des chantiers navals.

Source : https://agri-map.fr/zone-protegee/vasiere-de-mean-znieff-i/

[121] https://www.conseil-etat.fr/site/publications-colloques/etudes/etudes-annuelles/etude-annuelle-2026-la-mer-et-les-politiques-publiques

Cette proposition fait l'objet de débats. Les associations de défense de l'environnement estiment que ce site de confluent entre le Brivet et la Loire est d'une valeur essentielle pour la biodiversité. C'est en effet une zone au potentiel nutritionnel encore important pour l'avifaune migratrice et hivernante, en relation avec les vasières du banc de Bilho et les marais Briérons, ainsi que pour diverses espèces de poissons marins (nourricerie).

Laurent Castaing, Directeur Général des Chantiers navals, s'interroge sur une nouvelle ouverture sur la vasière de Méan, dans le site du Grand Tourteau, tout en reconnaissant qu'un aménagement semble difficile à envisager compte tenu du classement Natura 2000 du site et de la législation en la matière. Il considère cependant que le site est très dégradé par diverses pollutions et ne présente pas un intérêt écologique aussi majeur qu'autrefois.

À l'inverse, Yann Trichard, président de la CCI Nantes Saint-Nazaire, considère qu'il faut optimiser les espaces industriels actuels, il n'est pas favorable à une revoyure de la protection de la vasière de Méan.

Préconisation sur l'état écologique des zones naturelles :

- **Étudier les possibilités de rendre à l'ensemble des zones naturelles du port leurs fonctions écologiques et en tirer les conclusions.**

Améliorer la gestion du port pour plus d'efficacité

Renforcer la place des acteurs portuaires dans la gouvernance du GPM

- **Assurer une collaboration de l'ensemble des acteurs** de la gouvernance du Port :

Si la direction opérationnelle du GPM est de la responsabilité du directoire, c'est le conseil de surveillance qui arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion. Sa composition, comme celle de l'ensemble des organes de gouvernance des GPM, est fixée par le code des transports.

Ainsi, les conseils de surveillance comportent dans tous les GPM, 5 représentants de l'Etat, 2 représentants de la Région, 3 des autres collectivités, 3 représentants des personnels, 5 personnalités qualifiées dont un représentant d'une chambre consulaire et un représentant du monde économique.

Si la présence d'un représentant de la CCI est logique au vu des retombées du GPM sur l'économie du territoire, le CESER considère que les autres représentants du monde économique présents dans le conseil de surveillance devraient être impliqués directement dans l'activité du Port. La présence d'un représentant d'entreprises actrices de l'activité portuaire devrait permettre une réelle prise en compte de leurs besoins. Cela pourrait alors se faire sous réserve d'engagements éthiques, pour éviter tout risque de conflits d'intérêts.

Un décret[122] d'août 2026 institue un dialogue formel entre le conseil de surveillance et le conseil de développement des grands ports maritimes, permettant de donner plus de voix au secteur privé. Il prévoit que de deux fois par an, le président du conseil de développement du GPM, accompagné de deux membres dont un issu de la place portuaire ou du collège des personnalités qualifiées, soient invités au conseil de surveillance pour échanger sur toute question dont le président du conseil de développement sollicite l'inscription à l'ordre du jour.

Préconisation sur la gouvernance du GPM :

À l'attention de l'État :

- **Veiller à intégrer dans le conseil de surveillance, dans le collège des personnalités qualifiées issues du monde économique, au moins un représentant d'entreprises implantées sur le Port.**

De manière générale, les acteurs sociaux et économiques (entreprises et salariés) directement impliqués dans l'activité du Port doivent participer à la gouvernance du GPM.

Avoir une gestion sociale du personnel répondant aux besoins du GPM

Des salariés avec différents employeurs

Quelques éléments sur la manutention portuaire

La manutention portuaire est constituée de l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce. Les salariés de la manutention travaillent au service de différents employeurs selon les sites et les métiers.

On distingue traditionnellement la manutention horizontale et la manutention verticale :

- **La manutention « horizontale »** - chargement/déchargement avec tracteurs, remorques et manutention au sol, est assurée par des **dockers** dont le statut est défini par le code des Transports (articles R5343-1 à R5343-3).
- **La manutention « verticale »** - chargement/déchargement vertical des navires (opération de grues et de portiques), est assurée par **grutiers, portiqueurs et conducteurs d'engins…**

Ces personnels relèvent de la même convention collective[123].

Cette distinction est cependant à nuancer, certains dockers assurant de fait de la manutention verticale.

[122] https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000054608892?datePubli=20%2F05%2F2025
[123] https://www.legifrance.gouv.fr/conv_coll/id/KALICONT000029142476

Petit rappel historique sur le statut de docker

1947 : Création du statut des dockers, tenant compte de l'irrégularité du trafic, en offrant le bénéfice d'une « indemnité de garantie » en cas d'inactivité aux dockers disposant d'une carte professionnelle (carte G). Ceux-ci bénéficiaient d'une priorité d'emploi pour effectuer un certain nombre de travaux de manutention portuaire[124].

1992 : Réforme du statut des dockers. Celui-ci était du point de vue du législateur devenu trop coûteux et conduisant à une sous-activité de certains dockers[125]. La loi du 9 juin 1992 fait donc passer les ouvriers dockers du régime de l'intermittence au régime de droit commun, celui du contrat à durée indéterminée (CDI) et les transfère aux entreprises de manutention.

2008 : Généralisation du commandement « unique » sur les terminaux, qui s'est traduite par le transfert des outillages et des personnels de la manutention verticale vers les entreprises de manutention. Environ 1000 salariés sont concernés sur le plan national. Les GPM voient ainsi leurs missions recentrées sur les activités régaliennes et sur les fonctions d'aménageur du domaine portuaire, et la coordination interportuaire.

À noter que la CGT, syndicat majoritaire sur le plan national parmi les personnels concernés, avait accepté le transfert des personnels à la suite de la loi de 2008 au secteur privé.[126] De son côté, dans un rapport de 2017 analysant les effets de cette réforme, la Cour des Comptes considère que cette réforme a donné lieu à une réalisation incomplète. [127]

La déclinaison de ces réformes pour le GPM :

À la suite de la loi de 2008, les équipements concernant les terminaux de Montoir (terminal marchandises diverses et conteneurs, terminal charbonnier et terminal agroalimentaire) ont été concédés à des opérateurs privés (TGO, Montoir Bulk terminal devenu Novasea logistique…).

En revanche, les équipements situés sur les sites de Saint-Nazaire et Nantes sont gérés par une filiale du GPM dans la mesure où les appels d'offre pour le transfert sont restés infructueux. Conformément à la loi de 2008, un nouvel appel d'offre est passé tous les cinq ans. Le terminal roulier de Montoir est de son côté resté public, le GPM n'ayant pas souhaité, pour des raisons stratégiques, mettre cet équipement en concession[128].

Le Port continue à employer les personnels de manutention verticale affectés sur les sites dont les équipements n'ont pas été transférés aux opérateurs privés. Ces personnels sont comptabilisés dans les 600 salariés du GPM. Les autres ont été intégrés en 2011 dans une entreprise spécifique, le **Groupement de Main d'Œuvre Portuaire** (GMOP), avec droit de retour au GPM selon leur souhait si demandé par le salarié.

Il faut donc distinguer les différents types de salariés travaillant sur les sites du GPM :

- les **personnels employés par ce dernier**, chargés des missions régaliennes et commerciales du port : organisation du trafic et entretien des espaces maritimes et fluviaux, industriels et naturels. Cela concerne environ 600 salariés employés

[124] https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/manutention-portuaire-ouvriers-dockers
[125] https://www.lesechos.fr/1993/01/le-statut-des-dockers-est-aboli-896977
[126] https://www.lemonde.fr/societe/article/2008/10/29/ports-la-cgt-approuve-le-transfert-de-la-manutention-au-prive_1112620_3224.html
[127] https://www.ccomptes.fr/fr/publications/le-rapport-public-annuel-2017
[128] En revanche, le terminal roulier Le terminal roulier, situé au Havre, est opéré par SHGT/Manucar (Sogena) et SMR.

directement par le GPM. Ce dernier recense plus de 80 métiers : officier de port, ingénieur en génie civil, marin, lamaneur, comptable, informaticien, mécanicien, chaudronnier, ouvrier paysagiste…

- les **dockers** sont employés par les opérateurs du port (TGO, Novasea logistique, SOMALOIR, etc.[129]). Il existe également des dockers employés occasionnellement pour faire face aux pics d'activité et aux absences des dockers en CDI.
- les **grutiers, portiqueurs, mécaniciens…** sont employés par le **GMOP**, sauf ceux qui travaillent sur les sites non transférés et qui restent salariés du GPM. Ainsi, les portiques à céréales d'Invivo sont conduits par les grutiers du GMOP à Montoir et du GPM à Nantes.
- les **salariés des entreprises du Port** et chargés de l'activité propre de ces entreprises.

LES EQUIPEMENTS ET LES SALARIÉS DU PORT DEPUIS LA RÉFORME DE 2008

	GPM	**GMOP**	**OPERATEURS PRIVES**
EQUIPEMENTS ET SITES	=> Terminaux Nantes, Saint-Nazaire et terminal roulier => Montoir : sites non dédiés au trafic (site d'entretien des dragues, zones naturelles…)		=> Terminaux de Montoir : marchandises diverses et conteneurs, charbonnier et agro-alimentaire
TYPES DE SALARIÉS			
Missions régaliennes et commerciales	Personnels du port		
Manutention verticale : grutiers, portiqueurs, mécaniciens	Terminaux Nantes, Saint-Nazaire	Terminaux de Montoir : marchandises diverses et conteneurs, charbonnier et agroalimentaire	
Dockers			TGO, Montoir Bulk terminal, Somaloir…
Autres salariés portuaires			Entreprises du port

Remarque : le poste roulier concerne la manutention horizontale et n'emploie donc pas de grutiers, et les dockers sont employés par Somaloir. La rampe fonctionne sans personnel : elle monte et descend en fonction de la marée pour s'ajuster sur le ponton d'accostage qui est lui aussi mobile en fonction de la marée. La maintenance de ces installations, rampes et pontons est assurée par le GPM.

[129] INVIVO n'a pas de dockers elle utilise les services de ceux de MBT.

Chiffres 2025, source : rapport annuel d'activité

Une main d'œuvre appelée à évoluer en nombre et en qualification

607 salariés sont employés en CDI en 2025 par le GPM, dont une centaine concerne l'entretien des accès (dragage).

Rappelons (voir plus haut) que ces emplois ne concernent que les salariés affectés aux missions propres du GPM, mais ni les manutentions horizontales réalisées par les dockers employés par les opérateurs portuaires et les concessionnaires des terminaux, ni les manutentions verticales (grutiers) opérées par le GMOP, sur les sites transférés aux opérateurs à la suite de la loi de 2008.

Il peut être tentant de réaliser des comparaisons avec les autres Grands Ports Maritimes. Par exemple, pour un trafic 4 fois moindre (6,8 Mt versus 26 Mt à Nantes Saint-Nazaire), le port de Bordeaux emploie 353 salariés.[130] Le Port de la Rochelle emploie sur ses 3 implantations 195 salariés (dont 65 pour le port de plaisance) pour un trafic 3 fois moindre.[131] Enfin, selon la Cour des comptes, environ 360 personnes sont salariées par le Port de Dunkerque, pour un trafic de 44 Mt.

La portée de ces chiffres est cependant à relativiser et à expliciter. Ainsi, des économies d'échelle sont souvent possibles, au profit des plus grands ports.

De plus, les emplois du GPM concernent l'ensemble des missions du Port et sont donc en partie décorrélés des trafics (entretien des équipements, entretien des espaces naturels…). La nature des trafics, la géographie des ports, doivent être prises en compte pour une comparaison pertinente. Ainsi, La Rochelle n'a pas le même domaine à entretenir qu'un port d'estuaire comme Bordeaux ou Nantes Saint-Nazaire pour lesquels le dragage et l'entretien d'espaces sans activité portuaire nécessite une main d'œuvre dédiée.

Enfin, l'histoire des ports, tout comme les conflits sociaux qu'ils ont pu connaître, peuvent influer sur leurs effectifs et l'affectation de ces derniers sur les différentes missions. Bordeaux a ainsi perdu au fil des décennies beaucoup de tonnage et les effectifs n'ont pas été ajustés en proportion, notamment pour des raisons d'acceptabilité sociale. Le Port de la Rochelle était géré par la chambre de commerce jusqu'à son transfert vers l'Etat en 2006 et les effectifs étaient assez faibles. Par la suite, l'évolution des trafics à la hausse s'est effectuée sans que les effectifs n'augmentent dans la même mesure.

[130] https://www.bordeaux-port.fr/chiffres-cles/
[131] https://larochelleportscenter.com/chiffres-cles/

Jean-Rémy Villageois rappelle que certains sites n'ont, pour des raisons d'appels d'offre infructueux ou d'enjeux stratégiques (terminal roulier), pas été transférés aux opérateurs privés, ce qui conduit à maintenir les salariés concernés dans les effectifs du Port.

Par ailleurs, il souligne le fait que le GPM est un port d'estuaire, ce qui explique les emplois liés au dragage.

Enfin il précise que la majeure partie des emplois est liée à l'entretien des équipements du Port, et donc que les besoins sont largement déconnectés du niveau du trafic… même si les trafics financent ces emplois. Par ailleurs, il souligne la nécessité d'avoir une attention à l'utilisation des deniers publics, ce qui impose une gestion attentive des ressources humaines.

Le CESER partage globalement ces propos tout en insistant sur l'importance de la viabilité économique du Port. Celle-ci passe à la fois par des recettes dynamiques émanant de ses différents trafics et de sa politique foncière ainsi que par la maîtrise de ses dépenses, notamment en matière de personnel et de sous-traitance. Celles-ci doivent viser au mieux l'adéquation avec les missions et besoins du Port en tenant compte des enjeux sociaux.

Au regard des effectifs affectés au dragage (100 salariés), cette mission pourra faire l'objet d'une attention particulière, en tenant compte du changement à venir de deux dragues, de l'évolution des volumes dragués et des travaux que le GPM pourra effectuer en-dehors de son territoire, dans le cadre du GIE dragages port.

De même, une comparaison des rémunérations avec les autres GPM peut sembler difficile, du fait d'une part de l'indisponibilité de données publiques, notamment sur les accords locaux, et d'autre part de contextes différents (âge des salariés, géographie expliquant des missions différentes, trafics nécessitants plus ou moins de main d'œuvre, taille des ports permettant ou non des économies d'échelle, etc.).

Bruno Michel, directeur du terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne et président du Conseil de développement du GPM, estime que le port s'est engagé dans une situation de déficit structurel, notamment du fait :

• d'un niveau d'embauches élevé dans la décennie passée ; les recrutements se sont faits sans lien avec les besoins du GPM

• de concessions importantes dans les négociations sociales ;

• d'une politique salariale aujourd'hui moins compétitive que celle d'autres ports. Il plaide pour des choix pragmatiques, non dogmatiques, fondés sur l'efficacité économique, la lisibilité stratégique et l'anticipation des conséquences sociales.

Jean-Christophe Herry, directeur de Somaloir, considère quant à lui que la fiabilité sociale est point un primordial, qui nécessite beaucoup de dialogue. Il estime que les échanges avec les syndicats sont apaisés et qu'une prise de conscience se fait pour défendre les activités du Port.

Dans un objectif de maîtrise des coûts, tout en conservant la capacité de réaliser les missions qui lui sont attribuées, le Port a une attention forte sur l'évolution de ses effectifs. Il s'agit pour

lui de ne pas remplacer systématiquement les départs à la retraite de ses personnels. D'ores et déjà les temps partiels pour retraite progressive ne sont pas tous compensés.

Jean-Rémy Villageois indique au CESER qu'il envisage une politique de non-remplacement sélectif sur 10 ans, avec recentrage sur les missions à forte valeur ajoutée :

• Maintien des compétences critiques : maintenance spécialisée, gestion portuaire

• Modernisation des outils : mise en place de systèmes d'ordonnancement et de comptabilité analytique.

M. Villageois précise qu'il mise sur un dialogue social constructif.

« La publication du rapport de la Cour des Comptes, mettant en exergue la situation préoccupante de Nantes Saint-Nazaire Port sur les plans social, financier et économique, a fait l'objet, début septembre, de rencontres avec les salariés sur chacun des sites. La Direction de Nantes Saint-Nazaire Port a tenu à souligner la dynamique d'ores et déjà engagée, tant avec les équipes qu'avec la gouvernance, pour rééquilibrer son modèle économique et renouer avec des équilibres financiers robustes. Dès lors s'est engagé un dialogue avec les organisations syndicales pour activer les leviers identifiés. »

Extrait du rapport d'activité du GPM 2025

Les nouvelles technologies, l'arrivée sur le port de projets innovants, l'évolution des équipements, imposent des formations régulières permettant aux salariés d'acquérir des nouvelles compétences et d'évoluer dans leur carrière. Les formations contribuent aussi à limiter les risques d'accidents du travail.[132]

Auditionnés par le CESER, Nathalie Huard et Stéphane Pin, représentants de la CFE-CGE, soulignent le souhait de voir le port mettre en place une Gestion des Emplois et des Parcours Professionnels (GEPP) pour adapter la main d'œuvre du port aux évolutions de son modèle économique.

Lors du forum Loire mer et connexion du 18 juin 2026, Nathalie Huard considère que le Port est en déficit de personnel d'encadrement, et que ces personnels doivent être formés aux nouveaux métiers.

Par ailleurs, au-delà du nombre de salariés, le Port doit, comme toutes les organisations, qu'elles soient publiques ou privées, faire face à une nécessité de montée en compétence de ses salariés. L'adéquation entre qualification et rémunération, et l'intérêt des métiers sont des éléments de l'attractivité du GPM. Ceci alors que le dynamisme du bassin nazairien conduit à des propositions d'emplois nombreuses hors du GPM et peuvent lui faire concurrence.

François Gimard et Bertrand Herrero font part de moindre attractivité du port, constatée lors des concours de recrutement. Ils indiquent qu'il y une forte concurrence pour les ouvriers qualifiés (chaudronniers, soudeurs, mécaniciens, électriciens…) sur la place portuaire du fait de la forte concurrence de l'industrie, qu'elle soit navale, énergétique, ou aéronautique.

[132] 20 accidents du travail avec arrêt ont été constatés en 2024 et en 2025 (rapport annuel 2025 du GPM)

Le CESER note par ailleurs le taux relativement élevé de salariés en situation de handicap, ce qui semble marquer une volonté marquée d'inclusion.

Le changement climatique à prendre en compte dans l'évolution des conditions de travail

Les conditions de travail des salariés exerçant leurs missions en extérieur seront amenées à évoluer avec la multiplication des épisodes de fortes chaleurs et des phénomènes climatiques extrêmes.

Comme l'ensemble des structures employant des salariés travaillant en extérieur, le Port devra anticiper ses évolutions et adapter ses conditions de travail pour limiter les risques sur les salariés et permettre la continuité de ses activités.

Un meilleur équilibre femmes hommes à chercher

Les effectifs du GPM sont à 79 % masculins. Les métiers portuaires sont en effet traditionnellement très masculins. Pour certains métiers comme les lamaneurs ou les officiers de ports, le recrutement se pratique traditionnellement auprès de professionnels du milieu maritimes (marins, anciens navigants de commerce ou militaires…), contribuant au déséquilibre genré des effectifs.

Il semble cependant que des marges de progrès subsistent.

Selon le rapport de la Cour des Comptes sur le GPM, paru en 2025, « les fonctions d'encadrement sont moins féminisées que dans la branche Ports et Manutentions, avec un taux de féminisation de 29 % au GPMNSN (34 femmes sur 116 cadres), contre 36 % dans la branche. Les fonctions opérationnelles sont quasi-exclusivement masculines : il n'y a que cinq femmes parmi les 187 ouvriers, deux parmi les 34 officiers de port et officiers de port adjoints, sept parmi les 87 marins d'exécution, aucune parmi les 22 lamaneurs. Les politiques mises en œuvre par le GPM ne sont pas suffisantes : les recrutements de cadres ne respectent pas la parité, avec une seule femme recrutée pour 5 cadres en 2021, et un taux de l'ordre de 45 % en 2022 et 2023. La part de femmes chez les ouvriers et personnels maritimes recrutés est quasi-nulle. »

Nathalie Huard, représentante CGC auditionnée par le CESER, précise que les femmes sont en moyenne moins payées que leurs collègues masculins, avec une différence de 25 % selon le Rapport de Situations Comparées (RSC) 2024 du GPMNSN. Elle précise que ce chiffre est en dégradation, puisqu'il était de 21 % en 2021. Les écarts de rémunérations augmentent aussi chez les cadres (12 % en 2022, 14 % en 2024). Il y a une seule femme parmi les 10 plus hautes rémunérations.

Ces chiffres nécessitent toutefois une analyse approfondie pour en connaître l'ensemble des causes : le positionnement hiérarchique, la nature des emplois exercés par les femmes et les hommes, la quotité de travail, ou l'ancienneté peuvent contribuer aux différences de rémunération. Une analyse plus fine, par catégories et fonctions doit être menée par le GPM.

Le CESER souligne l'intérêt de faire connaître les métiers aux jeunes, femmes et hommes, pour favoriser la diversité des recrutements. De plus, l'adaptation d'équipements limitant les contraintes physiques, lorsqu'elle est possible, bénéficie à l'ensemble des salariés femmes et

hommes, et limite les risques de traumatismes physiques, notamment de troubles musculo squelettiques. Cela permettrait de féminiser les emplois y compris ceux physiquement difficiles. L'accompagnement des équipes salariées, cadres et exécution, à la prise en compte des enjeux d'égalité est également indispensable. Enfin, le CESER rappelle que des équipements non mixtes (toilettes non mixtes, douches séparées...), obligatoires selon la loi, facilitent l'attractivité des métiers pour les femmes.

Améliorer toujours le dialogue social, contribuant à la fiabilité du port

Si la direction arrivée récemment semble contribuer à un dialogue social apaisé, certains acteurs auditionnés par le CESER soulignent les mouvements sociaux nombreux et traditionnellement bien suivis au GPM. Ces mouvements sont cependant majoritairement liés à des causes externes au port. Il s'agit en effet souvent de mouvements sociaux nationaux (retraites par exemple).

Ces mouvements sociaux, qui s'accompagnent souvent de piquets de grève, sont toujours coûteux à la fois pour le GPM employeur, du fait de la perte d'attractivité du port, pour les entreprises qui voient leur activité affectée, et pour les salariés du port du fait des pertes de salaire.

Certains acteurs économiques auditionnés par le CESER soulignent également les difficultés posées par les préavis de grève, qui conduisent à annuler des escales. Ces préavis sont obligatoires dans la mesure où le GPM est un établissement public. Ils doivent permettre des négociations entre la direction et les salariés.

Auditionnée par le CESER, Pauline Van den Bulcke, directrice logistique export de Coopérative U, et Présidente du club des chargeurs, souligne que 12 semaines de grèves des dockers ont été recensées en France en 2025. Certains de ses confrères du marché sont passés par des ports étrangers, quitte à avoir des distances plus longues en matière de transport terrestre pour éviter les blocages. Elle apprécie également la qualité du dialogue social à Dunkerque, dans laquelle le syndicat des dockers majoritaire[133] appelle à la grève de manière beaucoup plus ponctuelle que dans les autres ports.

Lucovic Madec, président de l'UNMP, souligne la nécessité d'avoir un avoir un climat social le plus apaisé possible pour avoir le minimum de blocages. Il considère que lorsqu'un mouvement de grève de dernière minute[134] bloque une escale, ce blocage met un point noir sur la fiabilité du GPM.

De fait, les conflits sociaux ont été beaucoup plus rares à Dunkerque dans les 20 dernières années, ce qui peut contribuer à l'attractivité de ce port pour ses clients.

Les représentants de la CGT auditionnés par le CESER indiquent de leur côté au CESER que les ports européens, notamment en Belgique, font aussi l'objet de mouvements sociaux. En mars 2026, un mouvement de grève à Anvers a ainsi conduit à un report du trafic vers Haropa.

[133] Le CNTPA, alors que dans les autres ports français, la CGT est majoritaire
[134] Un préavis de 5 jours est cependant obligatoire du fait du statut du GPM.

Le CESER souligne que les contextes sont différents selon les ports concernés. Les effets ne sont pas les mêmes dans un port secondaire sur le plan européen et dans des ports qui à l'image d'Anvers ont du fait de leur trafic très important des positions de quasi-monopole.

Le CESER souligne la nécessité de bien appréhender les différents types de salariés travaillant sur le port. Si tous les mouvements sociaux impactent au moins pour partie l'activité du Port, ils ne sont pas tous lancés par les salariés du GPM, mais peuvent émaner des dockers employés par les concessionnaires ou des salariés du GMOP (eux-mêmes représentés majoritairement par la CGT).

Préconisations sur le dialogue social :

- **Maintenir un dialogue social basé sur la prise en compte des enjeux, économiques sociaux et environnementaux, et du respect mutuel de chacun des acteurs.**
- **Rechercher l'adéquation des effectifs du Port à ses besoins actuels et prévisibles pour le futur, tant en nombre de salariés qu'en qualifications.**
- **Promouvoir les métiers du port auprès du grand public, en mettant en avant les femmes présentes dans ces métiers, pour favoriser la féminisation des effectifs. Le CESER souligne la nécessité de travailler à l'équilibre genré des rémunérations.**

Le CESER attire l'attention sur la recherche continue d'un dialogue social de qualité entre l'ensemble des acteurs de la place portuaire, employeurs et salariés, dans toutes les structures (GPM, GMOP, opérateurs...).

Enfin, la Commission européenne a engagé en janvier 2026 une procédure d'infraction contre 3 pays européens[135] (Espagne [INFR(2025)4021], France [INFR(2025)2180] et Italie [INFR(2025)2181] pour manquement aux obligations qui leur incombent en vertu du règlement (UE) 2017/352 sur les services portuaires[136]. Elle conteste l'obligation de pavillon français pour les opérateurs du lamanage et de remorquage. Le lamanage est opéré pour le GPM Nantes Saint-Nazaire, par le port lui-même. Le remorquage est assuré par une société extérieure. La procédure est en cours entre le gouvernement français qui conteste cette infraction, et l'Union européenne. Par ailleurs, le CESER n'est pas en mesure de déterminer les conséquences précises qui pourraient découler de la mise en œuvre des procédures de la commission.

Il attire cependant l'attention sur les conséquences que pourraient avoir les obligations découlant des règlements européens sur la gestion du Port et de ses ressources humaines.

Favoriser les coopérations

[135] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/inf_26_115
[136] https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/352/2020-05-28/fra

Chercher la complémentarité avec les autres ports, au-delà de la concurrence

Les coordinations entre les ports français, quel que soit leur statut, sont indispensables pour rationaliser les investissements et éviter les concurrences contre-productives.

Par exemple, concernant les EMR, chaque port ne pourra pas faire seul et la coordination des ports est indispensable pour rentabiliser et rationnaliser les investissements.

« Un port seul ne peut répondre », explique Sandrine Gourlet, présidente du directoire du GPM de La Rochelle[137]. L'augmentation de la taille des éoliennes rend difficile de réaliser l'ensemble des opérations sur un lieu unique. « Avec ces nouvelles dimensions, la coopération interportuaire est devenue nécessaire. » Ainsi, le rapprochement entre La Rochelle et Nantes Saint-Nazaire s'est fait tout naturellement. Cependant, chaque port doit adapter ses infrastructures à son rôle.

Cet enjeu est pris en compte par la stratégie nationale portuaire qui précise :

« La stratégie nationale portuaire prend ainsi en compte le système portuaire français dans son ensemble, afin de limiter les risques de création de surcapacités ou de concurrence entre ports qui peuvent résulter d'un manque de coordination entre ports français quant à leurs priorités respectives (types de trafic, positionnement relatif aux flux de transbordement, etc.), de permettre une meilleure optimisation de l'affectation des ressources publiques, d'assurer une démarche de proximité et d'engager les ports de France dans une dynamique commune de transitions écologique et numérique »[138].

Cette volonté de coopération n'est pas nouvelle. Le conseil de coopération interportuaire de l'Atlantique a été créé en 2009[139]. Il regroupe les GPM de Nantes-Saint Nazaire, Bordeaux et La Rochelle.

Cependant, le GPM précise que ce conseil ne s'est pas réuni depuis 2014, dans un contexte de concurrence entre les Ports.

Dès 2016, l'Isemar pointait ainsi que "les intérêts et objectifs des ports et des villes/territoires sont parfois divergents et peuvent amener à bloquer des projets portuaires." Il soulignait également les "difficultés à réaliser un document de coordination"[140].

Jean-Rémy Villageois souligne la compétition des territoires portuaires, qui limite les coopérations. Il les considère indispensables, qu'elles opèrent entre les Ports d'Etat ou avec les Ports régionaux. Certaines coopérations ont été imposées par les clients, notamment pour l'éolien.

Le CESER considère de plus qu'un élargissement de ce conseil interportuaire aux ports bretons serait souhaitable, notamment concernant les infrastructures pour les éoliennes.

[137] https://www.larochelle.port.fr/
[138] https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/21002_strategie-nationale-portuaire.pdf
[139] Décret 2009-1009 du 25 août 2009
[140] https://www.isemar.org/wp-content/uploads/2016/11/note-de-synthese-isemar-158.pdf

Cela nécessiterait des évolutions du code des transports, du fait des différences de statuts.

La stratégie nationale portuaire revue en 2025 prévoit la mise en place d'un comité des autorités portuaires réunissant l'Etat et les régions portuaires. Celui-ci doit se réunir au moins deux fois par an dans l'objectif de définir un plan d'actions conjoint. Il s'agit d'amplifier le portage d'initiatives communes au bénéfice du système portuaire français.

La concurrence existe entre les ports d'État, mais aussi avec certains ports régionaux émergents, à l'image de Port la Nouvelle.

À titre d'exemple, des investissements majeurs ont été annoncés en 2023 à Brest par la Région Bretagne (propriétaire des ports de commerce de son territoire). Un montant total de 900 millions d'euros est prévu pour les 40 ans qui viennent, dont 500 millions d'ici 2033.

L'objectif est de consolider les activités portuaires traditionnelles (réparation navale, conteneur, matières premières agricoles…) en transformant les équipements. Au-delà, il s'agira de proposer des services nouveaux et d'accélérer encore sur les EMR.[141]

Par ailleurs, les opérateurs sont souvent installés sur plusieurs ports, à l'image de Kuhn maritime, implanté à Brest, Lorient, Saint-Malo, Nantes-Saint-Nazaire et La Rochelle.

Le CESER considère que malgré la concurrence réelle qui existe entre les ports français, quel que soit leur statut, ceux-ci doivent renforcer leurs coopérations pour rationaliser leurs investissements, en recherchant les complémentarités, notamment en ce qui concerne les énergies marines renouvelables ou certains trafics, à l'image du conteneur. Il souligne toutefois que les traders choisissent eux-mêmes les ports auxquels ils recourent en fonction de leurs propres stratégies économiques et commerciales.

De même les coopérations peuvent se développer avec des ports européens ou africains, avec lesquelles des complémentarités et des créations de lignes peuvent être recherchées. D'ores et déjà des coopérations existent entre Nantes Saint-Nazaire et Tanger concernant le trafic roulier.

Préconisations sur la coopération entre les ports :

À l'attention du GPM et des autres ports de l'Ouest de la France :

- **Se saisir du conseil de coopération portuaire de l'Atlantique et l'élargir aux principaux ports bretons afin de rechercher les trafics et activités pour lesquelles des complémentarités peuvent être trouvées.**
- **Renforcer en particulier les coopérations avec les ports de Brest, Lorient et la Rochelle sur les investissements en matière d'éolien marin, dans le cadre par exemple des instances mises en place par la stratégie nationale portuaire.**

À l'attention de l'État :

- **Impulser les coopérations, dans un contexte de concurrence entre les Ports.**

[141] https://www.rcf.fr/articles/actualite/900-millions-deuros-dinvestissements-pour-le-port-de-brest

Par ailleurs, le CESER souligne l'existence d'une coopération réelle en matière de dragage. Le groupement d'intérêt économique (GIE) DRAGAGES-PORTS a ainsi été créé en 1979. Les membres de ce GIE sont l'Etat (Ministère en charge des ports maritimes), les cinq grands ports maritimes métropolitains (Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille), le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine (Haropa Port) et la Région Hauts-de-France.

Sa vocation est de contribuer à l'optimisation des coûts de dragage d'entretien : il assure la constitution, le maintien en l'état et le renouvellement d'un parc de dragues et d'engins de services le mieux adapté possible aux besoins des membres.[142]

C'est ainsi que la drague Samuel de Champlain est partagée entre les Ports de Nantes-Saint-Nazaire et Haropa.

Accentuer les coopérations avec les acteurs du territoire

Le Port, au cœur d'un complexe industrialo portuaire de 28 700 emplois, travaille avec de nombreux acteurs du territoire.

Loire Estuaire décarbonation, une démarche de transformation de l'industrie

La démarche Loire Estuaire décarbonation, qui a été reconnue par l'ADEME dans le cadre de l'appel à projet ZIBAC (zone industrielle bas carbone), est le résultat d'une coopération entre le Port, les industriels du Port, la Région et les EPCI concernés.

Une démarche fondée par :

[142] https://www.dragages-ports.fr/

Loire Estuaire décarbonation est portée par l'Association Décarbonation Loire Estuaire (ADELE). Cette association coordonne les projets, souvent complémentaires. Elle assure le lien entre l'ADEME et les porteurs de projets, est garante des financements ainsi que de la trajectoire de décarbonation.

L'association des collectivités aux projets industriels permet un portage politique auprès des populations, et une meilleure prise en compte des problématiques d'acceptabilité de certains projets.

Les collectivités territoriales, pour un partenariat approfondi

Les infrastructures du Port sont réparties sur l'ensemble de l'estuaire, entre la métropole de Nantes et l'agglomération de Saint-Nazaire, et ces deux EPCI sont particulièrement concernés par la présence du port.

Des coopérations peuvent s'avérer fructueuses, comme la requalification du quai Marquis de l'Aiguillon à Nantes, avec le projet de transformation du Hangar 12 évoqué plus haut dans cette contribution.

Cependant, des priorités différentes, voire des intérêts apparemment divergents, peuvent apparaître.

Ainsi, les aménagements urbains nécessaires à l'attractivité des villes, la volonté d'encourager l'arrivée de nouvelles entreprises, a nécessité de loger les nouveaux arrivants la préoccupation de favoriser l'accès à la Loire pour tous, le développement du tourisme... peuvent entre en interférence avec les besoins du Port.

> Antoine Chéreau, premier vice-président du Conseil Régional, considère que les stratégies ne sont pas toujours totalement identiques entre le Port et les EPCI.
>
> Il souligne également l'intérêt de mener le travail de promotion du Port en lien avec les collectivités territoriales pour éviter les actions en doublon.

Le CESER rappelle l'intérêt stratégique de la présence du Port, sur l'ensemble du territoire, et la nécessité de maintenir les espaces dédiés au trafic.

Il salue les initiatives menées par les villes, et notamment par l'office du tourisme de Saint-Nazaire, contribuant à la connaissance du Port par les habitants et les visiteurs du territoire.

Le Port travaille également au service du Département, en mettant à disposition le dock flottant du Pellerin lors des maintenances des bacs de Loire.[143]

Le Club des chargeurs

Le Club des chargeurs, créé en 2025, vise à fédérer les industriels travaillant avec le port de Montoir-de-Bretagne autour d'actions concrètes pour renforcer l'offre maritime régionale.

Ensemble, les industriels pourront mutualiser leurs ressources, partager leurs réflexions et coordonner leurs moyens. Ainsi réunis, ils généreront des économies d'échelles en matière de transport de marchandises, notamment conteneurisées pour une meilleure fluidité du passage portuaire.

Au cœur des préoccupations du Club des Chargeurs : la décarbonation des transports, l'essor de la multimodalité, l'optimisation des coûts de fret, la réduction des délais de livraison pour une compétitivité accrue, et une fluidité portuaire irréprochable. Des groupes de travail ont été constitués autour de l'agroalimentaire, de l'industrie, de l'énergie, de la filière pharmaceutique et de la filière du BTP, animés par des représentants des grandes filières économiques du territoire.

> Pauline Van der Bulcke, directrice logistique export à Coopérative U et présidente du club des chargeurs, rappelle que 40 sociétés se sont associées dans le club des chargeurs. Il s'agit de travailler sur des sujets stratégiques, pour trouver des leviers économiques pour les sociétés qui veulent utiliser les services du GPM à Montoir.

Le GPM et la CCI mènent avec le club des chargeurs une enquête sur les besoins des industriels du Grand Ouest. Cette démarche pourrait contribuer à élargir l'hinterland du GPM.

Opportunity, un collectif pour promouvoir le Port auprès de ses clients

Le collectif initié fin 2022, réunit des acteurs privés et publics, dont : Nantes Saint-Nazaire Port, l'Union Maritime Nantes Ports (UMNP), la CCI de Nantes Saint-Nazaire, la Région des Pays de la Loire, Saint-Nazaire Agglomération, Nantes Métropole et le Département de Loire-Atlantique. Ce dernier a cependant revu son investissement à la baisse, du fait de l'évolution des compétences et des charges inhérentes à ses missions prioritaires.

Il s'agit de favoriser la promotion du Port en affirmant son unité pour offrir des services sur-mesure aux clients régionaux, nationaux et internationaux.

[143] https://www.nantes.port.fr/sites/default/files/2026-08/RAPPORT_PORT-NSN-2025-FR_fweb.pdf

Le but est ainsi de permettre l'identification du GPM comme la porte maritime naturelle d'approvisionnements et d'expéditions, auprès des acteurs de l'hinterland comme auprès des clients internationaux.

Il s'agit de conquérir de nouveaux marchés, de trouver de nouveaux partenaires commerciaux, de créer des chaînes de services, de développer de l'activité et de l'emploi.

Ceci par une démarche commerciale offensive, et une présence sur les salons nationaux et internationaux. Il s'agit pour Opportunity de dépasser les intérêts de chacune de ses composantes pour agir ensemble.

Ce collectif prend le relais de "Be my Port". Ce collectif était composé des mêmes acteurs qu'Opportunity, et portait les mêmes ambitions. Il a vu son activité réduite par la pandémie liée à la Covid 19.

Auditionnée par la CESER, Frédérique Lamy, déléguée générale de l'UNMP, précise que la différence vient de ce qu'Opportunity est porté directement par les acteurs portuaires alors que Be my port était animé par le Pôle Achats Supply Chain Atlantique (PASCA)[144]. Cette différence de portage semble être propice à un meilleur investissement des parties prenantes.

Elle souligne que l'acquisition de la notoriété d'Opportunity auprès des acteurs économiques de l'hinterland du port se fait sur la durée

Considérant l'importance de travailler en collectif, le CESER salue cette initiative.

Par ailleurs, si le changement de nom peut favoriser une nouvelle dynamique, il ne permet pas de capitaliser sur la notoriété acquise précédemment.

Préconisation sur la promotion du Port :

- **Accentuer le travail collectif pour la promotion du Port mené par Opportunity, en conservant une identité visible et stable pour favoriser sa notoriété.**

Les acteurs de la recherche scientifique et des études au service du développement des Ports

Le livre blanc sur la recherche portuaire en France

Dans le cadre de la stratégie nationale portuaire annoncée en 2021, un groupe de travail mené par le CNRS a analysé, avec la communauté et les parties prenantes, l'organisation de la recherche portuaire en France, et a publié en 2022 un livre blanc intitulé "La recherche portuaire en France, quels enjeux ? Quelles ambitions ?"[145]. Ce document met en avant l'importance d'associer la recherche appliquée et fondamentale, de manière interdisciplinaire, incluant les sciences humaines et sociales, avec l'ensemble des acteurs du monde maritime et portuaire, non seulement les « industriels » du monde de la mer, armateurs, chargeurs, portuaires, transporteurs terrestres ou transitaires, mais aussi les structures en charge de la gestion des milieux côtiers (par exemple les aires marines protégées, les DREAL), le secteur

[144] https://www.meretmarine.com/fr/vie-portuaire/be-my-port-la-nouvelle-identite-de-promotion-portuaire-de-nantes-saint-nazaire
[145] https://www.port.fr/sites/default/files/fichiers/livre_blanc_recherche_portuaire.pdf

associatif (par exemple les CPIE, Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement) et les autres utilisateurs de la mer et des littoraux, comme les pêcheurs, les conchyliculteurs, les professionnels du tourisme ou les habitants des villes portuaires. La stratégie nationale portuaire préconise cette association de la recherche à la stratégie portuaire.[146]

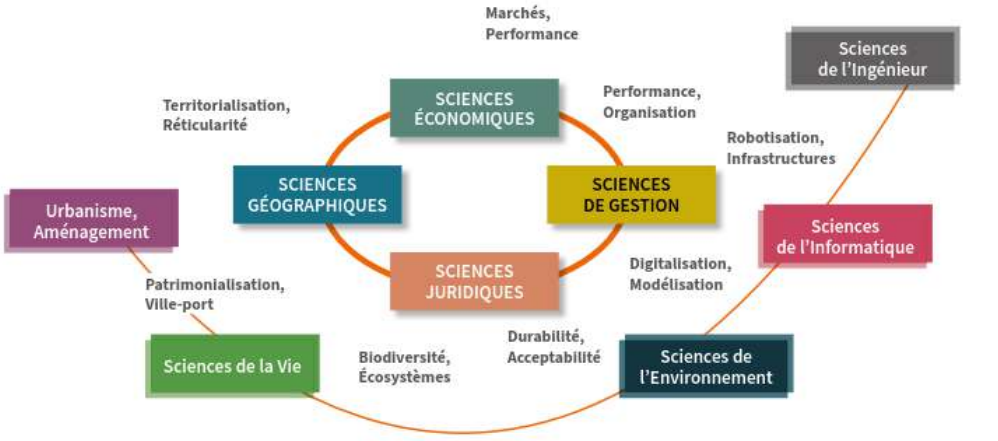
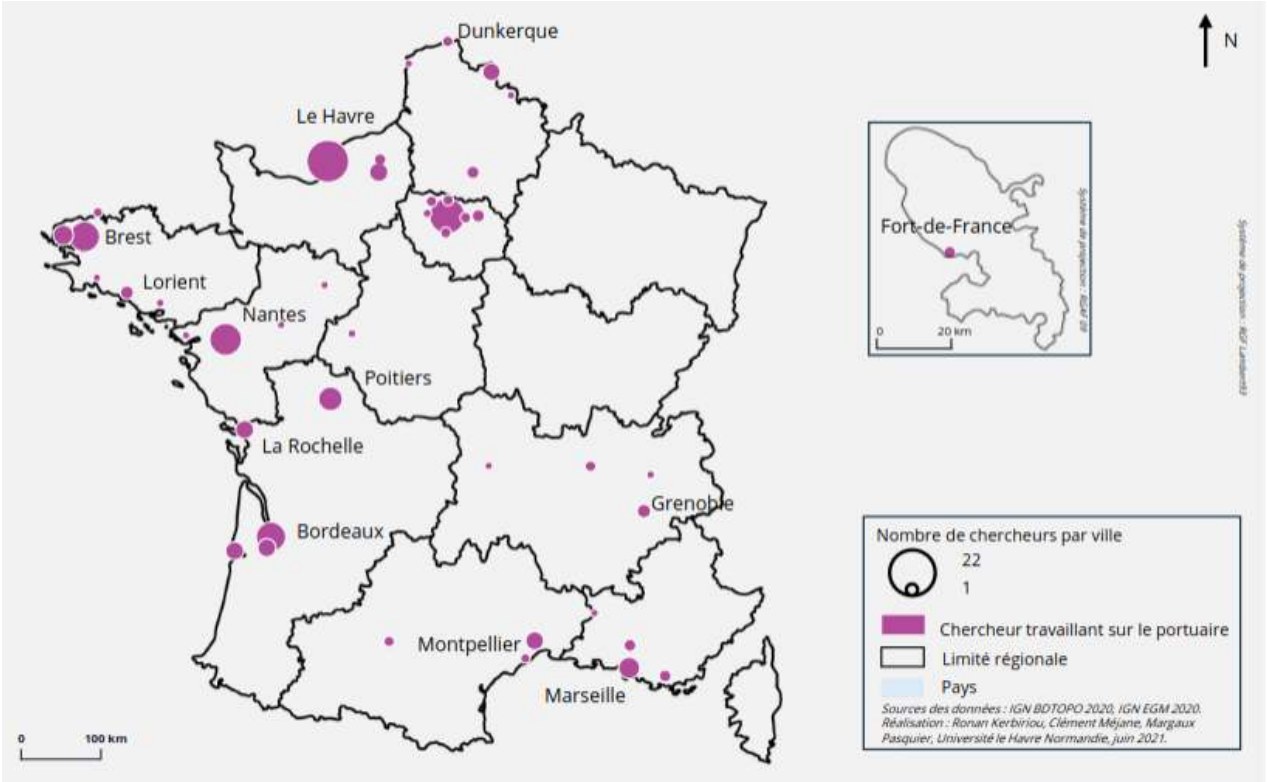


Figure 1 : Champs disciplinaires et domaines problématiques

Selon le livre blanc, « la première valeur ajoutée de la recherche est d'envisager le port en tant que système alors que les acteurs portuaires envisagent d'abord leur activité, et c'est normal, en fonction de leurs objectifs et de leurs intérêts particuliers ».

Dans ce contexte, l'Ouest de la France et en particulier l'Université de Nantes joue un rôle important.



Livre blanc, cartographie de la communauté scientifique portuaire française

[146] Dans l'objectif stratégique n°16

Les Pôles universitaires d'innovation (PUI), pour le rapprochement des acteurs académiques et économiques

Lancé par le Président de la République en 2021, et doté à l'époque de 54 Md€, le plan France 2030 ambitionne de « rattraper le retard industriel français, d'investir massivement dans les technologies innovantes ou encore de soutenir la transition écologique ».

Dans ce cadre, il est prévu la mise en place d'environ vingt-cinq pôle universitaires d'innovation (PUI), pour un montant total de 166 millions d'euros[147].

C'est ainsi que le **Pôle Universitaire d'Innovation (PUI) Nantes Université** a été labellisé. Il regroupe l'ensemble des acteurs clés de l'écosystème d'innovation du territoire Loire-Atlantique/Vendée, soit 17 établissements publics, dont Nantes Université en chef de file. 5 filières ont été sélectionnées (santé du futur, industrie du futur, énergie mer environnement, numérique et sciences humaines et sociales).

Il se fixe les 3 grands objectifs suivants :

- Augmenter les partenariats structurants, sur du long terme, avec les entreprises
- Augmenter la création d'entreprises issues des laboratoires et continuer à en attirer sur le territoire
- Renforcer la complémentarité entre les différentes équipes d'accompagnement à l'innovation

Rattaché au territoire ligérien, et plus précisément aux enjeux touchant son territoire d'implantation (Nantes – Saint-Nazaire – La Roche sur Yon), ses domaines de recherche concernent les différents enjeux du Port (conséquences du changement climatique, transition numérique, transition énergétique, biodiversité, nouveaux services portuaires, ressources humaines...).

Certains projets sont d'ores et déjà en cours, à l'image d'études pour créer une smartgrid industrielle (ou boucle énergétique locale) au sein de la zone industrielle portuaire de Saint-Nazaire destinée à valoriser l'énergie fatale. Les coopérations peuvent prendre différentes formes : thèses CIFRE[148], laboratoires communs, prestations de services....

Jocelyne Labat, Frédéric Jacquemin et Franck Schoens pour le Pôle universitaire d'innovation de Nantes, considèrent toutefois que ces projets restent trop peu nombreux et encourage donc le Port et les acteurs portuaires à recourir à des coopérations accrues.

Le CESER souligne l'importance de la veille en matière d'innovation technologique et sociale pour la performance industrielle, environnementale et sociale du port, contribuant à son attractivité pour ses clients. La recherche appliquée et fondamentale est en la matière une source de connaissances indispensable. Il salue la volonté de coopération au sein du PUI de plusieurs laboratoires travaillant sur des thématiques diverses.

La coopération avec les organismes de recherche peut constituer une source de financement d'études, d'analyses, d'équipements, d'expérimentations, et s'appuyer notamment sur des

[147] https://www.enseignementsup-recherche.gouv.fr/fr/poles-universitaires-d-innovation-24-projets-laureats-et-5-projets-complementaires-finances-pour-une-91733
[148] Permettant le recrutement de doctorants par les entreprises

financements européens et nationaux. C'est également le moyen de développer des synergies et des coopérations dont le Port pourrait bénéficier à terme.

Préconisations sur le travail avec les acteurs universitaires et les organismes de recherche :

- **Accentuer le travail avec les organismes de recherche pour favoriser l'émergence de nouvelles activités économiques liées à la mer, sources d'emplois sur le territoire, de revenus fonciers et / ou de trafic sur le site du Port.**
- **Travailler en lien avec les acteurs universitaires pour soutenir l'innovation des entreprises du complexe industrialo portuaire**

Le pôle de compétitivité Mer Bretagne Atlantique

Un pôle de compétitivité rassemble, sur un territoire bien identifié et sur une thématique ciblée, des entreprises, petites et grandes, des laboratoires de recherche et des établissements de formation. Les pouvoirs publics nationaux et régionaux sont étroitement associés à cette dynamique.

On recense actuellement 9 pôles de compétitivité liés au territoire des Pays de la Loire[149]. Parmi eux, le pôle Mer Bretagne Atlantique présente un intérêt fort pour le développement du GPM de Nantes Saint-Nazaire. Basé en Bretagne avec une antenne en Pays de le Loire, il intervient en effet sur des thématiques dans le domaine de la mer et développe ses missions autour de 6 domaines d'action stratégique : sécurité/sûreté maritimes, naval/nautisme, ressources énergétiques et minières marines (énergies marines renouvelables et offshore profond), ressources biologiques marines (pêches et aquaculture durables, biotechnologies marines), environnement et aménagement du littoral, ports, infrastructures et transport maritimes.

En matière de ports, d'infrastructures et de logistique, il travaille sur les domaines suivants[150] :

- Les aménagement et infrastructures portuaires et leur intégration dans l'environnement, en particulier en milieu urbain et à travers les connexions à l'hinterland ;
- Le « Green Port » à travers la gestion de l'énergie, des flux et de l'impact environnemental
- Le « Smart Port » à travers la digitalisation et la cyber sécurisation des activités ;
- La logistique portuaire.

Les différents projets menés peuvent concourir à la modernisation du port de Saint-Nazaire, à l'image de l'accélération de la numérisation du port, ou le développement des réseaux énergétiques.

[149] https://www.enseignementsup-recherche.gouv.fr/fr/les-poles-de-competitivite-en-pays-de-loire-46056
[150] https://www.pole-mer-bretagne-atlantique.com/sites/default/files/2024-03/feuille_de_route_thematique_2023-2026.pdf

L'Isemar

L'Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR) a été fondé en 1997 par les collectivités locales, la Chambre de Commerce et d'Industrie et la communauté portuaire de Nantes Saint-Nazaire. Les membres sont aujourd'hui Saint-Nazaire Agglomération, Nantes Métropole, la Région Pays de la Loire, la CCI Nantes-Saint-Nazaire, l'Union Maritime Nantes Ports (UMNP), le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire ainsi que le Grand Port Maritime de La Réunion. C'est un observateur indépendant, travaillant avec tous les acteurs du territoire : collectivités, entreprises portuaires, organisations syndicales, et ayant des connexions avec l'administration centrale.

Son objectif est de développer une expertise de référence sur le transport maritime, les ports et l'industrie navale. L'institut est donc un observatoire aiguisé des changements de l'économie maritime. L'ISEMAR met à disposition d'un large public son savoir-faire de recherche et de compréhension du transport et du commerce maritime.

Il partage son expertise dans différentes publications accessibles à tous, ainsi que par des prestations spécifiques (conférences, formations...).

L'Isemar est un acteur essentiel pour l'accompagnement de la stratégie portuaire. Sa compétence est reconnue par la participation de son directeur, Paul Tourret, au conseil de développement du Grand Port Maritime.

L'agence de développement Nantes Saint-Nazaire

Agence de développement économique à mission, l'agence accompagne les entreprises pour s'informer sur leur marché, s'implanter sur le territoire, être mis en relation avec les réseaux professionnels, ou encore organiser des événements.

Œuvrant notamment pour favoriser l'émergence d'acteurs industriel pour la décarbonation de l'économie maritime, elle organise le salon "Wind for Goods", qui contribue au développement des motorisations véliques dans le fret maritime.

Investir pour l'avenir du Port

Les investissements réalisés sur le port sont d'initiative privée et publique, du fait des missions du GPM et du transfert de la majorité des équipements aux opérateurs concessionnaires.

Président de la CCI Nantes Saint-Nazaire, et membre du Conseil de surveillance du GPM, Yann Trichard souligne la nécessité de mener des réflexions à long terme (30 à 50 ans). Le port est une infrastructure lourde, dont la logique n'est pas celle du retour sur investissement à court ou moyen terme. Il considère que « ce sont les infrastructures qui créent les flux, et non l'inverse ».

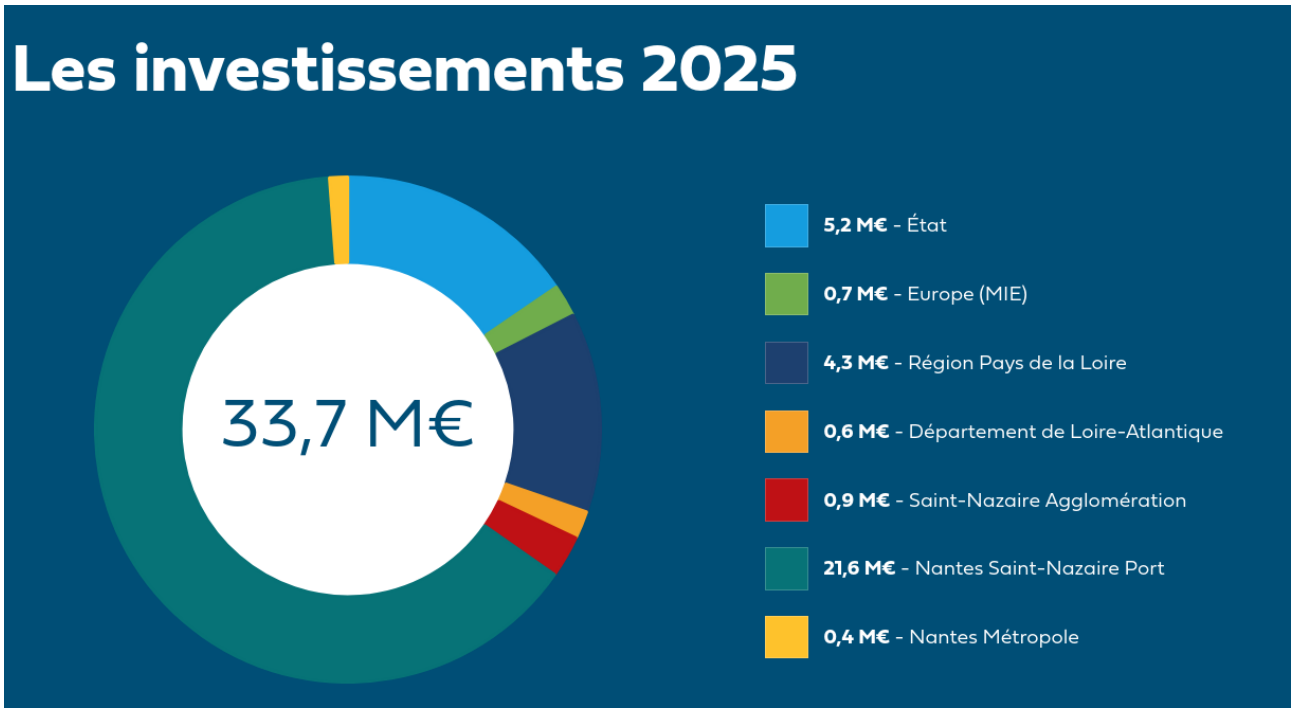
Poursuivre et adapter la programmation pluriannuelle d'investissements

Le Port a adopté en 2020 une stratégie pluriannuelle d'investissements 2021 2030 dotée de 530 M€[151]. Ce qui constitue une moyenne de 53 M€ par an.

Or, les investissements réalisés depuis le début de la mise en œuvre de cette stratégie restent en-deçà de ces prévisions. La stratégie d'investissements a été établie avant la crise de la Covid 19.

Ainsi, pour 2025, les investissements se montent à 33,7 M€.

Le CESER souligne que les investissements ne se font pas de manière linéaire, Eole pourrait par exemple entraîner des dépenses importantes dans les années à venir.



Les investissements proviennent en premier lieu des fonds propres du Port. La diminution de sa capacité d'autofinancement pourrait limiter sa capacité d'investissement. Il ne pourra pas faire seul face à ses besoins d'investissement.

Jean-Rémy Villageois précise que le Port a travaillé à l'amélioration de sa situation financière, condition *sine qua non* de la capacité à financer son développement. Il considère que la démarche entamée en ce sens en 2026 a porté ses fruits.

Au vu du rôle joué par le Port dans le territoire, l'Etat, la Région et les collectivités infrarégionales interviennent également. Pour rappel, l'INSEE chiffrait en 2021 à 28 700 le nombre d'emplois créés dans le **complexe industrialo portuaire. L'hinterland est variable selon les trafics, allant de quelques centaines de km, jusqu'aux frontières de l'est du pays pour le gaz.**

Le volet mobilité du CPER 2021 2027 Pays de la Loire signé en juin 2024 prévoit 112 M€ pour les opérations portuaires dont 33 M€ financés par l'Etat et 33 M€ par la Région.

[151] https://www.nantes.port.fr/fr/actualites/bilan-2023-la-transformation-energetique-engagee

Le Département de Loire-Atlantique a indiqué qu'au vu de l'évolution de ses compétences et des difficultés financières auquel il fait face, il a décidé de recentrer son intervention sur la plateforme Eole.

Le CESER souhaiterait que dans la prochaine stratégie d'investissements, les investissements liés à l'entretien et la réparation (nécessaires pour maintenir le trafic et l'attractivité du Port) soient dans la mesure du possible distingués des investissements destinés à implanter des nouvelles activités et des nouveaux trafics.

Mobiliser les financeurs : Etat, Région, Union Européenne, collectivités…

Réaliser les projets inscrits au CPER

L'avenant mobilité signé en 2023 au CPER 2021-2027 a prévu un certain nombre d'opérations.

PROJETS PORTUAIRES	Montant total des travaux sur la période 2023 – 2027 (M€)	Etat	Région	GPM *(incluant le bénéfice des fonds européens et des AAP nationaux)*	Autres financeurs
Modernisation de la forme-écluse Joubert (dont remplacement de la porte amont)	32,00	6,00	6,00	17,00	3,00
Régénération des ouvrages mobiles, formes et écluses de Saint-Nazaire	15,00	3,75	3,75	4,50	3,00
Roulier : Régénération et up-grade des postes rouliers de Montoir de Bretagne	10,00	2,10	2,06	4,10	1,74
Plateformes logistiques Plug & Play et capacités logistiques Montoir	15,00	4,50	4,50	3,36	2,64
Développement de nouvelles énergies (reconversion TC, courant de quai, hydrogène, e-carburant, captage de CO2…) : Etudes et Préparation de parcelles	5,00	1,50	1,50	1,58	0,42
Quai éolien offshore à St-Nazaire (projet EOLE)	35,00	15,00	15,00	*A définir*	5,00
TOTAL :	**112,0**	**32,9**	**32,8**	**30,5**	**15,8**

Protocole d'accord avenant mobilité 2023

L'avenant au CPER 2021-2027 prévoit également la réalisation de la télécommande du poste du Priory permettant la connexion du réseau ferré national avec celui du Port.

Au 31 décembre 2025, les crédits liés à la régénération et à l'up-grade des postes rouliers de Montoir et à la modernisation de la forme écluse Joubert étaient programmés en totalité par l'Etat et la Région. Les crédits relatifs aux autres projets étaient peu ou pas programmés. En moyenne, sur les autres projets portuaires, le taux de programmation était de 13 % pour l'Etat et de 9 % pour la Région. Les crédits relatifs au poste du Priory n'étaient également pas programmés.

Le CESER comprend que le CPER concerne des projets qui se déroulent sur le temps long, toutefois il alerte sur ce faible taux de programmation à deux ans de l'échéance du

contrat. Il ne souhaite pas voire à nouveau la programmation décalée pour les mobilités et notamment le portuaire, comme cela avait été le cas pour la programmation 2015-2020.

Le lancement de la rénovation de la forme Joubert, projet désormais estimé à 40 M€, est essentielle pour le port et les acteurs industriels, notamment les chantiers navals. Cette infrastructure de 350 mètres de long pour 50 mètres de large permet aujourd'hui l'accès au bassin de Penhoët. Elle sera rénovée d'ici à 2029[152].

Prévoir les projets à inscrire dans la prochaine programmation du CPER

Certains projets pourraient être ajoutés à l'occasion de la prochaine programmation du CPER, à l'image de la rénovation du Pont de Saint-Nazaire, permettant la desserte des sites portuaires depuis le Sud Loire pour les salariés et les transporteurs routiers.

Claire Hugues, vice-présidente du Conseil Régional en charge des affaires maritimes, souligne le rôle primordial que devra jouer Eole dans l'avenir du Port, et met en avant le rôle du CPER pour financer les investissements structurants du Port.

D'autres investissements en matière de mobilité dépassent le périmètre du Port, mais contribueraient à son attractivité et à l'élargissement de son hinterland : virgule de Savenay, électrification du tronçon Nevers Chagny de la VFCEA[153]...

Cette programmation devra également prendre en compte la suite du projet Eole.

Le CESER note à ce sujet que l'État a annoncé durant l'été 2026 qu'il attribuera une subvention dans le cadre du programme d'investissement France 2030[154]. Le montant de cette subvention s'élèverait à 260 M€, pour 5 ports de l'hexagone (Cherbourg, Brest, Nantes-Saint Nazaire, Port-la-Nouvelle et Marseille-Fos). Cette subvention est destinée à soutenir les ports dans les financements de leurs infrastructures pour développer l'éolien flottant. Les investissements des ports devraient atteindre 1 milliard d'euros, selon le gouvernement.

Le GPM Nantes Saint-Nazaire devrait se voir attribuer un montant de 59,6 M€ en soutien au projet Eole, soit le quart du coût total estimé de l'infrastructure[155] (235 M€ prévus au total).

Le CESER salue ce soutien annoncé, tout en rappelant que 175 M€ restent à financer. Il souligne que le montant très important de l'investissement à réaliser ne doit pas obérer les autres projets qui contribueront à l'attractivité et à la transformation du GPM.

Nathalie Huard et Stéphane Pin, représentants de la CFE-CGC, considèrent que le projet Eole est un projet de territoire d'une filière naissante avec un pari sur une activité commerciale qui n'existe pas encore. L'État doit sécuriser et garantir au maximum l'investissement qui restera à charge du GPMNSN. Il ne s'agit pas d'empêcher l'ensemble des projets d'investissements du fait du coût d'Eole.

---

[152] https://www.latribune.fr/article/regions/pays-de-loire/63725999253087/un-chantier-a-40-millions-deuros-pour-securiser-l-avenir-du-port-de-nantes-saint-nazaire

[153] Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, voir https://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-vfcea/documents-du-maitre-douvrage.html

[154] Annoncé en 2021, et doté de 54 Md€, ce plan doit permettre de rattraper le retard industriel français, d'investir massivement dans les technologies innovantes ou encore de soutenir la transition écologique. https://www.economie.gouv.fr/france-2030

[155] https://france3-regions.franceinfo.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique/saint-nazaire/des-quais-xxl-pour-l-eolien-le-projet-a-235-millions-d-euros-du-port-de-nantes-saint-nazaire-en-partie-finance-par-l-etat-3394396.html

Olivier Juban, directeur régional SNCF Voyageur, Frédéric Etève, directeur SNCF Réseau Bretagne Pays de la Loire, Jean Colas, responsable de compte commissionnaire - Hexafret (prestataire SNCF) et Nicolas Leterrier, coordinateur régional adjoint du groupe SNCF Pays de la Loire, soulignent que l'électrification complète de la VFCEA, est un projet d'intérêt national et de long terme, qui nécessite un financement croisé au-delà de la Région Bourgogne France Comté, qui ne pourrait pas porter seule. Le projet doit être porté par l'État.

Pauline Van der Bulcke, directrice logistique export à Coopérative U, et présidente du club des chargeurs souhaite voir le GPM développer la numérisation. Toutefois, le CESER souligne que celle-ci sera d'autant plus efficiente que les opérateurs utiliseront des systèmes informatiques compatibles.

Yann Trichard, président de la CCI Nantes Saint-Nazaire, présente l'éolien flottant comme un potentiel de long terme pour le port, à condition de disposer :

- De quais adaptés
- De capacités de maintenance locales,
- D'un cadre stratégique national clair.

Associer les financements privés et publics

Certaines opérations pourraient être cofinancées par les entreprises bénéficiaires, à l'image de la rénovation du pont du Brivet à Saint-Nazaire.

Laurent Castaing, directeur général des Chantiers navals, affirme être prêt à participer au financement de la rénovation du Pont du Brivet.

Les opérateurs concessionnaires doivent réaliser les investissements permettant de dynamiser les trafics dont ils ont la charge. C'est par exemple le cas des investissements de l'opérateur MBT (devenu Novasea logistique) qui ont permis de fiabiliser et d'améliorer la performance opérationnelle du terminal multi vrac.

Le CESER soutient le travail mené avec les concessionnaires pour le maintien en état des infrastructures et des équipements du Port, condition nécessaire à son attractivité.

Il rappelle la nécessité que TGO mette à niveau les équipements du terminal conteneurs (voir plus haut).

S'appuyer sur les financements européens

Les financements européens (fonds structurels et Fonds de Transition Juste notamment) peuvent être mobilisés pour assurer l'avenir du Port.

Auditionné par le CESER, Jean-Rémy Villageois souligne l'importance du soutien des fonds européens (10 M€) pour la rénovation de la forme Joubert, via le Fonds de Transition Juste (FTJ).

Il indique que le Port mène des actions de promotion du Port directement auprès des instances dirigeantes de l'Union Européenne. Il s'agit pour le Port de se faire connaître.

Il considère nécessaire de prendre en compte les enjeux géopolitiques et les enjeux d'adaptation et d'atténuation du changement climatique dans le choix des projets à financer prioritairement.

Préconisations sur le financement des investissements :

À l'attention du GPM :

- **Actualiser la stratégie pluriannuelle d'investissements en tenant compte des besoins réels du Port et de ses clients, de la situation financière du port et en adoptant des objectifs réalistes d'investissements, et s'y tenir**
- **Prévoir dans la stratégie pluriannuelle d'investissements le remplacement ou la rénovation des équipements vieillissants**
- **Travailler avec les opérateurs de terminaux pour le maintien de l'attractivité du GPM.**
- **Assurer le financement d'Eole en lien avec les co-financeurs, tout en maintenant une capacité d'investissements pour les différents projets du GPM**

À l'attention de l'Etat et la Région :

- **Tenir les engagements de financement prévus dans le CPER 2021-2027**
- **Préparer le CPER 2028-2033 dès maintenant, en lien avec les différents partenaires du Port.**
- **Prendre en compte les enjeux géopolitiques et les enjeux d'adaptation et d'atténuation du changement climatique dans le financement des projets prioritaires.**

Avoir une visibilité et de la stabilité des dispositifs de la part de l'État

La visibilité de la politique de l'Etat et la stabilité des dispositifs sont des éléments essentiels attendus par les acteurs portuaires.

Les tergiversations autour de la politique énergétique et le délai d'adoption de la PPE ont mis en danger des acteurs industriels, à l'image de Lhyfe (même si d'autres facteurs peuvent intervenir comme la maturité insuffisante de la fabrication d'hydrogène fabriqué à partir de l'électricité. Faute de visibilité sur la stratégie de l'Etat en matière d'éolien en mer, General Electric a également supprimé des emplois en France, dont certains à Saint-Nazaire.

Jérôme Renaudin, Directeur Expertises et Ingénierie au Crédit Maritime, souligne la nécessité d'une visibilité à long terme, et d'une stabilité de la stratégie de l'État. Il regrette l'abandon du volontarisme en matière d'éolien en mer, qui existait au début des années 2020. Il considère que le frein politique, intervenant dans un contexte de concurrence entre les EMR et le nucléaire, pose un problème.

Il estime que le frein politique existe également au plan international, comme le montre la décision en 2025 de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) de reporter d'un an l'adoption formelle du cadre « Net-Zero », qui doit contribuer à la décarbonation du transport maritime[156].

Martin Devyver, délégué général d'Adele, souligne que la réduction de la taxation du carbone, rendrait les projets de e-carburants moins attractifs.

La politique fiscale doit également favoriser les transports vertueux, en premier lieu le transport maritime.

De plus, Nantes Saint-Nazaire, « petit parmi les grands », a parfois l'impression d'être oublié de l'Etat ou considéré comme un port de seconde division. Cette sensation a été renforcée lorsqu'en 2017, le Premier Ministre n'a évoqué comme grands ports devant rester gérés par l'Etat, les ports de Dunkerque, Haropa et Marseille.[157]

Bruno Michel évoque la politique ambitieuse de l'Etat menée dans les années 1960 et 1970 pour le développement du nucléaire, en souhaitant une ambition similaire pour les GPM.

Enfin, certains, à l'image d'Antoine Chéreau, premier vice-président du Conseil Régional, considère que le Port doit avoir son "plan Notre-Dame" afin de bénéficier d'un véritable soutien de l'Etat dans sa conversion énergétique.

Pour Antoine Chéreau, le Port ne doit pas être le plus « mal aimé » des Grand Ports Maritimes.

Préconisation sur le soutien de l'État :

À l'attention de l'État :

- **Assumer pleinement sa responsabilité vis-à-vis du GPM, qui est un port d'État, et affirmer une ambition prenant en compte l'ensemble des grands ports maritimes, en particulier Nantes Saint-Nazaire, premier port de la façade atlantique.**

Avoir un projet stratégique à court moyen long terme

Le projet stratégique est adopté pour une durée de 6 ans, conformément aux décisions du législateur. C'est un délai long, durant lequel des événements imprévisibles ou difficilement envisageable à court terme peuvent se produire, comme on l'a vu par exemple avec la pandémie de 2021. Des révisions de certaines parties, peuvent être indispensables.

[156] https://lasaisonbleue.com/actualites/lomi-reporte-dun-an-ladoption-de-son-accord-sur-la-decarbonation-du-transport-maritime/
[157] https://www.banquedesterritoires.fr/la-strategie-dedouard-philippe-pour-relancer-les-ports-francais

C'est aussi un délai trop court pour avoir une vision à moyen long terme. Or le long terme se prépare dès aujourd'hui. C'est pourquoi il est nécessaire, tout en restant opérationnel à court terme, d'avoir une vision plus large partagée par l'ensemble des acteurs : État, Région, entreprises du territoire, salariés du GPM.

Paul Tourret, directeur de l'ISEMAR, exprime ses réserves sur l'exercice du projet stratégique, estimant qu'il manque :

- Un plan d'action à court terme (2-3 ans)
- Une vision long terme (2045)

Il souligne que le moyen terme (5 ans) est le plus facilement touché par les évolutions conjoncturelles, citant les crises successives depuis 2002.

Yann Trichard, président de la CCI Nantes Saint Nazaire, souligne également la nécessité d'une vision à plusieurs décennies.

Préconisations sur la prospective au sein du projet stratégique :

- **Exprimer dans le projet stratégique, des objectifs à long terme à décliner au-delà de la durée du projet stratégique.**
- **Prévoir des indicateurs de suivi et de réalisation des objectifs du projet stratégique**
- **Elaborer cette stratégie pour le long terme, sans attendre les prescriptions ou autres préconisations de l'Etat ou de l'Union Européenne. Cette stratégie à long terme constituerait ainsi un outil de communication et de sensibilisation auprès des institutions politiques concernées.**
- **Envisager des révisions en cas d'événement national ou international ayant des conséquences importantes pour l'avenir du GPM.**

4. Forces faiblesses opportunités menaces du GPM

FORCES	FAIBLESSES
• Situation géographique intéressante pour certains trafics (gaz, céréales…) à mi-chemin entre l'Espagne et la mer du Nord, principal point d'entrée du territoire sur la façade Atlantique • Territoire économiquement dynamique avec près de 30 000 emplois directs et induits • Connexion 24h/24 au réseau ferré national	• Hinterland limité faute d'un réseau ferré suffisamment adapté • Port d'estuaire : difficultés voire impossibilité d'accès notamment pour les gros porte-conteneurs, et coûts de dragage importants et non compensés par l'Etat • Équilibre économique fragile • Concurrence du transport routier, moins coûteux que le maritime ou le ferroviaire • Classement en zone P2 pour l'électrification du Port
• Outillage globalement satisfaisant (sauf sur le terminal conteneurs)	• Mauvais état de l'outillage du terminal conteneurs • Manque de souplesse des COT
• Main d'œuvre efficace au savoir-faire reconnu, avec des salariés qualifiés • Réactivité des salariés aux appels à la grève, y compris sur des sujets interprofessionnels (c'est une force selon certains acteurs, une faiblesse pour d'autres) • Enjeux économiques sociaux et environnementaux partagés par chacun des acteurs du Port (entreprises, salariés...)	• Coût de main d'œuvre jugé élevé par la Cour des comptes (dû notamment à l'ancienneté de certains salariés) • Impact des situations conflictuelles sur l'activité du fait de la réactivité des salariés aux appels à la grève, y compris sur des sujets interprofessionnels (une force selon certains acteurs, une faiblesse pour d'autres)
OPPORTUNITÉS	**MENACES**
• Port multi-activités et multisites qui permet de faire face aux variations de certains trafics • Trafic gazier assuré à moyen terme • Des activités industrielles de pointe et d'avenir (EMR) • Potentiel de développement du trafic roulier • La libération du terminal charbonnier • Modèle économique en phase de transformation (hausse des recettes foncières) • Capacité de mobilisation collective des acteurs (Opportunity, club des chargeurs...)	• Trafic basé à 2/3 sur les énergies fossiles • Absence de stratégie nette de l'Etat : quel avenir pour les projets de décarbonation et les EMR ? L'abandon de certains de certains projets pourrait compromettre la transformation du modèle économique et énergétique du Port. D'autant que certains projets sont liés entre eux (Take Kair, GOCO2...) • Trafic conteneurs en fort déclin • Espace foncier avec possibilités d'extension limitées • Contexte géopolitique fluctuant

Rappel des préconisations du CESER

Sauf précision contraire, ces préconisations s'adressent en premier lieu au GPM.

Sur le trafic lié aux énergies fossiles :

- **Anticiper une éventuelle baisse importante des consommations de gaz sur les plans national et européen.**
- **Poursuivre les efforts pour accélérer la transition du trafic du port, pour anticiper la fin des trafics d'énergies fossiles.**
- **S'appuyer sur les acteurs universitaires pour la recherche et le développement vers des nouvelles technologies.**

Sur les projets de transition énergétique :

- **Recenser les terrains disponibles, effectuer les études en matière de protection de l'environnement, et préparer en entretenir les espaces sélectionnés**
- **Mener une concertation sur l'ensemble des projets prévus pour en assurer l'acceptabilité**
- **Suivre la mise en œuvre des projets prévus, analyser les difficultés éventuellement rencontrées, et adapter la stratégie le cas échéant.**

Sur le développement de l'éolien marin :

À l'attention de l'État :

- **Réaliser les objectifs prévus par la PPE3 en matière d'éolien marin, en s'appuyant sur une concertation approfondie et transparente, et la démarche éviter-réduire-compenser, pour favoriser l'acceptabilité des projets.**

Sur la sécurité des populations :

À l'attention de l'État (DREAL) :

- **Informer et associer les populations aux évaluations des risques sanitaires, en lien avec le GPM et les industries concernées, et réaliser des études régulières et exhaustives sur l'impact sur la santé des installations industrielles liées au port.**

Sur la sûreté du Port :

- **Avoir une attention constante à la lutte contre les trafics illégaux, en application des réglementations internationales et nationales.**
- **Mener des actions de sensibilisation auprès des personnes intervenant sur le port (quel que soit leur statut) sur les risques divers liés à la sûreté, notamment ceux liés aux narcotrafics, aux vols, au détournement de marchandises, à l'espionnage, au vandalisme des biens…**

Sur l'attractivité des emplois et le besoin de logements :

- **Suivre l'évolution du nombre de salariés sur le site pour travailler avec les collectivités et anticiper les crises en matière de logements et de services publics.**

Sur le transfert modal pour l'accès au GPM :

À l'attention des autorités organisatrices (Région et EPCI) :

- **Améliorer la desserte en transport collectif des sites portuaires de Montoir et Donges d'une part, et de Cheviré d'autre part.**
- **Créer et faire connaître des parkings relais sur l'agglomération nazairienne, pour favoriser le transport modal des salariés, notamment à destination des sites nazairiens desservis par la ligne Helyce 1.**
- **Adapter les horaires de desserte en transport collectif aux horaires de travail des salariés**
- **Promouvoir auprès des salariés du complexe industrialo portuaire, en lien avec les entreprises concernées, l'utilisation des transports collectifs**
- **Densifier les dessertes Aleop interurbaines entre le Sud Loire et les sites portuaires nazairiens.**

À l'attention du Département et des collectivités territoriales :

- **Favoriser l'usage du vélo et de l'ensemble des mobilités actives pour la desserte des sites portuaires pour les salariés et l'ensemble des usagers du port.**

À l'attention du GPM et des collectivités territoriales :

- **Contribuer en lien avec les entreprises portuaires aux changements de comportement par des campagnes d'information auprès des salariés.**

Sur les ouvrages routiers :

À l'attention de l'État et des collectivités territoriales :

- **Soutenir les coopérations entre l'Etat, la Région, le Département et les agglomérations pour l'entretien des infrastructures routières existantes, via par exemple un schéma directeur des franchissements de l'estuaire et de la Loire[158]. Il s'agit de garantir les financements et les délais de réalisation des opérations prévues.**
- **Garantir le maintien de la capacité actuelle du Pont de Saint-Nazaire via des cofinancements**
- **Engager une réflexion sur l'optimisation des usages du Pont de Saint-Nazaire**
- **Travailler avec les Chantiers de l'Atlantique pour le financement de la rénovation du Pont du Brivet au niveau de la vasière de Méan.**

[158] Le CESER, dans son avis sur l'abrogation de la DTA de l'estuaire, avait évoqué la nécessité d'adopter un projet d'avenir sur le territoire avec l'ensemble des acteurs https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/2021_03_29_avis_Abrogation_DTA.pdf

Sur le fret ferroviaire :

À l'attention de SNCF Réseau :

- **Agir auprès de l'Etat et de l'UE pour le financement des infrastructures, notamment l'électrification de Nevers Chagny.**

À l'attention de l'Etat et la Région :

- **Réaliser la virgule de Savenay, permettant de dynamiser les trafics voyageurs et frets.**
- **Favoriser la rénovation des ITE (installations terminales embranchées) par un soutien de l'Etat et de la Région**

À l'attention des opérateurs du fret ferroviaire :

- **Mener une politique d'amélioration des offres et de promotion du fret ferroviaire auprès des clients du GPM.**

Sur le fret fluvial :

- **Étudier la possibilité de recourir au fret fluvial entre Nantes et Saint-Nazaire dans les appels d'offre pour les travaux publics.**

Sur l'électrification du complexe industrialo portuaire :

À l'attention de RTE et de l'État :

- **Rehausser le classement actuel de zone P2 en P1 de l'estuaire de la Loire, afin de soutenir l'électrification du complexe industrialo-portuaire**

À l'attention du GPM, des industriels et des acteurs politiques du territoire :

- **Porter le sujet du financement des raccordements électriques auprès de l'Union Européenne, à travers notamment la reconnaissance de la macro-région Atlantique étudiée par l'Union Européenne**

À l'attention de la Région :

- **Soutenir le Port dans cette demande**

Sur les trafics agroalimentaires :

- **Anticiper l'évolution des trafics agroalimentaires via des études prospectives menées en lien avec les acteurs du territoire (éleveurs, céréaliers…)**
- **Évaluer le bilan économique pour le Port et le territoire des implantations portuaires nantaises**

Sur les autoroutes de la mer :

- **Relancer l'autoroute de la mer Montoir Gijon, en se saisissant des soutiens européens.**
- **Étudier la possibilité d'autoroutes de la mer pour des trafics extraeuropéens**
- **Accentuer le travail collectif pour développer de nouveaux trafics**

Sur le trafic roulier :

- **Favoriser les coopérations entre les entreprises pour l'utilisation optimale des équipements, notamment la rampe ¾, mettre à niveau l'infrastructure du terminal roulier en installant en tant que de besoin des ducs d'Albe pour faire face aux trafics à venir**
- **Prévoir la possibilité de recharger les véhicules électriques en import, ce qui nécessitera des puissances appropriées.**
- **Étudier la possibilité d'installer des parkings silos modulables en tenant compte des impératifs industriels**

Sur le trafic conteneurs :

- **Engager d'urgence un avenant à la concession liant TGO au GPM, basée sur des objectifs réalistes, prévoyant une mise à niveau des équipements, et assortie de sanctions en cas de non-réalisation.**
- **Etudier la possibilité d'ouvrir l'exploitation du quai à d'autres opérateurs en cas d'incapacité avérée de TGO à assurer la maintenance des équipements malgré les avenants à la concession qui pourront être signés. De manière générale, toute nouvelle COT devra comporter des clauses contraignantes d'investissement minimum avec mécanismes de sanctions effectifs**
- **Engager un travail collectif entre le Port et l'opérateur TGO, en lien avec Opportunity et le club des chargeurs, pour développer le trafic conteneurs et marchandises diverses, en priorisant les trafics générateurs d'activité pour les entreprises du territoire. Agir en particulier auprès de la CMA CGM pour encourager une reprise des trafics conteneurs de cette compagnie au sein du GPM.**

Sur les croisières :

- **Soutenir l'activité du club croisière, en gardant à l'esprit le potentiel limité du territoire en la matière**

Sur le tourisme portuaire :

- **Poursuivre les actions en faveur du tourisme portuaire, en lien avec les collectivités territoriales**

Sur la valorisation du foncier :

- **Consolider les recettes liées au domanial, plus stables que les droits de port**
- **Garder à l'esprit la nécessité de pouvoir développer le trafic portuaire, et par conséquent préserver le bord à quai pour les activités liées au trafic du Port. Il s'agit de pouvoir développer les activités dans une démarche de transition du GPM**
- **Veiller à la soutenabilité des tarifs pour les entreprises locataires du domaine du Port, afin de conserver l'attractivité et la dynamique existante**
- **Favoriser les coopérations entre acteurs afin d'optimiser la gestion des AOT et de mieux répondre aux pics d'activité de certains opérateurs tout en restant dans le cadre prévu par la loi et la réglementation**
- **Soutenir le développement économique et social du territoire par le choix des entreprises bénéficiaires d'AOT**

Sur le dragage :

- **Poursuivre les efforts pour limiter les effets du dragage, la diminution des volumes étant vertueuse sur le plan financier et écologique. S'inspirer de la démarche éviter réduire compenser.**
- **Prendre en compte les effets du changement climatique sur le lit du fleuve et sur la politique de dragage à moyen et long terme en tenant compte des aléas**
- **Évaluer le fonctionnement des dragues : faire un bilan des opérations réalisées par les dragues, des coûts de fonctionnement (main d'œuvre, maintenance, carburant), des périodes d'indisponibilité, et des recettes**

Sur la transition écologique du fret maritime :

À l'attention du GPM :

- **Continuer à jouer un rôle actif dans la promotion des capacités de transport maritime décarboné (via la mise en place d'incitations) et organiser des événements pour sensibiliser les chargeurs**
- **Faire du vélique une vitrine du GPM, en s'appuyant sur le savoir-faire des entreprises du territoire, notamment des Chantiers navals**

À l'attention de l'Etat et des institutions européennes :

- **Étudier au niveau européen les pistes permettant d'encourager la transition du fret maritime tout en évitant le dumping environnemental extraeuropéen et le risque de concurrence du transport routier**

Sur l'électrification des quais :

- **Réaliser effectivement l'électrification des quais en lien avec la Région, l'État et RTE.**

Sur le projet de Parc Naturel Régional (PNR) :

À l'attention de la Région :

- **Achever la concertation en cours sur la création éventuelle d'un PNR, sensibiliser les populations et les acteurs économiques et sociaux sur les enjeux et le contour que pourrait prendre la charte du Parc, dans un objectif de conciliation des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.**

Sur l'adaptation au changement climatique :

Travailler les solutions à adopter face à la montée des eaux :

- **Étudier les possibilités de repli des activités pour faire face à la montée des eaux marines dans les prochaines décennies**
- **Étudier la possibilité d'infrastructures spécifiques en tenant compte de l'expérience des acteurs étrangers, notamment des Pays-Bas**
- **Prévoir dans les projets industriels des éventualités de fortes variations saisonnières du niveau du fleuve, qui pourraient notamment contraindre les rejets d'eau chaude issus des process industriels dans la Loire en été**

Sur l'équilibre entre préservation de l'environnement et activité économique et sur les zones naturelles :

- **Adopter en continu la démarche ERC – Éviter Réduire Compenser (dans cet ordre, conformément à la loi[159])**
- **Dresser un inventaire exhaustif de la biodiversité sur les sites prévus pour des projets industriels,**
- **Entretenir régulièrement les terrains aménageables pour éviter la réimplantation d'une biodiversité qui bloquerait les projets à venir. Il s'agit aussi de raccourcir les délais de réalisation des projets en fournissant des espaces "clé en main".**
- **Rechercher les espaces portuaires pouvant être valorisés comme espace de compensations des aménagements à réaliser**
- **Étudier les possibilités de rendre à l'ensemble des zones naturelles du port leurs fonctions écologiques et en tirer les conclusions.**

Sur la gouvernance du GPM :

À l'attention de l'État :

- **Veiller à intégrer dans le conseil de surveillance, dans le collège des personnalités qualifiées issues du monde économique, au moins un représentant d'entreprises implantées sur le Port.**

[159] https://ofb.gouv.fr/la-sequence-eviter-reduire-compenser

Sur le dialogue social :

- **Maintenir un dialogue social basé sur la prise en compte des enjeux, économiques sociaux et environnementaux, et du respect mutuel de chacun des acteurs.**
- **Rechercher l'adéquation des effectifs du Port à ses besoins actuels et prévisibles pour le futur, tant en nombre de salariés qu'en qualifications.**
- **Promouvoir les métiers du port auprès du grand public, en mettant en avant les femmes présentes dans ces métiers, pour favoriser la féminisation des effectifs. Le CESER souligne la nécessité de travailler à l'équilibre genré des rémunérations.**

Le CESER attire l'attention sur la recherche continue d'un dialogue social de qualité entre l'ensemble des acteurs de la place portuaire, employeurs et salariés, dans toutes les structures (GPM, GMOP, opérateurs...).

Sur la coopération entre les ports :

À l'attention du GPM et des autres ports de l'Ouest de la France :

- **Se saisir du conseil de coopération portuaire de l'Atlantique et l'élargir aux principaux ports bretons afin de rechercher les trafics et activités pour lesquelles des complémentarités peuvent être trouvées.**
- **Renforcer en particulier les coopérations avec les ports de Brest, Lorient et la Rochelle sur les investissements en matière d'éolien marin, dans le cadre par exemple des instances mises en place par la stratégie nationale portuaire.**

À l'attention de l'État :

- **Impulser les coopérations, dans un contexte de concurrence entre les Ports.**

Sur les coopérations avec les acteurs du territoire :

- **Accentuer le travail collectif pour la promotion du Port mené par Opportunity, en conservant une identité visible et stable pour favoriser sa notoriété.**
- **Accentuer le travail avec les organismes de recherche pour favoriser l'émergence de nouvelles activités économiques liées à la mer, sources d'emplois sur le territoire, de revenus fonciers et/ou de trafic sur le site du Port.**
- **Travailler en lien avec les acteurs universitaires pour soutenir l'innovation des entreprises du complexe industrialo portuaire**

Sur le financement des investissements :

À l'attention du GPM :

- **Actualiser la stratégie pluriannuelle d'investissements en tenant compte des besoins réels du Port et de ses clients, de la situation financière du port et en adoptant des objectifs réalistes d'investissements, et s'y tenir**
- **Prévoir dans la stratégie pluriannuelle d'investissements le remplacement ou la rénovation des équipements vieillissants**

- **Travailler avec les opérateurs de terminaux pour le maintien de l'attractivité du GPM.**
- **Assurer le financement d'Eole en lien avec les co-financeurs, tout en maintenant une capacité d'investissements pour les différents projets du GPM**

À l'attention de l'État et de la Région :

- **Tenir les engagements de financement prévus dans le CPER 2021-2027**
- **Préparer le CPER 2028-2033 dès maintenant, en lien avec les différents partenaires du Port.**
- **Prendre en compte les enjeux géopolitiques et les enjeux d'adaptation et d'atténuation du changement climatique dans le financement des projets prioritaires.**

Sur le soutien de l'État :

À l'attention de l'État :

- **Assumer pleinement sa responsabilité vis-à-vis du GPM, qui est un port d'État, et affirmer une ambition prenant en compte l'ensemble des grands ports maritimes, en particulier Nantes Saint-Nazaire, premier port de la façade atlantique.**

Sur la prospective au sein du projet stratégique :

- **Exprimer dans le projet stratégique des objectifs à long terme à décliner au-delà de la durée du projet stratégique.**
- **Prévoir des indicateurs de suivi et de réalisation des objectifs du projet stratégique**
- **Élaborer cette stratégie pour le long terme, sans attendre les prescriptions ou autres préconisations de l'Etat ou de l'Union Européenne. Cette stratégie à long terme constituerait ainsi un outil de communication et de sensibilisation auprès des institutions politiques concernées.**
- **Envisager des révisions en cas d'événement national ou international ayant des conséquences importantes pour l'avenir du GPM.**

Point de vigilance :

Enfin, le CESER insiste sur l'importance de la viabilité économique du Port. Celle-ci passe à la fois par des recettes dynamiques émanant de ses différents trafics et de sa politique foncière ainsi que par la maîtrise de ses dépenses, notamment en matière de personnel et de sous-traitance. Celles-ci doivent viser au mieux l'adéquation avec les missions et besoins du Port en tenant compte des enjeux sociaux.

Annexe : Le cadre institutionnel, légal et réglementaire

Le statut de Grand Port Maritime (GPM)

Le législateur a attribué des statuts différents aux ports français, au regard de leur importance en matière de contribution au développement économique à l'aménagement du territoire.

La réforme de 2008 a créé le statut de Grand Port Maritime (GPM) dans lequel ont basculé 11 ports maritimes relevant de l'État, à l'exception de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui a conservé son statut de port d'intérêt national.

Ainsi, le port fluvio-maritime de l'axe Seine Le Havre - Rouen - Paris (Haropa) a été désigné Grand Port Fluvio-maritime, et cinq grands ports maritimes de métropole (Dunkerque, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille, ainsi que quatre ports maritimes ultra-marins (Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion) ont obtenu le statut de **« Grands Ports maritimes »** (GPM). Il s'agit **d'établissements publics de l'État** sous tutelle des ministères chargés des transports et de l'économie. Constituant de vastes zones industrialo-portuaires, ils traitent plus de 80 % du trafic maritime national de marchandises et exercent leurs activités à l'intérieur d'un périmètre géographique propre.

Au sein du ministère chargé des transports, la Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités (DGITM) exerce leur tutelle.

A noter que le port de Calais, bien que générant un trafic en tonnes supérieur à celui de Nantes-Saint-Nazaire, n'a pas le statut de GPM, du fait de la spécificité de son trafic, essentiellement tourné vers le trafic transmanche.

Outre les 6 GPM métropolitains, d'autres ports sont propriétés des collectivités locales, gérés parfois par les CCI ou des groupements divers.

Les missions attribuées par le législateur

Ces missions sont précisées par le code des transports article (L5312-2)

Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :

1) La réalisation, l'exploitation et l'entretien des **accès maritimes**
2) La police, la sûreté et la **sécurité**, au sens des dispositions du titre III du présent livre et au sens du troisième alinéa de l'article L. 5331-7 pour le secteur fluvial du grand port fluvio-maritime, ainsi que les missions concourant au bon fonctionnement général du port ou de l'ensemble portuaire
3) **La gestion et la valorisation du domaine** dont il est propriétaire ou qui lui est affecté
4) La gestion et la préservation du **domaine public naturel** et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés

5) La construction et l'entretien de **l'infrastructure portuaire**, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale (...)

6) La promotion de **l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales** en coopération avec les opérateurs concernés

7) L'aménagement et la gestion des **zones industrielles ou logistiques** liées à l'activité portuaire

8) Les actions concourant à la **promotion générale du port**.

Une gouvernance qui donne une part importante à la Région

Prévue dans le code des transports, 5ème partie livre 3 (articles L5311 à L5352) et articles R5311 à R5352)

Le conseil de surveillance

Le conseil de surveillance arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion.

La composition du conseil de surveillance est fixée dans le cadre du code des transports (article L5312-7). Il précise que siègent dans le conseil de surveillance avec voix délibérative :

- 5 représentants de l'État,
- 5 représentants des collectivités territoriales (dont 2 de la Région),
- 3 représentants des personnels (dont 1 cadre)
- 5 personnalités qualifiées.

Parmi les 5 personnalités qualifiées participant au conseil de surveillance du GPM Nantes Saint-Nazaire, figurent 3 acteurs du monde économique : Yann Trichard, président de la CCI Nantes Saint-Nazaire, Claire Wecxsteen (XLLENCE), et Eric Jacquemont (Rollix-Desfontaines). Sont également personnalités qualifiées, Gilles Bontemps et Jean-Michel Trudeau, ancien président du pôle EMC2 et du World Trade Center.

Le conseil de surveillance a élu pour assurer sa présidence, la présidente du conseil régional, Christelle Morançais. C'est un choix spécifique à Nantes Saint-Nazaire, qu'on ne retrouve pas dans les autres GPM métropolitains.

David Samzun, maire de Saint-Nazaire et président de Saint-Nazaire agglomération, soutient ce choix en soulignant le rôle de "colonne vertébrale" que le GPM joue pour l'économie ligérienne.

Les présidents et présidentes des Conseils de Surveillance des GPM métropolitains :

- Dunkerque : Emmanuelle Verger, personnalité qualifiée, directrice d'EDF hydraulique
- Haropa : Daniel Havis, personnalité qualifiée, président d'honneur du groupe Matmut
- La Rochelle : Cécile Giriardi, personnalité qualifiée représentant la CCI
- Bordeaux : Alexandre Rubio, conseiller communautaire de Bordeaux Métropole
- Marseille : Christophe Castaner, personnalité qualifiée, ancien ministre.

Le directoire

Le grand port maritime est dirigé par un directoire, sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

Il est responsable de la gestion du port.

Le président du directoire porte le titre de directeur général.

Le président du directoire est nommé par décret, après avis du président du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port et après avis conforme du conseil de surveillance.

Il est composé, actuellement, de trois membres : **Jean-Rémy Villageois**, qui en est le Président, d'**Odile Bagot**, Secrétaire générale et d'**Alexandre Rolland**, Directeur du Patrimoine et de la Production.

Le conseil de développement

Dans chaque grand port maritime, sont représentés dans un conseil de développement :

1) Les milieux professionnels, sociaux et associatifs
2) Les collectivités territoriales et leurs groupements, dont la région dans laquelle se trouve le siège du port.

Le conseil de développement rend des avis sur le projet stratégique ainsi que sur les projets d'investissements et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et a le droit de faire inscrire à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance toutes questions en lien avec son champ de compétence.

Les avis du conseil de développement sont transmis au conseil de surveillance mais ils ne sont pas publics.

Le conseil scientifique de l'estuaire de la Loire (CSEL)

Instauré par la loi de 2008 sur la réforme portuaire, il rassemble 18 personnalités qualifiées, désignées en raison de leurs compétences scientifiques. Il a en 2026 rendu un avis et des recommandations sur les inventaires et la note méthodologique du Schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN) du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire[160].

Des documents stratégiques

La stratégie européenne portuaire et la stratégie européenne maritime et industrielle (2026)

La stratégie européenne portuaire[161], publiée par la Commission européenne le 4 mars 2026, reconnaît explicitement leur rôle stratégique, qui représentent 74 % du commerce extérieur européen et 30 % du fret entre les pays de l'UE.[162]

Les ports y sont décrits comme des infrastructures essentielles pour la compétitivité économique, la transition énergétique, la résilience des chaînes logistiques et la sécurité de l'Union.

Cependant, cette reconnaissance s'accompagne d'un constat clair : les ports doivent aujourd'hui conduire plusieurs transformations simultanées. Ils sont appelés à renforcer leur compétitivité logistique, accélérer leur décarbonation, développer de nouvelles infrastructures énergétiques, améliorer leur résilience face aux risques climatiques et sécuritaires et poursuivre leur modernisation technologique.[163]

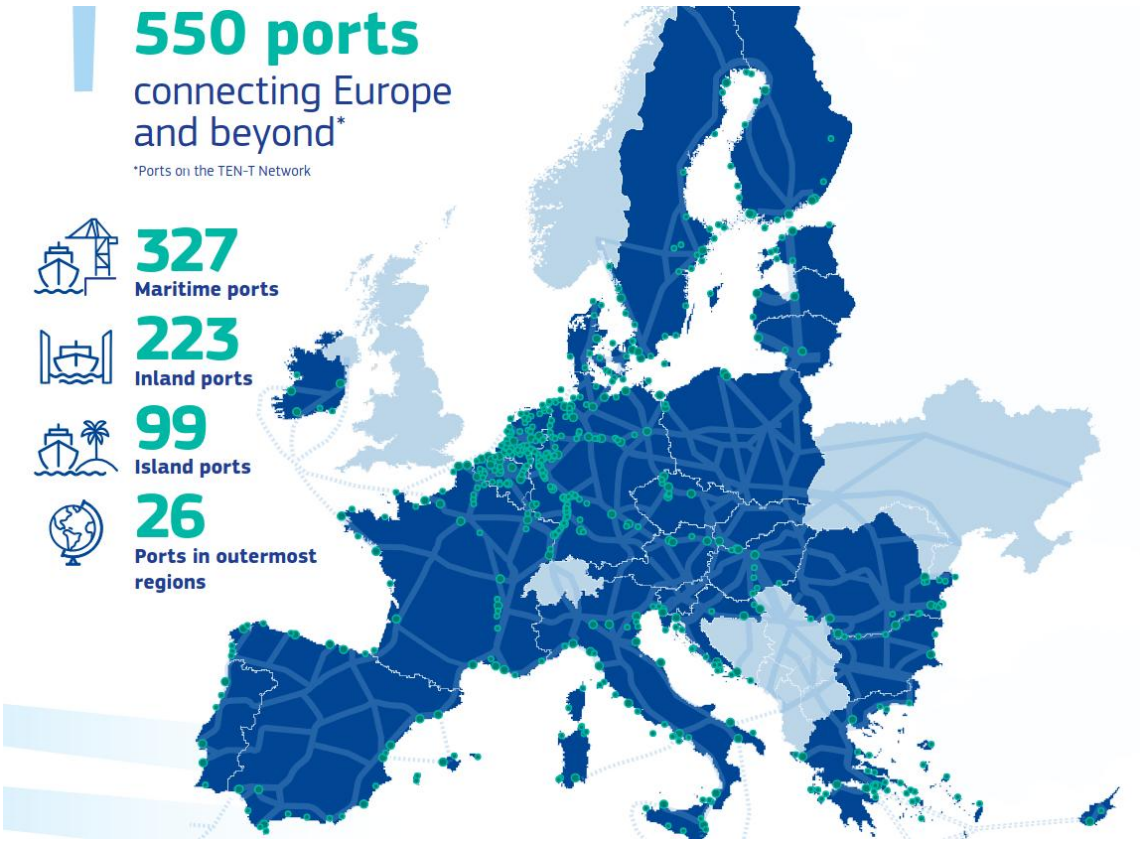
Ainsi, aujourd'hui**, environ 40 % des marchandises transitant par les ports européens sont liées à l'énergie**, ce qui positionne ces infrastructures comme des plateformes essentielles pour la transformation du système énergétique européen

La stratégie européenne portuaire vise donc 5 axes :

- Renforcer la compétitivité, l'innovation et la digitalisation
- Accélérer la transition énergétique, la durabilité et les industries propres
- Protéger et sécuriser les ports
- Accéder aux financements et aux investissements
- Soutenir la cohésion sociale, les compétences et les emplois de qualité

Elle concerne les 550 ports reliés au RTE – T (réseau de transport européen).

[160] https://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/avis-du-csel-sur-la-periode-2025-2029-a6802.html
[161] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-ports-and-industrial-maritime-strategies_en?prefLang=fr
[162] https://transport.ec.europa.eu/document/download/ba92abe8-0665-4999-b736-50d68cda7483_en?filename=ports_strategy_infographic.pdf&prefLang=fr
[163] https://greenmarineeurope.org/fr/nouvelles/ports-europeens-de-la-strategie-a-l-execution/



La stratégie européenne maritime et industrielle comporte 3 piliers :

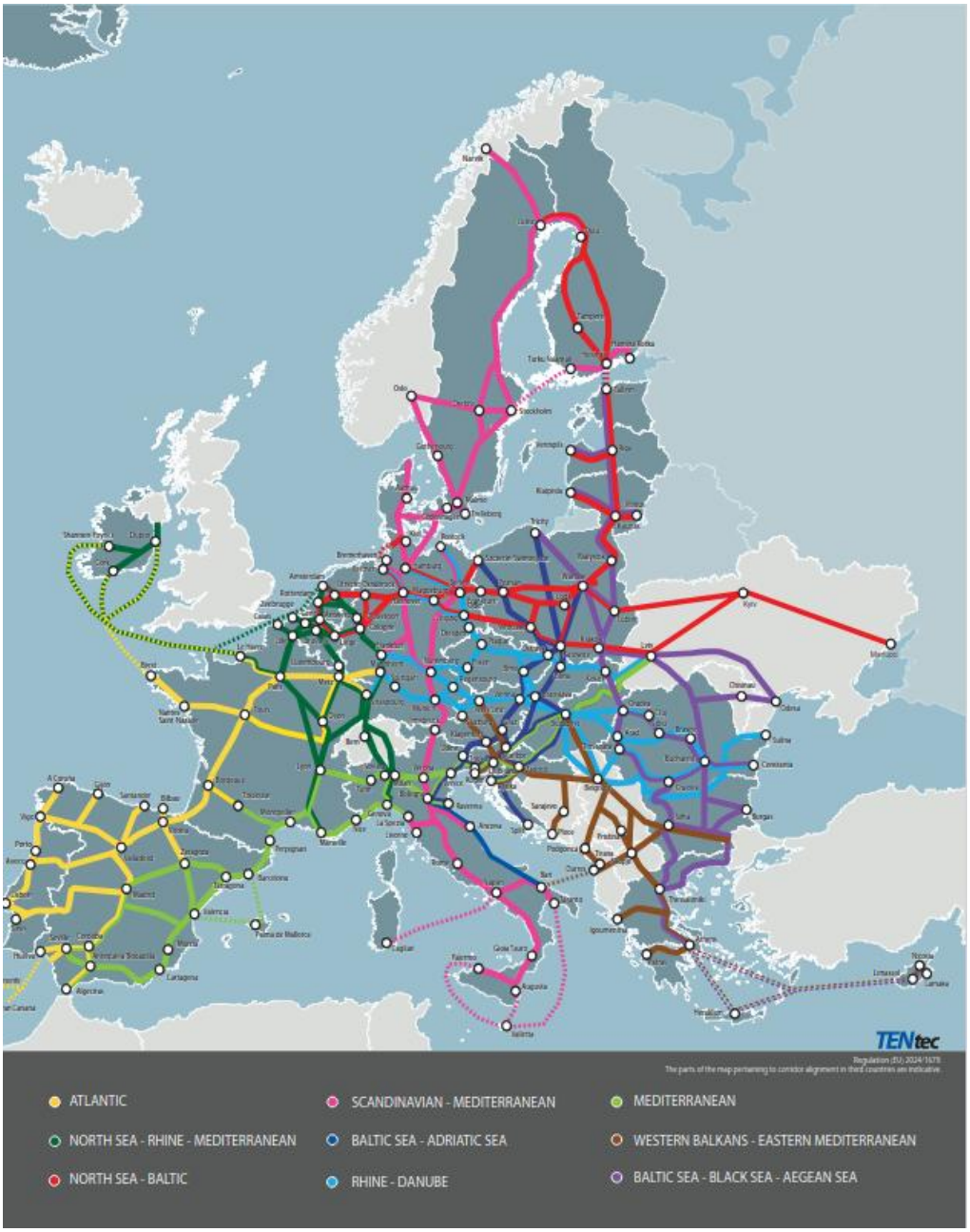
- « Construire, Équiper et Réparer », qui vise à renforcer les capacités de construction navale de l'Europe et son leadership
- « Transporter et Connecter » qui regroupe des mesures visant à renforcer la compétitivité, la durabilité et la connectivité du transport maritime.
- « Sécuriser et Protéger », qui cherche à renforcer les capacités navales et sous-marines militaires de l'Europe afin d'accroître la sécurité et la résilience.

Ces piliers sont soutenus par des initiatives horizontales, notamment en matière de recherche et d'innovation, de financement et de développement des compétences.

Le réseau RTE-T et le mécanisme d'interconnexion européen

Elément central de la politique européenne des transports, le réseau transeuropéen de transport (RTE-T ou en Anglais TEN-T) est un programme de développement des infrastructures du secteur dans l'Union européenne. Il vise à faciliter la connexion entre les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, ainsi que les ports et les aéroports des Etats membres.

Le port de Nantes Saint-Nazaire est relié à ce réseau via le corridor Atlantique.



Source : UE[164]

Les 9 couloirs sont complétés par deux "priorités horizontales" :

- **L'autoroute de la mer**, qui vise à connecter les infrastructures maritimes au réseau terrestre
- **Le système de gestion du trafic ferroviaire européen** (ERTMS), un dispositif unique de régulation, de signalisation et de commande de trains à travers l'Europe.

Une importante part des investissements est issue des budgets nationaux. Cependant, l'UE contribue également au financement de ces infrastructures par le biais de différents fonds (mécanisme d'interconnexion en Europe, fonds structurels européens...)

164 https://transport.ec.europa.eu/document/download/3f55bcf7-d2cf-4244-bbf1-fc4f132115ad_en?filename=TEN_T_Schematic_map.pdf

La stratégie nationale portuaire (2021)[165]

La stratégie nationale portuaire a été adoptée en 2021. Elle donne des objectifs à court moyen et long terme pour les ports français.

Elle vise à relever les défis suivants :

- Passer de 60% à 80% la part du **fret conteneurisé** à destination/en provenance de la France qui est manutentionnée dans les ports français à l'horizon 2050 et reconquérir également les flux européens pour lesquels les ports français représentent un point de passage pertinent ;
- Doubler le **nombre d'emplois directs et induits** liés à l'activité portuaire (et plus globalement industrielle, en lien avec la réindustrialisation que vise cette stratégie) à horizon 2050 ;
- Accroître de 30 % la part des **modes de transport massifiés** dans les pré- et post-acheminements portuaires, à horizon 2030 ;
- Contribuer à l'atteinte des objectifs de **neutralité carbone** des transports à horizon 2050 par les autorités portuaires dans le cadre d'un plan de transition écologique ;
- Accélérer la fluidification du passage portuaire notamment par la **dématérialisation totale des formalités** déclaratives liées au passage des navires et des marchandises dans les ports à horizon 2025.

La stratégie couvre l'ensemble du système portuaire français, métropole et outre-mer. Toutefois ses rédacteurs précisent que la reconquête des trafics passera principalement par les trois principaux points d'entrée maritime que sont les grands ports d'HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris) de Marseille et de Dunkerque qui représentent 80 % du trafic des grands ports maritimes et plus de 60 % du trafic total des ports français.

On voit donc apparaître des ports de « première catégorie », et par contraste, des ports qui pourraient être considérés comme de « seconde catégorie », à laquelle pourrait appartenir le GPM de Nantes Saint-Nazaire.

Le projet stratégique du GPM

L'article L5312-13 du code des transports indique le cadre du projet stratégique : « Pour l'exercice des missions(...), le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre. Il doit être compatible avec les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports et les orientations prévues par le document de coordination mentionné à l'article L. 5312-12, lorsqu'il existe. »

165 Voir ici : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/strategie-nationale-portuaire-snp

L'article R5312-63 du code des transports précise le contenu de ce document : il traite notamment :

1) Du positionnement stratégique et de la **politique de développement** de l'établissement
2) **Des aspects économiques et financiers**, notamment des moyens prévisionnels dont dispose l'établissement pour réaliser ses objectifs, des programmes d'investissements et de la politique d'intéressement des salariés
3) En application des dispositions de l'article 8 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 et des dispositions de l'article L. 5312-4, des modalités retenues pour **l'exploitation des outillages et du recours à des filiales**
4) De la politique **d'aménagement et de développement durable** du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires, notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L. 5312-13. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend
5) **Des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité**, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial

Le projet stratégique est donc une obligation pour le GPM, au premier chef destiné à sa tutelle.

Le projet stratégique est défini pour 6 ans, le projet stratégique 2027-2032 doit succéder au projet 2021-2026.

Lexique

Affrètement : L'affrètement désigne l'opération par laquelle un fréteur met à disposition d'un affréteur un moyen de transport (navire, avion, camion) dans le cadre d'un contrat de location ou de transport. Ce contrat peut inclure ou non l'équipage ainsi que diverses prestations complémentaires, selon les besoins. L'affréteur est ainsi l'entité – entreprise ou particulier – qui loue le moyen de transport pour acheminer sa cargaison.[166]

Armateur : Celui qui exploite un ou plusieurs navires, qu'il en soit le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur. L'armateur arme le navire, c'est-à-dire qu'il met à sa disposition tout ce qui est nécessaire à sa navigation : l'équipage, le matériel, et son ravitaillement.

Bigue : Une bigue est une grue existant sur les ports, et parfois sur des navires de charge spécialisés dans le transport de colis lourds (locomotives, etc.), disposant d'un mat unique. Elle permet de soulever de très lourdes charges (poids supérieur à 100 tonnes).

Cabotage : Le cabotage routier désigne l'activité de transport de marchandises ou de passagers effectuée entre deux points situés dans un même pays par un transporteur étranger. Dans l'Union Européenne, le cabotage est réglementé pour assurer un équilibre entre la libre concurrence et la protection des entreprises de transport locales. Le cabotage maritime est quant à lui un transport par mer entre ports européens ou avec des pays tiers riverains (ce qui inclut une bonne part de la Méditerranée).

Chargeur : La dénomination de chargeur (en anglais shipper) n'a de valeur juridique que dans le transport maritime. C'est une personne physique ou morale qui, ayant souscrit un contrat d'affrètement a embarqué des marchandises à bord d'un navire.

Commissionnaire de transport maritime : Il s'agit d'une entreprise qui organise sous sa responsabilité pour le compte d'un importateur ou d'un exportateur, aussi appelé chargeur, le transport de ses marchandises d'un point A à un point B.

Dernier kilomètre : Dernière étape d'une chaîne de livraison, qui est la plus personnalisée et la moins automatisable, et dont l'organisation est par conséquent compliquée et coûteuse.

Duc d'albe : Pieu ou faisceau de pieux émergeant et destiné à l'amarrage ou à l'évitement des bateaux.

EVP : Acronyme d'équivalent vingt pieds. Unité approximative de mesure basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds, qui représente la taille standard dans le transport des marchandises conteneurisées.

Feedering : Le trafic d'éclatement, plus connu sous le vocable anglais de feedering, est une action de transbordement entre les grands navires de ligne (navires-mères) qui font escale dans un nombre limité de grands ports (hubs), et les plus petits navires (feeders) qui acheminent les marchandises vers des ports de plus petite taille que les armateurs ne desservent pas en ligne directe.

Le feeder est un navire de petit tonnage, permettant l'éclatement, sur différents ports à courte distance, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales. Inversement, il assure la collecte de marchandises vers le port principal. Le feeder assure des rotations de courte distance complémentaires des services au long cours.

[166] https://cdgtransport.com/affretement/

Un feeder de Wec desservant Montoir, source : photographie personnelle du rapporteur

Hinterland : L'arrière-pays (hinterland) est l'aire d'attraction et de desserte continentale d'un port ou en termes économiques son aire de marché continentale

Lamanage : Terme du vocabulaire maritime qui désigne des opérations d'assistance à l'amarrage, des navires lors de leur arrivée, et au largage des amarres à leur départ ou également, de leur mouvement (déhalage : changement de poste à quai) à l'intérieur des ports.

Supply Chain : Ensemble des processus de production et de livraison d'un produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à la livraison au consommateur final. Englobe la logistique, la gestion des fournisseurs, la production et la relation client.

Terminal méthanier : installation portuaire qui accueille les navires transportant du gaz naturel liquéfié (GNL). Le gaz est en effet transporté par bateau à l'état liquide car il prend ainsi moins de place qu'à l'état gazeux.

Tourteau : Les tourteaux sont les résidus solides de l'extraction de l'huile des graines ou des fruits oléagineux. Ce sont les coproduits de la trituration, procédé de fabrication de l'huile. Ils représentent généralement de 50 à 75 % de la masse des graines.

Trafic Ro/Ro : Roll on / Roll off aussi appelé en abrégé Ro/Ro, désigne le trafic roulier, c'est à dire le transport de marchandises roulantes (voitures, poids lourds, remorques, engins de chantiers et surdimensionnés) par des bateaux spéciaux appelés « rouliers ».

Remerciements

Le Président de la Commission 3 « Infrastructures – Mobilités – Infrastructures de l'information et de la communication – Énergies », Yvic KERGROAC'H, ainsi que le rapporteur de cette contribution, Charles GENIBREL remercient les deux chargés d'études, Christine MARZELIERE et Maxence DROUILLET, qui se sont succédé dans ce travail pour leur investissement, la continuité assurée et la qualité des analyses produites.

Le CESER tient à remercier tout particulièrement les personnes auditionnées tout au long de la contribution, pour la qualité de leurs apports, la richesse des échanges et leur disponibilité. Ces auditions ont permis d'alimenter le CESER pour formuler des préconisations au plus près des besoins identifiés sur des sujets aussi divers que complexes.

Personnes auditionnées

- **Grand Port Maritime (GPM) de Nantes Saint-Nazaire**
  - Jean-Rémy VILLAGEOIS, Président Directoire du GPM
  - Odile BAGOT, Secrétaire générale

Représentants des collectivités territoriales :

- **Région Pays de la Loire**
  - Antoine CHEREAU, Vice-président
  - Claire HUGUES, Vice-présidente
- **Département de la Loire-Atlantique**
  - Benjamin BRUNETEAU, Directeur général aménagement
  - Jocelyne BERTHO, Chargée d'études économie et équipements structurants
- **Saint-Nazaire Agglomération**
  - David SAMZUN, Président

Représentants des milieux économiques et des entreprises portuaires :

- **ADELE (Association Loire Décarbonation Estuaire)**
  - Martin DEVYVER, Secrétaire général
- **Airbus Atlantique**
  - Stéphane CAMPION, Directeur
- **Chambre de Commerce et d'Industrie Nantes Saint-Nazaire**
  - Yann TRICHARD, Président
- **Chantiers de l'Atlantique**
  - Laurent CASTAING, Directeur général

- **Crédit Maritime (filiale de la Banque Populaire)**
    - Jérôme Renaudin, Directeur Expertises et Ingénierie
    - Corinne Fournier, Experte filière maritime – Crédit Maritime Grand Ouest
    - Jérôme Busson, Expert Secteur Public et Institutionnels chez Otoktone, banque d'affaire de la Banque Populaire Grand Ouest
- **ELENGY**
    - Bruno MICHEL, Directeur du terminal méthanier de Montoir de Bretagne et Président du Conseil de développement
- **FNTR / Groupe Charles André**
    - Stéphane GAUDUCHON, FNTR
    - Aurélien CHAPELAIN, Groupe Charles André
- **Groupe SNCF**
    - Olivier JUBAN, Directeur régional SNCF Voyageurs Pays de la Loire
    - Frédéric ETEVE, Directeur SNCF Réseau Bretagne Pays de la Loire
    - Jean COLAS, Responsable de la direction Hexafret
- **IDEA**
    - Nicolas DEROUAULT, PDG
- **InVivo**
    - Stéphane GARCIA, Directeur d'exploitation
- **SEA Invest**
    - Pascal TRESCOS, Directeur
- **SOMALOIR**
    - Jean-Christophe HERRY, Directeur
- **Système U**
    - Pauline VAN DEN BULCKE, U Logistique export
- **TGO**
    - Frédéric TYZO, Directeur
- **Union Maritime Nantes Port (UMNP)**
    - Ludovic MADEC, Président
    - Frédérique LAMY, Déléguée générale
- **WEC Lines**
    - Jean-Baptiste PERRIN, Directeur
- **Wind Ship**
    - Lise DETRIMONT, Déléguée générale

Représentants des salariés :

- **CGC**
    - Nathalie HUARD, CGC
    - Stéphane PIN, CGC
- **CGT**
    - François GIMARD, CGT
    - Bertrand HERRERO, CGT

Représentants des associations de défense de l'environnement :

- **ACROLA**
    - Julien FOUCHER, Président
- **LPO**
    - Guy BOURLÈS
    - Jean-Michel MARCHAND

Experts :

- **ISEMAR**
    - Paul TOURRET, Directeur
- **Personnalité qualifiée membre du Conseil de surveillance**
    - Gilles BONTEMPS
- **Pôle universitaire d'innovation**
    - Frédéric JACQUEMIN, Vice-Président Innovation et partenariats

Intervention des organisations

CLCV

En tant que représentante d'une association du mouvement consumériste, je remercie le rapporteur, le président de commission, les chargés d'études et l'ensemble des membres de la commission pour la qualité des échanges et des auditions.

Les efforts de vulgarisation et de clarification (accessibles même aux néophytes) ont permis une appréhension éclairée des enjeux et de l'importance de cette infrastructure portuaire ligérienne structurelle en matière de consommation : denrées alimentaires, produits manufacturés, matières premières et énergies transitent actuellement et irriguent l'activité économique en Pays de la Loire.

Ce rapport met aussi en lumière des enjeux transversaux en matière de politiques publiques (régionales comme locales) telles que les mobilités, l'emploi, la formation et le logement (cf. besoins actuels et futurs*) qui, comme l'étude le souligne, impliquent un dialogue, des coopérations et la complémentarité des interventions des acteurs publics à différents niveaux, de l'EPCI à l'Etat en passant par la collectivité régionale. Ceci bien sûr en intégrant le monde économique (confronté pour partie à des dynamiques mondialisées ou européennes très fortement concurrentielles) mais aussi en prenant en compte les enjeux sociaux et environnementaux – ces derniers étant incontournables aujourd'hui.

L'appréhension de ces enjeux complexes s'est matérialisée lors de la visite de la partie économique du port, visite que je recommande à tous les ligériens, et si possible régulièrement pour les membres du CESER qui ne connaîtraient pas cette infrastructure importante en Pays de la Loire.

La CLCV votera pour ce rapport.

CGT

Nous saluons la présence de M.Villageois à cette présentation, mais nous regrettons l'absence des élus régionaux de la majorité, que nous considérons révélatrice du peu d'intérêt de la Région pour le Port et le CESER.

La contribution du CESER n'est pas un texte de la CGT, c'est un rapport qui recherche les éléments de consensus de la société civile organisée sans nier les divergences de points de vue. Loin des propos provocateurs et contre-productifs que peuvent lancer certains responsables politiques, sans reprendre à son compte les « y a qu'a faut qu'on », qu'on a pu entendre de tel ou tel interlocuteur, sans sombrer dans la démagogie ultralibérale et anti-syndicale, la contribution du CESER pointe les principaux enjeux du port, et propose des préconisations que la CGT partage globalement. A ceux qui pensent que le CESER serait inutile, elle montre le rôle constructif qu'il joue dans le débat public.

Faute de temps, nous centrerons notre intervention sur quelques points forts.

En premier lieu, nous souscrivons pleinement à la demande du CESER que l'Etat assume pleinement sa responsabilité vis-à-vis du GPM, qui est un port d'État. Nous soulignons que même cette officine ultralibérale qu'est la Cour des comptes souligne dans son rapport à charge sur le Port paru en 2025, que l'État, contrairement à ce qui est prévu par la loi, n'assure

pas totalement les coûts de dragage et d'entretien des accès au port. C'est selon les calculs du syndicat CGT du Port, environ 15 M€ qui manquent chaque année pour que l'État respecte ses obligations.

Nous réaffirmons également que nous sommes opposés à toute privatisation ou mise en concurrence des activités menées par le GPM. Elle se ferait aux dépens des droits des salariés et de leurs conditions de travail. Et nous sommes persuadés qu'elle ne conduirait pas à des économies, car les entreprises privées ne travaillent pas pour le bien public, mais pour faire un profit qu'elle facturerait au Port. Par ailleurs, les salariés du GPM disposent d'un savoir-faire reconnu, et ont une connaissance des milieux et des outillages indispensables pour la réalisation de leurs missions.

Nous rappelons que le travail du Port, ce sont 80 métiers, avec 600 salariés, ce qui ne semble pas particulièrement excessif. Le port est une entreprise de service, il est normal que les dépenses de personnel aient un poids important dans son budget.

Plusieurs interlocuteurs issus des milieux patronaux ont critiqué le pouvoir de l'organisation syndicale majoritaire au GPM (la nôtre), chez les dockers et les grutiers. La capacité de réaction des salariés du Port face aux appels à la mobilisation dérange certains acteurs. Nous sommes pour notre part fiers que la CGT puisse contribuer à la mobilisation des salariés pour la défense de leurs droits, pour l'amélioration de leurs conditions de travail, pour la solidarité interprofessionnelle et internationale, et pour la transformation de la société. Si nous avions un vœu, ce serait que l'ensemble du salariat puisse se mobiliser à la hauteur des salariés portuaires lors des mouvements sociaux. Rappelons que la grève n'est pas un plaisir, qu'elle coûte cher aux salariés. Même si elle coûte encore plus cher aux employeurs, c'est la logique même du capitalisme qui fait que les détenteurs du capital tirent leur profit du travail des salariés.

Nous partageons le positionnement du CESER sur la nécessité de favoriser les trafics, notamment en réservant le bord à quai aux activités qui y sont consacrées, sur le soutien à l'évolution des trafics énergétiques via la réalisation d'Eole, qui doit pouvoir accueillir différents trafics, même si nous ne faisons pas partie de ceux qui se réjouissent de la logique belliciste qui conduit à la construction le porte-avion « France Libre » par les Chantiers navals.

Nous insistons sur le fait de revoir la contractualisation avec TGO, qui laisse les équipements se dégrader et ne tient pas ses engagements. Si TGO n'est pas en mesure de remettre le terminal conteneurs à niveau, une réinternalisation au Port de l'activité du terminal conteneurs doit être envisagée.

Nous rappelons que le fret maritime est complémentaire du mode ferroviaire, et nous soulignons encore une fois la nécessité de soutenir le fret notamment en réalisant la virgule de Savenay et l'électrification de la section Nevers Chagny de la VFCEA.

La CGT remercie les deux chargés d'études Christine et Maxence, l'ensemble de la commission 3 et en particulier le rapporteur et le président pour ce document que nous voterons sans hésiter.

CFDT

La CFDT remercie l'ensemble de la commission pour son travail, les chargées d'étude et plus particulièrement le rapporteur Charles Génibrel.

Elle salue la présence de Monsieur Jean-Rémy VILLAGEOIS, Président du Directoire du GPM Nantes St Nazaire pour cette présentation et regrette l'absence d'élu du Conseil Régional.

L'organisation de la visite du port de St Nazaire, le 27 avril dernier était vraiment très appréciable surtout pour ceux qui en sont éloignés. Cette journée très instructive a été l'occasion de visualiser les activités du GPM et de mieux en appréhender les enjeux.

La contribution le rappelle, les activités et la situation géographique du GPM Nantes-St Nazaire font du grand port un acteur essentiel pour notre Région sur le plan économique, environnemental et social. Le précédent projet stratégique 2021-2026 avait déjà pour objectif, entre autres, de réussir la transition énergétique. Celle-ci reste d'actualité, les canicules de cet été nous l'ont rappelé. Le projet Loire Estuaire Décarbonation, porté par des acteurs industriels privés et publics, visant la transition écologique, énergétique et économique du territoire est aujourd'hui en discussion. La CFDT y est très attentive notamment dans le cadre de la conférence sociale régionale. La diminution des énergies fossiles est indispensable devant l'urgence à réduire nos émissions de CO2. L'échéance reste indéterminée mais est susceptible de s'accélérer.

Malgré tout, il est important pour l'avenir du port de garantir son équilibre financier. La première fonction d'un port est d'assurer le trafic de marchandises. Les opérations foncières, si elles apportent des recettes importantes dans son financement, ne doivent pas devenir prépondérantes. La maîtrise des dépenses est aussi un enjeu. Enfin la CFDT soutient la préconisation du CESER pour que l'Etat assume pleinement ses responsabilités vis-à-vis du GPM.

La desserte de l'hinterland se fait à plus de 90% par le transport routier. Pour la CFDT et dans l'objectif de décarbonation du territoire, il faut une volonté politique forte et soutenue pour favoriser le fret ferroviaire qui est marginal aujourd'hui, alors même qu'il est un sujet de préoccupation depuis des décennies. Cette inertie des acteurs est préoccupante car elle n'est pas porteuse d'avenir.

La CFDT soutient la proposition d'avoir un dialogue social de qualité basé sur la prise en compte des enjeux, économiques sociaux et environnementaux, et dans le respect de l'ensemble des acteurs. La CFDT soutient le rappel du CESER quant à « la nécessité de travailler à l'équilibre genré des rémunérations. »

Enfin il est indispensable d'anticiper les besoins en matière de logements, de mobilité et d'accès aux services publics au regard de l'évolution du nombre de salariés sur le site.

La CFDT rejoint les nombreuses préconisations à la contribution au projet du GPM Nantes St Nazaire. La CFDT votera la contribution.

CMAR

La CMA salue cette contribution du CESER au projet stratégique 2027-2032 du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire.

Le Grand Port constitue un équipement stratégique majeur pour l'économie et l'industrie de la façade atlantique et de notre région. Il fait la fierté de notre territoire.

Cette contribution met également en évidence les nombreux défis auxquels il doit faire face pour assurer son avenir, en adaptant ses activités aux mutations économiques, industrielles, énergétiques et environnementales en cours et à venir.

L'activité du Port, mais aussi celle des grandes entreprises industrielles qui y sont implantées, rayonne bien au-delà de Saint-Nazaire et irrigue une grande partie de notre tissu économique régional.

Nous saluons l'engagement de la Région, qui assure désormais la présidence de son conseil de surveillance.

Nous espérons également que l'État sera pleinement au rendez-vous pour accompagner les transformations indispensables de ce Grand Port Maritime d'intérêt national et lui donner les moyens de préparer son avenir.

Comme le souligne le CESER, nous insistons sur l'importance de garantir la viabilité économique du Port, mais également celle des grandes entreprises industrielles qui constituent son écosystème.

Nous souhaitons surtout rappeler que cet écosystème ne repose pas uniquement sur les grands donneurs d'ordre, mais également sur tout un maillage de petites entreprises, notamment artisanales, qui participent directement à leur activité.

Les données 2025 de la CMA montrent qu'en Pays de la Loire, 55,5 % des établissements industriels relèvent de l'artisanat. Par ailleurs, une étude nationale plus ancienne, citée dans un rapport parlementaire de 2019, estimait à 75 % la part des entreprises artisanales dans le secteur de la sous-traitance industrielle.

Ces chiffres illustrent l'importance de l'artisanat dans notre tissu industriel.

La sous-traitance constitue donc un maillon essentiel de cet écosystème. Les savoir-faire, les compétences et la réactivité de ces petites entreprises sont indispensables au fonctionnement des grandes filières industrielles.

Il faut également avoir à l'esprit que la fragilisation d'un grand donneur d'ordre peut entraîner des conséquences en cascade sur de nombreuses petites entreprises sous-traitantes, parfois implantées bien au-delà du territoire portuaire.

Il est donc essentiel que les orientations stratégiques du Grand Port et les politiques d'accompagnement de ses mutations prennent pleinement en compte l'ensemble de cette chaîne de valeur, y compris les plus petites entreprises, afin de préserver les compétences, les savoir-faire et l'emploi sur l'ensemble du territoire régional.

La CMA votera favorablement cette contribution.

MEDEF

Madame la Présidente, chers collègues,

Je veux d'abord saluer le travail de Charles Génibrel et de la commission. Une trentaine d'auditions, un vrai retour sur le projet précédent et une contribution sans complaisance : c'est le CESER dans ce qu'il a de plus utile.

Ce rapport a d'abord une qualité, la lucidité. Il dit les choses : un trafic à 26 millions de tonnes quand on en attendait 34, deux tiers de l'activité encore liés aux énergies fossiles, un résultat net presque nul et un modèle que le Président du Directoire juge lui-même insoutenable. Le MEDEF partage ce constat. Le port est la colonne vertébrale économique de notre région, avec près de 29 000 emplois. Il n'a plus le temps d'attendre.

Nous partageons aussi la priorité que le rapport donne à la fiabilité. Un port se choisit d'abord parce qu'il est fiable : des équipements qui fonctionnent, des escales tenues, un climat social apaisé. Les chargeurs le disent clairement, chaque escale annulée envoie un client vers un autre port, parfois à l'étranger. Nous soutenons donc l'avenant à la concession du terminal conteneurs, la modernisation du terminal roulier et la recherche d'un dialogue social qui préserve l'attractivité de la place.

Nous saluons enfin le soutien clair aux projets industriels de décarbonation et à l'éolien en mer, ainsi que la demande de classement de l'estuaire en zone P1 pour le réseau électrique. Haropa, Marseille et Dunkerque y figurent déjà. Nantes Saint-Nazaire doit y être. Le MEDEF l'a rappelé dans sa contribution à la consultation de RTE : les besoins électriques de l'estuaire vont passer de 300 MW aujourd'hui à plus d'un gigawatt d'ici 2035-2040, et un classement en P2 ne doit pas devenir un handicap durable d'attractivité face aux autres bassins industriels.

Trois points de vigilance, toutefois.

Le premier concerne le foncier. Le rapport le montre : les redevances domaniales ont progressé de plus de 80 % depuis 2019. Les entreprises comprennent la nécessité de redresser le port, mais elles ne peuvent pas devenir la variable d'ajustement de son équilibre. Beaucoup sont des clients captifs. Il faut une trajectoire tarifaire lisible et soutenable.

Le deuxième concerne les délais. Nos industriels ont besoin de terrains prêts, sans découvrir au dernier moment des contraintes qui bloquent un projet. Nous appuyons pleinement la préconisation de terrains « clé en main », préparés et entretenus en amont.

Le troisième concerne l'État. Le Grand Port Maritime est un port d'État. Le dragage n'est pas compensé, les projets de décarbonation se chiffrent parfois en milliards et leur financement reste incertain. Les entreprises prendront leur part, mais elles ont besoin de visibilité et de stabilité des engagements publics, notamment dans le prochain CPER.

Enfin, nous soutenons la proposition d'ouvrir le conseil de surveillance à un représentant des entreprises implantées sur le port. Elles en sont les premiers clients et les premiers partenaires.

Pour toutes ces raisons, le MEDEF votera cette contribution.

Je vous remercie.

Les Entrepreneurs

Tout d’abord je tiens a témoigné de l’implication des acteurs de la commission 3 sur ce sujet technique en particulier : Charles le rapporteur, Yvic le président, Christine la secrétaire mais aussi des Spécialistes et ex Professionnels du GPM : Pascal et Charles nous ont éclairés sur le

fonctionnement du port et les termes d'usage : les Incoterms, les AOT, le Draguage (attention ce n'est pas ce que vous pourriez penser) et l'Interlhand non que l'on peut traduire comme l'arrière-pays Portuaire ou Zone d'Influence Economique du Port.

A l'heure où les CESER sont remis en question, pendant cette étude au long cours, avec bon nombres d'auditions et un nombre d'heures élevés que j'aurai souhaité évaluer l'Apport Humain avec les compétences de chacun composant le CESER Pays de la Loire permet de mesurer la Richesse de par les membres que le compose.

Ce qui ressort de cette contribution après les auditions des acteurs économiques et de gouvernance :

- Diversifier les trafics et Faire du Port un Moteur de la souveraineté Economique de la Region, et ce n'est pas un vain mot :

  ▪ Il suffit de voir l'impact des conflits en Russie et en Irak pour mesurer à la pompe les hausses de cout des Energies Fossiles au Quotidien et l'approvisionnement en gaz

  ▪ la politique de Trump avec les Taxes Douanières qui impactent le entreprises ligériennes (dans le domaine du Vins) par exemple

- Accélérer les dessertes ferroviaires avec l'axe Angers- Sablé et en faire une priorité avec la virgule de Savenay pour faciliter les liaisons entre le GPM et les acteurs économiques

- Ancrer la Valeur Ajoutée dans les PDL du Port :

Faire du Port un Accélérateur des filières régionales dans la Construction navale, l'aéronautique avec Airbus, les Nouvelles Energies avec l'éolien, le projet Take Care et GO CO2

mais aussi l'accès des PME Régionales aux retombées économiques car l'activité se tend en cette année pré-électorale et les défaillances s'accumulent

Il sera important que cette contribution soit largement diffusée et Relays par les membres du Ceser dans les territoires les plus Éloignés qui n'ont pas conscience du Potentiel et de l'atout que représente le GPM Nantes St Nazaire pour la Region

Les Entrepreneurs souligne une nouvelle fois le travail des chargés de l'étude et votera l'étude.

CCIR

Pour les CCI, le port de Nantes Saint-Nazaire n'est pas une infrastructure parmi d'autres.

C'est un écosystème industriel complet, avec près de 29 000 emplois, des industriels, des sous-traitants et des entreprises de maintenance qui ont besoin d'un niveau d'activité portuaire suffisant pour vivre. C'est pourquoi nous saluons cette contribution, qui place la viabilité économique du port au cœur de son avenir.

Notre première priorité, c'est la fiabilité du port au quotidien. Le terminal roulier doit être modernisé, le terminal conteneurs doit retrouver des équipements en état de marche, et le développement de navettes maritimes vers les grands ports permettrait à la fois de réduire l'empreinte carbone et de regagner en compétitivité.

Notre deuxième priorité concerne l'industrie. Les Chantiers de l'Atlantique sont le cœur industriel du port et un enjeu de souveraineté, et nous appelons le monde économique à soutenir les grands projets de la transition, comme l'usine de câbles sous-marins portée par

RTE. Pour les accueillir, nous privilégions l'optimisation des espaces industriels existants et l'électrification du site, plutôt que la remise en cause d'espaces naturels protégés.

Nous partageons aussi la vigilance du CESER sur les redevances demandées aux entreprises installées sur le domaine portuaire, qui ont progressé de plus de 80 % depuis 2019. Le port ne doit pas compenser ses difficultés en pénalisant les entreprises qui le font vivre.

Nous rappelons enfin que le port assure des missions de service public, notamment le dragage, qui ne sont pas entièrement compensées. C'est à l'État d'assumer pleinement ses responsabilités pour son premier port de la façade atlantique.

Les CCI continueront de s'engager, au conseil de surveillance comme à travers la démarche Opportunity, pour promouvoir le port et ses entreprises.

C'est dans cet esprit que le groupe CCI votera cette contribution.