RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE



Consultation du public relative à la demande d'autorisation environnementale présentée par la société d'économie mixte et d'exploitation du port de Pornichet (SEMCEP) au titre de la nomenclature loi sur l'eau avec étude d'impact et dérogation espèces et habitats protégés relative au projet d'aménagement des ports de Pornichet (44)

Dates de la consultation du public par voie électronique :

Du mardi 23 juin 2026 9h00 au mercredi 23 septembre 2026 17h00

Table des matières

1 Généralités 4
1.1 Préambule 4
1.2 Présentation du projet de modernisation des ports 4
1.3 Objet de la consultation du public par voie électronique 5
1.4 Cadre législatif et réglementaire 5
2 Permis d'aménager 6
2.1 La concertation préalable 6
2.2 Tableau des surfaces 6
2.3 Description du projet et intégration paysagère 7
2.4 Démolitions 8
2.5 Eléments architecturaux 9
2.6 Volet commercial 10
2.7 Volet accessibilité 11
2.8 Volet sécurité 13
2.9 Calendrier des travaux 14
3 Demande d'autorisation environnementale 15
3.1 Description du projet 15
3.2 Justification et maîtrise foncière 15
3.3 Localisation du projet 16
3.4 Etude d'impact 17
3.5 Demande de dérogations 19
3.6 Attestation de téléchargement de l'EI et des données de biodiversité 22
4 Composition du dossier porté en consultation 22
5 Avis sur l'autorisation environnementale et réponses apportées 26
5.1 DDTM de Loire-Atlantique / Office français de la biodiversité 26
5.2 Avis DREAL / UMML 27
5.3 Ifremer 28
5.4 Conseil départemental de Loire-Atlantique 29
5.5 Commission locale de l'eau (CLE) 29
5.6 Avis de la MRAe 30
5.7 Le conseil municipal de Pornichet 32
5.8 Mémoire en réponse SEMCEP à la MRAe 32
5.9 Réponse de la SEMCEP à la CLE 34
5.10 Absences de réponse 35

6 Avis sur le permis d'aménager 35
6.1 Avis du chargé de mission de la ville 35
6.2 Commission accessibilité 36
6.3 Avis commission de sécurité 37
6.4 Avis de l'Architecte des Bâtiments de France 38
6.5 Avis du service régional de l'Archéologie 38
6.6 Avis SDIS 38
6.7 Avis de la CDAC 39
6.8 Avis et dérogation de l'UDAP / DRAC 40
6.9 Rapport AT 5 sur la « Capitainerie » 40
6.10 Rapport AT sur les « Locaux associatifs » 41
6.11 Rapport AT sur la « Salle évènementielle » 42
6.12 Rapport AT sur le bâtiment « SNSM » 42
7 Organisation de l'enquête publique 43
7.1 Désignation du commissaire enquêteur 43
7.2 L'arrêté d'ouverture d'enquête 43
7.3 Les réunions préparatoires et la visite du site 43
7.4 Information du public - publicité - affichage 43
8 Planning et déroulement de la consultation du public 44
8.1 Procès-verbal de synthèse des observations du public 45
8.2 Mémoire en réponse de la communauté de communes 45
9 Synthèse comptable des contributions 45
9.1 Le registre dématérialisé 45
9.2 Les contributions 46
9.3 Les observations 46
10 Analyse des observations 48
10.1 Urbanisme et paysage 48
10.2 Services portuaires 52
10.3 Commerces 55
10.4 Besoins des associations et clubs sportifs 57
10.5 Environnement 58
10.6 Montage administratif, juridique et financier 61
10.7 Travaux 63
11 Bilan de la consultation du public 66

1 Généralités

1.1 Préambule

Je soussigné Pascal DREAN,

Désigné commissaire-enquêteur par décision du tribunal administratif de Nantes n° E25000258/44 du 24 décembre 2025, en vue de procéder à « la c*onsultation du public relative à la demande d'autorisation environnementale présentée par la société d'économie mixte et d'exploitation du port de Pornichet (SEMCEP) au titre de la nomenclature loi sur l'eau avec étude d'impact et dérogation espèces et habitats protégés relative au projet d'aménagement des ports de Pornichet (44),* je déclare avoir accepté cette mission sachant :

- Que les activités que j'ai exercées au titre de mes fonctions précédentes et en cours ne sont pas incompatibles avec la conduite de cette enquête publique ;
- Ne pas avoir d'intérêt personnel susceptible de remettre en cause mon impartialité dans le cadre de cette enquête publique.

1.2 Présentation du projet de modernisation des ports

La ville de Pornichet, forte de plus de 13700 habitants (source INSEE 2026, incluant une croissance prévisionnelle de 9%) est située au nord-est de la baie de la Baule. Inauguré en 1978, le port de plaisance de Pornichet est le plus important du département de Loire-Atlantique. Les installations portuaires sont de deux types : un port d'échouage, bassin où les navires s'échouent à marée basse et un port à flot. Le terre-plein central du site, intégrant un ensemble de services et de commerces est relié au continent par un pont traversant l'estran jusqu'au boulevard du Port.



Les ports de Pornichet sont situés à la croisée de différents paysages : interfaces entre le centre-ville et ses quartiers balnéaires et littoraux, entre la baie sableuse du Pouliguen et la côte rocheuse de Pornichet, et la mer.

1.3 Objet de la consultation du public par voie électronique

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. L'étude des pièces du dossier soumis à l'enquête, les avis délibérés de l'autorité environnementale (MRAe), les observations du public et les réponses de la maîtrise d'ouvrage doivent permettre au commissaire enquêteur de motiver ses conclusions sur cette consultation.
De l'ensemble de ces éléments, j'ai établi ce rapport d'enquête, première partie qui dresse le procès-verbal de l'organisation et du déroulement de la consultation citée en référence. Les conclusions portant sur la demande d'autorisation environnementale et le projet de d'aménagement des ports de Pornichet constituent les deux autres parties indissociables du rapport cité précédemment.

Les cartes et schémas insérés dans ce rapport sont extraits du dossier de présentation mis à disposition du public pendant l'enquête publique.

1.4 Cadre législatif et réglementaire

La procédure administrative engagée tient compte des législations et règlementations en vigueur concernant respectivement la demande d'autorisation environnementale, le projet d'aménagement des ports :

- Arrêté préfectoral n°2025/UPAF/035 en date du 02 juin 2026, une consultation du public portant sur le projet d'aménagement et de modernisation des infrastructures portuaires et du terre-plein central des ports de Pornichet est ouverte pendant 3 mois, du mardi 23 juin 2026 à 09h00 au mercredi 23 septembre 2026 à 17h00 inclus sur le site Internet mis en place à l'adresse suivante : https://www.registre-dematerialise.fr/7401 ;
- Code de l'urbanisme et notamment les livres IV et VII, le permis d'aménager valant permis de construire, permis de démolir et autorisation d'exploitation commerciale ;
- Chapitre unique du titre VIII du livre 1er relatif à l'autorisation environnementale et notamment les articles L181-10, L181-10-1 et R181-35 à R181-38 relatifs à la consultation du public ;
- Le chapitre IV du titre 1er du livre II relatif à l'eau et aux milieux aquatiques et marins et notamment les articles L214-1 à L214-10, et R214-1et suivants ;
- Le chapitre 1er du titre 1er du livre IV relatif à la préservation et la surveillance du patrimoine naturel et notamment les articlesL411-1 et suivant, et R411-6 ;

Le rapport, assorti des conclusions motivées du commissaire-enquêteur, sera publié sur le site Internet dédié à la consultation au plus tard à la date de publication de la décision et pendant une durée d'un an. Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de la procédure sont :

- Une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau avec dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces et habitats protégés, assortie de prescriptions, délivrée par le préfet de la Loire-Atlantique, ou un refus ;
- Un permis d'aménager valant permis de construire, permis de démolir et autorisation d'exploitation commerciale, délivré par la mairie de Pornichet, ou un refus.

2 Permis d'aménager

2.1 La concertation préalable

Le bilan de la concertation préalable concernant le projet de réaménagement des ports de plaisance de Pornichet fait suite à la procédure de délégation de service public attribuée à la SEMCEP pour une durée de 40 ans. Réalisée du 4 novembre 2025 au 3 mars 2026, cette concertation prolonge les échanges engagés avec la population et les acteurs locaux depuis 2017, et son bilan a été approuvé à l'unanimité par le Conseil Municipal le 13 mai 2026.

Points positifs et opportunités perçues

- **Embellissement et ouverture urbaine** : Une adhésion forte au renforcement des liaisons entre la ville et le port, avec la création de cheminements piétons continus et d'espaces publics favorisant la promenade et la convivialité.
- **Modernisation des équipements portuaires** : L'inscription au programme d'infrastructures renouvelées, incluant une nouvelle capitainerie centrale reliant les deux bassins, le rehaussement de 1,50 m de la digue Nord-Ouest, la sécurisation de la passe d'entrée, ainsi que la réorganisation des bassins (550 places au port d'échouage et 1 000 places au port en eau profonde).
- **Dynamisme commercial et associatif** : Un accueil favorable pour la reconstruction d'un bâtiment central (4 200 m² de surfaces bâties et 1 600 m² de terrasses) dédié aux commerces et associations, ainsi que pour la mise à disposition de locaux mutualisés adaptés pour les activités nautiques.
- **Engagement pour l'exemplarité environnementale** : Le soutien aux orientations durables intégrant la gestion des déchets, les énergies renouvelables, les mobilités douces et une démarche de labellisation écologique.

Points de vigilance et enjeux d'attention

- **Maîtrise de l'urbanisme et préservation des paysages** : Le souci exprimé quant à la maîtrise de la hauteur des constructions et de leur implantation afin de garantir la cohérence architecturale et de préserver les vues sur la mer (ligne d'horizon).
- **Viabilité économique des commerces** : Une vigilance requise quant à l'équilibre financier des activités commerciales, à la complémentarité des commerces et aux conditions des Autorisations d'Occupation Temporaire (AOT), notamment leur durée et leur flexibilité.
- **Continuité de services durant les travaux** : Une attente forte des associations et usagers pour que l'accès aux équipements et la continuité des services nautiques soient garantis pendant toute la durée du chantier.
- **Impacts environnementaux et gestion technique** : Quelques recommandations ciblées sur la gestion des eaux, la conduite des opérations de dragage et la protection des espaces naturels sensibles (dunes et digues).
- **Circulation et stationnement** : La nécessité d'assurer une organisation fluide des accès et des manœuvres portuaires, en s'appuyant notamment sur la création d'un parking silo de 175 places.

2.2 Tableau des surfaces

Le tableau des surfaces du permis d'aménager détaille la programmation globale du projet de réaménagement du Port de Pornichet.

Volumes globaux

- Total des surfaces utiles : 9 876,31 m².
- Total des terrasses bâties : 1 720,88 m².
- Total des terrasses extérieures : 1 257,30 m².

Répartition par bâtiment et infrastructure

- Le bâtiment principal du Port (Boomerang), représentant 4 418,73 m² de surface utile, accompagnés de 1 371,68 m² de terrasses bâties et 1 257,30 m² de terrasses extérieures. Il intègre également 33,36 m² de locaux techniques.
- Le parking Silo développe 4 475,70 m² répartis sur 2 niveaux pour une capacité globale de 175 places (85 places au niveau 0 et 90 places au niveau 1, ainsi qu'un poste transformateur).
- Le bâtiment Capitainerie propose 520,02 m² de surface utile, complétés par 341,20 m² de terrasse à l'étage.
- Les bâtiments sanitaires & annexes comptabilisent 245,62 m², répartis entre les sanitaires de la digue Nord (93,06 m²), de la digue Sud (93,06 m²) et du Boomerang (59,50 m²).
- Le pôle SNSM totalise 182,88 m², incluant 55,35 m² d'accueil public et local commercial situés dans le Boomerang et 127,53 m² de locaux opérationnels, vestiaires et stockage.

Répartition par fonction et activité

- Commerces : 1 665,03 m² de surface utile répartis entre le rez-de-chaussée (1 005,44 m²) et l'étage (659,59 m²) ;
- Restaurants : 1 441,23 m² de surface utile, bénéficiant d'un appoint majeur en extérieures de 815,40 m² de terrasses au sol et 316,82 m² de terrasses bâties à l'étage ;
- Bureaux : 531,31 m² situés à l'étage du Boomerang ;
- Capitainerie : 520,02 m² regroupant l'accueil, les bureaux administratifs, les locaux techniques, le stockage et les vestiaires/douches ;
- Locaux associatifs : 408,09 m² partagés entre les espaces de stockage nautique/casiers/vestiaires au RDC (184,68 m²) et les salles de réunion/Yacht Club à l'étage (223,41 m²) ;
- Espace événementiel : 303,25 m² situés au R+1 du Boomerang, assortis d'une terrasse de 157,40 m² ;
- Coursives & circulations (R+1) : 897,46 m² assurant les liaisons hautes entre les ensembles (coursives Nord et Sud).

2.3 Description du projet et intégration paysagère

Le projet de réaménagement du Port de Pornichet repose sur une ambition forte sur trois axes : transformer un espace technique sur la mer en une « île vivante » intégrée à la baie et au patrimoine littoral.

Le parti pris paysager : « l'île vivante »

- La mise en scène de l'insularité. Le port se distingue par sa situation détachée du littoral, reliée à la ville par le viaduc d'accès. Le projet exploite cette singularité en ouvrant de grandes perspectives visuelles sur l'horizon et la baie ;
- Un réseau de belvédères. Quatre belvédères stratégiques (Port historique, Pornichet, Baie, Atlantique) sont aménagés le long des promenades piétonnes pour offrir des panoramas à 360° et des espaces de repos ombragés ;
- La création d'espaces verts structurants :
  - Un jardin de la Capitainerie de près de 1 500 m² entoure la nouvelle capitainerie ;
  - Une lisière végétale et des îlots verts (jardins de roches, jardins d'ornement) sont déployés sur le site pour offrir de l'ombre et de la fraîcheur aux usagers.

Une intégration environnementale et choix des matériaux

- Une végétalisation locale et adaptée. La palette végétale privilégie des essences adaptées aux contraintes littorales (résistance au vent, à la salinité et aux embruns) et supprime les espèces invasives existantes comme le *Baccharis halimifolia*.
- La désimperméabilisation assumée et une gestion des eaux. Pour limiter le ruissellement, le projet recourt massivement à des sols perméables :
  - Stabilisé sur l'esplanade ;
  - Dalles béton à joints drainants et dalles enherbées pour les stationnements sur digue ;
  - Noues infiltrantes et bandes plantées en creux recueillant les eaux de pluie de la chaussée ;
- Des matériaux et mobilier durables. L'aménagement privilégie le béton bouchardé ou sablé pour les parvis, le platelage bois pour les belvédères et un mobilier épuré en bois brut ;
- Un éclairage raisonné. Le concept « éclairer juste » est appliqué afin de garantir le confort et la sécurité des piétons tout en évitant les nuisances lumineuses nocturnes sur le milieu marin.

L'apaisement des espaces publics et accessibilité

- Parvis et esplanade apaisés. L'entrée du port s'ouvre sur un vaste espace polyvalent de près de 3 000 m² redéfini pour donner la priorité aux piétons et aux mobilités douces ;
- Nivellement et accessibilité universelle. L'ensemble du nivellement du site est retravaillé à la cote de +4,60 NGF pour éliminer les marches et garantir un accès PMR continu sur l'ensemble des quais et terrasses ;
- Optimisation des mobilités. Le stationnement automobile est regroupé dans un parking en ouvrage (silo), libérant les espaces de surface au profit de promenades piétonnes et de la zone technique.

2.4 Démolitions

D'après le plan masse des constructions à déconstruire, le projet prévoit la démolition et le remplacement de la majorité des superstructures et équipements existants du port, à l'exception notable de certains éléments conservés.

Élément conservé

- Le bâtiment SNSM : Il est explicitement mentionné comme « Bâtiment SNSM à conserver » sur le plan d'aménagement.

Bâtiments et structures prévus pour la déconstruction

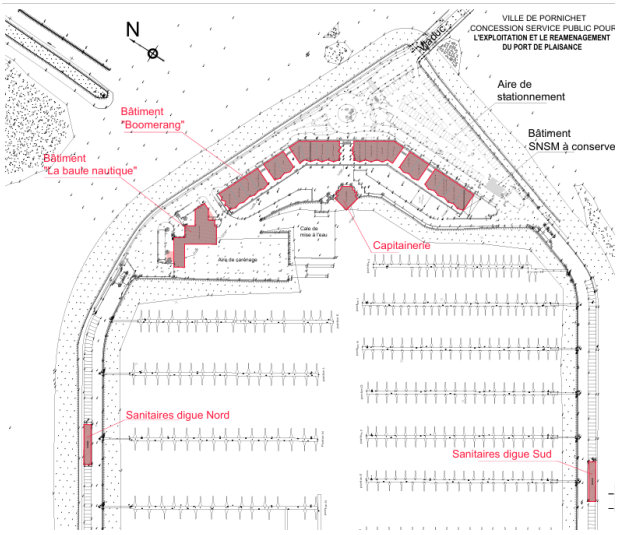
Le plan identifie la démolition des ensembles bâtis existants occupant le terre-plein :

- L'ancienne Capitainerie ;
- Le bâtiment central commercial et associatif (locaux dits du Boomerang et bâtiment La Baule Nautique) ;
- Les bâtiments d'activités, commerces et associations nautiques implantés sur le site, incluant les locaux du Cercle Nautique, du Centre de formation à la voile sportive, de La Galerne, ainsi que les différentes cellules commerciales (Tesson Loisirs, Eurosillage, Leroy Plaisance, Bavaria Yachts, Union Nautique Océane, La Brigantine, La Touline, Au P'tit Mousse, etc.).
- Les sanitaires actuels situés sur la digue Nord et la digue Sud.

Équipements de surface et installations techniques réaménagés

Sont également destinés à être déconstruits ou restructurés en surface :

- Les aires de stationnement existantes sur le terre-plein ;
- L'aire de carénage actuelle ;
- La cale de mise à l'eau existante.



2.5 Eléments architecturaux

Le concept architectural du projet de réaménagement du Port de Pornichet repose sur une architecture bio-inspirée et cinétique, conçue comme le point de rencontre entre la terre et la mer. L'ensemble vise à unifier le port, à lui donner une identité forte et à en faire un véritable quartier de vie, ouvert à tous.

Le Concept Architectural

- Des formes mouvantes et des façades cinétiques. Le bâtiment principal adopte des lignes ondulantes rappelant le mouvement des vagues. Ses façades sont habillées d'une résille de lames de bois verticales jouant avec la lumière et les transparences pour créer un effet dynamique tout au long de la journée ;
- Une « voile solaire » : Élément signal emblématique, une grande verrière photovoltaïque en forme de voile s'organise de manière rayonnante au-dessus des coursives supérieures du bâtiment principal ;
- Des continuités et ouvertures visuelles : Le projet s'appuie sur des coursives, terrasses et ponts d'observation offrant des vues panoramiques sur le port à flot, le port d'échouage, la baie et le large ;
- Un séquençage du site : Les aménagements s'organisent le long de l'axe d'accès en trois ensembles bâtis principaux : le bâtiment principal « Boomerang », la capitainerie en tête de proue et le parking silo.

Une répartition des usages par bâtiment

- Le bâtiment principal « Boomerang » (Mixité d'activités & animation) est voulu multifonctionnel sur deux niveaux et réutilise la trame constructive de l'ancien édifice avec un principe de cellules modulables :

- Commerces & Shipchandler, implantés principalement au RDC et à l'étage. Le shipchandler dispose d'un showroom largement vitré donnant sur l'espace d'exposition extérieur ;
- Restaurants & Terrasses, espaces de restauration au RDC et à l'étage bénéficiant de terrasses traversantes prolongées sur le port et le parvis ;
- Pôle Nautique & Associations, des locaux pour l'APCC et les clubs nautiques regroupant vestiaires et stockage au RDC, ainsi que salles de réunion divisibles et bureaux à l'étage ;
- Un espace événementiel, situé à l'extrémité Nord du R+1. Cet espace indépendant avec grande terrasse peut accueillir manifestations, des réceptions et séminaires ;
- Bureaux à l'étage et des coursives belvédères bordant le bâtiment.

- **La Capitainerie (Pilotage et accueil).** Elle est conçue comme une proue architecturale visible depuis les deux bassins du port :
  - Au rez-de-chaussée : Accueil du public, sanitaires/douches pour plaisanciers et local technique pour la maintenance des pontons.
  - Au 1er étage (Attique) : Bureaux de gestion du port offrant une vue surélevée sur les installations maritimes, avec terrasse accessible lors d'événements.

- **Le Parking Silo (Mobilité intégrée)**
  - Regroupant le stationnement à l'entrée du site (sortie du viaduc) ;
  - Il est construit en ossature béton et habillé de claustras en bois et de mailles métalliques végétalisées pour une meilleure intégration paysagère depuis la côte.

- **Une esplanade polyvalente composée de :**
  - Un grand parvis polyvalent, espace libre de plus de 2 000 m² modulable selon les saisons pour des événements (concerts, régates, marchés, feux d'artifice) ou le stockage hivernal de bateaux ;
  - Un espace showroom, zone d'exposition extérieure pour la vente de bateaux à proximité du shipchandler ;
  - Une aire de carénage intégrant une cale de mise à l'eau dédiée aux professionnels du secteur, bordée d'une lisière végétale protectrice ;
  - Des annexes maintenues, avec extension du bâtiment de la SNSM, de sanitaires/laveries dédiés aux plaisanciers sur les digues Nord et Sud, et des conteneurs de tri enterrés.

2.6 Volet commercial

L'analyse d'impact commercial et la notice architecturale détaillent la stratégie et les objectifs économiques du projet de réaménagement du Port de Pornichet en cinq points :

Une régularisation administrative

- **Modernisation d'un site vieillissant.** Construit dans les années 1970, le port nécessitait une restructuration globale pour devenir un quartier de vie unifié, attractif et connecté au centre-ville ;
- **A la fois une restructuration et une régularisation des surfaces**. Le projet prévoit la création d'un ensemble commercial de **1 723,7 m² de surface de vente** sur deux niveaux. Il remplace les 2 502 m² d'espaces existants qui étaient exploités sans Autorisation d'Exploitation Commerciale

(AEC), permettant ainsi de régulariser la situation administrative du site par démolition-reconstruction.

Des orientations commerciales et un positionnement cerné

- **Spécialisation dans le nautisme et le tourisme-loisirs.** L'offre regroupera des magasins d'accastillage, concessionnaires de bateaux, équipements marins, surf shops, matériel de pêche, vêtements et souvenirs ;
- **Restauration et animation.** Le projet prévoit l'intégration de restaurants bénéficiant de terrasses traversantes donnant sur les bassins pour renforcer l'animation du front de mer ;
- **L'exclusion de l'alimentaire de quotidien** : Aucun commerce à dominante alimentaire (supérette, commerces de bouche) ne sera implanté sur le port, afin de ne pas concurrencer le marché des halles et les commerces du centre-ville.

La protection du centre-ville et choix de gouvernance

- **Une complémentarité avec les centralités** : Positionné en prolongement du Vieux Pornichet et identifié comme « Pôle touristique » dans la charte d'urbanisme commercial du PLUi de la CARENE, le projet respecte le SCoT et ne pénalise pas les programmes de revitalisation (*Action Cœur de Ville*, *Petite Ville de Demain*) ;
- **L'attribution maîtrisée des cellules** : Les commerçants obtiendront des Autorisations d'Occupation Temporaire (AOT) à l'issue d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI). La SEMCEP (société à majorité publique communale) garantira la sélection d'activités conformes à la vocation du port et veillera au soutien des produits locaux ;

Des retombées économiques

- **En termes de création d'emplois** : l'exploitation commerciale générera au minimum 24 nouveaux emplois en équivalent temps plein (ETP) ;
- **Une valorisation du flux touristique** : le projet s'appuie sur la population permanente de Pornichet et sur un apport touristique majeur représentant plus de 26 500 résidents permanents supplémentaires à l'année ;
- **Zéro artificialisation supplémentaire (ZAN)** : l'ensemble commercial est réimplanté sur le terre-plein existant déjà imperméabilisé, n'engendrant aucune consommation nouvelle d'espaces naturels.

2.7 Volet accessibilité

La **notice d'accessibilité aux personnes handicapées** définit l'ensemble des aménagements garantissant l'accessibilité universelle du Port de Pornichet, tant pour les établissements recevant du public (ERP de 5ème catégorie) que pour les locaux soumis au Code du travail.

Principes généraux et nivellement du site

- **Une mise à niveau globale.** Pour supprimer les ruptures de niveau et dénivelés actuels, le socle construit et les aménagements extérieurs sont établis à une cote unique de +4,60 NGF, permettant une circulation continue et de plain-pied vers le bâtiment principal « Boomerang » et ses terrasses ;

- **Une accessibilité intégrale.** L'ensemble des cheminements extérieurs, bâtiments, coursives hautes, belvédères et esplanades sont conçus pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Cheminements extérieurs et voiries

- **Dimensions et pentes** : Les cheminements piétons présentent une largeur libre minimale de **1,40 m**, des pentes en long inférieures ou égales à **4 %** et des pentes en travers inférieures à **2 %**.
- **Guidage et sécurité des malvoyants** :
    - Des bandes de guidage tactiles et visuelles assurant la continuité depuis les places PMR jusqu'à la capitainerie et au parvis.
    - Des bandes d'éveil à la vigilance aux passages piétons et en haut de tous les escaliers (à 50 cm de la première marche).
    - Plusieurs marquages visuels (vitrophanie) sur les baies vitrées entre 1,10 m et 1,60 m de hauteur.
    - La vitesse des voiries de desserte limitée à **20 km/h** avec bordures abaissées (« bateaux » avec ressaut max de 2 cm).
- **L'éclairage extérieur** est assuré à hauteur de **20 lux minimum au sol** le long des cheminements.

L'offre de stationnement PMR

Les places adaptées sont disposées de plain-pied à proximité immédiate des entrées principales :

- **Des dimensions réglementaires** : Places en bataille de 5 m x 3,30 m (intégrant une bande de circulation piétonne sécurisée de 0,80 m) et places longitudinales de 7 m x 3,30 m.
- **Une répartition des emplacements réservés** :
    - Parking Silo : 4 places PMR (sur 175 places) reliées par ascenseur.
    - Digues Nord et Sud : 5 places PMR (3 sur la digue Nord et 2 sur la digue Sud).
    - Parking polyvalent extérieur : 2 places PMR.
    - Parking Capitainerie : 1 place PMR (sur 5 places).
- **Des équipements associés** : Bornes de recharge électrique (IRVE) implantées prioritairement à proximité des places PMR.

Les accès et circulations intérieures

- **Portes et sas.** Les portes principales offrent une largeur de passage utile d'au moins 90 cm (80 cm pour les cabines non adaptées), dotées de poignées adaptées et de ferme-portes à résistance limitée.
- **Ascenseurs.** Tous sont conformes à la norme EN 81-70 (cabines de 1,10 m x 1,40 m, passage de porte de 0,90 m, commandes entre 0,90 m et 1,30 m) :
    - 3 ascenseurs dans le bâtiment « Boomerang » (reliant le RDC au R+1).
    - 1 ascenseur dans la Capitainerie.
    - 1 ascenseur dans le Parking Silo.
- **Escaliers intérieurs et extérieurs.** Ils sont dotés de mains courantes doubles et contrastées, de contremarches visuellement différenciées et d'un éclairage dédié de 150 lux.

Accueil du public, signalétique et confort

- **Comptoir d'accueil**. La banque d'accueil de la capitainerie comporte une section surbaissée avec vide en partie inférieure pour l'approche en fauteuil roulant ;
- **Éclairage intérieur et acoustique.** L'éclairement aux guichets d'accueil est adapté. Le traitement acoustique intègre des matériaux absorbants couvrant plus de 25 % de la surface au sol pour réduire la réverbération sonore ;
- **Signalétique.** Les panneaux d'information implantés entre 1,30 m et 1,70 m de hauteur avec pictogrammes et taille de caractères adaptée à la distance de lecture.

Sanitaires et douches adaptés

Les blocs sanitaires et douches PMR sont équipés d'espaces de manœuvre (diamètre de demi-tour de 1,50 m), d'espaces latéraux d'usage (0,80 m x 1,30 m), de barres d'appui latérales (0,70 m à 0,80 m de hauteur) et de lave-mains adaptés :

- **Sanitaires PMR** :
  - **Boomerang** : 14 sanitaires adaptés (4 publics, 2 personnels, 4 vestiaires associatifs, etc.).
  - **Capitainerie** : 6 sanitaires adaptés (2 plaisanciers, 2 personnels atelier, 2 personnels bureau).
  - **Digues Nord et Sud** : 1 sanitaire PMR par digue.
- **Douches PMR** (équipées de strapontins relevables et patères (< 1,30) m) :
  - 2 douches dans les vestiaires associatifs du Boomerang.
  - 4 douches dans la Capitainerie (2 personnels, 2 plaisanciers).
  - 1 cabine mixte sanitaire/douche PMR sur chaque digue.

2.8 Volet sécurité

La **notice de sécurité incendie** de mai 2026 définit l'ensemble des règles et dispositifs de prévention pour l'aménagement du Port de Plaisance de Pornichet.

Classement et typologie des établissements (ERP)

Le projet s'organise sous la forme d'un permis multi-activités :

- **Bâtiment principal (« Boomerang »)** :
  - Constitué de cellules réglementairement isolées les unes des autres ;
  - La quasi-totalité des cellules est classée dans le 2ème groupe en 5ème catégorie sans locaux à sommeil :
    - Type M : commerces (RDC et R+1).
    - Type N : restaurants (RDC et R+1).
    - Type W : bureaux (R+1).
    - Type L : salle événementielle et locaux associatifs / salles de réunion.
  - Exception : le restaurant 01 (cellules E et F au RDC) intègre une zone *Dancing* classée en 4ème catégorie (Type NP, effectif max de 270 personnes).
- **Autres bâtiments indépendants** :
  - Capitainerie : ERP de 5ème catégorie (Type W), limitée à un effectif de 19 personnes.
  - Parking Silo (175 places) : ERP de 5ème catégorie (Type PS).
  - Sanitaires sur digues : ERP de 5ème catégorie (effectif max de 19 personnes).

Dispositions constructives et isolement

- **Structure et gros œuvre** : réalisés en béton avec une charpente et des planchers stables au feu 2 heures (SF 2h) ;
- **Isolement entre cellules et tiers** : séparation par des murs coupe-feu 2 heures (CF 2h) et des planchers hauts stables au feu 2h ;
- **Locaux à risques particuliers** : les locaux techniques et de stockage associatif sont isolés par des murs et planchers hauts coupe-feu 2h ;
- **Parking Silo** : structure béton armé SF 2h, plancher CF 2h, et paroi béton pare-flamme 1h (PF 1h) vis-à-vis du bâtiment SNSM voisin.

Dégagements et évacuation (notamment PMR)
- **Dégagements** : chaque cellule dispose d'un nombre d'unités de passage (UP) réglementaires et réelles adapté à son effectif ;
- **Évacuation des PMR (handicap)** :
    - Au RDC, évacuation directe de plain-pied vers l'extérieur ;
    - Au R+1 du boomerang, création d'**Espaces d'Attente Sécurisés (EAS) extérieurs** situés sur les terrasses extérieures stables au feu 2h (côté salle événementielle, restaurant gastronomique et capitainerie).

Equipements de sécurité et moyens de secours
- **Système d'alarme** :
    - Type 4 (T4) : pour la majorité des cellules commerces, bureaux, restaurants et salles de réunion de 5ème catégorie ;
    - Type 2b (T2b) : pour l'ensemble Restaurant 01 / Zone Dancing (4ème catégorie).
    - Type 3 : Pour le Parking Silo ;
- **Éclairage de sécurité** : blocs autonomes (BAES) pour le balisage d'évacuation (45 lm) et l'éclairage d'ambiance/antipanique (400 lm / 5 lm/m²).
- **Moyens d'extinction & Alerte** : extincteurs répartis dans chaque cellule, réseau de défense extérieure contre l'incendie, et ligne téléphonique sur onduleur.
- **Désenfumage** : désenfumage naturel pour l'escalier encloisonné du restaurant 05 et ventilation naturelle permanente par ouvertures en façade pour le parking silo.
- **Bornes de recharge** (IRVE) : implantées exclusivement au niveau R+1 du parking silo, dans la zone à l'air libre.

Obligations des futurs preneurs
Chaque futur exploitant/preneur d'une cellule devra déposer au préalable une Autorisation de Travaux (AT) spécifique pour valider la conformité de ses aménagements intérieurs (réaction au feu des revêtements, puissance des équipements de cuisson ou de chauffage, et aménagements EAS propres à sa cellule).

2.9 Calendrier des travaux

Le calendrier général des travaux de réaménagement du Port de Pornichet s'échelonne d'**octobre 2026 à mai 2029**, en s'articulant avec l'échéance des concessions actuelles au 31 décembre 2026. Les interventions sont découpées en deux grands volets : les aménagements maritimes et les aménagements terrestres, selon les étapes suivantes :

Aménagements maritimes (Octobre 2026 – Mars 2028)

- **Octobre – Décembre 2026** : installations du chantier (environ 2 mois) ;
- **Janvier – Mai 2027** : remplacement des pontons du port à flot (5 mois) ;
- **Janvier – Juin 2027** : extension du terre-plein du port à flot (6 mois) ;
- **Janvier – Octobre 2027** : renforcement de la digue Nord (10 mois) ;
- **Novembre 2027 – Mars 2028** : implantation des pieux, pontons et de l'estacade au niveau du bassin d'échouage (5 mois) ;
- **Décembre 2027** : réparation de la darse (1 mois) ;
- **Janvier – Février 2028** : extension de la cale du port à flot.

Aménagements terrestres et bâtiments (Juillet 2027 – Mai 2029)

- **Juillet 2027 – Novembre 2028** : travaux et extension du bâtiment de la SNSM ;
- **Octobre 2027 – Septembre 2028** : construction de la nouvelle Capitainerie ;
- **Novembre 2027 – Avril 2029** : construction du Bâtiment commerces Sud (ensemble du Boomerang) ;
- **Décembre 2027 – Mai 2029** : construction du Bâtiment commerces Nord (ensemble du Boomerang) ;
- **Mars 2028 – Décembre 2028** : édification du Parking Silo de 175 places ;
- **Octobre 2028 – Mars 2029** : reconstruction des sanitaires des digues ;
- **Janvier 2029 – Février 2029** : réhabilitation de **l'aire de carénage.**

3 Demande d'autorisation environnementale

3.1 Description du projet

Le projet d'aménagement et de modernisation des ports de Pornichet, porté par la SEMCEP, vise à transformer les infrastructures portuaires et le terre-plein central d'ici 2029, comprenant notamment la création de pontons dans le port d'échouage, l'agrandissement du terre-plein, ainsi que la reconstruction de bâtiments centraux et de la capitainerie. L'ensemble des interventions est cadencé pour maintenir l'activité des bassins tout en préservant la période estivale pour les travaux maritimes. De plus, une démarche environnementale rigoureuse est intégrée pour limiter la turbidité, maîtriser les pollutions accidentelles et protéger la biodiversité locale.

3.2 Justification et maîtrise foncière

Voici la synthèse des **statuts constitutifs de la SEMCEP** (*Société d'Économie Mixte de Construction et d'Exploitation du Port de Pornichet*) :

Forme juridique et identité

- Dénomination sociale. Société d'Économie Mixte de Construction et d'Exploitation du Port de Pornichet (sigle : SEMCEP).
- Forme. Société d'Économie Mixte Locale (SEML) constituée sous la forme d'une Société Anonyme (SA).
- Siège social. 120 Avenue du Général de Gaulle, 44380 Pornichet.
- Durée. 99 ans à compter de son immatriculation au registre du commerce et des sociétés.

Objet social

La SEMCEP a pour objet, sur le périmètre de la concession du port de plaisance de la ville de Pornichet :

- Les études, aménagements, travaux de rénovation, réhabilitation et construction d'ouvrages portuaires ou d'immeubles concourant à l'objet de la concession ;
- Les études, la gestion, l'exploitation, l'entretien et le développement de l'activité du port de plaisance conformément au contrat de concession.

Capital social et actionnariat
Le capital social s'élève à 1 000 000 €, divisé en 1 000 000 d'actions d'une valeur nominale de 1 € chacune. La répartition des apports et du capital s'établit comme suit :
- La Ville de Pornichet : 735 000 € (73,5 % du capital / 735 000 actions).
- Legendre Génie Civil (SAS) : 125 000 € (12,5 % du capital / 125 000 actions).
- Charier GC (SAS) : 125 000 € (12,5 % du capital / 125 000 actions).
- Loire-Atlantique Nautisme (SAS) : 15 000 € (1,5 % du capital / 15 000 actions).

Gouvernance et direction
- Un conseil d'Administration, composé de 5 à 18 membres ;
    - Les collectivités territoriales ou leurs groupements détiennent au moins la majorité des sièges au conseil d'administration ;
    - La durée du mandat des administrateurs privés est fixée à 6 ans (renouvelable), tandis que le mandat des représentants des collectivités est lié à celui de l'assemblée qui les a désignés.
    - Une direction Générale, assurée soit par le Président du Conseil d'Administration, soit par une personne physique nommée par le conseil portant le titre de Directeur Général.

Règles de majorité spécifique
Les statuts prévoient un régime de majorité renforcée en deux phases distinctes pour les délibérations du Conseil d'administration et des Assemblées Générales (ordinaires et extraordinaires) :
- **Phase de travaux** (*de la constitution de la société jusqu'à un an après le parfait achèvement des travaux de rénovation et construction portuaires*) : les décisions sont prises à une **majorité qualifiée de 80 % des voix**.
- **Phase ultérieure** : les décisions sont prises à la **majorité des deux tiers (2/3) des voix**.

Exercice social
- L'exercice social commence le 1er janvier et se termine le 31 décembre. Par exception, le premier exercice social se clôturera le 31 décembre 2025 (article 39 des statuts de la SEMCEP).

3.3 Localisation du projet
La localisation du projet est établie d'après la carte d'aménagement :

Intitulé du projet et commune
- Objet **:** projet d'aménagement et de modernisation des infrastructures portuaires et du terre-plein central des ports de Pornichet (Loire-Atlantique, façade atlantique).

Périmètre d'aménagement
Le secteur d'intervention (délimité par le tracé rouge) englobe :

- Le bassin du port de Pornichet (pontons, mouillages et installations nautiques) ;
- Le terre-plein central ainsi que les cales et ouvrages portuaires adjacents.



Repères géographiques et maritimes

- Plan d'eau : le port s'ouvre sur la Baie du Pouliguen ;
- Repères terrestres et côtiers : le site est situé immédiatement au nord-ouest de la Pointe du Bec, au sud de La Baule-les-Pins et le long du littoral de Pornichet ;
- Zone maritime : il jouxte le secteur des Roches de Pornichet et la zone de navigation vers la Basse Saint-François et le chenal d'accès.

Références cartographiques

- Auteur & Date : Société CREOCEAN (document produit le 04/12/2025) ;
- Fond cartographique : Carte marine SHOM n° 7145 ;
- Système de projection : RGF93 v1 / Lambert-93 (EPSG :2154) à l'échelle 1 :25 000.

3.4 Etude d'impact

Ci-après la synthèse **de l'étude d'impact** du projet d'aménagement des ports de Pornichet :

Les objectifs et le programme du projet pris en compte

- **Modernisation des infrastructures** : le projet vise à rénover et réhabiliter le port à flot et le port d'échouage pour accueillir de nouveaux usagers et partenaires ;
- **Nouveau quartier de vie** : le programme inclut la reconstruction d'un bâtiment central (commerces, associations, pôle technique) et d'une capitainerie offrant une vue sur la baie du Pouliguen ;
- **Capacités et réseaux** : La création de sanitaires sur les digues et d'un bâtiment flottant, ainsi que l'ajout d'un niveau au parking existant pour créer 100 places de stationnement supplémentaires.

L'état initial et les enjeux environnementaux clés

- **Milieu biologique marin et zones protégées** : bien que situés en dehors des périmètres Natura 2000, les travaux jouxtent directement les limites des sites Natura 2000 de l'Estuaire de la Loire et de la Baie de Bourgneuf, créant un enjeu fort ;
- **Habitats benthiques et sédiments** : présence d'enjeux forts sur la qualité des sédiments au port à flot et le risque de germination de kystes phytoplanctoniques toxiques lors du remaniement des sédiments dans le port d'échouage ;
- **Cadre de vie terrestre** : L'environnement sonore présente un enjeu moyen, tandis que la qualité de l'air et les vibrations représentent des enjeux faibles pour les riverains.

L'analyse des variantes

- **Projets comparés.** L'étude a comparé plusieurs options, dont la mise à seuil du bassin d'échouage, la création d'une promenade piétonne, l'extension du terre-plein central, la modification de la digue Nord et l'aménagement d'une cale pour dériveurs.
- **Arbitrages et abandons.** La mise à flot complète (bassin à seuil) a été abandonnée en raison d'impacts financiers, sécuritaires et environnementaux trop élevés. L'extension du terre-plein et l'emprise de la digue Nord ont également été ajustées à la baisse pour minimiser l'impact sur le milieu naturel.

L'évaluation des impacts principaux

- **En phase travaux** :
    - Milieu marin : des perturbations temporaires sont identifiées, liées à la turbidité (matières en suspension), au bruit sous-marin et au risque de re-suspension de kystes phytoplanctoniques ;
    - Avifaune : la destruction de 11 nids de « Moineau domestique » lors de la démolition des bâtiments existants ;
    - Pour les riverains : La génération de nuisances sonores, de poussières et de perturbations de la circulation.
- **En phase exploitation** :
    - Impacts résiduels sur la biodiversité : l'impact sur les habitats benthiques de l'aire immédiate reste moyen à fort du fait de l'emprise physique permanente ;
    - Impacts positifs : un gain net sur le cadre de vie, sur l'activité économique, sur le service aux usagers, ainsi que sur la gestion des réseaux et de l'énergie.

La séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser) et les suivis

- **Évitement (ME 1)** : Il est décidé le maintien du port d'échouage (abandon du bassin à seuil) pour éviter la destruction intégrale des habitats intertidaux ;
- **Réduction (MR 1 à MR 24)** relatives à :
    - La pose de barrages/rideaux anti-MES pour contenir la turbidité et brumisation lors des démolitions pour rabattre les poussières.
    - L'adaptation du calendrier des travaux maritimes pour limiter le risque d'efflorescence phytoplanctonique.
    - La restriction du chantier sur le haut d'estran et mise en défens de la dune blanche.
    - La réduction de l'empreinte carbone du chantier via une base vie à haute performance énergétique.

- **Compensation (MC 1)** : La destruction des bâtiments est programmée hors période de reproduction (septembre à février) et la perte des 11 nids de moineaux est compensée par l'installation de 22 nichoirs artificiels (ratio de 2 pour 1) ;
- **Accompagnement et Suivi (MA / MS)** : Il est prévu l'intégration de bio-refuges et cuvettes d'écoconception sur la digue, ainsi que la mise en place d'un Comité de Suivi Scientifique (CSS) et suivi écologique régulier durant les travaux et en phase exploitation.

3.5 Demande de dérogations

3.5.1 Espèces protégées

Une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées a été déposée par la SEMCEP dans le cadre de ce projet d'aménagement et de modernisation des ports de Pornichet :

Cadre réglementaire et finalité

- La dérogation est sollicitée en vertu de l'article L. 411-2 (4°) du Code de l'environnement ;
- Le motif : Le projet répond à une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) liée au réaménagement et à la modernisation des infrastructures portuaires publiques.

Espèces protégées concernées et impacts

La demande cible **5 espèces fauniques protégées** impactées par les travaux :

- Le « moineau domestique » (*Passer domesticus*). Impact : destruction de 11 nids situés dans les bâtiments du port voués à la démolition.
- Le lézard des murailles (*Podarcis muralis*). Impact : Risque faible de destruction accidentelle d'individus lors du démontage et du déplacement des enrochements de la digue et du terre-plein.
- 3 espèces d'oiseaux hivernants et migrateurs : la bernache cravant (*Branta bernicla*), le bécasseau variable (*Calidris alpina*) et le tournepierre à collier (*Arenaria interpres*). L'impact identifié est le dérangement temporaire durant deux hivers successifs de travaux sur leur zone secondaire d'alimentation et de reposoir de l'estran (touchant ≤ 1 % des effectifs départementaux).

Les Mesures de la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser) mises en œuvre

Ces mesures d'évitement, de réduction et de compensation garantissent le maintien dans un état de conservation favorable des populations locales des espèces concernées.

- **Évitement (ME)** :
  - L'évitement total de l'habitat sensible de la dune blanche bordant l'estran ;
  - L'abandon de la mise à flot complète par dragage intégral afin de préserver les habitats intertidaux du port d'échouage.
- **Réduction (MR)** :
  - Un calendrier adapté (MR 20) : La démolition des bâtiments et l'abattage des arbres sont programmés impérativement hors période de reproduction (entre septembre et février) pour éviter toute atteinte aux œufs ou poussins de Moineau domestique ;
  - La mise en défens (MR 16) : une clôture physique sera posée pour protéger la dune blanche de toute circulation d'engins ;

  - Des protections maritimes (MR 4 / MR 27) : La pose systématiques de rideaux anti-turbidité (anti-MES) et procédures de démarrage progressif (*soft-start/ramp-up*) lors des travaux bruyants en mer.
- **Compensation (MC)** :
  - La pose de 22 nichoirs artificiels (MC 3). L'intégration de 22 nichoirs dans les nouveaux bâtiments est envisagée pour compenser la perte des 11 nids (ratio de compensation de 2 pour 1).

Suivis et garantie de maintien de l'état de conservation
- **L'assistance d'un écologue (MS 2)**. La présence d'un écologue est planifiée sur le chantier lors du retrait des enrochements pour capturer et déplacer les Lézards des murailles vers les digues intérieures conservées ;
- **Suivi écologique (sur 5 à 10 ans). Des c**ontrôles annuels seront réalisés sur le taux d'occupation des 22 nichoirs (objectif : au moins 11 nids occupés), sur le suivi des populations de Lézard des murailles et sur le dénombrement de l'avifaune hivernante.

3.5.2 Habitats protégés

Une seconde demande de dérogation pour les habitats protégés a été déposée par la SEMCEP dans le cadre de ce projet d'aménagement et de modernisation des ports de Pornichet :

Cadre réglementaire et contexte de la demande
- Le Document Stratégique de Façade (DSF) Nord Atlantique – Manche Ouest (NAMO) fixe un objectif de « zéro perte nette » (à horizon 2026) pour les habitats d'enjeu prioritaire (au titre de la Directive-Cadre Stratégie pour le Milieu Marin - DCSMM). Le DSF prévoit la possibilité de dérogations pour motif de Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) ou de coût disproportionné.
- Formalisme : en l'absence de formulaire Cerfa officiel pour les habitats particuliers marins, la demande s'appuie sur la méthodologie et le formalisme des dérogations pour espèces protégées.

Habitats particuliers concernés

Le dossier identifie deux habitats biogéniques particuliers impactés par les emprises d'ouvrages :
  - Les récifs d'hermelles (*Sabellaria alveolata*) : bioconstructions médiolittorales jouant un rôle majeur de refuge et de réservoir de biodiversité ;
  - Les bancs de moules / moulières médiolittorales (*Mytilus edulis*) sur roches ou blocs.

Évaluation des impacts et surfaces affectées

Les travaux (notamment le rehaussement de la digue Nord et l'extension du terre-plein) entraînent une destruction directe et permanente localisée principalement sur les enrochements des ouvrages existants :
  - **Récifs d'hermelles** : environ 310 m² détruits (dont 135 m² au pied de la digue Nord et 175 m² au pied du terre-plein). Cette surface est très restreinte au regard des 10 400 m² de récifs d'hermelles répertoriés sur le platier rocheux naturel environnant.
  - **Moulières médiolittorales** : environ 540 m² détruits (dont 130 m² sur l'emprise de la future digue et 410 m² sur les enrochements actuels), chiffre à mettre en comparaison avec les 9 500 m² de moulières recensées aux abords, hors emprise.

Les mesures de la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser) mises en œuvre

- **Évitement (ME 1)** :
  - L'abandon du projet de bassin à seuil (mise à flot complète du port d'échouage nécessitant un dragage intégral) pour éviter la destruction totale des habitats sédimentaires intertidaux.

- **Réduction (MR 3, MR 4, MR 13, MR 14)** :
  - Sur le tracé alternatif de la digue Nord (MR 13). Un décalage de l'emprise de la digue vers l'intérieur du bassin portuaire est planifié afin d'épargner le platier rocheux naturel à l'ouest, préservant ainsi 40 m² d'hermelles naturelles et les sables mobiles sous-jacents indispensables à la construction des tubes par les vers ;
  - La mise en œuvre de barrages anti-turbidité et rideaux de bulles (MR 3) pour contenir les matières en suspension durant le chantier.
  - L'optimisation de la circulation des engins (MR 14). Il sera interdit de circuler au nord/ouest de la digue sur les récifs naturels et confinement des engins sur les emprises de travaux ;
  - Un calendrier adapté (MR 4). Les travaux maritimes seront planifiés hors périodes à risque d'efflorescence de phycotoxines et de germination de kystes phytoplanctoniques.

- **Compensation (MC 1 & MC 2)** :
  - Déplacement expérimental de blocs (MC 1). Il sera procédé au déplacement de blocs d'enrochement colonisés par les hermelles vers des zones favorables pour maintenir la production larvaire.
  - La mise en défens des platiers rocheux (MC 1 / MC 2). Une zone protégée/mise en défens (par arrêté municipal ou préfectoral / APHN) sera créée sur les platiers rocheux voisins (à l'ouest de la digue et à l'est en zone Natura 2000) couvrant près de 10 000 m² d'hermelles et 9 500 m² de moulières, afin de les prémunir du piétinement et de la surfréquentation liés à la pêche à pied.

- **Accompagnement (MA 4)** :
  - Des modules d'écoconception seront intégrés sur les nouveaux enrochements pour accélérer la recolonisation biologique.

Suivis écologiques et gouvernance

- **Comité de Suivi Scientifique (MS 1).** Une instance sera créée, regroupant l'État, les collectivités, l'IFREMER, la SEMCEP et des experts pour valider les protocoles et suivre les résultats ;
- **Programme de suivis sur 10 ans (MS 2, MS 4, MS 5, MS 6).** Des suivis écologiques réguliers (années N+1, N+2, N+3, N+4, N+5, N+10) seront réalisés, portant sur la recolonisation des enrochements par les hermelles et les moules, sur l'évolution biosédimentaire du bassin et la cartographie complète des habitats de l'estran.

3.6 Attestation de téléchargement de l'EI et des données de biodiversité

Les dates pour le téléversement de l'étude d'impact et du dépôt des données relatives aux démarches environnementales de la SEMCEP pour le projet des ports de Pornichet sont respectivement les suivantes : le 17 juin 2026 (dossier 32015178) et le 17 juin 2026 15h42 pour la seconde demande.

4 Composition du dossier porté en consultation

L'inventaire des nombreux documents a permis de prendre connaissance des différents dossiers abordés de manière à pouvoir informer et répondre aux interrogations du public en corrélation avec le projet présenté.

Le dossier mis en ligne sur le registre dématérialisé et complété régulièrement durant la consultation du public contient au terme de celle-ci **216 documents** globalisant **3913 pages**. Les documents mis à disposition du public sont les suivants :

Documents administratifs consultation du public

- Arrêté préfectoral ouverture de la consultation, 6 pages
- Avis de consultation du public Ports de Pornichet, 1 page

Sommaire général

- Sommaire du dossier de consultation, 2 pages

Présentation

- Présentation synthétique du projet, 19 pages

Pièces de l'autorisation environnementale

- Sommaire du sous-dossier AE, 2 pages
- Description du projet
  - Présentation non technique, 17 pages
  - Description du projet, 148 pages
- Justificatif de la maîtrise foncière
  - Attestation foncier/domanialité, 1 page
  - Délibération du CA SEMCEP, 1 page
  - Statuts constitutifs de la SEMCEP, 37 pages
  - Kbis SEMCEP, 3 pages
- Localisation du projet (plans)
  - Localisation projet A4PA Ortho, 1 page
  - Localisation projet A4PA, 1 page
  - Localisation projet IGN A4PA, 1 page
- Etude d'impact
  - Résumé non-technique de l'étude d'impact, 137 pages
  - Etude d'impact, 458 pages
  - 16 annexes (analyses, notices, bilan carbone, etc.), 1101 pages
- Eléments graphiques et techniques
  - Aménagements maritimes
    - Darse dalles, 1 page
    - Darse, 31 pages
    - Digue, 4 pages
    - NHG Charier PRO, 93 pages

        - Notice Phasage et méthodes, 17 pages
        - Ouvrages en enrochement, 20 pages
        - Panne de desserte, 1 page
        - Plan d'ensemble, 1 page
        - Planning des travaux, 3 pages
        - Port à flot, pieux, 26 pages
        - Port d'échouage, pieux, 41 pages
        - Terre-plein central, 6 pages
    - Aménagements terrestres
        - Aménagements extérieurs, 1 page
        - APD, plan de masse IND-C, 1 page
        - Cahiers plans architecte, 5 pages
        - Mobiliers, 1 page
        - Plantations, 1 page
        - Revêtements, 1 page
- Demandes de dérogation
    - Espèces protégées
        - 2 documents Cerfa, 4 pages
        - Dérogations espèces protégées, 189 pages
    - Habitats protégés
        - Dérogation habitats protégés, 398 pages
        - Fiche moulière, 2 pages
        - Fiche récifs d'hermelles, 2 pages
- Attestations
    - Attestation téléversement de l'étude d'impact, 1 page
    - Certificat de dépôt des données biodiversité, 3 pages

Pièces du permis d'aménager (PC, PD, AEC)

- Sommaire du sous-dossier PA, 3 pages
- Pièces administratives
    - Nomenclatures des pièces, 2 pages
    - Accusé de réception dépôt DAE, 6 pages
    - Cartouche Cerfa PA, 1 page
    - Cerfa PA, 26 pages
    - Cerfa PA50 et annexes, 8 pages
    - Cerfa signé_13824-04-Accueil capitainerie, 8 pages
    - Cerfa signé_13824-04-Local SNSM, 8 pages
    - Cerfa signé_13824-04-Locaux associatifs étage, 8 pages
    - Cerga signé_13824-04-Locaux associatifs RDC, 8 pages
    - Cerfa signé_13824-04-Salle événementielle, 8 pages
- Bilan de la concertation préalable
    - Bilan de la concertation préalable, 15 pages
    - Délibération du bilan de la concertation préalable, 4 pages
- Tableau des surfaces
    - PA-Tableau des surfaces_IND-A, 4 pages

- Description et intégration paysagère
  - PA01.1-Plan de situation_IND-A, 4 pages
  - PA 01.2-Plan de cadastre_IND-A, 2 pages
  - PA 02 Notice descriptive, 39 pages
  - PA 02.B Notice descriptive Port d'échouage, 18 pages
  - PA 04.1A Plan d'ensemble – Port à flot, 1 page
  - PA 04.1 B Plan d'ensemble-Port d'échouage, 1 page
  - PA 06-Photos environnement proche_IND-A, 7 pages
  - PA 07-Photos environnement lointain_IND-A, 6 pages
- Démolitions
  - A1-Plan de masse construction à déconstruire, 1 page
  - A2-Photographie des bâtiments à déconstruire, 6 pages
- Eléments architecturaux
  - PA 02-B-Notice architecturale, 27 pages
  - PA 19.1.C-BOO-Toiture-Zone A, 1 page
  - PA 19.1.D-BOO-Toiture-Zone B, 1 page
  - PA 19.1.A-BOO-Façades Nord et Ouest, 1 page
  - PA 19.1.B-BOO-Façades Sud et Est, 1 page
  - PA 19-2A-PAR-Façades, 1 page
  - PA 19-2B-PAR-Toiture, 1 page
  - PA 19-3A-CAP-Façades, 1 page
  - PA 19-3B-CAP-Toiture IND-A, 1 page
  - PA 19-4-SAN-Plans-Coupe-Façade, 1 page
  - PA 19-5A-SNSM-Façades, 1 page
  - PA 19-5B-SNSM-Toiture, 1 page
  - PA 20 Plan en coupe du terrain et de la construction, 13 pages
  - PA 20-1 Plan en coupe du terrain et de la construction-1, 1 page
  - PA 20-2 Plan en coupe du terrain et de la construction-2, 1 page
- Documents techniques
  - PA 03-Plan état de l'existant, 1 page
  - PA 03.A-Plan de l'état de l'existant – Port à flot, 1 page
  - PA 03.B-Plan état de l'existant-Port d'échouage, 1 page
  - PA 04.1C-Plan réseaux souples, 2 pages
  - PA 04.2A-Plan déblais-Remblais, 1 page
  - PA 04.2B-Plan Déblais-Remblais, 1 page
  - PA 04.3 Plan de plantation, 1 page
  - PA 05-1-Coupe projet dans terrain naturel-1, 1 page
  - PA 05-2-Coupe projet dans terrain naturel-2, 1 page
  - PA 18.A-Plan masse-1000, 1 page
  - PA 18.B-Plan masse-500, 1 page
  - PA 18.C-Plan masse-500, 1 page
  - PA 23.24 Plan surface perméable, 1 page
  - PA 24 Attestation parasismique, 4 pages
  - PA 24_Attestation règles parasismiques-Cartouche, 1 page
  - PA 28-1A-Attestatio RE2020, 3 pages

    - PA 28-1B-Attestation RT2012, 7 pages
    - PA 60, 2 pages
    - PA 61, 10 pages
    - PA Notice hydraulique IND G, 47 pages
    - PA Plan stationnement cycles, 13 pages
- Volet commercial
    - Analyse d'impact commercial, 76 pages
- Volet Accessibilité / Sécurité
    - Accessibilité
        - 00-PA-Tableau des surfaces, 4 pages
        - PA 51-1 Notice d'accessibilité, 16 pages
        - PA 51-2 Accessibilité plan de masse, 1 page
        - PA 51-3A-A-BOO RDC-Zone A, 1 page
        - PA 51-3A-B-BOO RDC-Zone B, 1 page
        - PA 51-3B-A-BOO Etage-Zone A, 1 page
        - PA 51-3B-B-BOO Etage-Zone B, 1 page
        - PA 51-4A-PAR RDC, 1 page
        - PA 51-4B-PAR Etage, 1 page
        - PA 51-5A-CAP RDC, 1 page
        - PA 51-5B-CAP-Etage, 1 page
        - PA 51-6A-SAN, 1 page
        - PA 51-7A-SNSM-ACC-Plans, 1 page
    - Sécurité
        - 260608-CT Apave-2775313-2-RP 8_1, 28 pages
        - 260608-CT Apave-2775313-3-RP_7_1, 33 pages
        - 260608-CT Apave-2775313-4-RP_9_1, 23 pages
        - 260608-CT Apave-2775313-7-RP_10_1, 14 pages
        - Notice de sécurité, 22 pages
        - PA 52-2-SI-Plan de masse, 1 page
        - PA 52-3-BOO-SI_IND-A, 7 pages
        - PA 52-4-PAR-SI_IND-B, 4 pages
        - PA 52-5A-CAP-SI-Plan RDC, 1 page
        - PA 52-5B-CAP-SI-Plan Etage, 1 page
        - PA 52-5C-CAP-SI-Plan Toiture, 1 page
        - PA 52-5D-CAP-SI-Coupe, 1 page
        - PA 52-5E-CAP-SI-Façades, 1 page
        - PA 52-6A-SAN-SI, 1 page
        - PA 52-6A-SAN-SI-IND-A, 1 page
        - PA 52-7AB-SNSM, 2 pages
        - PA Diagnostic incendie, 22 pages
        - Rapport AT 5ième Capitainerie signé, 3 pages
        - Rapport AT 5ième Locaux associatifs signé, 3 pages
        - Rapport AT 5ième Salle Evénementielle, 3 pages
        - Rapport AT 5ième SNSM signé, 3 pages
- Pièces complémentaires

- Phasage général des travaux, 23 pages
- Plan des installations du chantier, 5 pages

Avis des organismes publics – Mémoires en réponse

- Avis sur l'autorité environnementale et mémoires en réponse
  - 2026_05_04_Avis OFB, 3 pages
  - 2026_05_04_Avis_DREAL, 3 pages
  - 2026_05_05_Avis Ifremer, 1 page
  - Avis conseil départemental Loire-Atlantique, 2 pages
  - Avis CLE du SAGE Estuaire Loire, 2 pages
  - Avis MRAE des Pays de la Loire, 19 pages
  - Avis du conseil municipal Ville de Pornichet, 4 pages
  - Absence de réponse de Saint-Nazaire Agglo et conseil régional ARS, 1 page
  - Mémoire en réponse SEMCEP à l'avis MRAe, 17 pages
  - Mémoire en réponse SEMCEP à l'avis de la CLE SAGE Estuaire, 4 pages
- Avis sur le permis d'aménager
  - Avis du chargé de mission Arbre de la Ville, 32 pages
  - Avis de la commission Accessibilité, 8 pages
  - Avis de la commission Sécurité, 4 documents, 13 pages
  - Avis DRAC ABF, 4 pages
  - Avis DRAC, Service archéologique, 2 pages
  - Avis SDIS février 2026, 4 pages
  - Avis CDAC, 6 pages
  - Courrier ABF Dérogation Ports de Pornichet, 2 pages
  - Rapport AT 5ième Capitainerie, 3 pages
  - Rapport AT 5ième Locaux associatifs, 3 pages
  - Rapport AT 5ième Salle événementielle, 3 pages
  - Rapport AT 5ième SNSM signé, 3 pages

Comptes-rendus des réunions publiques et réponses aux observations

- CR réunion publique d'ouverture du 25 juin 2026, 7 pages
- Evaluation SEMCEP sur la capacité de la station d'épuration, 3 pages
- 32 CR de réponses aux contributions, total de 162 pages
- CR réunion publique de clôture du 10 septembre 2026, 7 pages

5 Avis sur l'autorisation environnementale et réponses apportées

5.1 DDTM de Loire-Atlantique / Office français de la biodiversité

L'avis complémentaire de l'Office français de la biodiversité (OFB) sur le projet d'extension du port de Pornichet conclut que les éléments apportés par le porteur de projet et les mesures Éviter-Réduire-Compenser (ERC) sont satisfaisants.

Points positifs et avancées du dossier

- Gestion de la turbidité. L'état initial a été complété par une analyse pluri-saisonnière basée sur les données REPHY. La mesure de réduction (MR4) est dotée d'un cadre opérationnel précis incluant l'utilisation de barrages pour matières en suspension (anti-MES) et rideaux de bulles,

un suivi d'un mois pour établir le bruit de fond, ainsi que la fixation de seuils d'alerte (P95) et d'arrêt (P99).

- Habitats marins. Intégration de l'optimisation de la circulation des engins sur l'estran (MR15), ajout d'un suivi scientifique pour la compensation liée à la destruction des moulières (MC2), et mise en place de suivis satisfaisants dans le port et sur le littoral.
- Mammifères marins. Précision des scénarios maximalistes de durée des ateliers, encadrement de la réduction des impacts sonores (MR27) et ajout d'un suivi acoustique respectant les seuils de référence allemande (160 dB et 190 dB à 750 mètres).
- Avifaune. Production d'un plan d'installation et de circulation limitant l'emprise du chantier, avec évaluation et suivi des impacts de dérangement.

Remarques et points de vigilance

- Méthodologie et hiérarchisation. La méthode d'évaluation des niveaux d'enjeux et le croisement enjeu/effet/sensibilité manquent encore de transparence, ce qui conduit à des niveaux d'impact brut peu proportionnés.
- Cartographie des habitats marins : Des incohérences subsistent dans la présentation des enjeux selon le périmètre Natura 2000, et l'habitat à enjeu fort des récifs d'hermelles (*S. alveolata*) présent dans la partie sud de l'enceinte portuaire n'est pas identifié sur la carte.

Recommandations de l'OFB

- Mammifères marins et suivi acoustique :
  - Préciser la méthode d'augmentation progressive du niveau sonore (*soft-start* ou *ramp-up*) ainsi que sa durée.
  - Détailler le nombre, le type et la localisation des hydrophones requis pour le suivi du bruit en phase chantier.
  - Utiliser ces mêmes hydrophones pour la détection acoustique passive des mammifères marins afin de renforcer l'efficacité de la mesure de réduction.
- Suivi biosédimentaire (MS4) : Étendre la période de suivi des fonds meubles du port d'échouage à la période fin d'hiver / début de printemps conformément aux préconisations DCE, au lieu de la limiter au seul mois d'avril.
  - Mesures correctives (Avifaune et autres) : Clarifier et anticiper les modalités de concertation et d'application des mesures correctives (telles que les zones de quiétude) si les suivis en phase d'exploitation révèlent des résultats insatisfaisants.

5.2 Avis DREAL / UMML

L'**avis DREAL/UMML** du **4 mai 2026** porte sur le projet d'aménagement des ports de Pornichet, après avoir analysé principalement le résumé non technique de l'étude d'impact et le dossier de dérogation pour la destruction d'habitats particuliers.

Impacts perçus sur les habitats marins et bioconstructions

- Récifs d'Hermelles (*Sabellaria alveolata*) :
  - Le choix d'un tracé alternatif pour la digue Nord permet d'éviter l'empiétement sur environ 40 m² de récifs sur l'estran rocheux et de préserver le substrat sableux indispensable aux bioconstructions. Les travaux entraîneront néanmoins la destruction des récifs colonisant les enrochements actuels lors de leur dépose. Une mesure

compensatoire expérimentale (MC 1) est proposée au titre de l'objectif « zéro perte nette » du Document Stratégique de Façade (DSF) NAMO (déplacement de blocs colonisés, mise en défens hors port, suivi écologique). La DREAL demande de préciser la durée des suivis (à faire valider par des scientifiques) et réintégrer la mesure de mise en défens dans le résumé non technique.

- Moulières médiolittorales (Moules) :
  - Une destruction est prévue sur 130 m² au niveau de la future digue Nord et de 410 m² sur les enrochements. La DREAL demande que la mesure compensatoire MC 2 doit également faire l'objet d'un suivi scientifique formalisé dans le temps.
- Habitats sédimentaires et rocheux :
  - L'extension du terre-plein génère la perte directe de près de 9 700 m² d'habitats sédimentaires et 2 600 m² de communautés rocheuses. La DREAL suggère d'explorer une réduction de l'emprise en révisant ou en limitant certaines activités touristiques.
  - Pour les sables à Lanices, un suivi post-travaux auprès du comité scientifique est préconisé.

Compatibilité Natura 2000 et DSF NAMO

- Natura 2000 : La DREAL estime que la démonstration de compatibilité avec les objectifs opérationnels de réduction des pressions physiques et de limitation de l'artificialisation mérite d'être approfondie.
- DSF NAMO : Comme le projet ne garantit pas zéro perte nette pour les habitats particuliers, la DREAL prend acte de la demande de dérogation justifiée par le caractère d'utilité publique du projet.

Aire de carénage

- Le projet dimensionne une aire de 2 700 m² réservée aux professionnels avec décantation et traitement des eaux. La DREAL juge la description très sommaire (manque d'objectifs sur les rejets et de données sur les volumes) et suggère un soutien de l'Agence de l'eau pour réaliser un diagnostic portuaire approfondi.

Dossier de dérogation « Habitats Particuliers »

- La DREAL salue la fourniture de ce document (non obligatoire) et insiste pour que le volet compensatoire expérimental soit rigoureusement cadré et présenté au comité scientifique afin de **servir de retour d'expérience pour d'autres projets maritimes**.

5.3 Ifremer

L'**avis de l'Ifremer** (Laboratoire Environnement Ressources Morbihan-Pays de Loire), transmis le 5 mai 2026, porte sur la version actualisée (avril 2026) de l'étude d'impact du projet d'aménagement des ports de Pornichet.

Appréciation globale

- Amélioration du dossier. L'Ifremer soulève que l'étude d'impact s'est sensiblement améliorée par rapport à la version antérieure en intégrant plusieurs réponses à son premier avis du 6 février 2026.

- Hydrologie locale. L'effort d'utilisation des données du réseau de surveillance de la flore microalgale (algue microscopique) et des phycotoxines (REPHY) pour caractériser le milieu hydrologique local est salué.

Lacunes persistantes dans l'état initial

- Le suivi de la contamination chimique (ROCCH). L'étude n'intègre toujours pas les données du Réseau d'Observation de la Contamination Chimique (ROCCH), pourtant mesurées sur le point de suivi de la pointe de Chemoulin situé à moins de 5 km du site.
- Production phytoplanctonique. La description de l'état initial n'a pas été complétée par les cartographies de distribution spatiale de la chlorophylle-*a* (disponibles sur le serveur MARC de l'Ifremer).

Mesures de suivi et encadrement des travaux

- Les seuils de turbidité (Mesure MR4, ex-MR3). L'Ifremer prend note des compléments apportés sur la gestion de la turbidité, prévoyant un seuil d'alerte (percentile 95) et un seuil d'arrêt des travaux (percentile 99). Il demande toutefois de clarifier la manière dont s'articuleront l'analyse statistique des données REPHY historiques (station « Pornichet ») et les mesures en continu prévues juste avant le début du chantier.
- Le calendrier du chantier (Mesure MR5). L'Ifremer prend acte de la mise à jour du calendrier de travaux, qui semble écarter la possibilité de travailler préférentiellement à la marée montante (au flot) ou de concentrer les travaux en toute fin de mois de février.
- L'absence de suivi chimique durant les travaux. L'Ifremer fait remarquer qu'aucun suivi de la remise en suspension ou de l'évolution de la concentration en contaminants en mer n'est envisagé pendant la phase de chantier.

5.4 Conseil départemental de Loire-Atlantique

L'avis du Conseil départemental de Loire-Atlantique, adopté par sa Commission permanente lors de la séance du 2 juillet 2026 a été transmis à la préfecture le 10 juillet 2026. En synthèse, la Commission permanente du Conseil départemental a émis un avis favorable au dossier de demande d'autorisation environnementale du projet.

5.5 Commission locale de l'eau (CLE)

L'avis du Bureau de la Commission Locale d'Eau (CLE) du SAGE Estuaire de la Loire, rendu le 16 juillet 2026 porte sur le dossier d'autorisation environnementale du projet d'aménagement et de modernisation des ports de Pornichet.

Décision et vote

- Le Bureau de la CLE a émis un avis favorable quant à la compatibilité et la conformité du projet avec le SAGE Estuaire de la Loire (14 votants, dont 12 avis favorables, 2 abstentions et 0 avis défavorable).
- Remarque sur la gouvernance. Le Bureau regrette l'absence de représentants de la maîtrise d'ouvrage lors de la séance, ce qui aurait permis d'échanger directement et de répondre aux questions des membres.

Remarques et demandes complémentaires portant sur :

- Le carénage et la qualité des eaux. Rappelant l'objectif de réduction de l'impact des pratiques de carénage sur le milieu aquatique, la CLE s'interroge sur les mesures alternatives aux peintures antifouling proposées par le pétitionnaire.

- L'assainissement et la gestion des eaux usées. La CLE constate que le projet est compatible avec les capacités actuelles de collecte et de traitement des eaux usées et n'impacte pas le réseau d'assainissement collectif. Elle demande toutefois que la note complémentaire sur l'évaluation des équivalents-habitants et la compatibilité avec la station d'épuration soit annexée au dossier.

- Le trait de côte, dynamique sédimentaire et submersion marine :
    - Le Bureau demande un approfondissement technique sur la vulnérabilité du projet face aux risques de submersion marine et d'érosion du trait de côte.
    - Il réclame une analyse spécifique sur l'impact potentiel du renforcement de la digue Nord sur les mouvements sédimentaires et l'érosion côtière.
    - Il rappelle l'existence de la stratégie locale de gestion intégrée du trait de côte (portée par Saint-Nazaire Agglo et Cap-Atlantique) et demande si le projet s'y intègre pleinement.

5.6 Avis de la MRAe

L'avis délibéré n° PDL 018781 / PDL 018791 de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) des Pays de la Loire, rendu le 3 août 2026, porte sur le projet de réaménagement et de modernisation des ports de Pornichet (Loire-Atlantique), présenté par la société d'économie mixte SEMCEP.

Données prises en compte pour l'avis délibéré

Le projet concerne le port en eau profonde et le port d'échouage de Pornichet, situés à l'interface entre la baie de La Baule et la côte rocheuse. Il prévoit une restructuration globale visant à monter en gamme les services portuaires tout en réduisant légèrement la capacité totale d'accueil, qui passe de **1 650 à 1 554 places**, avec notamment :

- **Pour les aménagements maritimes** : un rehaussement de 1,50 m et élargissement à 8 m de la digue nord-ouest, la restructuration du port d'échouage (554 places, dont 474 sur pontons échouables), une extension du terre-plein central (62 000 m³ de remblais), le remplacement des appontements du port à flot (1 000 places), la réfection de la darse et extension de la cale de mise à l'eau ;
- **Pour les aménagements terrestres** : la démolition et la reconstruction du bâtiment principal (+2 220 m² pour commerces, associations et pôle nautique), la construction d'une nouvelle capitainerie, la modernisation et mise aux normes de l'aire de carénage (2 700 m²), la création de places de stationnement supplémentaires via un parking silo et le réaménagement paysager des espaces publics.

Principaux enjeux environnementaux identifiés pour le site

- **La préservation des milieux naturels** (habitats benthiques, récifs d'Hermelles, moulières intertidales, oiseaux migrateurs/hivernants, faune sous-marine) ;
- **L'insertion urbaine, paysagère et patrimoniale** dans un site côtier inscrit ;

- **Le climat** : la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et adaptation à la vulnérabilité face au changement climatique et à la submersion marine.

Appréciation de l'évaluation environnementale

- **Points forts identifiés**
  - **La gouvernance et le suivi scientifique** : la création d'un comité scientifique d'accompagnement (réunissant le maître d'ouvrage, l'Ifremer, le Conseil départemental et les services de l'État) est saluée pour encadrer les mesures environnementales et expérimentales.
  - **Le dimensionnement de la digue** : la réalisation d'essais en canal à houle (laboratoire Builders) a permis de renforcer la structure de la digue et de ménager une réserve d'adaptabilité pour un possible rehaussement futur.

- **Points perfectibles et insuffisances**
  - **Les risques naturels et la submersion marine** : l'étude d'impact écarte à tort les risques naturels sous prétexte que le port n'est pas dans le zonage du PPRL. De plus, la marge retenue pour l'élévation du niveau de la mer (+43 cm à l'horizon 2075) est jugée insuffisante au regard de la durée de vie des ouvrages (un horizon 2100 prévoyant jusqu'à +1,01 m aurait été plus adapté).
    - **Les nuisances sonores et vibratoires** : l'impact sonore du battage des pieux dépasse fortement les seuils réglementaires à terre. Les impacts vibratoires transmis par le rocher n'ont pas été modélisés. En mer, l'usage des équipements de mesure acoustique (hydrophones) reste à préciser.
    - **Le bilan carbone et le climat** : les émissions de GES en phase d'exploitation sont sous-estimées en omettant le fonctionnement des ports, les déplacements des bateaux et les trajets des usagers.
    - **La zone Natura 2000** : l'évaluation n'analyse pas suffisamment les incidences indirectes sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 limitrophes.
    - **L'aire de carénage et la pollution au TBT** : la description du traitement des eaux de l'aire de carénage reste trop sommaire et nécessite un suivi ciblé de la contamination au Tributylétain (TBT).

Recommandations principales émises par la MRAe

La MRAe demande au maître d'ouvrage de compléter son dossier sur les points suivants :

- **Risques et submersion** : réanalyser la vulnérabilité à la submersion marine en précisant les hypothèses de dimensionnement (période de retour, niveau d'eau extrême, franchissement résiduel) et en révisant l'évaluation des risques ;
- **Vibrations et bruit** : évaluer quantitativement les vibrations en phase travaux et renforcer le dispositif de surveillance acoustique sous-marine (hydrophones et surveillance acoustique passive des petits cétacés) ;
- **Natura 2000** : compléter l'analyse des incidences indirectes et formaliser une conclusion explicite ;
- **Gestion des eaux et TBT** : expliciter les objectifs de rejet de l'aire de carénage et installer un suivi de la qualité des eaux du port concernant la contamination par le TBT ;

- **Bilan carbone** : intégrer au bilan GES les consommations liées au fonctionnement du port, aux navires et aux déplacements générés en phase d'exploitation ;
- **Cohérence du dossier** : harmoniser la numérotation des mesures entre le résumé non technique et l'étude d'impact et corriger les divergences de données (stationnement, volumes d'enrochements, etc.).

5.7 Le conseil municipal de Pornichet

L'extrait du registre des délibérations du Conseil municipal de la Ville de Pornichet (délibération n° DEL2026-06-38, séance du 24 juin 2026) porte sur la saisine de la commune par la préfecture concernant la demande d'autorisation environnementale du projet de réaménagement des ports de plaisance. Le Conseil municipal rend un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale pour le projet porté par la SEMCEP (29 voix Pour ; 4 voix Contre et 0 abstention).

Le Conseil municipal souligne plusieurs engagements environnementaux intégrés au projet :

- La protection des habitats, avec le déplacement du tracé de la digue du port d'échouage pour éviter le plateau rocheux adjacent, lequel est sanctuarisé et mis en défense ;
- Une éco-conception, avec l'intégration de modules favorisant la biodiversité marine dans les ouvrages et pose de nichoirs à moineaux dans les nouveaux bâtiments ;
- Une gestion des risques de pollution et de turbidité, avec la réalisation des fondations du terre-plein durant la période d'eau froide (< 14 °C) et la mise en place de systèmes de contrôle de la turbidité, d'un Plan d'Assurance d'Environnement (PAE) et d'un plan de lutte contre les espèces exotiques envahissantes.

5.8 Mémoire en réponse SEMCEP à la MRAe

Le **mémoire en réponse** rédigé en août 2026 par la **SEMCEP** apporte des précisions, des corrections et des réponses détaillées aux remarques et recommandations formulées par la MRAe dans son avis du 3 août 2026.

Corrections et précisions sur les caractéristiques du projet

Le maître d'ouvrage rectifie plusieurs données descriptives mal interprétées ou divergentes dans l'avis initial concernant :

- **La surface du bâtiment principal** : La SEMCEP précise que l'augmentation de la profondeur bâtie de 3 m génère une hausse de l'emprise au sol de 590 m² (passant de 3 270 m² à 3 860 m²), et non de 2 220 m². La surface de plancher projetée s'élève à 4 418 m² grâce à l'aménagement du niveau R+1 ;
- **Le stationnement automobile** : Le nombre de places retenu est fixé à 365 places (selon le CERFA du permis d'aménager) ;
- **Le stationnement vélo** : Le projet intègre 135 supports vélos (soit environ 270 emplacements), répartis notamment sur la digue Nord (60 places) et la digue Sud (120 places) ;
- **La correction matérielle** : La mention « tous les huit ans » est confirmée comme une erreur matérielle et supprimée.

Réponses aux points perfectibles de l'évaluation
Concernant :

- **Le cadre réglementaire (SRADDET / SCoT)** : L'étude d'impact est réalignée sur le SRADDET des Pays de la Loire (approuvé en 2022) pour la trame verte et bleue. Concernant le SCoT Nantes–Saint-Nazaire, la SEMCEP rappelle que le dépôt du dossier (5 décembre 2025) a précédé l'approbation du nouveau SCoT (18 décembre 2025) ;
- **Inventaires floristiques** : L'absence de la *Cuscute du Bident* sur les cartes 2025 s'explique par les travaux de restauration dunaire et d'éradication des espèces exotiques envahissantes réalisés en 2024 ;
- **Acoustique terrestre (chantier)** : La SEMCEP précise que si le forage initial empêche la pose d'une jupe acoustique, celle-ci sera bien installée sur le marteau hydraulique pendant la phase de battage (la plus émettrice de bruit), permettant d'atténuer fortement les nuisances sonores (mise à jour de la mesure MR9).

Réponses aux recommandations majeures de la MRAe
Sur :

- **La submersion marine et changement climatique**
  - Dimensionnement des ouvrages. Conforme aux Eurocodes et au Rock Manual, la digue du port d'échouage est dimensionnée pour une durée de vie de 50 ans avec des conditions de tempête centennale ;
  - Élévation du niveau de la mer. La modélisation intègre une surcote de +0,43 m à l'horizon 2075 (scénario pessimiste SSP5-8.5 du GIEC) ;
  - Efficacité et évolutivité. Les essais en canal à houle démontrent la forte capacité de dissipation de la digue (hauteur de houle centennale réduite de 2,13 m à 0,75 m à l'arrière). De plus, l'arase de 8 m de large permettra un rehaussement ultérieur d'un mètre si nécessaire.

- **Les vibrations et suivi de la faune marine**
  - Vibrations terrestres. Les retours d'expérience montrent l'absence de risque vibratoire au-delà de 20 m de distance pour le battage de pieux. Les bâtiments sensibles les plus proches se situent à plus de 70 m et 80 m. Un appareillage de contrôle sera déployé en début de chantier pour vérifier le respect des seuils ;
  - Hydrophones et mammifères marins. Deux bouées acoustiques instrumentées (bande passante d'au moins 160 kHz) seront déployées à 750 m du chantier pour suivre le bruit ambiant (seuils de <190 dB peak et <160 dB LEp 1s) et transmettre des alertes en temps réel lors de détections de mammifères marins (surveillance acoustique passive).

- **Incidences Natura 2000**
  - Les modélisations hydrosédimentaires montrent des modifications très localisées et principalement restreintes à l'intérieur de l'enceinte portuaire ;
  - La destruction d'habitat sédimentaire représente moins de 1 hectare, à comparer aux 921 hectares de replats sableux/vaseux présents dans la zone Natura 2000 voisine, ne générant pas d'impact significatif sur les ressources alimentaires des poissons ou des oiseaux (ex. Sterne pierregarin).

- **Aire de carénage et suivi du Tributylétain (TBT)**
  - Gestion des effluents. La nouvelle aire de carénage fonctionnera en quasi-circuit fermé grâce à la réutilisation prioritaire des eaux pluviales traitées pour le nettoyage des coques. Le carénage ou nettoyage à flot sera strictement interdit en dehors de cette aire ;
  - Lutte contre le TBT. Attribuant les traces de TBT observées au marché noir ou à d'anciennes peintures, la SEMCEP prévoit dès 2027 des actions de sensibilisation, une liste d'antifoulings certifiés autorisés et des contrôles inopinés par la police de l'eau, dans le cadre de la démarche *« Ports Propres »*.

- **Bilan carbone et climat en phase d'exploitation**

La SEMCEP maintient la qualification d'incidence « négligeable à favorable » sur le climat, en faisant valoir :

- La réduction de 6 % de la capacité totale d'accueil (de 1 650 à 1 554 places).
- Des bâtiments conformes à la RE2020, 100 % électriques, équipés de panneaux photovoltaïques et de bornes de recharge.
- Le choix d'un moyen de levage hybride (électricité/carburant) pour la darse.
- L'engagement contractuel de l'exploitant (*Loire-Atlantique Nautisme*) à réaliser un bilan carbone annuel de l'exploitation du port.

- **Mise en cohérence du dossier**

Le maître d'ouvrage s'engage à effectuer une vérification croisée de l'ensemble des pièces du dossier pour harmoniser les numérotations et corriger les légères discordances relevées.

5.9 Réponse de la SEMCEP à la CLE

Le mémoire en réponse de la SEMCEP à la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Estuaire de la Loire apporte des précisions techniques en réponse à l'avis favorable (assorti de demandes d'informations) concernant le projet d'aménagement des ports de Pornichet.

Pratiques de carénage et qualité des eaux (Disposition L1-9 du SAGE)

- Cadre des peintures antifouling. La SEMCEP rappelle que la commercialisation des peintures antifouling est strictement encadrée par le règlement européen (UE) n° 528/2012. Si des alternatives existent (revêtements siliconés, peintures sans biocide, ultrasons), leur diffusion reste limitée en plaisance pour des raisons techniques, économiques et d'entretien.
- Dispositif de traitement et recyclage. Le projet crée une nouvelle aire de carénage équipée d'un système de collecte et de traitement des effluents conforme aux normes de Loire-Atlantique. Les eaux traitées seront prioritairement réorientées vers des cuves de récupération d'eau pluviale réservées à l'aire de carénage, permettant de fonctionner en cycle quasi-fermé et de minimiser les rejets en mer.
- Encadrement et contrôles. Un suivi régulier de la qualité des eaux sera assuré. Le règlement d'exploitation interdira strictement le carénage en dehors de l'aire dédiée, y compris le nettoyage des coques à flot par plongeur, sous peine de sanctions.

Équivalents-habitants et compatibilité avec la station d'épuration

- Stabilité de la charge sanitaire. La charge future est estimée à environ 495 équivalents-habitants (EH), ce qui est équivalent à la situation actuelle (400 à 500 EH). Cette stabilité s'explique par

la démolition-reconstruction des bâtiments à capacité constante et la réduction d'environ 100 postes d'amarrage (due à l'augmentation de la taille moyenne des navires).
- Gestion séparative des eaux. Les eaux noires et grises des navires seront pompées et dirigées vers des filières de traitement agréées hors réseau public. Les eaux pluviales seront gérées par un réseau séparatif distinct.
- Capacité de la STEP des Écossiernes à Saint-Nazaire. La station d'épuration (gérée par la CARENE / Saint-Nazaire Agglomération) dispose d'une capacité nominale de 102 000 EH et présente une capacité résiduelle d'environ 37 000 EH, garantissant la pleine compatibilité du projet.

Impact du renforcement de la digue Nord et évolution du trait de côte
- Modélisation hydrosédimentaire. Les simulations numériques (réalisées dans le cadre de l'étude d'impact) démontrent que le renforcement de la digue Nord n'a pas d'incidence sur le fonctionnement sédimentaire de la baie du Pouliguen ni sur l'évolution globale du trait de côte.
- Impacts localisés. Les modifications de fonds restent strictement cantonnées au voisinage immédiat du port d'échouage et à la passe d'entrée lors d'épisodes de tempête (variations ponctuellement limitées à ±0,60 m).

Cohérence avec la Stratégie locale de gestion intégrée du trait de côte (SLGITC)
- Bien que la SLGITC soit adoptée par Cap Atlantique mais pas encore par Saint-Nazaire Agglomération (adoption prévue en mars 2027), le projet de réhabilitation de la digue préfigure concrètement les orientations de cette stratégie.
- Il participe à la sécurisation des infrastructures et à l'adaptation au changement climatique tout en préservant les équilibres de la baie.

5.10 Absences de réponse
Saint-Nazaire Agglo, le conseil régional des Pays de la Loire, et l'Agence Régionale de Santé ont été officiellement saisis, pour avis sur le dossier d'autorisation environnementale le 18 juin 2026 en application de l'article R. 181-18 et R. 181-20 du code de l'environnement1.Ces collectivités et services cités n'ayant pas émis d'avis dans le délai imparti, leur avis est réputé sans observation.

6 Avis sur le permis d'aménager
6.1 Avis du chargé de mission de la ville
L'avis du chargé de missions paysage et environnement, rendu le 12 février 2025 concernant le permis d'aménager PA 044 132 26 00001 (Boulevard du Port à Pornichet), émet un avis favorable avec réserves.

Une protection des arbres et du patrimoine existant
- Arbres à préserver : la conservation du figuier situé sur la digue Nord-Ouest est jugée obligatoire. Il est également demandé d'étudier la faisabilité technique pour maintenir au moins l'un des 3 pins parasols du giratoire, ainsi que le pin maritime et le pin parasol situés près de l'entrée et du futur parking silo (notamment via l'aménagement de gradins à 3-4 m des troncs). La préservation des 2 jeunes cyprès dorés sur l'aile « Est » est également à rechercher.

- Une protection sur le chantier est demandée par la mise en place impérative de clôtures de protection (ganivelles ou barrières) à 4 m des troncs, interdiction stricte de faire circuler des engins ou de stocker des matériaux/terre au pied des arbres, et élagage raisonné sans étêtage.

Une adaptation de la palette végétale

- Des plantes à arracher et des essences proscrites : arrachage obligatoire du Séneçon en arbre (*Baccharis halimifolia*), classé espèce envahissante, exclusion des végétations inadaptées aux embruns ou aux réseaux (sorbier des oiseleurs, poirier Chanticleer, laurier sauce, laurier tin, oyat, valériane rouge).
- Des essences préconisées : choix des arbres parmi la liste validée pour le milieu littoral (cyprès de Lambert, pins, ormes, figuiers). Le mûrier *Fruitless* est exigé pour l'ombrage des parkings afin d'éviter la chute de fruits. Le chêne vert est limité à 10 % maximum pour prévenir les maladies.
- Des terrasses végétalisées : suggestion d'étudier la végétalisation des terrasses côté port pour créer un îlot de fraîcheur et gérer les eaux pluviales, en adéquation avec les panneaux photovoltaïques.

Prescriptions techniques et suivi

- Dans la mise en œuvre : réalisation de mono-fosses de plantation (type Stockholm), pose de barrières anti-racines, revêtement en pavés enherbés pour le parking et paillage BRF au pied des arbres.
- Une protection contre le sel : installation de haies brise-vent et ganivelles pour abriter les jeunes plants des embruns.
- Une validation préalable : transmission obligatoire d'un nouveau plan de plantation mis à jour aux services de la ville avant le démarrage des travaux paysagers.

6.2 Commission accessibilité

L'Avis de la Sous-Commission Départementale d'Accessibilité de la Loire-Atlantique, rendu lors de sa séance du 12 mars 2026, concerne la restructuration du port de Pornichet (dossiers PA 044 132 26 00001 et AT 044 132 26 00005), présentés par la SEMCEP. Le projet est classé en Établissement Recevant du Public (ERP) de Type M – Catégorie 5. La commission émet un avis favorable à l'exécution du projet, sous conditions de respecter les prescriptions réglementaires édictées par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM).

Principales prescriptions techniques

- **Cheminements et accès extérieurs :**
  - Chemins extérieurs d'une largeur minimale de **1,40 m** avec installation de bandes de guidage tactile au sol (norme NF P 98-352) et contrastes visuels pour guider les personnes déficientes visuelles.
  - Limitation de la hauteur des ressauts à **2 cm maximum** (ou 4 cm si la pente ne dépasse pas 33 %) et fentes au sol de largeur inférieure à 2 cm.
  - Portes d'accès vitrées dotées de deux vantaux de 0,90 m de largeur.
- **Stationnement et recharge :**
  - Aménagement de places PMR réservées et conformes (4 dans le parking silo, 5 sur les digues Nord/Sud, et 1 près de la capitainerie).

  - Respect des dimensions réglementaires pour les places PMR avec marquage au sol et signalisation verticale.
  - Emplacements de recharge pour véhicules électriques (IRVE) accessibles aux PMR, avec commandes positionnées entre 0,90 m et 1,30 m du sol.
- **Circulation et équipements intérieurs :**
  - Ascenseurs : Conformité stricte à la norme NF EN 81-70 pour l'ensemble des ascenseurs (bâtiment Boomerang, parking silo, capitainerie).
  - Escaliers : Largeur minimale de 1,40 m, présence de mains courantes prolongées et de bandes d'éveil de vigilance.
  - Sanitaires et douches : Blocs sanitaires équipés d'espaces de manœuvre PMR (aire de giration, espace d'usage de 1,30 m x 0,80 m, barres d'appui, siphon de sol) et équipements sanitaires visuellement contrastés par rapport aux parois.
  - Accueil **:** Comptoir d'accueil de la capitainerie comportant une section surbaissée adaptée aux PMR.

Prescriptions administratives et suivi

- **Cellules commerciales :** Tout aménagement intérieur des plateaux et cellules vides devra faire l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation de travaux (AT) soumise à la commission.
- **Fin de chantier :** Obligation pour le maître d'ouvrage de transmettre à la DDTM une attestation d'accessibilité établie par un architecte ou un organisme agréé dès la fin des travaux.

Registre : Mise à disposition obligatoire d'un registre d'accessibilité pour le public

6.3 Avis commission de sécurité

Les avis rendus par la **Commission d'arrondissement de Saint-Nazaire pour la sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les ERP** lors de sa séance du **18 juin 2026** portent sur deux établissements situés à Pornichet :

- **Restaurant - Dancing (Bâtiment Boomerang n° 1),** établissement ERP de types P et N, classé en 4e catégorie, Effectif admis : 269 personnes au total. Avis favorable de la commission rendu à l'unanimité, avec comme principales prescriptions :
  - Conformité des installations photovoltaïques prévues en toiture.
  - Interdiction de réaliser des travaux gênants ou dangereux en présence du public.
  - Fourniture des certificats de conformité et suivi des observations du rapport d'organisme agréé (APAVE).
  - Transmission des rapports de vérification réglementaires sans non-conformité avant l'ouverture au public.

- **Parking Silo du Port (Bâtiment n° 3),** parc de stationnement couvert (Type PS) d'une capacité de **178 emplacements** sur 2 niveaux (RDC et R+1). **Avis favorable de la commission** rendu à l'unanimité, avec comme p**rincipales prescriptions :**
  - Installation d'un éclairage de sécurité et d'un système d'alarme incendie (type 3).
  - Mise en place d'extincteurs à proximité des bornes de recharge pour véhicules électriques.
  - Interdiction d'accès aux véhicules à hydrogène.
  - Garantie d'une couverture en eau pour la défense contre l'incendie assurant un débit de **180 m³/h pendant 2 heures**.
  - Affichage des consignes et des plans de sécurité à l'entrée de l'établissement.

- Demande de visite de réception de la commission de sécurité au moins un mois avant la date d'ouverture au public.

6.4 Avis de l'Architecte des Bâtiments de France

L'**avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF)**, délivré au nom de l'unité départementale de l'Architecture et du Patrimoine de Loire-Atlantique (DRAC Pays de la Loire) le **31 mars 2026**, concerne le permis d'aménager (PA 044 132 26 00001) du port de Pornichet présenté par la SEMCEP.

Cadre patrimonial et décision

- Cadre réglementaire. Le projet est situé dans le périmètre du Site Patrimonial Remarquable (AVAP) de Pornichet ainsi que du Site Inscrit du site côtier de Pornichet à Saint-Marc.
- L'ABF émet un accord assorti de prescriptions. Bien que le projet réponde globalement au contexte maritime et littoral, des adaptations techniques et visuelles sont exigées pour garantir son intégration patrimoniale.

Prescriptions architecturales et matérielles

- Bâtiment « Boomerang ». Le béton devra être revêtu d'une lasure beige clair / couleur pierre (et non gris neutre), afin d'éviter un aspect trop industriel.
- Structures métalliques. L'ensemble des éléments et structures métalliques devra présenter un fini mat et pré-patiné pour éviter la surbrillance.
- Équipements photovoltaïques. Les panneaux solaires devront être d'une teinte sombre, mate et uniforme (cadres compris), avec une structure portante minimale. Les brise-soleils supérieurs devront dissimuler la main courante de toiture.

Insertion paysagère et équipements annexes

- Végétation. Utilisation exclusive d'essences locales et maintien d'une végétation basse sur les digues Nord et Sud.
- Mobilier et réseaux techniques. Recherche d'une discrétion maximale pour les bornes de contrôle, potelets, mâts d'éclairage, poubelles à compost et clôtures.
- Phase de chantier. Présentation obligatoire d'échantillons de matériaux (constructions et revêtements de sol) à l'ABF durant le chantier.

6.5 Avis du service régional de l'Archéologie

L'avis du Service Régional de l'Archéologie (DRAC Pays de la Loire), signé le 5 février 2026 par la Conservatrice régionale de l'archéologie, concerne le dossier d'aménagement du permis d'aménager (PA 044 132 26 00001) situé Boulevard du Port à Pornichet.

En l'état actuel des connaissances archéologiques sur le secteur et compte tenu de la nature ainsi que de l'impact des travaux projetés, le projet ne semble pas susceptible d'affecter des éléments du patrimoine archéologique. Le dossier ne donne lieu à aucune prescription d'archéologie préventive.

6.6 Avis SDIS

L'avis du Service Départemental d'Incendie et de Secours de Loire-Atlantique (SDIS 44) concerne la demande de permis d'aménager (PA 044 132 26 00001) pour le réaménagement du port de plaisance de Pornichet.

Il porte spécifiquement sur l'accessibilité des véhicules de secours et les ressources en eau.

Cadre du projet et niveau de risque

- Le périmètre considéré est la reconstruction du bâtiment central en R+1 (commerces, pôle nautique, événementiel), création de la capitainerie et du parking silo R+1. Le risque est classé comme courant ordinaire.

Prescriptions pour l'accessibilité des secours

- Aménagement d'une voie d'accès depuis le boulevard du Port pour les engins.
- Gabarit et contraintes techniques. Largeur minimale de 3 m, hauteur libre de 3,50 m, pente inférieure à 15 %, rayon de braquage intérieur de 11 m minimum, et force portante de 160 kN (maximum 90 kN par essieu).
- Accès aux fermetures : Les barrières ou bornes doivent être manœuvrables par les pompiers via une clé polycoise SDIS 44, un coupe-boulon de 10 mm ou un badge VIGIK.

Défense Extérieure Contre l'Incendie (DECI)

- Besoins en eau : La quantité d'eau réglementaire est de 120 m³ utilisables en 2 heures (débit de 60 m³/h), avec un point d'eau situé à moins de 200 m.
- Maintien du réseau : Conservation du dispositif DECI actuel, alimenté par les poteaux incendie existants (n° 8201 à 8206) autour du bâtiment « Boomerang » qui assurent un débit supérieur à 60 m³/h.

Portée de l'avis

- L'avis rendu s'applique exclusivement à la procédure du permis d'aménager. Des avis complémentaires seront émis lors des futures demandes de permis de construire, notamment pour valider la DECI spécifique du parking silo.

6.7 Avis de la CDAC

L'Avis n° 26-391 rendu le 22 avril 2026 par la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) de la Loire-Atlantique concerne le projet de création de l'ensemble commercial du port de plaisance de Pornichet. L'avis émis est un avis favorable rendu à l'unanimité (9 voix sur 9).

Caractéristiques de l'ensemble commercial

- Implantation : Port de plaisance de Pornichet (section cadastrale AZ n° 1, superficie du site de 77 370 m²).
- Commerces et surfaces :
  - Création de 11 magasins totalisant une surface de vente de 1 724 m² (surface de plancher ALUR dédiée aux commerces : 1 661 m²).
  - Un seul magasin dépasse 300 m² de surface de vente (392 m² en secteur 2).
- Capacité de stationnement : Le nombre de places de parking passe de 227 à 374 places (dont 142 places en dalles perméables et 6 équipées pour véhicules électriques/hybrides).

Engagements environnementaux et d'aménagement

- Développement durable et végétalisation. Le projet entraîne une renaturation de 4 428 m² et une perméabilisation de 9 660 m² de surfaces. La surface des espaces verts est portée de 240 m² à 4 668 m². 800 m² de panneaux photovoltaïques sont posés en toiture.

- Mise en place d'un plan de gestion des eaux pluviales comprenant des noues filtrantes et des systèmes de récupération.

Intégration territoriale et sociale :

- Le projet est jugé compatible avec le SCoT 3 de Nantes - Saint-Nazaire.
- Le site « Le Boomerang » (créé initialement en 1978) est complètement restructuré afin de moderniser l'offre sans fragiliser le tissu commercial environnant.
- Une amélioration est portée sur les locaux sociaux et les conditions de travail sur place.

6.8 Avis et dérogation de l'UDAP / DRAC

Le courrier de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), émis le 16 juin 2026 par Aurélie KAPEJA RENARD (UDAP de Loire-Atlantique / DRAC Pays de la Loire) et adressé à la Ville de Pornichet, concerne l'application de la réglementation photovoltaïque sur le projet de réaménagement du port de plaisance.

Contexte et conflit de réglementations

- Inscription patrimoniale. Le port de plaisance est intégré au Site Patrimonial Remarquable (SPR) de la commune, ce qui impose la préservation et la mise en valeur du paysage littoral et des vues sur la baie.
- Loi APER. L'article 40 de la loi APER impose d'équiper d'ombrières photovoltaïques au moins 50 % de la surface des nouveaux parcs de stationnement (parking silo aérien et stationnements sur les digues Nord et Sud).

Motifs du refus de l'ABF

- Surélévation du parking silo : L'ajout d'ombrières sur le parking silo augmenterait la hauteur perçue du bâtiment et réduirait les dégagements de vue aménagés depuis l'entrée vers le port.
- Atteinte au paysage des digues : L'installation de structures sur les digues Nord et Sud dégraderait la linéarité du site, la fluidité visuelle et la transparence entre la côte et l'océan.
- Arbitrage patrimonial : Bien que l'objectif de transition énergétique soit reconnu, l'ABF juge que ces ombrières créeraient une altération visuelle disproportionnée par rapport aux enjeux de préservation du paysage littoral.

Décision et dérogation sollicitée

- Refus des ombrières. L'ABF émet un avis défavorable à l'implantation d'ombrières photovoltaïques sur toutes les places de stationnement du projet (silo et digues).
- Demande de dérogation. L'ABF formule une demande de dérogation à l'obligation de la loi APER pour l'ensemble des stationnements du site.
- Dispositif solaire autorisé. Seul le voile photovoltaïque recouvrant le bâtiment principal est autorisé.

6.9 Rapport AT 5 sur la « Capitainerie »

L'examen de la demande d'Autorisation de Travaux (AT n° 044 132 2600005a) concerne la construction neuve du bâtiment d'accueil de la Capitainerie, située sur le Port de Plaisance de Pornichet (dans le cadre du permis d'aménager PA 44 132 2600001).

Classification et effectif admis

- Classement ERP : Établissement recevant du public de Type M, classé en 5e catégorie, pour un effectif total de 19 personnes (17 personnes pour le public et 2 membres du personnel).
- Espaces publics : Seule la zone d'accueil est accessible au public (36,30 m²) ; les autres espaces (bureaux, atelier, stockage, locaux techniques, sanitaires extérieurs) sont réservés ou à usage technique.

Évaluation de la conformité réglementaire

Le projet présente une conformité sur l'ensemble des rubriques examinées.

Prescriptions particulières et obligations

- Moyens de secours. Obligation d'installer un extincteur E6L pour 200 m² ainsi qu'un extincteur CO2 de 2 kg à proximité des risques électriques.
- Obligations administratives. Interdiction de réaliser des travaux dangereux ou gênants en présence du public (Article GN 13) et transmission obligatoire des certificats de conformité établis par les installateurs qualifiés (Article GN 14).

Avis rendu

- Un avis favorable est émis le12 juin 2026 à l'exécution du projet, sous réserve du respect des prescriptions sus-énoncées.

6.10 Rapport AT sur les « Locaux associatifs »

L'examen de la demande d'Autorisation de Travaux (AT n° 044 132 2600005c) concerne la construction neuve des Locaux Associatifs (salles de réunion, bureaux, vestiaires, Yacht Club), situés sur le Port de plaisance de Pornichet dans le cadre du permis d'aménager PA 44 132 26 00001.

Classification et effectif admis

- Établissement recevant du public (ERP) de Type L, classé en 5e catégorie, pour un effectif total de 189 personnes maximum (182 personnes pour le public et 7 membres du personnel).
- Composition des locaux : Au RDC : Vestiaires, douches, sanitaires, séchoir, local de stockage et espace de stockage pour les voiles ; Au R+1 : Salle de réunion (65,80 m²), espace Yacht Club (55,80 m²), bureaux et sanitaires.

Évaluation de la conformité réglementaire

Le projet présente une conformité sur l'ensemble des rubriques techniques examinées.

Prescriptions particulières et obligations

- Moyens de secours. Installation obligatoire d'un extincteur E6L pour 200 m² et à chaque étage, ainsi qu'un extincteur CO2 de 2 kg à proximité des risques électriques.
- Plans et consignes. Affichage à prévoir pour l'ensemble du site.
- Obligations administratives. Interdiction d'effectuer des travaux dangereux ou gênants en présence du public (Article GN 13) et obligation de fournir les certificats de conformité établis par les installateurs qualifiés (Article GN 14).

Avis rendu
Un avis favorable **e**st émis le 12 juin 2026 à l'exécution du projet, sous réserve du respect des prescriptions sus-énoncées.

6.11 Rapport AT sur la « Salle évènementielle »

L'examen de la demande d'Autorisation de Travaux (AT n° 044 132 2600005d) concerne la construction neuve de la Salle événementielle, située sur le Port de plaisance de Pornichet dans le cadre du permis d'aménager (PC n° 044 132 2600001) présenté par la SEMCEP.

Classification, surface et effectif

- Un établissement recevant du public (ERP) de Type L, classé en 5e catégorie, pour un effectif admis de 200 personnes au total (200 personnes pour le public et 0 membre du personnel).

Description des locaux :

- Une grande salle de 199,60 m², complétée d'un sas d'entrée (22,30 m²), d'un bureau (21,80 m²), d'un stockage (23,10 m²), d'un local d'entretien (3,60 m²) et sanitaires hommes/femmes (23,80 m² au total).

Évaluation de la conformité réglementaire
Le projet est jugé conforme sur l'ensemble des rubriques techniques examinées.

Prescriptions particulières et obligations

- Moyens de secours. Installation obligatoire d'un extincteur E6L pour 200 m² ainsi qu'un extincteur CO2 de 2 kg à proximité des risques électriques.
- Plans et consignes. Affichage à prévoir pour l'ensemble du site.
- Obligations administratives. Interdiction d'effectuer des travaux dangereux ou gênants en présence du public (Article GN 13) et transmission des certificats de conformité établis par les installateurs qualifiés (Article GN 14).

Avis rendu
Un avis favorable est émis le 12 juin 2026 à l'exécution du projet, sous réserve de l'exécution des prescriptions réglementaires.

6.12 Rapport AT sur le bâtiment « SNSM »

L'examen de la demande d'Autorisation de Travaux (AT n° 044 132 2600005b) concerne la construction neuve du Local SNSM (activités d'accueil et de vente), situé sur le Port de Plaisance de Pornichet dans le cadre du permis d'aménager (PA 44 132 2600001) présenté par la SEMCEP.

Classification, surface et effectif

- Établissement recevant du public (ERP) de Type M, classé en 5e catégorie, pour un effectif admis de 19 personnes au total (17 personnes pour le public et 2 membres du personnel).
- Description des locaux. Espace d'accueil de 39,20 m² et bureau de 16,10 m².

Évaluation de la conformité réglementaire
Le projet est jugé conforme sur toutes les rubriques techniques examinées.

Prescriptions particulières et obligations

- Moyens de secours. Installation obligatoire d'un extincteur E6L pour 200 m² et d'un extincteur CO2 de 2 kg à proximité des risques électriques.
- Plans et consignes. Affichage des consignes et plans à prévoir pour l'ensemble du site.
- Obligations administratives : interdiction d'effectuer des travaux dangereux ou gênants en présence du public (Article GN 13) et établissement et fourniture des certificats de conformité par les installateurs qualifiés (Article GN 14).

Avis rendu

Un avis favorable est émis le 12 juin 2026, sous réserve du respect des prescriptions sus-énoncées.

7 Organisation de l'enquête publique

7.1 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n° CP 25000258/44 en date du 24 décembre 2024, monsieur le président du tribunal administratif de Nantes a désigné Pascal DREAN en qualité de commissaire-enquêteur en vue de procéder à la consultation du public citée en référence. En cas d'empêchement, madame Françoise Belin est désignée en qualité de commissaire suppléante.

7.2 L'arrêté d'ouverture d'enquête

Par arrêté préfectoral n°2025/UPAF/035 en date du 02 juin 2026 précisant une consultation du public portant sur le projet d'aménagement et de modernisation des infrastructures portuaires et du terre-plein central des ports de Pornichet est ouverte pendant 3 mois, du mardi 23 juin 2026 à 09h00 au mercredi 23 septembre 2026 à 17h00 inclus sur le site Internet mis en place à l'adresse suivante : https://www.registre-dematerialise.fr/7401.

7.3 Les réunions préparatoires et la visite du site

Une première réunion préparatoire a eu lieu en visioconférence le mercredi 20 mai 2026, réunion animée par la préfecture en présence du porteur de projet et du commissaire-enquêteur, pour échanger sur le périmètre du dossier, les enjeux et points de vigilance, et valider les modalités logistiques liées aux permanences éventuelles sur le site. Une seconde réunion a été planifiée pour le jour suivant.

La seconde réunion de travail du jeudi 21 mai 2026 dans les locaux de la mairie de Pornichet a permis d'échanger sur le calendrier général de la consultation du public, sur la lecture/correction du proto d'arrêté transmis par la préfecture, d'inventorier la pré-liste des documents disponibles et portés en consultation, de faire une première lecture de l'ébauche du support de présentation qui sera projeté au public lors de la réunion d'ouverture (RIE) fixée au jeudi 25 juin 2026 à partir de 18h00 dans les locaux de la mairie.

Cette réunion a été précédée d'une visite des différents sites des ports de Pornichet.

7.4 Information du public - publicité - affichage

L'avis de consultation du public a été publiée dans la rubrique administrative des annonces légales de la presse quotidienne régionale (Ouest-France et Presse-Océan) le vendredi 5 juin 2026.

L'avis d'enquête au format A2 réglementaire a été affiché de manière à être visible depuis l'espace public sur les panneaux d'affichage de la mairie de Pornichet et sur les sites concernés par la

consultation du public. Cet affichage a été contrôlé trois fois par moi-même sur la période de la consultation.

8 Planning et déroulement de la consultation du public

Ouverture de la consultation
La consultation du public par voie électronique a été ouverte pour trois mois le mercredi 23 juin 2026 dès 9 heures. Dans le même créneau horaire, le personnel administratif de la SEMCEP a procédé à la vérification de l'ouverture du site internet dédié mis à disposition sur le site Préambules à l'adresse suivante : https://www.registre-dematerialise.fr/7401, et ce, avec le matériel informatique dédié laissé à disposition du public dans les locaux de la mairie de Pornichet situé au 105, avenue du Général de Gaulle à Pornichet (44380).

Réunions publiques
Conformément à l'arrêté portant l'ouverture de la consultation du public par voie électronique, deux réunions publiques ont été organisées dans la salle du conseil municipal de la mairie de Pornichet.

- La réunion publique d'ouverture du jeudi 25 juin 2026 de 18h00 à 19h45 en présence de 15 personnes, plus quelques élus, les dirigeants de la société d'économie mixte et les principaux fournisseurs et bureaux d'étude ayant participé à l'élaboration du projet. Le compte-rendu de réunion a été versé au dossier de consultation le 2 juillet 2026.
- La réunion publique de clôture du jeudi 10 septembre 2026 de 18h00 à 20h00 a rassemblé 38 participants, plus des élus et cinq des principaux acteurs impliqués dans le projet. La réunion publique a été animée par le président directeur général de la SEMCEP et le commissaire enquêteur. Le compte-rendu de réunion a été versé au dossier de consultation le 19 septembre 2026.

Les deux comptes-rendus des réunions publiques ont été pris en compte dans l'analyse des observations portées pendant la consultation.

Permanences
Le Commissaire Enquêteur a également tenu deux permanences :

- La première permanence s'est tenue le mercredi 22 juillet 2026 de 14h00 à 17h00 dans la petite salle du conseil municipal dans laquelle 7 personnes ont été reçues. Une première personne fait remarqué que les documents portés au dossier sont peu accessibles, les titres des documents n'étant pas toujours révélateurs du contenu. L'association APSVP a souhaité un premier contact avant l'organisation prochaine de leur assemblée prévue en août 2026 et interroge sur les 8000 m² de terre-plein nécessaire à la nouvelle capitainerie, sur la nécessité réelle de la future passerelle, sur la hauteur du parking silo, sur le montage financier, et enfin sur la constitution du comité de suivi en phase exploitation. Un couple propriétaire de bateau vient prendre renseignement sur les futurs tarifs et les modalités de réservation de place pour 2027.
- La seconde permanence s'est tenue le jeudi 13 août 2026 de 9h00 à 12h00 dans la capitainerie du port d'échouage, face au 16 boulevard des Océanides à Pornichet. 18 personnes ont été reçues par petits groupes (associations, groupes de propriétaires, autres) afin de répondre pleinement à toutes dans le temps imparti. Les interrogations, très diverses, portent à la fois sur le maintien

des emplacements pendant les phases de travaux, sur le changement des pieux, sur le nombre de places à terme dans chacun des deux ports, sur les pontons flottants et l'existence potentielle de barrières d'accès aux bateaux, sur la sécurité des biens et des personnes, sur les tarifs jugés prohibitifs, sur le rehaussement de la digue Nord pour prévenir de nouveaux dégâts matériels. Plusieurs voix s'élèvent pour signaler le mauvais positionnement du ponton d'accès dans le port d'échouage, dessiné du mauvais côté de la cale de mise à l'eau.

Après échanges et renseignements transmis, toutes ces personnes ont été invitées à déposer leur contribution respective sur le registre dématérialisé ouvert pour la circonstance, ou par tous autres moyens (courriel, courrier postal).

8.1 Procès-verbal de synthèse des observations du public

La réunion pour restitution et commentaires des observations du public a été fixée au mardi 29 septembre 2026 à partir de 14h30 dans les locaux de la mairie de Pornichet.
Le PV de synthèse signé est mis en annexe n° 1 ; 16 pages
La liste des contributeurs est mise en annexe 2 ; 4 pages

8.2 Mémoire en réponse de la communauté de communes

La SEMCEP a transmis en retour son mémoire en réponse par mail le jeudi 1 octobre 2026. Les éléments de réponse ont été intégrés et traités ci-après dans l'analyse des observations par thème. Celui-ci est complété des mémoires en réponse 29, 30, 31 et 32 à destination des contributeurs identifiés C118, C119, C126, C128, C138, C153, C155 et C158.
Le mémoire en réponse à destination du commissaire enquêteur est mis en annexe 3 ; 8 pages

9 Synthèse comptable des contributions

9.1 Le registre dématérialisé

Les statistiques de connexions au registre dématérialisé sont les suivantes :



- **16957** visiteurs uniques ont consulté le site web, la fréquentation ayant été soutenue dès le début de l'enquête :
  - 12972 visiteurs ont téléchargé au moins un des documents de présentation ;
  - 121 visiteurs ont déposé au moins une contribution, soit 0.7% des visiteurs**.**

- **18966** téléchargements ont été réalisés sur la période de trois mois. Ci-après la liste des 5 documents les plus téléchargés, représentant 24% du total des téléchargements :
  - Phasage des travaux : 2320 téléchargements
  - Terre-plein : 918 téléchargements ;
  - Avis de consultation du public : 519 téléchargements ;
  - Description du projet : 452 téléchargements ;
  - Arrêté de consultation du public 346 téléchargements.

9.2 Les contributions

Ventilation des contributions du public par nature		**Période du 23/06/26 au 23/09/2026**
1 - Nb visiteurs reçues pendant les deux permanences		**25**
2 - Nb total de contributions comptabilisées sur le registre.		**158**
Dont contributions dématérialisées « web »	147	
Dont contributions intégrées « mail »	11	
Dont courriers postaux	0	

IL est important de préciser que 72 contributions déposées sont restées « anonymes », soit un peu plus de 45% du total des contributions comptabilisée.

Deux contributions (Ct 111 et Ct 114) ont été modérées en raison de la nature des propos tenus envers des personnes physiques ou des associations de plaisanciers. Le contenu de celles-ci a cependant été considéré dans le lot des contributions exploitables.

9.3 Les observations

Deux termes sont utilisés pour analyser la participation du public. Une contribution rapporte l'action d'un contributeur donnant son avis sur le projet considéré en consultation. Toutefois, une ou plusieurs observations peuvent être formulées dans une même contribution.

Pour faciliter la compréhension et la synthèse des contributions portées à la connaissance du commissaire enquêteur, 24 thèmes de suivi ont été créés dans l'outil de Préambules, répartis sur 7 chapitres. L'analyse des 158 contributions montre qu'en moyenne il a été versé un peu plus de 2,1 observations par contribution déposée (334 / 158).

Ci-après le tableau récapitulatif des avis du public, ventilés par thème :

Tableau récapitulatif des observations classées par thème		**Nb**
80	Hors périmètre du projet de SCoT	**(5)**
90	Contribution saisie en doublon d'une contribution initiale	**(5)**
Urbanisme et paysage		24%

10	Urbanisme et paysage	14	**82**
11	Choix architectural, démolition, construction	18	
12	Aménagements et espaces publics	34	
13	Equipements et réglementation énergétique	8	
15	Parking et stationnement temporaire	8	
Services portuaires			32%
20	Services portuaires sur site	20	**106**
21	Infrastructures portuaires	39	
22	Bâtiments techniques	7	
23	Besoins clubs, associations sportives	12	
24	Accès et sécurité portuaire	28	
Commerce			6%
31	Surfaces commerciales	20	**20**
Environnement			22%
50	Environnement	7	**72**
51	Impacts environnementaux	33	
52	Mesures ERC et suivi	9	
53	Dérogations espèces et habitats protégés	7	
54	Dangers supposés	16	
Montage du projet			13%
61	Montage administratif, dossier présenté	13	**43**
62	Montage juridique	3	
63	Montage financier	25	
64	Gouvernance, conseil portuaire	2	
Travaux			3%
71	Planning général des travaux	8	**11**
72	Conditions d'accès au chantier	3	
Total des observations			**344**

Le nombre net de contributions exploitables est 148 (158 -5 hors périmètre -5 doublons) :

- Les contributions 11, 48, 69, 123 et 124 ont été neutralisées et classées comme « doublon d'une contribution initiale », conséquence de répétitions de saisie dans le registre dématérialisé par un même contributeur sur un avis identique. De fait, seul le document original est pris en compte dans l'analyse des observations.

- Les contributions 1, 91, 100, 121 et 140 ont été également neutralisées parce que leur contenu ne fait pas référence au dossier porté en consultation du public.

NB / La liste complète des contributeurs identifiés (référence du registre + nom) est mise en annexe 2 de ce procès-verbal de synthèse (4 pages).

10 Analyse des observations

Les avis divergent entre le soutien à un projet dynamique jugé indispensable et de vives inquiétudes environnementales liées à l'artificialisation du littoral :

- Certains usagers critiquent les aspects techniques, notamment la hauteur limitée de la passerelle et les risques d'ensablement ;
- Les enjeux de sécurité des pontons et la transparence sur les coûts financiers, constituent des préoccupations majeures pour d'autres ;
- Enfin, la protection de la biodiversité marine, en particulier des récifs protégés, est à considérer dans le périmètre du projet.

IMPORTANT : ***Pour être au plus près des contributeurs et pour alimenter les échanges, des réunions techniques internes sont organisées par la SEMCEP, par visioconférences, à périodicité de quinzaine, puis hebdomadaire en septembre 2026. Il est mis à l'ordre du jour un lot de contributions réceptionnées pour y apporter dans les meilleurs délais des réponses techniques validées par l'ensemble des parties prenantes (maîtrise d'ouvrage, bureaux d'études environnementales, bureau d'architecture, maîtrise d'œuvre et le futur exploitant). A la clôture de la consultation le 23 septembre 2026, 28 mémoires en réponses ont été partagés avec les contributeurs concernés, puis versés au dossier de présentation du projet. 4 autres mémoires ont été partagés sur le registre dématérialisé auprès la clôture de la consultation afin de compléter les réponses à destination du public concerné.***

Ci-après les grandes tendances à retenir de cette consultation.

10.1 Urbanisme et paysage

Le site actuel présente des bâtiments et des préfabriqués jugés vétustes et obsolètes (bâtiment central, capitainerie du port d'échouage, école de surf). Le projet prévoit la création d'un terre-plein central de 8 000 à 9 200 m² gagnés sur la mer ainsi qu'un bâtiment central nommé « le Boomerang ».

Les avis exprimés précisent :

- Une forte demande de préservation du charme balnéaire historique ;
- Le souhait d'un port largement piéton, végétalisé et doté d'îlots de fraîcheur ;
- Une demande de validation de la hauteur maximale du parking silo (limité à 2,50 m au-dessus des enrochements) et son masquage par des plantations.
- Beaucoup d'inquiétudes sur l'impact paysager de la passerelle métallique, du rehaussement de la digue Nord et du risque de la fermeture de la vue (perspectives visuelles) depuis le boulevard des Océanides.

Les avis exprimés proposent :

- De privilégier la réhabilitation durable des bâtiments existants plutôt que la démolition, ceci pour limiter l'empreinte carbone et maintenir le patrimoine ;

- D'installer la nouvelle capitainerie à l'étage du futur bâtiment principal « Boomerang » au lieu d'édifier une structure dédiée sur une nouvelle emprise en mer.
- De limiter la modernisation à l'emprise existante du port (sans gain sur la mer) et déporter les stationnements en périphérie extérieure.

Synthèse des réponses techniques apportées par la SEMCEP

- **Démolition-reconstruction du bâtiment existant** : Le bâtiment actuel (vieux de 50 ans) présente des contraintes structurelles majeures (demi-niveaux, obscurité, effet de « forteresse » bloquant les vues vers la mer). Il est remplacé par un nouveau bâtiment principal, le bâtiment « Boomerang » (3 860 m² d'emprise au sol et 4 418 m² de surface de plancher sur deux niveaux), conçu pour réouvrir le port sur la ville et rétablir des continuités piétonnes.
- **Conception bioclimatique** : L'architecture intègre des façades habillées d'une résille en lames de bois brise-soleil, de larges débords de toiture, des coursives ombragées, une ventilation naturelle traversante, des toitures végétalisées et des voiles photovoltaïques.
- **Rehaussement de la digue Nord** : Réhaussée de 1,50 m (atteignant la côte +7 m NGF), la digue est dimensionnée avec un ouvrage en enrochements poreux de 8 m de large pour absorber l'énergie de la houle tout en préservant la vue paysagère sur la baie pour les riverains.
- **Stationnement et paysage** : Le parking silo en entrée de terre-plein est limité à un seul niveau supérieur (hauteur inférieure à 2,50 m au-dessus des enrochements), avec une façade Est végétalisée par des plantes grimpantes sur câbles métalliques.
- **Végétalisation** : L'abattage des pins parasols (imposé par le nivellement des sols et la réfection des réseaux) est compensé par une palette végétale renouvelée et adaptée au vent et aux embruns.

Analyse et questionnement du commissaire-enquêteur

Dans les échanges avec le public, il a été signalé l'absence de bornes pour recharge électrique dans le projet de modernisation du site.

Question 1 : Merci de préciser si ce service complémentaire sera proposé aux usagers du port, et dans l'affirmatif, dans quel délai et dans quel secteur de l'enceinte portuaire seront-elles installées ?

Réponse complémentaire du porteur de projet SEMCEP

Le projet de modernisation du site prévoit bien la mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

Concernant plus spécifiquement la recharge des bateaux électriques, l'exploitant est attentif à l'évolution des technologies et des usages en matière de propulsion électrique.

À ce jour, le développement de la flotte de plaisance électrique demeure limité et ne justifie pas la mise en place immédiate d'un dispositif généralisé de recharge sur l'ensemble des pontons. Toutefois, le projet intègre une réserve de puissance électrique permettant de développer ultérieurement ce type d'offre, en fonction de l'évolution des besoins. Cette capacité pourra notamment être mobilisée au niveau du ponton professionnel afin d'accompagner les besoins des professionnels et, en particulier, des flottes locatives susceptibles d'évoluer vers des motorisations électriques. Plus largement, la politique de l'exploitant consiste à adapter progressivement les équipements à l'évolution de la demande. Si un plaisancier devait disposer d'un bateau électrique

et exprimer un besoin de recharge, l'exploitant s'engage à étudier la mise en place de l'équipement nécessaire. Le développement de bornes pourra ainsi être engagé au fur et à mesure que la demande se manifestera.
Une attention particulière pourra également être portée aux bateaux en escale, pour lesquels des solutions de recharge pourront être développées afin d'accompagner progressivement l'évolution des motorisations et des usages.

Ainsi, le projet prévoit dès à présent les capacités électriques nécessaires pour permettre le développement de ce service, tout en privilégiant un déploiement progressif des bornes de recharge pour les bateaux, adapté à la demande effective des usagers et à l'évolution des technologies.

Analyse et questionnement du commissaire-enquêteur
*La contribution **C153**, rédigée par le président de l'ADPAPP, n'a pas eu de réponse de la part de la SEMCEP. Elle déplore un projet axé sur l'esthétique et les commerces, dont le financement repose sur les plaisanciers relégués au rôle de décor. L'auteur remet en cause la stratégie de la « table rase » et regrette la diminution du nombre de places dans le port en eau profonde, passant de 1 150 à 1 000. Il alerte sur l'insuffisance du stationnement pour le chargement des embarquements et s'interroge sur la sécurisation du port d'échouage. Il signale aussi la vulnérabilité du site face aux tempêtes et à la houle (Cf.2023).*

Question 2 : Quelle réponse souhaitez-vous apporter à cette association ?

Réponse complémentaire du porteur de projet SEMCEP (en huit chapitres, synthèse du mémoire en réponses n°30) sur :

1 – L'équilibre du projet entre activités portuaires, accueil touristique et aménagement urbain

- La contribution exprime une crainte que le projet privilégie l'animation et le commerce au détriment des besoins strictement portuaires, que les contributions des plaisanciers financent des aménagements municipaux, et interrogations sur la baisse du nombre de places à flot (de 1 150 à 1 000).
- Réponses apportées :
    - L'extension du terre-plein vise des objectifs opérationnels : relocalisation de l'atelier technique dans la future capitainerie, agrandissement et modernisation de l'aire de carénage pour renforcer la prévention des pollutions et la sécurité.
    - Les espaces seront modulables (stationnement, stockage hivernal des bateaux, manifestations nautiques ou culturelles).
    - La réduction du nombre de places à flot découle du remplacement des pontons et catways par des équipements neufs plus larges, plus longs et plus confortables.
    - L'équilibre économique de la concession repose conjointement sur les recettes portuaires et commerciales.

2. **Le choix de démolir les bâtiments existants plutôt que de les réhabiliter**

- La contribution interroge sur la pertinence économique et fonctionnelle de la démolition par rapport à une rénovation.
- Réponses apportées :

- Les bâtiments actuels (vieux de près de 50 ans) sont organisés en demi-niveaux, ce qui nuit à l'accessibilité et à la circulation.
- Une simple réhabilitation aurait nécessité des travaux très lourds pour répondre aux normes actuelles (accessibilité, sécurité incendie, réglementation parasismique) sans supprimer les contraintes structurelles d'origine.
- La reconstruction permet de concevoir un ensemble accessible, évolutif et bioclimatique (isolation performante, ventilation, énergies renouvelables).
- La démarche intègre l'économie circulaire via le réemploi et le recyclage des matériaux déconstruits.

3. **Le stationnement et difficultés d'accueil en période estivale**

- La contribution précise des inquiétudes sur la saturation du stationnement en période estivale.
- Réponses apportées :
  - L'offre globale de stationnement augmentera de 101 places, passant de 264 à 365 places.
  - Cette hausse est permise par la création d'un niveau supplémentaire en ouvrage sur le parking situé à l'entrée du terre-plein.
  - Des emplacements spécifiques pour les remorques seront aménagés sur le terre-plein étendu et reliés au bassin d'échouage par le ponton-arche.

4. **La résistance aux tempêtes et sécurité des ouvrages maritimes**

- La contribution interroge sur la résistance des futurs ouvrages face aux tempêtes exceptionnelles, en référence aux dégâts constatés à l'automne 2023.
- Réponses apportées :
  - Digues : La digue du port d'échouage sera rehaussée de 1,5 mètre et dimensionnée pour faire face à une houle centennale en intégrant la montée des eaux à 50 ans. Des essais en canal à houle imposent une double couche d'enrochement. L'arase de 8 mètres réserve la possibilité d'un rehaussement ultérieur d'un mètre si le niveau marin l'exige.
  - Pontons : Ils seront guidés sur pieux et positionnés à distance de sécurité de la digue pour éviter les impacts lors des franchissements d'vagues.
  - Port à flot : Les digues actuelles ont démontré leur efficacité. Les avaries de 2023 concernaient des équipements de pontons vétustes. Par sécurité, les modules implantés en digue sud ne seront désormais présents que de manière saisonnière pour éviter l'exposition aux tempêtes hivernales.

5. **Le modèle de financement, garanties de la Ville et transparence du risque financier**

- La contribution questionne sur le modèle économique, le rôle de la Ville au sein de la SEMCEP et l'exposition financière de la collectivité.
- Réponses apportées :
  - La concession de service public est conclue pour une durée de 40 ans à partir du 1er janvier 2027.
  - La Ville détient initialement 73,5 % du capital de 1 million d'euros de la SEMCEP. Cette part a vocation à être ramenée à 55 % maximum à partir de la 4e année grâce au rachat de 185 000 actions par Loire-Atlantique Nautisme.
  - La participation au capital ne signifie pas que la Ville prend en charge la totalité des risques d'investissement ou d'éventuels déficits d'exploitation.

6. **Les garanties d'usage et le calendrier des engagements financiers**

- La contribution affiche la crainte d'un « passage en force » ou d'une anticipation des autorisations réglementaires.
- Réponses apportées :
    - La SEMCEP respecte strictement le cadre légal et les étapes de la procédure administrative. Le calendrier diffusé est un objectif opérationnel optimiste et non une pré-validation administrative.
    - Les versements du solde des garanties d'usage interviendront avant le 31 décembre 2026 pour prendre effet au 1er janvier 2027.
    - Ces sommes constituent des paiements anticipés de droits de place (pour 15 ou 35 ans) apportant des fonds propres à la SEMCEP pour lancer la rénovation, et non des sommes indues.

7. **Le calendrier des travaux et l'urgence des interventions sur les ouvrages maritimes**

- La contribution interroge sur l'urgence invoquée pour lancer les travaux alors que l'autorisation environnementale n'est pas encore délivrée.
- Réponses apportées :
    - Le calendrier prévisionnel échelonne les opérations : terre-plein (fin 2026 - S1 2027), digue (2027), pieux et pontons (jusqu'à S1 2028) et démolition des bâtiments (T4 2027).
    - L'urgence d'intervenir sur la digue repose sur un impératif de sécurité, la structure actuelle n'offrant plus une protection suffisante.
    - Les travaux maritimes se feront à marée basse et hors périodes de tempêtes, mais restent pleinement conditionnés à l'obtention préalable des autorisations réglementaires.

8. **L'accès au ponton reliant le port d'échouage au terre-plein central**

- La contribution conteste la fermeture au grand public du ponton reliant le port d'échouage au terre-plein central, situé sur le domaine public.
- Réponses apportées :
    - Le ponton et la passerelle ont une vocation strictement fonctionnelle et seront réservés aux plaisanciers et usagers du port via des portiques à code.
    - L'ouverture au grand public poserait des problèmes majeurs de sécurité et de responsabilité juridique, l'ouvrage n'étant pas dimensionné pour accueillir la foule.

10.2 Services portuaires

Les pontons, les sanitaires et les réseaux (eau, électricité) sont jugés vétustes, sous-dimensionnés et ne répondent plus aux attentes de confort et de sécurité des usagers. Le projet réduit la capacité du port à flot de 1 150 à 1 000 places, restructure fortement le port d'échouage et crée une passerelle de liaison entre les deux ports.

Les avis exprimés précisent :

- Des inquiétudes majeures concernant l'accès public permanent jour et nuit sur le ponton principal et la passerelle (risques de chutes, d'ébriété liée aux bars voisins, manque de garde-corps) ;

- Une demande très forte pour installer des portillons sécurisés par digicode/badge à l'entrée des catways, doublés d'une vidéosurveillance, pour limiter les accès aux seuls utilisateurs ;
- Obtenir la garantie d'un bon fonctionnement de la distribution de l'eau et de l'électricité sur tous les pontons, avec une individualisation des consommations.
- De proposer des bornes de recharge pour les véhicules électriques en stationnement ;
- Une erreur de conception sur le positionnement du ponton au port d'échouage, prévu du mauvais côté de la cale de mise à l'eau. Il s'en suit une demande de repositionnement du ponton pour ne pas bloquer la mise à des bateaux avec mât.
- Attendre une proposition pour la gestion dédiée du stockage des annexes de bateaux.
- Le besoin de créer des sanitaires propres, praticables et accessibles aux PMR.

Les avis exprimés proposent des alternatives :

- Remplacer le pont fixe par une passerelle rétractable ou la supprimer pour débloquer l'accès des voiliers.
- Reculer les infrastructures de 40 mètres vers le sud-est pour réorienter la cale et libérer des mouillages au nord.
- Aménager un ponton central en « colonne vertébrale » relié à la digue plutôt qu'une implantation enclavée.
- Conserver des pontons simples sans réseaux intégrés afin de maintenir des tarifs d'abonnement abordables.

Synthèse des réponses techniques apportées par la SEMCEP

- **Unification des bassins** : La société d'économie mixte a fait le choix d'une gestion unifiée du Port en eau profonde (1 000 places sur pontons) et du Port d'échouage (554 places, dont 474 sur pontons flottants échouables guidés sur pieux et 80 sur mouillages/corps-morts).
- **Nouvelle capitainerie** : Positionnée à l'interface des deux bassins sur l'extension du terre-plein central, elle est complétée par une annexe flottante dédiée au bassin d'échouage.
- **Ponton-arche** : Il est prévu la création d'une liaison flottante reliant le port d'échouage au terre-plein central, dimensionnée avec un gabarit de navigation de 7 m de largeur et 2,50 m de tirant d'air.
- **Aire de carénage modernisée** : L'aire existante sera agrandie et équipée d'un système de collecte et de traitement des effluents en circuit fermé avec réutilisation des eaux pluviales et création d'une mini-déchèterie dédiée aux déchets dangereux (peintures, huiles, batteries).
- **Services aux plaisanciers** : Les services suivants sont intégrés au projet de modernisation : l'accès 24/7 sécurisé par badges/portiques à code, l'eau et l'électricité sur pontons, des sanitaires PMR rénovés, une vidéoprotection, 270 emplacements vélos, et le maintien de la navette estivale et création de zones d'escale logistique « minute ».
- **Ajustement de la cale de mise à l'eau** : Une étude est lancée pour le déplacement du ponton principal au sud de la cale pour libérer le passage des navires à fort tirant d'air.

Analyse et questionnements du commissaire-enquêteur.

Une anomalie de conception a été signalé par les usagers du port d'échouage concernant le positionnement du ponton principal. Une étude a été lancée pour modifier le projet et permettre une complète utilisation de la cale pour les mises à l'eau.

Question 3 : Quels sont vos engagements sur ce point technique, et dans quels délais pourrez-vous communiquer pour amender le projet sur le repositionnement du ponton ?

Réponse complémentaire du porteur de projet SEMCEP

Une étude complémentaire a bien été engagée afin d'examiner les conditions permettant d'améliorer l'utilisation de la cale de mise à l'eau et de répondre aux observations formulées par les usagers. À l'issue de cette analyse, le repositionnement du ponton principal n'apparaît toutefois pas comme une solution adaptée, pour plusieurs raisons.

- En premier lieu, il exposerait davantage le ponton aux conditions de houle. Un déplacement d'environ 20 mètres vers le sud le rapprocherait de la zone la plus exposée aux houles par vent de sud et conduirait ainsi à dégrader les conditions de tenue et d'exploitation du ponton principal.
- En deuxième lieu, ce déplacement réduirait les possibilités d'utilisation de la cale. Le nouveau positionnement des pontons obligerait les utilisateurs de la cale à contourner ces installations en longeant la digue. Cette zone présente des profondeurs d'eau relativement faibles, ce qui limiterait les conditions dans lesquelles les embarcations peuvent y circuler et réduirait ainsi le temps d'utilisation effectif de la cale. Le détour imposé pour rejoindre les emplacements disponibles ou sortir du port constituerait donc une contrainte supplémentaire pour les usagers.
- En troisième lieu, cette implantation créerait des contraintes pour les activités nautiques du fond du port. Le fonctionnement des associations, et notamment du club de kayak, nécessite de pouvoir effectuer des mises à l'eau dans cette partie du port, puis de rejoindre directement la sortie en empruntant les espaces situés côté viaduc, vieux môle et ponton du pont. Le maintien de ces cheminements constitue donc un élément important dans la conception du dispositif.
- Enfin, le projet prévoit une solution complémentaire avec l'allongement de la cale de mise à l'eau du port à flot. Celle-ci pourra fonctionner indépendamment des horaires de marée, avec un accès 24 heures sur 24, et sera accessible à l'ensemble des usagers au même tarif. Elle sera par ailleurs directement associée à une offre de stationnement permettant l'accueil des véhicules et des remorques, ce qui constitue un service complémentaire pour les utilisateurs de la cale.

Concernant les solutions alternatives évoquées, telles que le remplacement du pont fixe par une passerelle rétractable ou sa suppression, celles-ci ont également été examinées au regard des contraintes générales du site et des différents usages à maintenir. À ce stade, elles ne permettent toutefois pas d'apporter une amélioration suffisante au regard des contraintes d'exploitation identifiées.

Le projet privilégie ainsi une organisation qui concilie les différents usages du site : un ponton principal positionné dans des conditions d'exposition maîtrisées, une cale de mise à l'eau pleinement fonctionnelle et accessible à tous, ainsi que le maintien des conditions d'accès nécessaires aux activités nautiques présentes dans le fond du port. Le ponton principal du port d'échouage sera donc maintenu dans son implantation envisagée et ne sera pas repositionné.

Analyse et questionnements du commissaire-enquêteur
Dans les solutions alternatives, il a été proposer de remplacer le pont fixe par une passerelle rétractable ou la supprimer pour débloquer l'accès des voiliers.

Question 4 : Dans l'hypothèse où le repositionnement du ponton ne puisse pas être possible pour des raisons techniques, la suppression de la passerelle serait-elle alors plausible pour libérer le plan d'eau de toute contrainte ?

Réponse complémentaire du porteur de projet SEMCEP
Le dispositif de ponton-pont constitue un élément fonctionnel important pour l'exploitation du port et pour les usagers. Il permet notamment d'assurer la liaison entre les deux ports en facilitant les déplacements des plaisanciers et l'accès aux différents secteurs de l'enceinte portuaire.
Le ponton-pont permet également l'accès des plaisanciers à leurs bateaux et sera réservé aux usagers du port, avec un accès sécurisé par des portiques à codes. La suppression de cet équipement aurait certes permis de libérer le plan d'eau de cette contrainte ponctuelle, mais elle aurait entraîné la perte d'une liaison fonctionnelle entre les deux ports ainsi que la suppression d'un accès nécessaire aux plaisanciers.
Par ailleurs, la consultation a permis d'identifier une demande complémentaire en matière de mouillage, notamment pour les voiliers. Le porteur de projet a pris en compte cette demande et s'est engagé à mettre en place, dans l'avant-port, une offre de mouillages complémentaires à celle initialement envisagée. Cette évolution permet ainsi de mieux répondre aux besoins exprimés par les usagers tout en conservant les fonctionnalités du ponton-pont.
Compte tenu de ces fonctions et des adaptations apportées au projet à l'issue de la consultation, le ponton pont constitue un équipement structurant pour le fonctionnement du site et les conditions d'accès des usagers.

Dans ces conditions, la suppression du ponton-pont n'est pas retenue. Le projet privilégie son maintien afin de préserver la liaison entre les deux ports et les fonctionnalités nécessaires à l'exploitation et à l'usage du site, tout en complétant l'offre de mouillage dans l'avant-port pour répondre aux besoins identifiés lors de la consultation.

10.3 Commerces

Les locaux commerciaux actuels sont vieillissants et le site souffre d'un manque d'animation et de fréquentation en dehors de la période estivale.

Les avis exprimés précisent :

- Leur besoin d'avoir une offre de brasseries et de commerces variés, qualitatifs et authentiques, en évitant l'implantation de chaînes bas de gamme pratiquant des tarifs excessifs ;
- Attendre des garanties pour que les commerces et restaurants restent ouverts toute l'année (désaisonnalisation) afin de maintenir un lieu vivant l'hiver ;
- Leur inquiétude sur les conditions commerciales proposées dans les AOT, pouvant mettre en difficulté l'équilibre financier des commerçants (loyers, charges, amplitudes horaires) et éviter la vacance commerciale.

D'autres avis proposent quelques alternatives :

- Privilégier la réhabilitation du bâti commercial existant plutôt qu'une démolition globale jugée trop coûteuse.
- Réduire sensiblement le volume du programme commercial pour éviter de dénaturer la vocation première du port.

Synthèse des réponses techniques apportées par la SEMCEP

- **Offre modulable** : IL est prévu une intégration de cellules commerciales et de restauration au rez-de-chaussée et à l'étage du bâtiment Boomerang, commercialisées sous forme d'Autorisations d'Occupation Temporaire (AOT).
- **Sélection et viabilité** : Une étude de marché préalable sera réalisée au début de l'année 2027, suivie immédiatement du lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour sélectionner les futurs exploitants.
- **Pré-équipements techniques** : Les cellules seront livrées brutes mais pré-équipées pour la ventilation double flux traversante et le traitement de l'air, évitant ainsi l'implantation postérieures d'équipements techniques désordonnés en toiture.
- **Continuité d'activité** : Il est prévu le maintien des commerces et restaurants actuels sur le site jusqu'en septembre 2027 avant le début des démolitions.

Analyse et questionnement du commissaire-enquêteur.

Le port de plaisance a pour vocation d'offrir des activités nautiques tout au long de l'année. Certains avis affichent une inquiétude sur une possible dureté des contrats commerciaux (AOT) pouvant fragiliser les exploitations, notamment pendant la période hivernale où la fréquentation est moindre.

Question 5 : Quelles règles d'exploitation hivernale pensez-vous imposer aux commerces pour maintenir une animation continue du port en dehors de la saison estivale ?

Réponse complémentaire du porteur de projet SEMCEP

La volonté du porteur de projet est de favoriser une animation du port tout au long de l'année, dans le respect du cahier des charges détaillé par l'autorité concédante et en tenant compte des spécificités de la fréquentation hivernale ainsi que des contraintes économiques propres aux activités commerciales saisonnières.

À ce titre, plusieurs procédures d'attribution seront prochainement lancées, à raison d'une AOT pour chaque local commercial. Ces AOT prévoiront une période minimale d'ouverture afin de garantir une présence commerciale et une animation du site au-delà de la seule période estivale. Sans que ce principe soit à ce stade définitivement arrêté, il est notamment envisagé d'aligner cette obligation d'ouverture hors saison sur le régime applicable aux établissements de plage bénéficiant d'une dérogation d'ouverture à l'année. Cette approche permettrait de placer les différents acteurs économiques exerçant sur le domaine public maritime ou portuaire dans des conditions comparables, tout en tenant compte des caractéristiques propres à chaque activité. Les modalités précises seront définies dans le cadre de chaque procédure d'attribution.

L'animation hivernale du port ne reposera toutefois pas exclusivement sur les commerces. Le projet prévoit le maintien et la réinstallation des clubs et associations nautiques actifs, notamment l'APCC, qui contribuent à faire vivre le port et à maintenir une activité nautique durant la période hivernale.

Par ailleurs, la cellule de 4ème catégorie pourra être mobilisée afin de créer les conditions de fonctionnement à l'année d'un établissement de type café-concert sur le modèle de l'activité qui existe actuellement sur le port, mais aujourd'hui uniquement de manière saisonnière. Elle pourra ainsi contribuer à une animation régulière du site au-delà de la seule période estivale.
Enfin, le projet a été conçu pour permettre une réelle modularité des espaces publics. Cette possibilité reposera notamment sur l'estacade, mais également sur les espaces créés par l'extension du terre-plein. Des bornes d'alimentation sont prévues afin de permettre l'accueil d'activités et d'événements à différentes périodes de l'année : concerts, marchés de Noël, manifestations associatives ou autres événements contribuant à l'animation du port.

Ainsi, l'objectif est de construire une animation annuelle diversifiée, reposant à la fois sur les activités commerciales, les activités nautiques, les associations et clubs ainsi que sur des manifestations et événements ponctuels. Les obligations d'ouverture prévues dans les différentes AOT participeront à cette dynamique, tout en permettant d'adapter les conditions d'exploitation aux réalités économiques de la période hivernale.

10.4 Besoins des associations et clubs sportifs

Il est signalé dans ce projet de modernisation des infrastructures portuaires une absence de solution pour la pratique nautique légère.

Les avis exprimés signalent :

- L'absence de proposition d'une véritable infrastructure collective dédiée à la pratique nautique légère des résidents (voile, kayak, aviron) et acte la vétusté des locaux mis à disposition des associations et secours ;
- Un besoin d'accès direct à la cale de carénage pour les plaisanciers (sans obligation de passer par un professionnel), des rampes adaptées aux petites embarcations et des espaces de stockage pour le matériel nécessaire aux activités nautiques ;
- Vouloir accéder aux salles associatives prévues ;
- Attendre des précisions sur le calendrier de livraison, le mode de gestion et la répartition des créneaux entre associations de pêcheurs et de plaisanciers.
- La SNSM valide le besoin vital pour renouveler les installations, mais souhaite conserver l'emplacement actuel pour lui permettre d'assurer la permanence des secours 24h/24 dans la baie et l'estuaire de la Loire grâce au port en eau profonde.

Il est proposé deux contre-propositions :

- Créer une véritable base nautique municipale globale regroupant voile, kayak, aviron et mouillages économiques pour les résidents pornichétins sur le site de l'actuelle capitainerie.
- Valoriser la zone Sud du port spécifiquement pour les loisirs nautiques légers et associatifs.

Synthèse des réponses techniques apportées par la SEMCEP

- **Maintien des structures clés** : Une présence est garantie tout au long des travaux, via des installations provisoires si nécessaire, de la capitainerie, du poste SNSM, de la gendarmerie, de l'APCC et du magasin d'accastillage.
- **Accès aux espaces municipaux** : Des salles polyvalentes de l'Espace Camille Flammarion seront mises à disposition pour les réunions et activités associatives.

- **Projet de Base Nautique municipale** : La Ville de Pornichet favorisera le développement d'un projet spécifique distinct sur le site de l'actuelle capitainerie du port d'échouage (après démolition des locaux de la CCI) pour accueillir le kayak, la voile légère, les associations et un espace de convivialité.

Analyse et questionnement du commissaire-enquêteur.
Le projet n'intègre pas de solutions techniques pérennes pour les petites structures organisant des activités nautiques légères. La SEMCEP confirme la volonté de la Ville de Pornichet pour assurer le développement d'un projet spécifique pour accueillir toutes ces activités.

Question 6 : Au-delà de ces bonnes intentions qui ne donnent aucune information pouvant rassurer les acteurs concernés, Pouvez-vous faire établir rapidement, en parallèle de la mise en œuvre des modernisation visées pour les deux ports, l'ouverture d'un second projet permettant de définir pour les parties prenantes le calendrier précis de concertation et de réalisation de la future base nautique municipale portée par la mairie ?

Réponse du porteur de projet SEMCEP
Le développement d'une base nautique municipale sur le site de l'ancienne Capitainerie du port d'échouage constitue une perspective identifiée pour permettre l'accueil et le développement des activités nautiques légères et des petites structures aujourd'hui présentes sur le site.
Ce projet relève de la Ville de Pornichet et constitue un engagement de la nouvelle municipalité. L'investissement correspondant est inscrit sur le plan pluriannuel d'investissement de la collectivité. Il se situe toutefois en dehors du périmètre de la présente consultation, qui porte sur le projet de modernisation des deux ports. La SEMCEP n'est donc pas en mesure de définir directement le calendrier de concertation et de réalisation de cette future base nautique.
Afin néanmoins d'apporter davantage de visibilité aux acteurs concernés, la SEMCEP sollicitera la Ville de Pornichet afin qu'un calendrier prévisionnel puisse être communiqué précisant notamment les prochaines étapes du projet, les modalités de concertation avec les parties prenantes et, dans la mesure du possible, les échéances envisagées pour sa réalisation.
Par ailleurs, pendant la période de réalisation du projet de modernisation des ports, les locaux de l'actuelle capitainerie du port d'échouage seront maintenus. Ils permettront ainsi d'assurer la continuité des activités aujourd'hui accueillies sur le site dans l'attente du développement et de la mise en œuvre de la future base nautique municipale.

La SEMCEP restera attentive à l'articulation entre ce futur équipement et le projet de modernisation des ports afin de permettre la continuité des activités nautiques légères pendant la période de transition et de favoriser leur développement à terme.

10.5 Environnement

Il est constaté la présence d'écosystèmes marins et littoraux sensibles et protégés (récifs d'hermelles, moulières, avifaune). Le site fait face à une pollution sédimentaire historique lourde (TBT dépassant 100 fois le seuil réglementaire à la station S1, séquelles de l'Erika) et la masse d'eau côtière est classée en état chimique « mauvais ».

Les avis exprimés argumentent et précisent :

- Leur crainte sur la destruction d'habitats protégés due à la création du terre-plein (8 000 à 9 200 m²) et s'appuyant sur les avis de l'Ifremer et de l'OFB ;
- Une obligation de transparence sur la dérogation « espèces et habitats protégées » et sollicite un accès public aux suivis scientifiques à venir ;
- Un traitement impératif de la contamination au TBT et un contrôle scientifique trimestriel renforcé (métaux lourds, PCB, TBT) sur les sédiments et les coquillages pendant et après les travaux ;
- Une maîtrise de la turbidité lors des dragages ;
- L'application d'un protocole d'effarouchement acoustique progressif (soft-start MR27) avec hydrophones pour les mammifères marins et oiseaux ;
- L'isolation bioclimatique des bâtiments, l'installation de panneaux photovoltaïques, la gestion des eaux de carénage/eaux grises dans l'objectif d'obtenir une labellisation Ports Propres.

Les avis exprimés proposent aussi trois alternatives :

- Renoncer au terre-plein et contenir l'ensemble de la modernisation à emprise constante.
- Réorienter le projet vers une sobriété écologique stricte en évitant toute artificialisation maritime.
- Remplacer l'extension des parkings par des navettes électriques et des parkings relais déportés.

Synthèse des réponses techniques apportées par la SEMCEP

- **Démarche Éviter-Réduire-Compenser (ERC)** : Il sera procédé à un ajustement du tracé de la digue Nord (mesure MR14) pour éviter la destruction des colonies d'hermelles développées sur le platier rocheux naturel.
- **Mesures compensatoires et suivis** : Pour l'impact résiduel sur enrochements (310 m²), il est mis en œuvre la mesure MC1 (déplacement expérimental du sable et de la colle biologique des sabelles, la mise en défens de zones favorables) et le suivi écologique sur 10 ans (N+1 à N+10) encadré par un Comité Scientifique indépendant.
- **Qualité des eaux et sédiments** : L'aire de carénage sera mise en exploitation en circuit fermé. Les dispositifs anti-turbidité (rideaux de bulles, barrages anti-MES) seront maintenues pendant les travaux pour éviter la dispersion des contaminants historiques (TBT, hydrocarbures).
- **Protection de la faune** : Les travaux seront encadrés pour minimiser le dérangement de l'avifaune hivernante (Bernache cravant, Bécasseau) et des procédures de démarrage sous-marin progressif seront engagées pour éloigner l'ichtyofaune lors du battage des pieux.

Analyse et questionnement du commissaire-enquêteur.

Sauf erreur de ma part, un lot de contributions (C118, C119, C126, C128, C138, C155 et C158) faisant référence aux problématiques environnementales n'a pas reçu de commentaire de la part de la SEMCEP.

Les thèmes techniques abordés dans ces 7 contributions sont les suivants : la rigueur scientifique et conformité réglementaire (C118, C119, C126, C128, C138), la préservation de la biodiversité et de la qualité de l'eau (C118, C128, C138, C158-1), la sobriété de l'aménagement et opportunité financière (C155, C158-1), et les impacts opérationnels du chantier et cadre de vie (C155).

Question 7 : En raison de l'objet de la consultation du public devant aboutir sur une autorisation environnementale, merci d'apporter une réponse exhaustive à l'ensemble de ces contributions.

Réponses complémentaires du porteur de projet SEMCEP, synthétisées des mémoires 29, 31 et 32 du registre dématérialisé

1. Protection de la biodiversité et de la faune marine

- Mammifères marins et avifaune. Pour prévenir les risques d'impact sonore liés aux phases de chantier les plus bruyantes (vibro-fonçage et battage de pieux), une mesure spécifique (MR27) met en œuvre un périmètre d'exclusion de 750 mètres. Ce dispositif comprend une surveillance visuelle préalable (30 minutes), deux hydrophones d'écoute acoustique en temps réel à 750 mètres et un protocole de démarrage progressif. Concernant l'avifaune, un suivi des populations d'oiseaux hivernants sur l'estran est instauré, avec des bilans prévus à 3 et 5 ans pour déclencher d'éventuelles mesures correctives si les effectifs chutent par rapport au niveau de référence de 2025.
- Récifs d'hermelles et platiers rocheux. Le tracé du projet a été conçu pour éviter les zones naturelles présentant les plus forts enjeux écologiques, en particulier les récifs d'hermelles et les moulières situées sur le platier rocheux au nord de l'entrée du port d'échouage. La cartographie intègre la zone d'étude hydrosédimentaire ainsi que les données du document d'objectifs (DOCOB) Natura 2000. Face aux limites des techniques de transplantation directe, une démarche expérimentale vise à favoriser la recolonisation naturelle d'hermelles sur les nouveaux blocs d'enrochement en s'appuyant sur l'apport de sable et de la matrice biologique existante, doublée d'un dispositif de mise en défens des zones environnantes pendant les travaux. Cette démarche a été élaborée en concertation avec les organismes experts (DREAL, OFB, Ifremer, animatrice Natura 2000).
- Intégration de nouvelles espèces (Nudibranche). Prenant acte de la signalisation du nudibranche *Corambe testudinaria* par Bretagne Vivante, la SEMCEP souligne que cette espèce non protégée évolue sur des habitats rocheux préservés qui resteront très peu impactés par les emprises du projet.

2. Gestion de la qualité des sédiments, de la turbidité et prévention des pollutions

- Contrôle de la turbidité. Afin d'éviter l'envasement du platier rocheux, les travaux intégreront selon les besoins des rideaux de bulles ou barrages anti-matières en suspension (MES). Ce confinement sera suivi en continu par 3 bouées de mesure de turbidité et complété par un suivi photographique/visuel sur quadrats fixes (mesure MS2).
- Analyses des sédiments et seuils de qualité. Des carottages complémentaires réalisés en profondeur en novembre 2025 (stations POR-1, POR-2 et POR-3 analysées par INOVALIS) ont confirmé l'absence de dépassement des seuils N1. Conformément aux recommandations de l'Ifremer, l'étude d'impact intègre également les seuils environnementaux ERL/EAC pour évaluer la qualité des sédiments marins, en portant une vigilance renforcée au pied de la cale du port d'échouage. Un suivi de la qualité des milieux (eau, sédiment, biote) accompagnera le chantier.

3. Justification, dimensionnement et fonctions du terre-plein

- Surface et besoins fonctionnels. L'extension du terre-plein répond à des objectifs d'organisation des activités portuaires, d'amélioration des circulations et de sécurité. La SEMCEP rappelle que le ratio de surface à terre prévu à Pornichet demeure très mesuré (environ 24 m² par emplacement pour 1 554 emplacements), à comparer avec les ratios de ports voisins comme Le Crouesty (40 m²), La Trinité-sur-Mer (43 m²) ou Port Haliguen (29 m²).
- Fréquentation et attractivité. Le projet a pour vocation la modernisation et l'amélioration du fonctionnement des infrastructures existantes, sans création d'un nouveau bassin ni augmentation significative de la capacité d'accueil à flot.

4. Prévention des nuisances, risques techniques et travaux

- Nuisances sonores et vibrations (Passerelle). En réponse aux inquiétudes de l'APSVP concernant les sifflements aérauliques sur le garde-corps du viaduc, la SEMCEP précise que cet ouvrage se trouve hors du périmètre de la concession portuaire mais qu'elle a relayé ces doléances à la Ville. La maîtrise d'œuvre du port a été sensibilisée sur la géométrie et les matériaux des futurs ouvrages afin d'éviter tout phénomène de résonance similaire.
- État des lieux avant chantier. La SEMCEP confirme la réalisation de constats d'huissiers préalables au démarrage des travaux afin d'établir un état de référence des avoisinants.

5. Cadre économique, contractuel et gouvernance

- Transparence financière et contractuelle. S'agissant des interrogations sur les coûts d'extension du terre-plein, le coût de la passerelle ou le modèle d'analyse des risques financiers, le maître d'ouvrage renvoie aux documents contractuels officiels, à savoir la délibération du conseil municipal n° 24-09-02 et les annexes du contrat de concession de la SEMCEP.
- Gouvernance et suivi associatif. La SEMCEP émet un avis favorable pour associer les associations environnementales (dont Bretagne Vivante) au comité de suivi scientifique. De plus, elle s'engage à transmettre un bilan annuel des travaux du comité scientifique aux associations lors de leurs assemblées générales et à intégrer ces conclusions aux rapports d'activité présentés à la Commission consultative des services publics locaux (CCSPL) et au Conseil Portuaire.

6. Rigueur de la méthodologie d'évaluation des impacts

- Cadre d'évaluation. Le maître d'ouvrage détaille la méthodologie réglementaire appliquée dans l'étude d'impact pour définir objectivement les niveaux d'enjeux (de nul/ négligeable à fort), caractériser la typologie des effets (directs/indirects, temporaires/permanents, négatifs/positifs) et croiser la sensibilité du milieu avec l'intensité des effets pour qualifier les impacts initiaux, résiduels et finaux.

10.6 Montage administratif, juridique et financier

Le projet est conçu dans le cadre d'une concession de 40 ans par la SEMCEP (dont la Ville de Pornichet est actionnaire à 73,5 %). Beaucoup d'inquiétudes sont exprimées quant aux hausses tarifaires annoncées pour les plaisanciers du port d'échouage (+50 % minimum, aggravées par le re-mesurage des navires).

Les avis exprimés précisent :

- Un souci de transparence et une maîtrise des coûts et recommandent d'isoler le coût propre au terre-plein dans le budget global, la publication des analyses de rentabilité, et l'exigence d'un « Plan B » (options de repli) pour éviter toute dérive budgétaire.
- Un risque fiscal, avec la crainte d'un transfert de charges ou d'une augmentation d'impôts pour les contribuables pornichétins en cas de défaillance de la SEMCEP ou d'emprunts garantis par la Ville ;
- Leurs interrogations sur la régularité de la candidature unique, sur la compatibilité avec le PLUi et la loi Littoral, ainsi que sur la légalité de restreindre l'accès par digicode d'un ponton financé par les deniers publics sur le domaine public maritime.

Les avis exprimés ont aussi émis trois contre-propositions :

- Redimensionner le projet à des proportions plus modestes pour sécuriser l'engagement financier de la commune.
- Maintenir des offres d'amarrage à bas coût (mouillages sur bouées, pontons sans réseaux) pour préserver la mixité sociale et l'accès des plaisanciers modestes.
- Instaurer une gouvernance resserrée : un directeur de projet unique, un tableau de bord d'une page et l'appui d'un comité d'experts indépendants.

Synthèse des réponses techniques apportées par la SEMCEP

- **Structure de la concession** : Le contrat de concession, d'une durée de 40 ans (du 1er janvier 2027 à 2067), est attribué à la SEMCEP (Société d'Économie Mixte pour la Construction et l'Exploitation des Ports de Pornichet).
- **Gouvernance :** Le capital initial est détenu à 73,5 % par la Ville de Pornichet, et est appelé à être abaissé à 55 % maximum à la 4ème année, via le rachat d'actions par Loire-Atlantique Nautisme, aux côtés des partenaires Charrier et Legendre.
- **Sécurisation des coûts** : Il est procédé à la mise en place d'un Marché Global de Conception-Réalisation garantissant un montant et un programme de travaux fermes, adossé à un contrat d'exploitation.
- **Modèle économique** : Le financement est intégralement assuré par les recettes de l'exploitation portuaire/commerciale et l'apport en fonds propres de la vente des garanties d'usage (commercialisées en 2021). Il y a donc une absence d'impact sur la fiscalité locale.
- **Fixation des tarifs** : Les tarifs sont votés annuellement par le Conseil Municipal après avis du nouveau Conseil Portuaire (indexation plafonnée contractuellement à 2% par an hors inflation).

Analyse et questionnement du commissaire-enquêteur.

*La contribution **154** n'a pas eu de réponse de la part de la SEMCEP. L'auteur dénonce l'absence de données chiffrées sur le modèle économique et rappelle que la Ville (actionnaire à 73,5 % de la SEMCEP) fait porter le risque des emprunts sur les contribuables en cas de défaillance. La note réclame une clarification explicite de la répartition des financements, du plafond des garanties sur 40 ans et du retour sur investissement pour la collectivité.*

L'auteur critique aussi le passage en force calendaire, avec 1 - l'annonce d'un démarrage des travaux sous deux mois et d'appels de fonds à 90 % avant la fin de l'enquête et l'obtention de l'autorisation environnementale ; 2 - la fermeture par digicode ou badge du ponton reliant le port

à flot au port d'échouage, réservé aux seuls plaisanciers et demande une justification juridique quant à l'exclusion du public.

Question 8 : Que souhaitez-vous répondre à ce contributeur ?

Réponse complémentaire du porteur de projet SEMCEP
La SEMCEP renvoie au mémoire en réponse n°30 déposée en pièce jointe dans le registre dématérialisé.
De plus, des réponses sur le même sujet ont été apportées précédemment dans la réponse à la question n° 2 (en référence à la contribution 153).

Analyse et questionnement du commissaire-enquêteur
A la lecture des contributions, un mécontentement des usagers est perceptible face à la hausse des tarifs d'amarrage sur les pontons.

Question 9 : Comment le conseil portuaire pourra-t-il contrôler la transparence des coûts de maintenance du site et l'évolution des grilles tarifaires qui en découlent ?

Réponse complémentaire du porteur de projet SEMCEP
Les évolutions tarifaires font l'objet d'une information et d'un échange au sein des instances portuaires. À ce titre, les grilles tarifaires 2027 ont été présentées aux membres du Conseil portuaire le vendredi 25 septembre 2026, qui ont pu se prononcer sur les propositions présentées.
L'évolution des tarifs est par ailleurs encadrée par les dispositions contractuelles applicables à l'exploitation du port. Le contrat prévoit notamment des modalités d'indexation des tarifs permettant de prendre en compte l'évolution des différents coûts liés à l'exploitation et à la maintenance du site.
Le Conseil portuaire constitue ainsi une instance permettant aux représentants des usagers et des différents acteurs portuaires d'être informés des évolutions tarifaires et de faire part de leurs observations dans le cadre prévu par la réglementation.
Enfin, il convient de préciser que la validation définitive des tarifs relève du Conseil municipal. Les tarifs proposés dans le cadre de l'exploitation du port ne deviennent donc applicables qu'après leur validation par l'autorité compétente.

Ce dispositif permet ainsi d'assurer une distinction entre, d'une part, les modalités contractuelles d'évolution des tarifs, notamment leur indexation, et, d'autre part, leur examen au sein du Conseil portuaire et leur validation finale par le Conseil municipal.

10.7 Travaux

La période de travaux prévoit des phases d'ampleur intégrant des démolitions, le rehaussement de la digue Nord (+1,50 m), le remblaiement d'un terre-plein, le renouvellement total des pontons, la construction du bâtiment « Boomerang », la future capitainerie, etc.

Les avis exprimés interrogent sur :

- La circulation et la voirie et demandent des précisions sur les itinéraires des camions de gravats (boulevard du Port, viaduc, pointe du Bec)
- Demandent la réalisation de constats d'huissier sur la voirie et les façades riveraines avant le démarrage pour prévenir des dégâts possibles liés aux vibrations ;
- Le traitement des bruits et vibrations du chantier, ainsi que la mise en place de solutions contre les sifflements éoliens stridents générés par le viaduc et la passerelle lors des tempêtes ;
- Une transparence sur le phasage et le calendrier prévisionnel, avec la garantie du maintien des accès aux navires, restaurants et promenades pendant le chantier. Plusieurs critiques sont formulées contre un calendrier jugé précipité avant même la fin de la consultation et l'obtention des autorisations environnementales.

Les avis exprimés proposent deux alternatives :

- Augmenter le rehaussement de la digue Nord au-delà des +1,50 m prévus (au moins +2 m, au niveau de la digue du port à flot) pour offrir une protection réelle face aux tempêtes et à la montée des eaux.
- Établir une cartographie précise des flux transitoires (secours, livraisons, PMR) avant de fixer définitivement le plan du chantier et des voies douces.

Synthèse des réponses techniques apportées par la SEMCEP

- **Le planning prévisionnel** proposé par la SEMCEP est le suivant :
  - Nov 2026 – Juin 2027 & Sept 2027 – Déc 2027 : Travaux maritimes, confortement de la digue Nord et extension de 8 000 m² du terre-plein.
  - Sept 2027 – Déc 2027 : Démolition du bâtiment existant.
  - Oct 2027 – Juin 2028 : Implantation des pieux et pose des pontons (port à flot d'octobre à mars, port d'échouage de mars à juin).
  - Fin 2027 – Printemps 2029 : Construction du bâtiment Boomerang et aménagements de surface.

- **Gestion du trafic routier** : Un pic de trafic est estimé à environ 5 poids lourds par heure durant les livraisons d'enrochements. Il est également prévu pendant les phases d'activité l'imposition d'une vitesse limitée à 20 km/h, le bâchage des bennes, la brumisation anti-poussière, le nettoyage des voiries et la réalisation de constats d'huissier contradictoires sur les routes et bâtis riverains avant le démarrage.
- **Réduction des bruits et vibrations** : Au forage préalable à la pose des pieux (« à la Dinardaise »), des jupes/rideaux acoustiques seront utilisées pendant le battage, la mise en place d'une procédure de démarrage progressif et une interdiction des travaux entre 20h et 7h (sauf urgence liée aux marées).
- **Relogement des navires** : Un plan de relogement des bateaux sera élaboré au 1er semestre 2027 et opérationnel avant l'été 2027 pour maintenir l'activité plaisance durant le chantier.

Analyse et questionnement du commissaire-enquêteur.

En relation avec vos réponses sur la gestion du trafic routier et la réduction des nuisances sonores et vibratoires :

Question 10 : L'arrêté municipal peut-il séparer strictement les itinéraires d'accès des camions chargés des trajets de retour à vide afin de soulager les voies résidentielles à proximité des ports (séparation des flux) ?

Réponse complémentaire du porteur de projet SEMCEP

Un arrêté municipal définira précisément les itinéraires de circulation des poids lourds en distinguant les trajets des véhicules chargés des trajets à vide.
Cette organisation permettra de mettre en place une séparation des flux et d'orienter les véhicules vers des itinéraires adaptés à leur situation afin notamment de limiter le passage des poids lourds dans les voies résidentielles situées à proximité des ports.

Les modalités précises de circulation, les itinéraires concernés et les éventuelles restrictions pourront ainsi être définis dans l'arrêté municipal en cohérence avec les objectifs de réduction des nuisances liées au trafic routier, notamment en matière de bruit et de vibrations.

Analyse et questionnement du commissaire-enquêteur

En relation avec vos réponses sur la gestion du trafic routier et la réduction des nuisances sonores et vibratoires

Question 11 : Afin de lever toute contestation sur la responsabilité engagée en cas de dégradation des bâtiments, avez-vous envisagé la pose de capteurs de vibrations en continu sur les bâtiments riverains les plus proches pendant toute la durée des battages ?

Réponse complémentaire du porteur de projet SEMCEP

- Les premiers bâtiments et ouvrages sensibles identifiés se situent à une distance supérieure à deux fois la limite réglementaire requise au regard des opérations de battage envisagées. Cette distance constitue un facteur de réduction significatif du risque de transmission de vibrations aux constructions riveraines.



Afin de disposer néanmoins d'un suivi objectif pendant les opérations de battage et de pouvoir documenter les niveaux de vibrations effectivement générés, deux dispositifs de mesure seront installés sur les secteurs les plus proches :

- Un premier appareillage au niveau du Nina à la Plage, situé à environ 142 mètres de la zone de travaux,
- Un second au niveau de l'ensemble de bâtiments identifié sur le plan par un triangle situé à environ 134 mètres.

Ces dispositifs permettront d'assurer un suivi des vibrations pendant les opérations de battage et de disposer de mesures objectives en cas de question ou de contestation concernant les éventuelles nuisances vibratoires.

Ainsi, même si l'éloignement des premiers bâtiments et ouvrages sensibles conduit à considérer le risque de dégradation comme très faible, la mise en place de ces appareillages permettra de sécuriser le suivi des travaux et d'objectiver les niveaux de vibrations effectivement constatés pendant la phase de battage.

11 Bilan de la consultation du public

La SEMCEP s'est appliquée à répondre très largement aux recommandations et interrogations émanant des organismes sollicitées et personnes publiques associées, du public et du commissaire-enquêteur.

De fait, le commissaire enquêteur prend acte des différentes réponses et argumentations intégrées dans ce rapport d'enquête.

L'enquête publique s'est déroulée normalement et réglementairement. Les conditions d'accueil et d'accès du public étaient excellentes, l'organisation matérielle pour la consultation des éléments du dossier ont bénéficié du soutien efficace du personnel présent au siège de la consultation.

Aucun incident de quelque nature que ce soit ne s'est produit pendant cette enquête.

Fait à Pornic, le 22 octobre 2026

Le commissaire enquêteur

Pascal DREAN



DOCUMENTS ANNEXES AU RAPPORT

- Annexe 1 – Procès-verbal de synthèse ; 16 pages
- Annexe 2 - Liste récapitulative des contributeurs (Nom + référence du registre) ; 2 pages
- Annexe 3 – Mémoire en réponse signé ; 8 pages