CONCLUSIONS MOTIVEES
RELATIVES A LA DEMANDE
D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE



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 :

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

Table des matières

1 INTRODUCTION 3
1.1 **Références et objet de l'enquête publique** 3
1.2 **Le projet et ses enjeux** 3
1.3 L'étude d'impact 5
1.4 Les dérogations espèces et habitats protégés 6
1.5 **Le déroulement de l'enquête** 7
1.6 Les résultats de la consultation 8
1.7 **Les enseignements de la consultation** 9
2 CONFORMITE AUX PLANIFICATIONS SUPRA 9
3 APPRECIATION DU PROJET 9
3.1 L'autorité environnementale 9
3.2 Autres avis formulés 10
3.3 **Synthèse des appréciations du public sur l'autorisation environnementale** 11
4 CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR 12

1 INTRODUCTION

1.1 Références et objet de l'enquête publique

Par 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.

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.

Cette consultation préalable à l'autorisation environnementale au titre de la nomenclature loi sur l'eau portant étude d'impact et dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces et habitats protégés est réalisée dans le cadre du code de l'environnement et notamment le chapitre unique du titre VIII du livre 1er relatif à l'autorisation environnementale, le chapitre IV du titre 1er du livre II relatif à l'eau et aux milieux aquatiques et marins, le chapitre 1er du titre 1er du livre IV relatif à la préservation et la surveillance du patrimoine naturel.

Les décisions pouvant être adoptées au terme de la procédure administrative 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, assorties de prescription, délivrée par le préfet de la Loire-Atlantique, ou un refus.

1.2 Le projet et ses enjeux

Le projet de modernisation des ports de Pornichet, porté par la Société d'Économie Mixte et d'Exploitation du Port de Pornichet (SEMCEP), s'articule autour d'une nouvelle concession unifiée de quarante ans (prenant effet le 1er janvier 2027) visant à redéfinir les espaces maritimes et terrestres pour répondre aux besoins contemporains de la plaisance. Il vise à restructurer des installations vieillissantes datant des années 1970 pour transformer le site en une « île vivante », mieux intégrée à la ville, accessible à tous et exemplaire sur le plan environnemental. Le programme réorganise l'ensemble du port à flot (1 000 places) et du port d'échouage (554 places).

Les différents travaux prévus, échelonnés d'octobre 2026 à l'été 2029 se divisent en trois volets principaux :

Des travaux maritimes et infrastructures de bassin, avec :

- Le renforcement de la digue Nord-Ouest afin d'assurer la protection contre les tempêtes centennales et la montée des eaux.
- La reconfiguration du bassin d'échouage par la pose de pontons flottants échouables guidés sur pieux (470 à 474 places) et le maintien de 80 mouillages sur bouées.
- La modernisation du port à flot, avec le remplacement de l'ensemble des pontons, catways et pieux du bassin en eau profonde, l'aménagement d'un ponton réservé aux professionnels et la réfection de la darse.
- Une liaison et des équipements nautiques, par la création d'un ponton-arche reliant le bassin d'échouage au terre-plein central, l'extension de la cale de mise à l'eau du port à flot et la création d'une estacade événementielle et paysagère.

Des travaux terrestres et superstructures (bâtiments), avec :

- Une déconstruction de l'ancienne capitainerie, du bâtiment commercial central vieillissant, des préfabriqués associatifs et des anciens sanitaires des digues.
- La reconstruction du bâtiment principal (« Boomerang ») de 4 418 m² de surface de plancher sur deux niveaux.
- Une nouvelle capitainerie : de 520 m².
- Un parking Silo, portant la capacité globale du port à 365 places.
- Des blocs sanitaires sur les digues Nord et Sud.

Des aménagements paysagers, espaces publics et réseaux, avec :

- Un nivellement du sol pour une accessibilité universelle, avec remise à niveau intégrale du socle et des voies du port à la cote unique de +4,60 NGF ;
- Une esplanade et des espaces publics de plus de 2 000 m² dédié aux piétons, aux animations culturelles/nautiques ou au stockage hivernal des bateaux.
- La réhabilitation de l'aire de carénage de 2700 m², fonctionnant en quasi-circuit fermé avec traitement et réutilisation des eaux pluviales, renouvellement des réseaux d'eau et d'électricité sur les pontons, déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques et conteneurs de tri enterrés.
- Création du jardin de la Capitainerie (1 500 m²), aménagement de quatre belvédères panoramiques et la désimperméabilisation massive des sols.

Les enjeux identifiés dans le cadre du projet de modernisation des ports de Pornichet s'articulent autour de plusieurs axes majeurs :

Enjeux institutionnels et d'exploitation portuaire

- Le renouvellement de la concession. L'échéance des concessions existantes au 31 décembre 2026 impose la mise en place d'un contrat unifié de concession de 40 ans confié à la SEMCEP.
- La modernisation des infrastructures. Face à la vétusté des pontons, réseaux et équipements existants, le projet vise à rénover le port à flot et le port d'échouage tout en améliorant le confort et la sécurité des plaisanciers.

Enjeux environnementaux et climatiques

- La préservation de la biodiversité marine. Bien que situé hors des zones Natura 2000, le projet jouxte directement ces périmètres protégés. Un enjeu majeur concerne la préservation et la compensation des impacts sur les bioconstructions protégées telles que les récifs d'hermelles (*Sabellaria alveolata*) et les moulières intertidales.
- La qualité des eaux et des sédiments. Le chantier nécessite une maîtrise stricte de la turbidité pour éviter la dispersion des sédiments et de contaminants historiques (comme le Tributylétain / TBT).
- La protection de la faune. Des protocoles spécifiques sont prévus pour limiter les dérangements acoustiques sous-marins auprès des mammifères marins et réduire les impacts sur l'avifaune hivernante et les espèces protégées comme le moineau domestique.
- L'adaptation au changement climatique et submersion marine : Le projet intègre le rehaussement de la digue Nord (+1,50 m) pour faire face aux houles centennales et à l'élévation du niveau de la mer.

Enjeux d'urbanisme, de paysage et de patrimoine

- L'intégration paysagère et patrimoniale. Le port s'inscrit dans le périmètre du Site Patrimonial Remarquable (AVAP) et du site inscrit du littoral. L'enjeu est de préserver les perspectives visuelles sur la mer et la ligne d'horizon tout en maîtrisant la hauteur des nouvelles constructions (parking silo, bâtiment principal Boomerang).
- Des outils d'aménagement urbain. Le projet développe le concept d'une « île vivante » en renforçant les liaisons piétonnes entre la ville et le port, en désimperméabilisant les sols et en créant des îlots de fraîcheur.

Enjeux économiques et commerciaux

- La régularisation et restructuration commerciale. Le projet reconstruit un ensemble commercial de 1 724 m² de surface de vente (bâtiment Boomerang) en régularisant les surfaces exploitées sans Autorisation d'Exploitation Commerciale (AEC).
- La complémentarité économique. L'offre est ciblée sur le nautisme, le tourisme et la restauration, tout en excluant le commerce alimentaire du quotidien pour protéger le centre-ville et le marché. L'objectif est également d'assurer une animation étalée sur toute l'année.
- L'équilibre financier. Assurer le modèle économique de la concession sur 40 ans sans impact sur la fiscalité locale, en équilibrant recettes portuaires et commerciales.

Enjeux d'usage, d'accessibilité et de continuité de service

- Accessibilité universelle. Le nivellement global du site à la cote unique de +4,60 NGF permet de garantir un parcours sans marches aux personnes à mobilité réduite (PMR).
- Stationnement et mobilités. La réorganisation prévoit la création d'un parking silo de 175 places (pour atteindre 365 places au total sur le site) et le déploiement d'équipements pour les mobilités douces et vélos.
- Continuité de service. Garantir le maintien des activités nautiques, des secours (SNSM), de la capitainerie et des commerces tout au long de la période de chantier.

1.3 L'étude d'impact

L'étude d'impact analyse en six phases et de manière rigoureuse et méthodique les incidences potentielles des aménagements sur les milieux physiques, biologique et humain.

La définition des aires d'étude. L'étude délimite trois périmètres géographiques d'évaluation (aires d'étude immédiate, élargie et éloignée), ajustés selon la portée spatiale des perturbations potentielles sur le littoral et le milieu marin.

Le diagnostic de l'état initial et hiérarchisation des enjeux. Un état de référence est établi sur l'ensemble du territoire pour identifier les sensibilités du site :

- Le milieu physique : analyse du climat, des dynamiques hydrosédimentaires, de la bathymétrie, de la qualité des sédiments et des eaux, ainsi que de l'ambiance sonore sous-marine et aérienne.
- Le milieu biologique : cartographie des habitats benthiques sensibles (récifs d'hermelles, moulières médiolittorales), inventaires de l'avifaune, des mammifères marins et des habitats terrestres (dunes).

- Le milieu humain et cadre de vie : diagnostic des activités portuaires, du nautisme, de la pêche, du paysage, des réseaux et de l'intégration socio-économique.

L'évaluation des effets et qualification des impacts bruts (initiaux). Les interactions entre le projet et l'environnement sont évaluées séparément pour la phase chantier et la phase d'exploitation. Les effets sont caractérisés selon leur typologie (directs/indirects, temporaires/permanents, positifs/négatifs). Le niveau d'impact brut est obtenu en croisant l'intensité de l'effet avec le niveau de sensibilité du milieu récepteur au moyen d'une matrice de qualification des incidences.

L'application de la séquence « Éviter – Réduire – Compenser » et accompagnement. Pour répondre aux impacts bruts identifiés, les mesures sont hiérarchisées selon la démarche réglementaire ERC :

- Évitement (ME) : choix d'aménagement dès la conception pour supprimer l'impact à la source (ex. l'abandon du projet de bassin à seuil ME 1 pour éviter la destruction totale des habitats sédimentaires intertidaux).
- Réduction (MR) : mesures techniques pour réduire l'intensité ou l'étendue des perturbations (ex. barrages anti-MES et rideaux de bulles MR 4, protocole de démarrage progressif acoustique *soft-start* et périmètre d'exclusion de 750 m MR 27, ou ajustement du tracé de la digue Nord MR 14).
- Compensation (MC) : mesures correctives pour traiter les impacts résiduels notables (ex. déplacement expérimental de blocs colonisés MC 1 et mise en défens de platiers rocheux voisins MC 2).
- Accompagnement (MA) : intégration de dispositifs d'éco-conception (ex. installation de bio-refuges sur les nouveaux enrochements **MA 4**).

L'évaluation des impacts résiduels et programme de suivi. L'étude qualifie le niveau d'impact résiduel persistant après l'application des mesures d'évitement et de réduction. Un dispositif de contrôle et de gouvernance est formalisé :

- Création d'un Comité de Suivi Scientifique (MS 1) réunissant l'État, les collectivités, l'Ifremer et la SEMCEP.
- Programme de suivis écologiques sur 10 ans (recolonisation par les hermelles et moules, évolutions biosédimentaires, cartographies d'estran).

L'analyse des impacts cumulés et compatibilité réglementaire, avec une évaluation de l'interaction des effets du projet avec d'autres travaux connus ou approuvés dans le secteur (ex. dragages d'entretien, réhabilitation de passerelles ou aménagements de voiries littorales).

- Compatibilité : vérification de la conformité du projet avec les objectifs des documents d'urbanisme et de gestion environnementale (Natura 2000, DSF NAMO, SRADDET, SDAGE/SAGE Estuaire de la Loire, PLU).

1.4 Les dérogations espèces et habitats protégés

Dans le cadre du projet d'aménagement et de modernisation des ports de Pornichet, la SEMCEP a déposé deux demandes de dérogation motivées par une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) liée au réaménagement des infrastructures portuaires publiques.

Dérogation au titre des Espèces Protégées. Cette dérogation cible 5 espèces fauniques protégées : le Moineau domestique (destruction de 11 nids) situés dans les bâtiments du port voués à la démolition, le lézard des murailles (risque faible de destruction accidentelle) et l'avifaune hivernante (Bernache cravant, Bécasseau variable, Tournepierre à collier). Des mesures sont proposées dans la séquence ERC :

- Évitement : maintien du port d'échouage (abandon du bassin à seuil) et évitement total de la dune blanche bordant l'estran.
- Réduction : programmation des démolitions de bâtiments et abattages d'arbres impérativement hors période de reproduction (entre septembre et février) ; présence d'un écologue sur le chantier (MS 2) pour capturer et déplacer les lézards des murailles vers les digues intérieures conservées ; déploiement de rideaux anti-turbidité et de dispositifs d'atténuation acoustique sous-marine.
- Compensation (MC 3) : installation de 22 nichoirs artificiels dans les nouveaux bâtiments pour compenser la perte des 11 nids (ratio de compensation de 2 pour 1).
- Suivis écologiques : contrôle annuel de l'occupation des nichoirs (objectif : au moins 11 nids occupés), suivi des populations de lézards des murailles et dénombrement de l'avifaune sur une durée de 5 à 10 ans.

Dérogation au titre des Habitats Particuliers Marins. Cette seconde demande s'inscrit dans le cadre du Document Stratégique de Façade (DSF) Nord Atlantique – Manche Ouest (NAMO), qui fixe un objectif de « zéro perte nette » (horizon 2026) pour les habitats d'enjeu prioritaire au titre de la Directive-Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM). Les habitats concernés et impacts identifiés sont les récifs d'hermelles (*Sabellaria alveolata*) détruits sur environ 310 m² et les moulières médiolittorales (*Mytilus edulis*) détruites sur environ 540 m². Des mesures sont proposées dans la séquence ERC :

- Évitement & Réduction : adoption d'un tracé alternatif pour la digue Nord (décalage de l'emprise vers l'intérieur du bassin) afin d'épargner 40 m² de récifs d'hermelles sur le platier rocheux.
- Compensation (MC 1 & MC 2) : déplacement expérimental de blocs d'enrochement colonisés par les hermelles et réutilisation de la matrice biologique/sable pour stimuler le recrutement larvaire sur les nouveaux ouvrages.
- Mise en défens des platiers rocheux (MC 1 / MC 2) : création d'une zone protégée en mise en défens (par arrêté municipal, préfectoral ou APHN) sur les platiers rocheux voisins abritant près de 10 000 m² d'hermelles et 9 500 m² de moulières pour les préserver du piétinement et de la surfréquentation liés à la pêche à pied.
- Gouvernance et suivis écologiques : Création d'un Comité de Suivi Scientifique (MS 1) regroupant l'État, les collectivités, l'IFREMER et des experts, et déploiement d'un programme de suivis écologiques sur 10 ans (années N+1, N+2, N+3, N+4, N+5, N+10).

1.5 Le déroulement de l'enquête

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.

La composition du dossier porté à l'enquête publique s'avère conforme au code de l'environnement concernant notamment l'étude d'impact et les dérogations espèces et habitats protégées.

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 simultanément 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.

Deux réunions publiques ont été organisées dans la salle du conseil municipal de la mairie de Pornichet, respectivement les jeudi 25 juin 2026 de 18h00 à 19h45 en présence de 15 personnes, et le jeudi 10 septembre 2026 de 18h00 à 20h00 a rassemblé 38 participants. Les échanges ont été cordiaux et fortement ciblés sur les évolutions à venir sur les infrastructures portuaires, notamment sur le port d'échouage. Les deux comptes-rendus des réunions publiques ont été pris en compte dans l'analyse des observations portées pendant la consultation.

Le porteur de projet a traité et répondu aux requêtes des contributeurs régulièrement et exhaustivement tout au long de la consultation. Trente deux mémoires en réponse ont été versés au dossier en ligne sur la période des trois mois de consultation.

Le procès-verbal de synthèses des observations a été commenté le mardi 29 septembre 2026. La SEMCEP a transmis un mémoire en réponse le jeudi 1 octobre 2026

1.6 Les résultats de la consultation

158 contributions ont été versées au registre dématérialisé, qui après analyse ont comptabilisé 334 observations. La ventilation du nombre de ces observations est la suivante :

- 10 observations non exploitables (hors périmètre du projet, doublons).
- Urbanisme et paysage : 82 observations, soit 24% du total exploitable
- Services portuaires : 106 observations, soit 32% du total exploitable
- Commerce : 20, soit 6% du total exploitable
- **Environnement : 72, soit 22% du total exploitable**
- Montage administratif, juridique et financier 43, soit 13% du total exploitable
- Travaux : 11, soit 3% du total exploitable.

La demande d'autorisation environnementale au titre de la nomenclature loi sur l'eau portant étude d'impact et dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces et habitats protégés est concernée par 22% des observations portées à la connaissance du commissaire-enquêteur.

1.7 Les enseignements de la consultation

Bien que le dossier porté en consultation soit volumineux (216 documents et plus de 3900 pages consultables le jour de la clôture) et peu facile d'accès pour sa lecture, la consultation en ligne sur le site web dédié a été soutenue, avec 16957 visiteurs uniques et 18966 documents téléchargés sur la période.

Malgré les difficultés de recherche du fait de la nature des titres donnés aux fichiers mis en ligne, le public a contribué, par dépôt d'une contribution ou par échange lors des réunions publiques, après avoir pris connaissance du projet de modernisation. Certains plaisanciers ont été forces de proposition pour améliorer les aménagements proposés. Les apports de l'expression du public se positionnant sur tous les aspects du dossier ont été nombreux et constructifs.

2 CONFORMITE AUX PLANIFICATIONS SUPRA

Les travaux et aménagements prévus sont jugés conformes et compatibles avec les orientations du PLUi de la CARENE (Saint-Nazaire Agglo) et du SCoT de Nantes - Saint-Nazaire.

L'étude d'impact et les demandes de dérogation relatives au projet de modernisation des ports de Pornichet démontrent leur conformité et leur compatibilité avec l'ensemble des règles et documents de planification supra-communaux, nationaux et européens :

- Conformité au cadre réglementaire européen et aux réseaux de protections ;
- Conformité au cadre réglementaire national (codes de l'environnement et de l'urbanisme) ;
- Compatibilité avec la planification supra-communale et régionale (SDAGE Loire-Bretagne et SAGE Estuaire et Loire, SRADETT Pays de la Loire, SCoT Nantes-Saint-Nazaire, Site patrimonial remarquable SPR et AVAP).

3 APPRECIATION DU PROJET

3.1 L'autorité environnementale

La MRAe a formulé une analyse détaillée soulignant à la fois des points forts et plusieurs insuffisances à corriger :

Point fort et élément salué

- Dans l'étude lancée pour apprécier le dimensionnement de la digue Nord, la réalisation d'essais en canal à houle est appréciée pour avoir permis de renforcer la digue tout en conservant une réserve d'adaptabilité pour un rehaussement futur.

Principales insuffisances et réserves identifiées

- Submersion marine et risques naturels. La MRAe critique le fait que l'étude d'impact écarte les risques naturels sous prétexte de l'absence de zonage au PPRL. 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 structures (un horizon 2100 prévoyant jusqu'à +1,01 m aurait été plus adapté).
- Nuisances sonores et vibratoires. L'impact sonore du battage des pieux dépasse fortement les seuils réglementaires à terre, les vibrations transmises par le rocher n'ont pas été modélisées, et l'usage des dispositifs d'écoute sous-marine (hydrophones) reste à préciser.

- Bilan carbone. Le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) en phase d'exploitation est jugé sous-estimé car il omet le fonctionnement des ports, les déplacements des navires et les trajets des usagers.
- Incidences Natura 2000. L'analyse des incidences indirectes sur les espèces et habitats ayant motivé la désignation des sites Natura 2000 limitrophes n'est pas suffisamment approfondie.
- Aire de carénage et pollution au TBT. La description du traitement des effluents de l'aire de carénage manque de précision et nécessite un suivi ciblé de la contamination au Tributylétain (TBT).

La MRAe demande au maître d'ouvrage de compléter le dossier sur les volets suivants :

- Risques et submersion. Réanalyser la vulnérabilité à la submersion marine en précisant les hypothèses de dimensionnement (période de retour, niveau d'eau extrême, franchissements résiduels).
- Bruit et vibrations. Évaluer quantitativement les vibrations en phase chantier et renforcer le dispositif d'écoute acoustique sous-marine (hydrophones et le suivi acoustique passif des cétacés).
- Qualité des eaux. Expliciter les objectifs de rejet de l'aire de carénage et instaurer un suivi de la qualité des eaux concernant la contamination au TBT.
- Bilan carbone. Intégrer l'ensemble des consommations d'exploitation et des déplacements générés au bilan GES.
- Cohérence du dossier. Harmoniser la numérotation des mesures ERC et corriger les divergences de données (stationnement, volumes d'enrochements)

3.2 Autres avis formulés

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale pour le projet de modernisation des ports de Pornichet, plusieurs instances et organismes publics ont été consultés pour émettre un avis délibéré ou technique.

Office Français de la Biodiversité (OFB) / DDTM 44. L'OFB a émis un avis complémentaire concluant que les éléments apportés et la démarche « Éviter – Réduire – Compenser » (ERC) sont satisfaisants.

- Les points salués. L'encadrement opérationnel de la turbidité (barrages anti-MES, rideaux de bulles avec seuils d'alerte P95 et d'arrêt P99), l'optimisation de la circulation des engins sur l'estran (MR15), la réduction des impacts sonores pour les mammifères marins (MR27 adossée aux seuils allemands de 160 dB et 190 dB à 750 m) et le plan de circulation préservant l'avifaune.
- Quatre recommandations. Préciser la méthode et la durée de la montée progressive du son, détailler l'implantation des hydrophones pour le suivi acoustique et la détection passive des mammifères marins, étendre le suivi biosédimentaire des fonds meubles (MS4) sur la période allant de fin de l'hiver au début de printemps, et anticiper les modalités d'application des mesures correctives pour l'avifaune.

DREAL / UMML (Unité Marine et Milieu Littoral). La DREAL a analysé l'étude d'impact et le dossier spécifique relatif aux habitats particuliers.

- Points salués. La fourniture volontaire du dossier de dérogation « Habitats Particuliers » au titre du DSF NAMO, ainsi que le choix du tracé alternatif pour la digue Nord permettant d'épargner 40 m² de récifs d'hermelles sur le platier rocheux naturel.
- Trois points de vigilance et demandes. Encadrer rigoureusement la mesure compensatoire expérimentale (MC1 et MC2) par un suivi scientifique formalisé validé par des experts, explorer une réduction de l'emprise du terre-plein, et compléter la description du fonctionnement de l'aire de carénage de 2 700 m².

Ifremer (Laboratoire Environnement Ressources Morbihan-Pays de Loire). L'Ifremer constate une amélioration sensible de l'étude d'impact grâce à l'intégration des données du réseau de surveillance microalgale REPHY.

- Points à compléter. L'institut signale l'absence des données du réseau d'observation de la contamination chimique au niveau du point de suivi de la pointe de Chemoulin (à moins de 5 km), demande d'expliciter l'articulation entre l'analyse historique REPHY et les mesures en continu des seuils de turbidité (MR4), et regrette l'absence d'un suivi de la remise en suspension des contaminants chimiques en mer pendant les travaux.

Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Estuaire de la Loire. Le Bureau de la CLE a émis un avis favorable quant à la compatibilité du projet avec le SAGE (12 voix pour, 2 abstentions).

- Trois demandes complémentaires : Préciser les alternatives aux peintures antifouling, annexer la note confirmant la compatibilité du projet avec la capacité de la station d'épuration (STEP des Écossiernes), et approfondir l'analyse de l'impact du renforcement de la digue Nord sur les mouvements sédimentaires et l'érosion côtière.

Collectivités locales territoriales

- Conseil Départemental de Loire-Atlantique : Sa Commission permanente a émis un avis favorable lors de sa séance du 2 juillet 2026.
- Conseil Municipal de la Ville de Pornichet : A rendu un avis favorable le 24 juin 2026 (29 voix Pour, 4 Contre) en soulignant la sanctuarisation du platier rocheux, l'intégration de bio-refuges et nichoirs, ainsi que la réalisation des fondations en période d'eau froide (< 14 °C).

Services et collectivités réputés sans observation

N'ayant pas émis d'avis dans le délai réglementaire imparti, Saint-Nazaire Agglomération (CARENE), le Conseil Régional des Pays de la Loire et l'Agence Régionale de Santé (ARS) sont réputés avoir émis un avis sans observation.

3.3 Synthèse des appréciations du public sur l'autorisation environnementale

Lors de l'enquête publique relative au projet de modernisation des ports de Pornichet, la thématique de l'environnement et de la biodiversité a représenté environ 22 % de l'ensemble des observations enregistrées. Les avis exprimés par le public apportent une série de précisions sur les craintes locales, des exigences de suivi renforcé et des propositions d'alternatives écologiques.

Des inquiétudes et exigences de vigilance exprimées par le public

- Préservation des habitats sensibles et de la biodiversité. Le public exprime des craintes quant à la destruction d'habitats benthiques et d'écosystèmes protégés (récifs d'hermelles, moulières, avifaune) générée par le gain de 8 000 à 9 200 m² du terre-plein sur la mer.
- Traitement impératif de la pollution sédimentaire historique. Les contributeurs rappellent la présence d'une pollution sédimentaire lourde sur le site, marquée par une forte contamination en Tributylétain (TBT) ainsi qu'en métaux lourds et PCB. Ils exigent un traitement strict et un contrôle scientifique trimestriel renforcé sur les sédiments et les coquillages durant et après le chantier.
- Transparence et accès aux données environnementales. Une demande forte est formulée pour garantir l'accès public et transparent à l'ensemble des rapports et suivis scientifiques liés aux dérogations « espèces et habitats protégés ».
- Encadrement des chantiers (turbidité et bruits sous-marins). Exigence d'un contrôle rigoureux de la dispersion des sédiments lors des dragages et de l'application d'un protocole d'effarouchement acoustique progressif (*soft-start* MR27) avec hydrophones pour protéger l'avifaune et les mammifères marins.
- Performance bioclimatique et transition écologique. Souhait de voir le projet intégrer une isolation bioclimatique des nouveaux bâtiments, la pose de panneaux photovoltaïques et une gestion rigoureuse des eaux de carénage et eaux grises dans l'objectif d'obtenir le label Ports Propres.

Des alternatives écologiques proposées par les contributeurs

Pour limiter l'empreinte écologique du projet, le public et certaines associations ont proposé trois alternatives :

- Renoncer à l'extension du terre-plein et maintenir l'ensemble de la modernisation à emprise spatiale constante.
- Réorienter le projet vers une sobriété écologique stricte visant zéro nouvelle artificialisation maritime.
- Remplacer l'agrandissement des parkings par la mise en place de navettes électriques reliées à des parkings relais déportés hors du littoral.

4 CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Sur le chapitre environnemental, la SEMCEP a pris en compte de manière très détaillée et circonstanciée l'ensemble des avis émis par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe), par les autorités publiques consultées (OFB, DREAL, Ifremer, CLE) ainsi que les contributions du public. Cette prise en compte s'est concrétisée par la production de mémoires en réponse explicites (MRAe, CLE du SAGE Estuaire Loire, 32 mémoires à l'attention des contributeurs, complétés par 1 mémoire en réponse au commissaire-enquêteur), de compléments d'études d'impact et d'engagements d'ajustements techniques et opérationnels précis. Pour exemples :

Réponses et engagements apportés à la MRAe

Dans son mémoire en réponse spécifique d'août 2026, la SEMCEP a répondu point par point aux réserves et recommandations de la MRAe :

- Adaptation au changement climatique et submersion marine. La SEMCEP a confirmé le dimensionnement de la digue du port d'échouage pour une durée de vie de 50 ans face à une tempête centennale avec une surcote de +0,43 m à l'horizon 2075. Les essais en canal à houle

ont validé une réduction de la hauteur de houle de 2,13 m à 0,75 m à l'arrière. De plus, l'arase de 8 m de large offre la réserve technique nécessaire pour un surhaussement d'un mètre si l'élévation du niveau marin l'exige à terme.

- Atténuation du bruit sous-marin et protection de la faune marine. La SEMCEP s'est engagée à équiper le marteau hydraulique de battage d'une jupe acoustique (mesure MR9) et à déployer deux bouées acoustiques équipées d'hydrophones à 750 m du chantier pour contrôler les seuils environnementaux et assurer une détection acoustique passive des mammifères marins avec protocole de démarrage sous-marin progressif.
- Incidences Natura 2000. Les modélisations hydrosédimentaires ont démontré que les effets physiques restent très localisés dans l'enceinte portuaire, avec une atteinte aux fonds sédimentaires inférieure à 1 hectare (à comparer aux 921 hectares de replats sableux/vaseux voisins dans la ZSC Natura 2000).
- Aire de carénage et pollution au Tributylétain (TBT). La nouvelle aire fonctionnera en quasi-circuit fermé en réutilisant en priorité les eaux pluviales traitées. Le carénage à flot sera strictement interdit, et des actions de sensibilisation, une liste d'antifoulings autorisés ainsi que des contrôles par la police de l'eau seront déployés dans le cadre de la démarche « Ports Propres ».
- Bilan carbone. L'exploitant s'est engagé contractuellement à réaliser un bilan carbone annuel d'exploitation et a rappelé les mesures de décarbonation intégrées (réduction de 6 % de la capacité portuaire, bâtiments 100 % électriques conformes RE2020 avec panneaux photovoltaïques, engin de levage hybride).

Réponses apportées aux autres autorités consultées (OFB, DREAL, Ifremer, CLE)

- Évitement des habitats sensibles (OFB & DREAL). Le tracé de la digue Nord (mesures MR13/MR14) a été déplacé vers l'intérieur du bassin pour épargner 40 m² de récifs d'hermelles sur le platier rocheux naturel.
- Mesures compensatoires et suivis écologiques. Pour compenser la perte résiduelle sur les enrochements artificiels, la SEMCEP déploie l'expérimentation MC1 (déplacement de blocs colonisés) et la mise en défens des platiers rocheux voisins abritant près de 10 000 m² d'hermelles et 9 500 m² de moulières. Un programme de suivis écologiques s'étalera sur 10 ans sous l'égide du Comité de Suivi Scientifique (MS1).
- Sédiments et turbidité (Ifremer). Des carottages complémentaires analysés en novembre 2025 ont confirmé l'absence de dépassement des seuils N1. Le confinement du chantier est garanti par des rideaux de bulles ou barrages anti-MES, suivis par 3 bouées de turbidité en continu et des contrôles sur quadrats fixes.
- Assainissement et dynamique côtière (CLE / SAGE Estuaire de la Loire). La SEMCEP a confirmé que les rejets sanitaires (495 équivalents-habitants) sont largement compatibles avec la capacité résiduelle (37 000 EH) de la station d'épuration des Écossiernes. Les simulations numériques confirment que le renforcement de la digue n'a pas d'incidence sur la dynamique sédimentaire de la Baie du Pouliguen.

Prise en compte des contributions et inquiétudes du public

Durant l'enquête publique, la SEMCEP a tenu des réunions techniques quinzaines ou hebdomadaires et produit **32 mémoires en réponse spécifiques (162 pages au total)** pour traiter et répondre aux 344 observations du public. Les engagements supplémentaires sont :

- Surveillance continue des vibrations : La SEMCEP s'est engagée à installer deux dispositifs de mesure des vibrations en continu sur les bâtis les plus proches (*Nina à la Plage* à 142 m et un immeuble à 134 m) pendant la phase de battage des pieux.
- Itinéraires du chantier : Un arrêté municipal spécifique distinguera strictement les flux de circulation des poids lourds chargés et à vide afin d'éviter la traversée des voies résidentielles.
- Gouvernance partagée : La SEMCEP a émis un avis favorable pour associer les associations environnementales locales (dont Bretagne Vivante) au Comité de Suivi Scientifique et leur transmettre annuellement les bilans écologiques du site.

Fait à Pornic, le 22 octobre 2026

Le commissaire enquêteur

Pascal DREAN

