

VILLE DE PORNICHET

"PORT DE PORNICHET"

opération : REAMENAGEMENT DU PORT
DE PLAISANCE
44380 Pornichet



Maître d'ouvrage : client [MO] **SEMCEP**
Adresse : 120, av. Général de Gaulle
44380 Pornichet



architecte et paysagiste : **ROUGERIE+TANGRAM**

Adresse : 23, Rue des Phocéens
13002 Marseille
Tél: +33 4 91 42 91 38

ROUGERIE+TANGRAM

BET / Travaux terrestres : **LEGENDRE Construction**

Adresse : 4, Rue Vasco de Gama
BP 20021
44801 Saint Herblain
Tél: 02 40 58 12 60



Travaux Maritime **CHARIER Génie-civil**

Adresse : Agence de Nantes
2 bis, Rue des Meuniers
44220 Couéron
Tél: 02 40 86 44 77



Constructeur : **LEGENDRE Génie-civil**

Adresse : 4, Rue Vasco de Gama
BP 20021
44801 Saint Herblain
Tél: 02 40 58 80 80



aménagement et environnement **SCE**

Adresse : 4, Rue Viviani - CS 26220
44262 Nantes Cedex 2

Tél: +33 7 86 73 47 17



BET VRD : **HORIZONS**

Adresse : 10, Résidence de la Ruffaudière
35580 Goven



aménagement et océanographie **CREOCEAN**

Adresse : Rue Charles
17000 La Rochelle

Tél: +33 5 46 41 12 10



Contrôleur Technique : **APAVE**

Adresse : 5, Rue de la Johardière
CS 20289
44803 Saint Herblain
Tél: 02 40 38 80 10



Géotechnique **FONDOUEST**

Adresse : 21, Rue de l'Argelette-BP67301
49072 Beaucauze Cedex

Tél: 02 41 21 03 80



Coordinateur SPS : **ATAE**

Adresse : 12, Avenue Jules Vernes
44230 Saint Sébastien sur Loire

Tél: 02 51 71 93 30



document : **Annexe Notice paysagère - port d'échouage
PA 02.b**

échelle :

format papier : **A4**

date création :

établi par :

vérifié par :

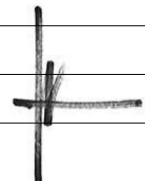
n° du plan :

n° d'affaire	phase	émetteur	bâtiment	type	niveau	indice
23.24	PA	AC				

modifications :

		ROUGERIE+TANGRAM		
		Péniche Saint-Paul - Port des Champs-Élysées 75008 Paris Tél. +33 1 42 66 53 37 - contact@rougerie-tangram.com www.rougerie-tangram.com		
		SAS - Code APE 7111Z - N° TVA Intra FR90344311808 SIRET 344 311 808 00028 - RCS Marseille B 344 311 808		

±0.00m CM : -2.927m NGF



ANNEXE NOTICE PAYSAGÈRE – Port d'échouage

1. Objet de la notice

La présente notice paysagère accompagne le projet de réaménagement des pontons situés sur le port d'échouage de Pornichet. Elle vise à analyser l'état initial du site, à décrire le projet et à apprécier ses incidences paysagères, en mettant en évidence les principes d'insertion retenus afin de garantir une intégration harmonieuse dans le paysage littoral et portuaire.



2. Localisation et contexte du site

Aménagements maritimes

Le projet d'aménagements maritimes, comprend :

- La modernisation des bassins portuaires (à flot et à échouage).
- Le renforcement de la digue de protection du port d'échouage.
- L'extension du terre-plein central du port à flot.
- La réparation de la darse.

Localisation des
aménagements
maritimes



Figure 1 : Localisation des aménagements maritimes

Modernisation du bassin d'échouage

Le bassin d'échouage permet actuellement l'accueil de bateaux au mouillage et il est envisagé de remplacer les mouillages par des pontons échouant afin de permettre :

- D'améliorer la sécurité des plaisanciers, des infrastructures et des bateaux.
- D'améliorer l'offre d'emplacements permettant aux plaisanciers de disposer d'emplacements avec beaucoup plus de services et de confort (accès aux pontons à toute heure de marée, eau, électricité) en totale cohérence avec leurs attentes.
- De conserver une offre à bas coût avec la conservation d'emplacements sur mouillages.
- D'améliorer les conditions d'accueil des plaisanciers et de travail des équipes portuaires.

Renforcement de la digue du port d'échouage

Le bassin du port d'échouage est aujourd'hui insuffisamment protégé des houles du large. La digue sera donc renforcée :

- Rehaussement dans la limite des prescriptions du programme.
- Élargissement nécessaire à l'atténuation des houles.

La digue ainsi confortée permettra de limiter l'agitation dans le bassin portuaire à des niveaux permettant la mise en place des pontons sur pieux et l'amarrage des bateaux en sécurité.

Le port d'échouage de Pornichet s'inscrit dans un environnement littoral marqué par une forte identité maritime. Il se situe en interface directe entre : le plan d'eau et l'estran soumis aux marées,

- Les ouvrages portuaires existants (quais, cales, pontons),
- Les espaces urbains et de promenade longeant le boulevard des Océanides.

Le site bénéficie d'une large ouverture visuelle sur le bassin portuaire et l'océan, et constitue un lieu de pratique nautique mais également un espace fréquenté par les usagers et les promeneurs.

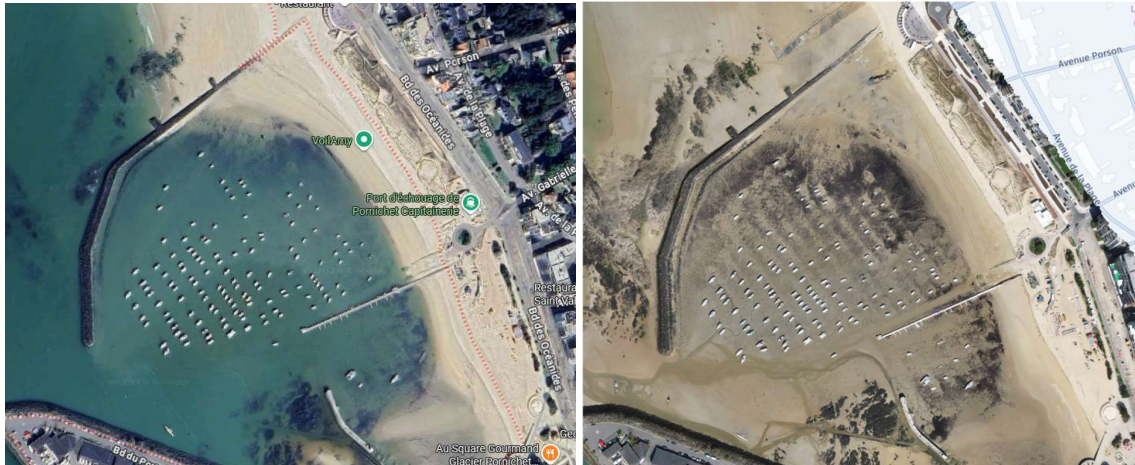
3. Analyse paysagère de l'état initial

3.1 Caractéristiques paysagères

Le paysage du port d'échouage est structuré par :

- Des ouvrages fonctionnels à dominante minérale (béton, métal, bois),
- Une alternance de pleins et de vides liés aux variations de marée,
- Une présence forte des éléments naturels : eau, ciel, lumière, vents marins.

Les bateaux sont mouillés sur chaînes, corps et morts et bouées et présentent une lecture essentiellement technique et utilitaire, avec une qualité paysagère hétérogène liée à l'ancienneté des équipements et à l'usure des matériaux.



Vue aérienne du port d'échouage à marée haute / à marée basse



Vue du port d'échouage depuis le boulevard des Océanides



Vue du port d'échouage depuis le terre-plein du port à flot

3.2 Perceptions et ambiances

Les perceptions du site varient selon :

- Le niveau de marée (bateaux posés sur l'estran ou flottants),
- Les points de vue (depuis le quai, depuis le bassin, depuis les cheminements piétons le long du boulevard des océanides),
- L'activité portuaire plus ou moins intense selon les périodes.

Malgré leur caractère simple fonctionnel, les mouillages sur chaînes et bouées et les bateaux participent à l'identité portuaire du lieu et à la scène maritime observable depuis les espaces publics.

4. Présentation du projet de réaménagement

Le projet consiste en un réaménagement bassin d'échouage existants afin de :

- Améliorer les conditions d'accueil et de sécurité des usagers en remplacement des mouillages sur bouées par des pontons flottants,
- Pérenniser les ouvrages portuaires,
- Rationaliser l'organisation spatiale du port d'échouage.

Les interventions portent principalement sur la rehausse de protection du port et le remplacement des mouillages par des pontons, l'adaptation des structures aux usages actuels et l'amélioration de leur lisibilité.

5. Principes d'insertion paysagère

5.1 Réhausse de la digue de protection du bassin d'échouage

Réhausse de la digue de protection du bassin d'échouage

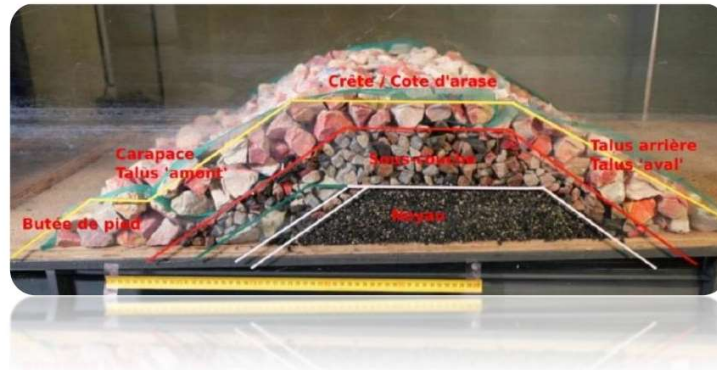


Figure 2-3 - Coupe digue testée en canal à houle (Builders, 2025)

Le projet comprend la réhausse de la digue protégeant le bassin d'échouage à hauteur d'environ 1,50 mètre. Cette intervention répond à des objectifs de sécurisation des ouvrages portuaires et des usages, dans un contexte d'exposition accrue aux houles, aux surcotes marines et aux effets du changement climatique.

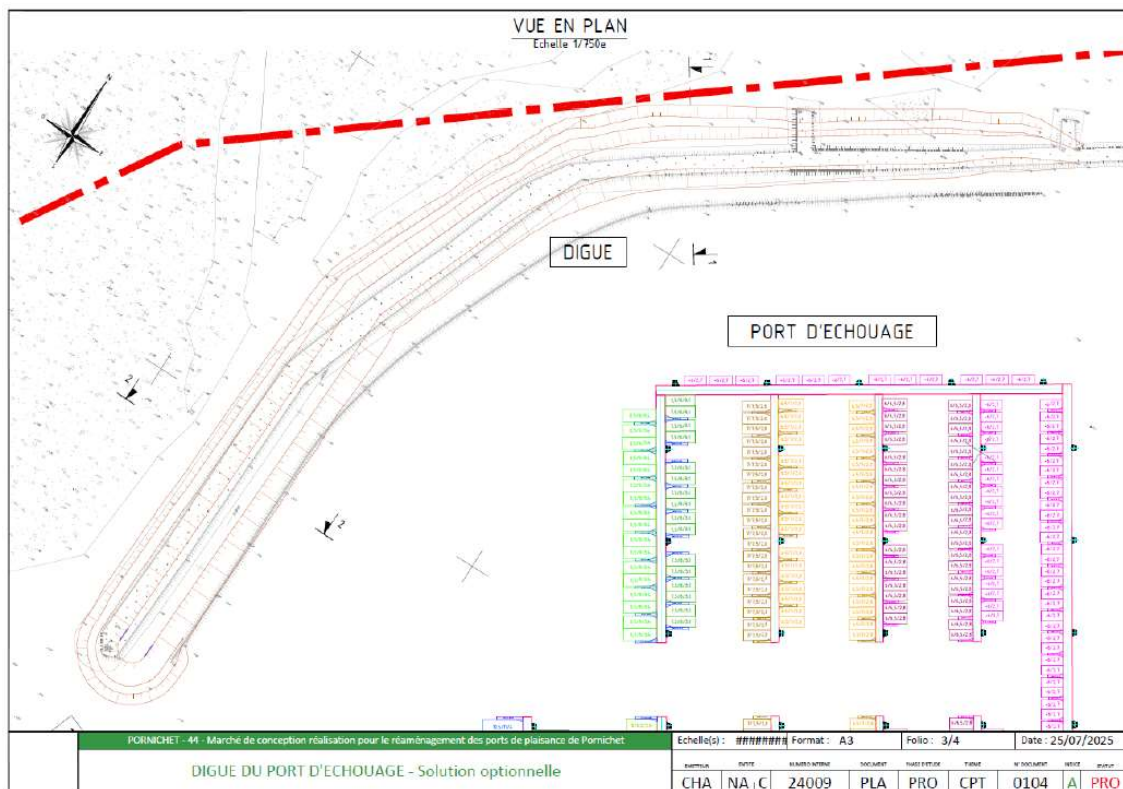


Figure 2-6 - Implantation de la digue Nord rehaussée : variante proposée, évitant les récifs d'hermelles du platier naturel à l'ouest de la digue (CHARIER, 2025)

D'un point de vue paysager, la réhausse de la digue s'inscrit dans la continuité de l'ouvrage existant, tant par son tracé que par ses caractéristiques morphologiques. Le parti pris consiste à limiter l'impact visuel de cette élévation par un traitement sobre et homogène, en cohérence avec le vocabulaire portuaire en place.

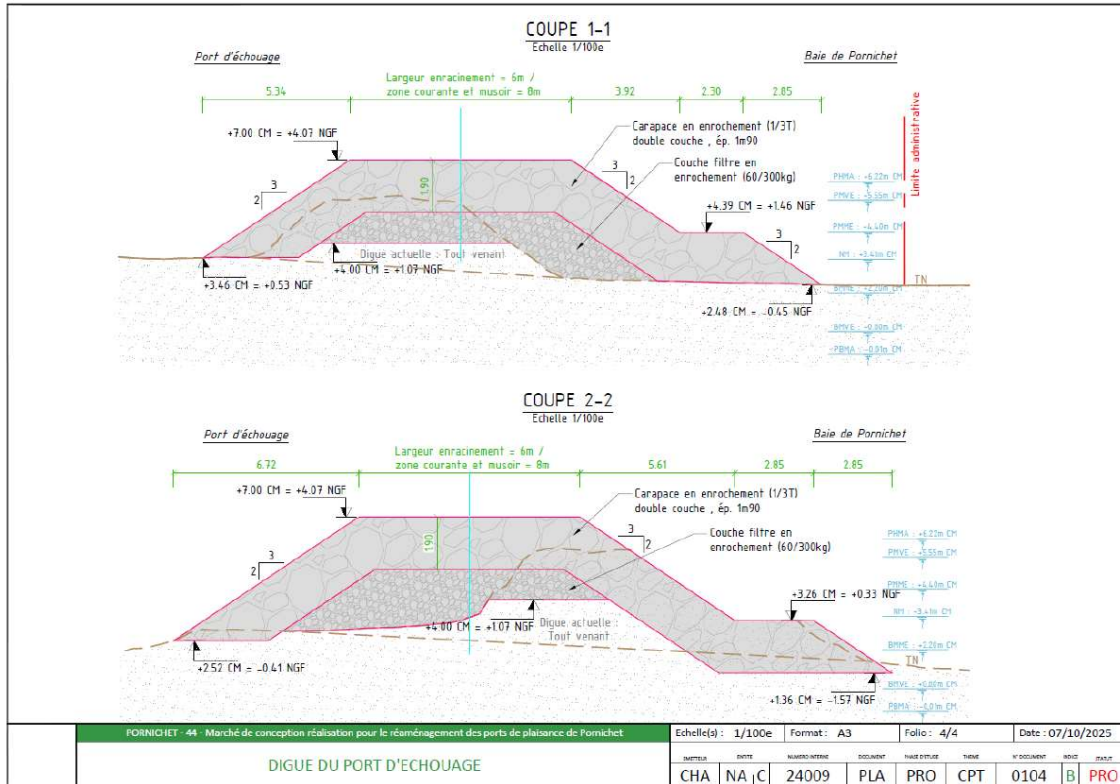
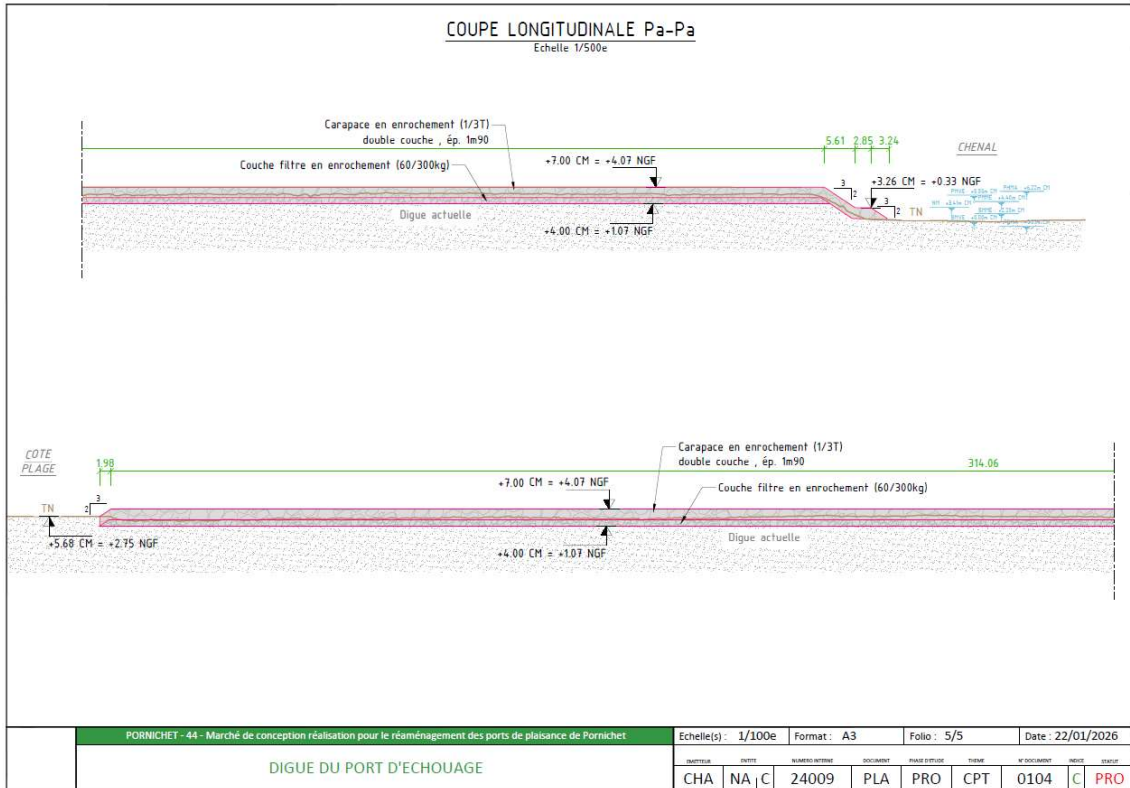
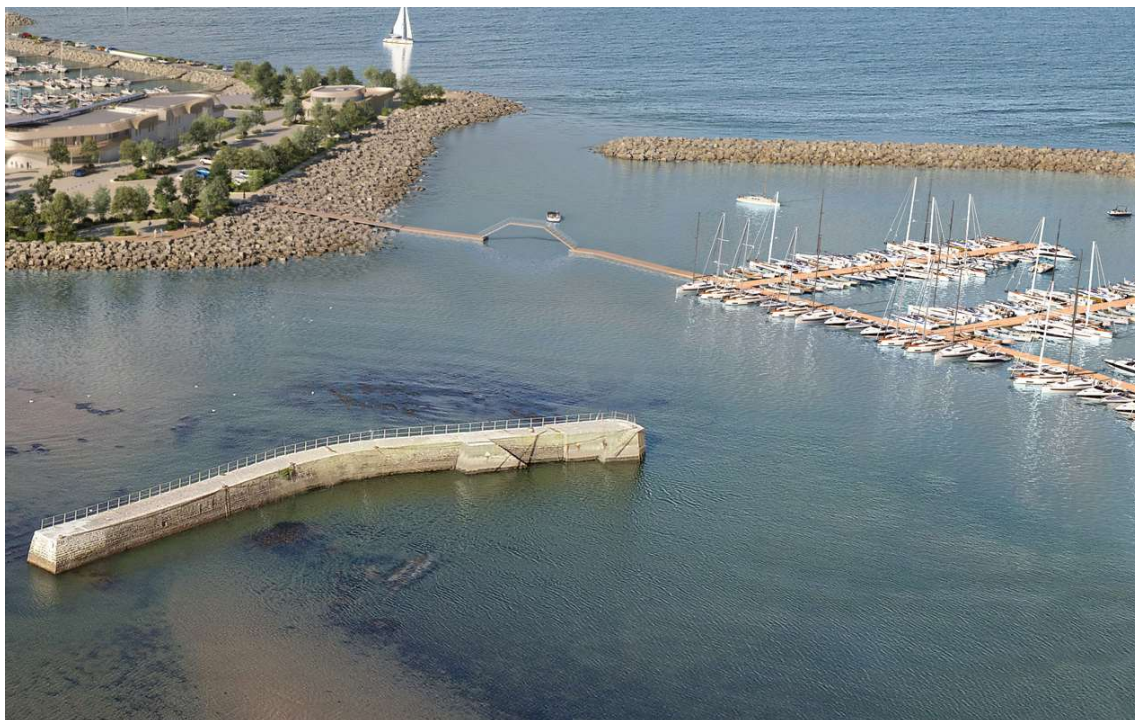


Figure 2-4 – Coupe-type du renforcement de la digue du port d'échouage (CHARIER, 2025)



La volumétrie et les matériaux retenus visent à préserver les perceptions depuis les quais, les espaces publics et le plan d'eau, en maintenant une lecture horizontale de l'ouvrage. La digue conserve ainsi son rôle de limite fonctionnelle du bassin sans constituer un écran visuel marqué, tout en renforçant durablement la protection du port d'échouage.

5.2 Intégration dans le paysage portuaire

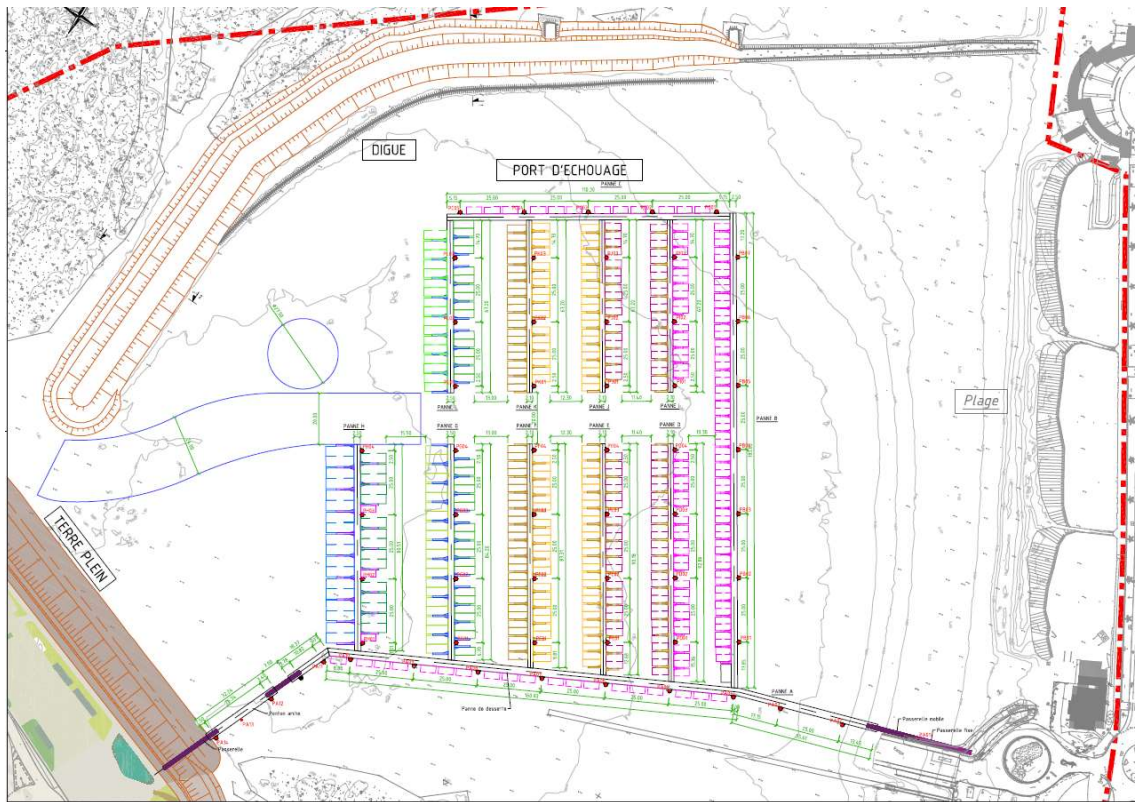


Vue aérienne de la liaison pontons port d'échouage / terre-plein

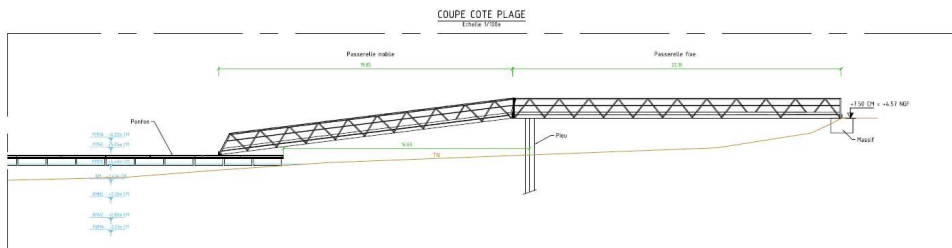
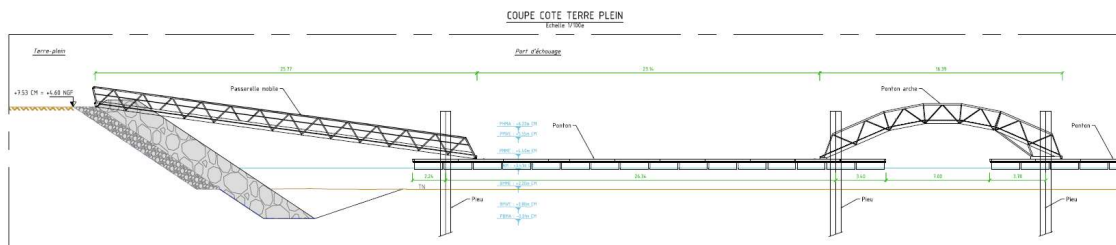
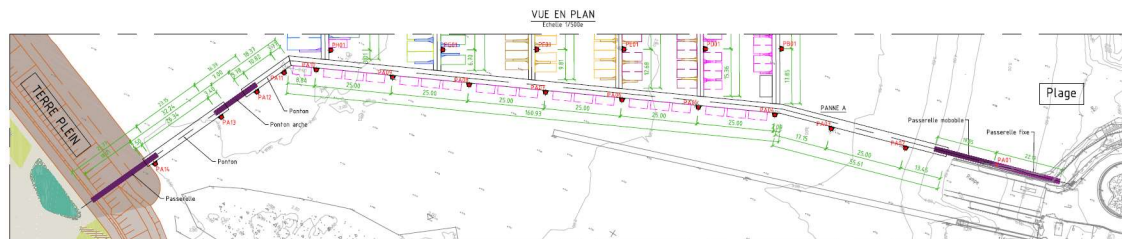


Vue aérienne projet depuis le port à flot

L'organisation du plan de mouillage se veut sobre et fonctionnelle, en cohérence avec la fonctionnalité attendue par les futurs usagers « plaisanciers ».



Plan de ponton projet



Ponton principal de desserte et ses passerelles d'accès

Les pontons présentent des largeurs adaptées à leurs fonctions permettant d'améliorer le confort d'utilisation et la stabilité à l'échouage. Les pontons seront de largeur utile (hors pieux) :

- 2,1 m pour les pontons accueillant les unités de moins de 10 m.
- 2,5 m pour les pontons accueillant les unités de plus de 10 m.
- 3,0 m pour les pannes de distribution

5.3 Matériaux et teintes

Les matériaux envisagés (Structure en aluminium, flotteurs en PEHD, Platelage bois, métal galvanisé) sont choisis pour :

- Leur durabilité en milieu marin,
- Leur teinte neutre et naturelle,
- Leur capacité à bien vieillir dans le temps.

Les couleurs restent dans une palette discrète, évitant tout contraste excessif avec l'environnement maritime.

5.4 Échelle et volumétrie

Les pontons mis en œuvre conservent une échelle comparable à celle des pontons existants à proximité directe dans le port à flot. Leur faible hauteur et leur horizontalité limitent l'impact visuel depuis les quais et les espaces publics environnants.

6. Cadre réglementaire et documents de référence

6.1 Documents d'urbanisme et de planification

Le projet de réaménagement des pontons du port d'échouage s'inscrit dans le cadre des documents de planification et d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune de Pornichet. Il est compatible avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme (PLU), notamment en ce qui concerne la vocation portuaire du site, la valorisation du front de mer et la préservation des paysages littoraux.

Le projet s'intègre également dans les orientations, visant à conforter les fonctions nautiques et touristiques du littoral tout en maîtrisant les impacts sur le paysage et l'environnement.

6.2 Loi Littoral

Situé en zone littorale, le projet est soumis aux dispositions de la loi Littoral (articles L.121-1 et suivants du Code de l'urbanisme). Les aménagements projetés s'inscrivent dans la continuité d'un site déjà urbanisé et artificialisé, à vocation portuaire ancienne.

Le réaménagement des pontons ne constitue pas une extension de l'urbanisation mais une modernisation d'équipements existants, nécessaires au maintien des activités portuaires. À ce titre, le projet respecte les principes de continuité, de limitation de l'impact paysager et de préservation des équilibres naturels du littoral.

6.3 Code de l'environnement et autorisation environnementale

Le projet s'inscrit dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale au titre du Code de l'environnement, comprenant notamment :

- Une évaluation environnementale réalisée via une étude d'impact,
- Une évaluation des incidences Natura 2000,
- Le cas échéant, des demandes de dérogation relatives aux espèces protégées.

La dimension paysagère est pleinement intégrée à cette démarche, conformément aux articles L.122-1 et suivants du Code de l'environnement, qui imposent la prise en compte des effets du projet sur le paysage et le cadre de vie.

6.4 Patrimoine paysager et cadre de vie

Bien que le site ne soit pas situé dans le périmètre immédiat d'un site patrimonial protégé, il constitue un espace fortement perçu et fréquenté, participant à l'image de la station balnéaire de Pornichet. À ce titre, le projet veille à préserver les vues, les ambiances portuaires et la qualité des espaces publics.

Les choix d'aménagement retenus visent à garantir une insertion respectueuse du paysage existant et à contribuer à l'amélioration du cadre de vie des usagers et des riverains.

7. Méthodologie et phasage des travaux du bassin d'échouage

La réalisation des travaux relatifs au bassin d'échouage fait l'objet d'un phasage précis visant à garantir la sécurité des usagers, la continuité de l'activité portuaire et la maîtrise des incidences environnementales et paysagères.

7.1 Principes méthodologiques

Les interventions sont organisées selon une logique progressive :

- Renforcement et réhausse préalable de la digue de protection afin de sécuriser le plan d'eau ;
- Réalisation de l'épi de protection et des ouvrages préparatoires ;

- Mise en œuvre des pieux de guidage des futurs pontons ;
- Installation des appontements et équipements associés.

Les travaux sont majoritairement réalisés à la marée, en tenant compte des contraintes de niveaux d'eau. Selon les secteurs du bassin, les interventions sont conduites soit par moyens terrestres (pelles hydrauliques, engins de terrassement, battage de pieux depuis la cale), soit par moyens maritimes (ponton de travail et pousseur pour les zones les plus basses).

Une organisation spécifique est prévue pour maintenir l'accès au port et à la cale de mise à l'eau pendant le chantier. Un balisage provisoire du chenal d'accès est mis en place lors des phases sensibles, garantissant la sécurité de la navigation.

7.2 Phasage temporel

Le calendrier prévisionnel distingue plusieurs séquences :

- Une première phase consacrée au renforcement et à la réhausse de la digue, programmée prioritairement hors période estivale afin de limiter les incidences sur la fréquentation touristique ;
- Une phase de mise en œuvre des pieux et des pontons, organisée majoritairement en période automne-hiver, lorsque la présence de bateaux est réduite.

Le phasage intègre des périodes d'interruption des travaux durant la saison estivale afin de préserver l'attractivité du site et de réduire les nuisances visuelles et sonores. Des solutions temporaires de relocalisation des bateaux sont prévues en coordination avec l'exploitant portuaire.

7.3 Maîtrise des incidences environnementales et paysagères en phase chantier

Des mesures spécifiques sont mises en œuvre afin de :

- Limiter l'emprise du chantier sur les espaces publics et le haut de plage ;
- Encadrer strictement les circulations d'engins ;
- Protéger les milieux sensibles situés à proximité (notamment les habitats marins et récifs présents sur l'estran) ;
- Assurer une surveillance météorologique renforcée lors des phases de démontage partiel d'ouvrages existants.

L'organisation du chantier vise ainsi à réduire la durée et la visibilité des travaux, à maintenir la lisibilité du site portuaire et à garantir une remise en état qualitative des emprises à l'issue des interventions.

8. Analyse paysagère de l'évolution du mode d'amarrage : des mouillages sur bouées aux pontons sur pieux

8.1 État initial : une occupation diffuse et mobile du plan d'eau

Dans sa configuration actuelle, le bassin d'échouage accueille majoritairement des bateaux amarrés sur bouées individuelles. Cette organisation génère une occupation relativement diffuse du plan d'eau, caractérisée par :

- Une trame irrégulière et peu lisible des alignements de bateaux ;
- Une forte variabilité visuelle selon les marées (bateaux couchés à l'échouage à marée basse, flottants et orientés selon le vent et le courant à marée haute) ;
- Une présence limitée d'éléments verticaux permanents, en dehors des mâts.

Ce dispositif confère au bassin une image traditionnelle de port d'échouage, marquée par une certaine spontanéité et une lecture paysagère mouvante, mais également par une perception parfois désordonnée depuis les plages longeant le boulevard des océanides et depuis le viaduc en surplomb.

8.2 Projet : une structuration ordonnée du plan d'eau

Le passage à des pontons échouant guidés par pieux induit une évolution significative de la lecture paysagère du bassin :

- Apparition d'une trame orthogonale structurante, matérialisée par les pontons et leurs alignements ;
- Introduction d'éléments verticaux supplémentaires (pieux de guidage) venant rythmer le plan d'eau ;
- Stabilisation de la position des bateaux, désormais alignés de manière régulière et lisible.

Cette organisation renforce la clarté spatiale du bassin et facilite la compréhension de son fonctionnement depuis les points hauts (quais, esplanade, bâtiments portuaires, viaduc). Le plan d'eau acquiert une composition plus homogène et maîtrisée, en cohérence avec l'image d'un port modernisé.

8.3 Incidences visuelles et perception depuis les espaces publics

L'impact paysager principal réside dans l'augmentation de la présence d'éléments techniques visibles (pieux, passerelles, catways). Toutefois :

- La faible section des pieux et leur teinte neutre limitent leur perception à distance ;

- L'horizontalité dominante des pontons maintient une lecture basse sur l'eau, préservant les vues vers l'horizon et la baie ;
- La régularité des alignements crée un effet d'ordre visuel susceptible d'améliorer la qualité perçue du site.

À marée basse, la présence des pontons échoués structure l'estran de manière plus affirmée que les bouées actuelles. Cette évolution traduit un passage d'une image de mouillage traditionnel à celle d'un équipement portuaire organisé, sans pour autant générer de volumétrie significative au-dessus du plan d'eau.

8.4 Bilan paysager

Le passage des mouillages sur bouées aux pontons ancrés sur pieux constitue une transformation qualitative du paysage portuaire :

- Diminution du caractère aléatoire de l'occupation du bassin ;
- Renforcement de la lisibilité fonctionnelle ;
- Affirmation d'une identité portuaire contemporaine.

Cette évolution s'inscrit dans la logique de modernisation du port d'échouage et participe à la valorisation de son image, tout en maintenant une échelle compatible avec le contexte urbain et littoral environnant.



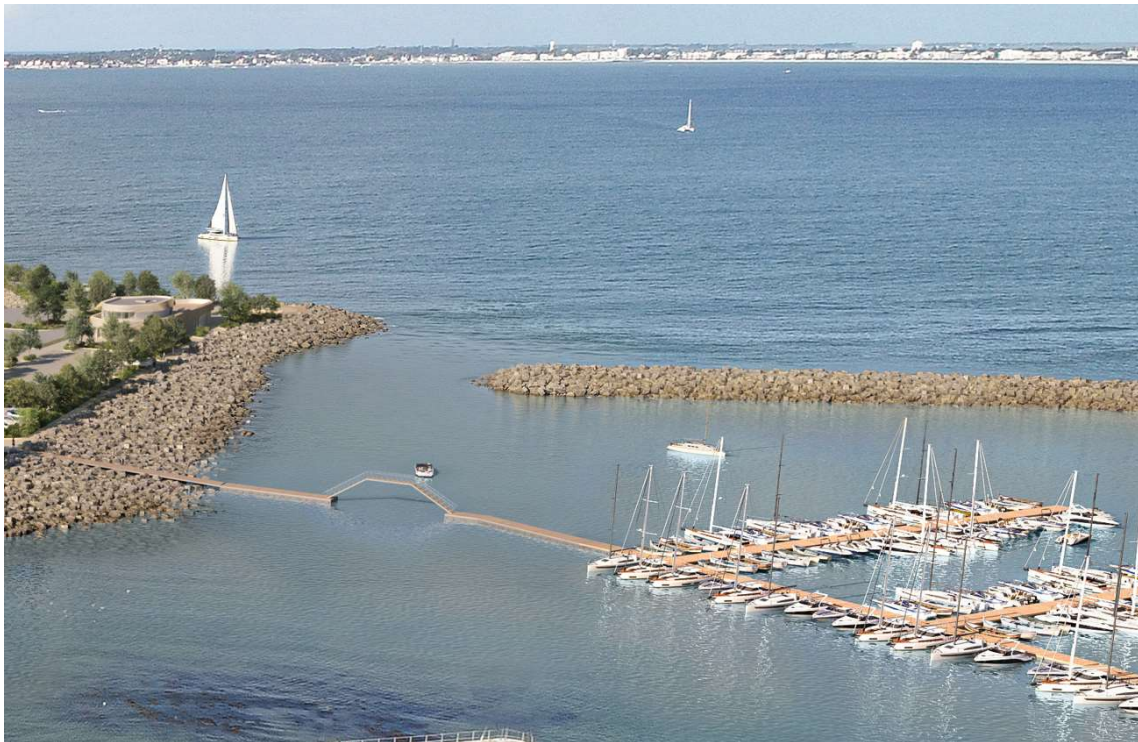
8.5 Lecture paysagère depuis le front de mer et la plage

Le photomontage de référence met en évidence la perception du bassin d'échouage depuis le front de mer urbanisé et depuis la plage. Depuis ces points de vue dominants, le bassin constitue un premier plan maritime structurant, en interface directe entre l'estran, la digue et le tissu bâti.



Dans la configuration actuelle sur bouées, la lecture du bassin depuis la promenade littorale demeure relativement diffuse : les coques dessinent une nappe mouvante, sans véritable hiérarchie spatiale, et l'orientation variable des bateaux selon le vent accentue l'impression d'aléa.

Avec la mise en place des pontons sur pieux, le plan d'eau acquiert une trame lisible qui dialogue plus clairement avec la géométrie du front bâti. Les alignements longitudinaux des pontons répondent à la ligne de la digue et au dessin de la baie, créant un effet de composition plus affirmé. Depuis la plage, la répétition des mâts et des pieux produit un rythme régulier qui structure le panorama sans obstruer les vues lointaines vers l'horizon.



L'impact visuel reste maîtrisé à grande distance : les pontons demeurent bas sur l'eau et les pieux, fins et verticaux, s'inscrivent dans la continuité des mâts. La silhouette générale du port conserve ainsi une lecture horizontale dominante, soulignée par la ligne de crête de la digue rehaussée.

8.6 Perception nocturne et mise en lumière

La transformation du mode d'amarrage implique également une évolution de la perception nocturne du site. Le passage à des pontons équipés permet l'intégration d'un éclairage fonctionnel maîtrisé (bornes basses, éclairage directionnel), visant à assurer la sécurité des usagers tout en limitant les nuisances lumineuses.

La stratégie d'éclairage privilégie :

- Des sources à température de couleur modérée, compatibles avec l'ambiance littorale ;
- Un flux orienté vers les circulations, évitant les halos diffus sur le plan d'eau ;
- Une intensité adaptée, réduite en cœur de nuit.

Comparativement aux mouillages sur bouées, peu perceptibles la nuit en dehors des feux de mouillage ponctuels, les pontons génèrent une présence lumineuse plus structurée mais contrôlée. Cette mise en lumière contribue à sécuriser le site tout en dessinant une trame discrète sur l'eau, sans effet d'éblouissement ni concurrence avec la lecture nocturne de la baie.

8.7 Approche sensible : ambiances et rapport ciel / eau / mâts

Au-delà de la seule organisation fonctionnelle, l'évolution du bassin modifie subtilement l'ambiance maritime. Le paysage portuaire se caractérise par la rencontre de trois composantes majeures : la surface mouvante de l'eau, la verticalité élancée des mâts et l'ouverture du ciel.

Dans la configuration sur bouées, la dispersion des bateaux produit une constellation irrégulière de mâts, évoquant une image spontanée et traditionnelle. Avec les pontons sur pieux, cette constellation devient une trame rythmée : les mâts s'alignent, les intervalles se régularisent, et la composition gagne en harmonie graphique.

À marée haute, les reflets des pontons et des pieux dans l'eau renforcent cette lecture géométrique, tandis qu'à marée basse, la structure échouée révèle le dessin du projet sur l'estran, inscrivant durablement la présence portuaire dans le paysage.

L'ambiance générale évolue ainsi d'un paysage de mouillage saisonnier vers celle d'un port structuré et assumé, tout en conservant les marqueurs essentiels de l'identité maritime de Pornichet : transparence des vues, prédominance de l'horizon, vibration des mâts dans le vent et dialogue permanent entre minéral, eau et lumière.

9. Incidences paysagères du projet

9.1 En phase travaux

Les impacts paysagers en phase chantier sont temporaires et localisés. Ils se traduiront principalement par la présence d'engins et de zones techniques, limitées dans le temps et encadrées par une organisation de chantier adaptée.

9.2 En phase d'exploitation

À terme, le projet engendre un impact paysager faible à modéré, voire positif, grâce :

- À l'homogénéisation des équipements,
- À l'amélioration de la lisibilité des pontons,
- À une meilleure intégration des ouvrages dans la scène portuaire.

Le réaménagement contribue à la valorisation de l'image du port d'échouage et à la qualité des perceptions depuis les espaces publics.

10. Conclusion

Le projet de réaménagement du port d'échouage de Pornichet s'inscrit dans une logique de continuité paysagère et fonctionnelle. Par le choix de solutions sobres, durables et adaptées au contexte maritime, il respecte l'identité du site tout en améliorant la qualité d'usage et la perception globale du paysage portuaire.