CONCLUSIONS MOTIVEES
RELATIVES
AU PERMIS D'AMENAGER



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 **Le déroulement de l'enquête** 5
1.4 Les résultats de la consultation 6
1.5 **Les enseignements de la consultation** 6
2 CONFORMITE AUX PLANIFICATIONS SUPRA 6
3 APPRECIATION DU PROJET 7
3.1 L'autorité environnementale 7
3.2 Autres avis formulés 8
3.3 **Synthèse des appréciations du public sur la demande de permis d'aménager** 9
4 CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR 10

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 enquête est réalisée dans le cadre du 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.

Les décisions pouvant être adoptées au terme de la procédure administrative sont l'obtention d'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.

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 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'urbanisme et notamment les livres IV et VII, le permis d'aménager valant permis de construire, permis de démolir et autorisation d'exploitation commerciale.

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

1.4 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 de permis d'aménager est concerné par 78% des observations portées à la connaissance du commissaire-enquêteur.

1.5 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.

Conformité avec le SCoT de Nantes - Saint-Nazaire

- Compatibilité générale. Le dossier confirme que le projet d'aménagement et de restructuration du site est jugé compatible avec les orientations stratégiques du SCoT 3 de Nantes - Saint-Nazaire.
- Précision calendaire. La SEMCEP a précisé que le dépôt initial du dossier (5 décembre 2025) précédait de peu l'approbation formelle de la version révisée du SCoT (18 décembre 2025), et que les études ont été articulées pour garantir ce respect réglementaire.
- Avis de la CDAC. La Commission Départementale d'Aménagement Commercial a rendu un avis favorable à l'unanimité sur le volet commercial du permis d'aménager.

Conformité avec le PLUi de la CARENE (Saint-Nazaire Agglo)

- Identifier comme « Pôle touristique ». Le port de Pornichet est formellement identifié comme un *Pôle touristique* au sein de la charte d'urbanisme commercial du PLUi de la CARENE.
- Complémentarité avec le centre-ville. Le programme commercial (1 724 m² de surface de vente dans le bâtiment Boomerang) s'inscrit dans les exigences du PLUi en se spécialisant exclusivement dans le nautisme, la restauration et le tourisme-loisirs, tout en excluant les commerces alimentaires du quotidien pour ne pas concurrencer les commerces du centre-ville et du marché.
- Respect du Zéro Artificialisation Nette (ZAN). L'ensemble des constructions terrestres et commerciales est réimplanté sur le terre-plein existant déjà imperméabilisé, respectant ainsi les principes de sobriété foncière du PLUi.
- Capacité d'assainissement. Le projet est compatible avec les infrastructures de l'agglomération, notamment la station d'épuration (STEP) des Écossiernes à Saint-Nazaire, dont la capacité résiduelle (environ 37 000 équivalents-habitants) absorbe largement la charge du port (estimée à ~495 EH).

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).

3.2 Autres avis formulés

Dans le périmètre du permis d'aménager (dossier PA 044 132 26 00001), les avis rendus par l'ensemble des commissions, services instructeurs et autorités consultées sont favorables ou assortis de prescriptions techniques :

Architecte des Bâtiments de France (ABF / UDAP). L'accord est assorti de prescriptions, couplé à un refus motivé sur les ombrières photovoltaïques :

- Prescriptions architecturales : Le béton du bâtiment principal « Boomerang » doit être revêtu d'une lasure beige clair/couleur pierre (pour éviter un aspect industriel gris neutre), les structures métalliques doivent présenter un fini mat et pré-patiné, et la végétation doit privilégier des essences locales.
- Refus des ombrières et dérogation : L'ABF s'est opposé à l'installation d'ombrières photovoltaïques sur le parking silo et les digues Nord/Sud, estimant qu'elles dégraderaient la ligne d'horizon et les vues sur mer dans ce périmètre classé (Site Patrimonial Remarquable et Site Inscrit). Une demande de dérogation aux obligations de la loi APER a été formulée ; seul le voile photovoltaïque sur le bâtiment principal est autorisé.

Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC). Un avis favorable a été rendu à l'unanimité (9 voix sur 9).

Sous-Commission Départementale d'Accessibilité (DDTM 44). Un avis a été donnée sous conditions du respect strict des normes d'accessibilité universelle, incluant des cheminements extérieurs d'au moins 1,40 m de large avec bandes de guidage tactile, des ressauts limités à 2 cm, la conformité des ascenseurs, l'aménagement de places PMR réservées (silo, digues, capitainerie) et l'obligation pour chaque commerçant de déposer une Autorisation de Travaux (AT) spécifique pour ses aménagements intérieurs.

Commission de Sécurité et SDIS 44. Des **a**vis favorables sont donnés, avec :

- Validation des voies d'accès pour les engins de secours (largeur de 3 m, hauteur libre de 3,50 m, force portante de 160 kN) et maintien des ressources en eau de la Défense Extérieure Contre l'Incendie (DECI).

- Un avis favorable à l'unanimité pour le Restaurant-Dancing (269 personnes) et le Parking Silo de 178 places (alarme type 3, extincteurs IRVE, interdiction des véhicules à hydrogène).

Service Paysage et Environnement de la Ville de Pornichet. L'avis est favorable avec des réserves portant sur la mise en place de clôtures de protection autour des arbres conservés pendant le chantier, l'arrachage obligatoire des espèces végétales envahissantes (*Baccharis halimifolia*), la sélection d'essences littorales adaptées aux embruns (cyprès, pins, mûrier *Fruitless* pour l'ombrage des parkings) et la validation du plan de plantation définitif avant les travaux paysagers.

Service Régional de l'Archéologie (DRAC). Un avis favorable est donné sans prescription. Le secteur ne présente pas de sensibilité archéologique particulière au regard de la nature des travaux.

Autorisations de Travaux (AT) pour les Établissements Recevant du Public (ERP). Quatre favorables sont émis par la Ville de Pornichet pour l'ensemble des bâtiments spécifiques de 5e catégorie : la nouvelle Capitainerie, les locaux associatifs, la salle événementielle et le local de la SNSM.

3.3 Synthèse des appréciations du public sur la demande de permis d'aménager

Dans le périmètre spécifique du permis d'aménager (qui englobe les constructions terrestres, le parking silo, les aménagements paysagers, l'accessibilité et l'aménagement commercial AEC), les avis du public issus de la concertation préalable et du registre de consultation électronique se concentrent sur plusieurs thèmes majeurs.

Urbanisme, architecture et insertion paysagère

- La préservation des vues sur mer. De nombreux riverains et usagers ont exprimé la crainte d'une altération des perspectives visuelles vers la baie depuis le boulevard des Océanides et l'entrée du port.
- Gabarit et masquage du parking silo. Le public a demandé des garanties sur la hauteur maximale du parking en ouvrage (limité à un seul niveau supérieur, soit moins de 2,50 m au-dessus des enrochements) et sur son intégration paysagère par des plantes grimpantes.
- Un débat « Réhabilitation » vs « Démolition-Reconstruction ». Plusieurs contributions suggéraient de rénover le bâtiment « Boomerang » existant pour préserver le charme balnéaire et réduire l'empreinte carbone. La maîtrise d'ouvrage a apporté comme précision qu'une simple réhabilitation ne permettait pas de corriger les contraintes structurelles lourdes (demi-niveaux, absence d'accessibilité PMR, effet d'obstacle visuel).
- Un cadre végétalisé et apaisé. Une adhésion très nette a été exprimée en faveur d'un site plus piéton, doté de promenades, de belvédères et d'îlots de fraîcheur.

Stationnement, mobilités et recharge

- La capacité de stationnement. Des inquiétudes ont porté sur la saturation estivale du stationnement. La SEMCEP a précisé que la création du parking silo permettra d'augmenter la capacité globale de 101 places (passant de 264 à 365 places).
- Le stationnement des remorques. Des remarques ont été formulées sur le besoin d'espaces dédiés aux manœuvres et au stockage des remorques de bateaux. Une solution a été proposée par la SEMCEP.

- Bornes de recharge (IRVE) : Le public a souligné l'importance de déployer des bornes de recharge pour les véhicules électriques et les bateaux en escale.

Volet commercial et animation du site (AEC)

- Qualité et diversité de l'offre. Les usagers souhaitent des commerces et brasseries authentiques liés au nautisme et au tourisme, en excluant les enseignes de grande distribution alimentaire qui concurrenceraient le centre-ville.
- Animation annuelle (désaisonnalisation). Des craintes ont été émises concernant la viabilité économique des commerces durant la période hivernale. Les contrats d'AOT prévoiront une période minimale d'ouverture obligatoire afin de maintenir un port vivant toute l'année

Accessibilité PMR et sécurité des circulations

- Accessibilité universelle (+4,60 NGF). Le nivellement global du terre-plein à une cote unique pour supprimer les marches et garantir la circulation de plain-pied a été très favorablement accueilli.
- Sécurisation des accès aux pontons. Plusieurs usagers ont demandé et obtenu une fermeture des accès aux pontons par des portillons à badge ou digicode afin de prévenir les intrusions et garantir la sécurité des biens.

Usages associatifs et nautisme léger

- Maintien des activités associatives. Les associations (APCC, pêcheurs) ont demandé des assurances sur la relocalisation et le maintien de leurs activités pendant la durée du chantier.
- Projet de base nautique municipale. L'absence initiale d'équipements pour la voile légère et le kayak a suscité des remarques. La Ville et la SEMCEP ont confirmé qu'un projet distinct de base nautique municipale sera porté par la mairie sur le site de l'actuelle capitainerie d'échouage.

4 CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

La Société d'Économie Mixte et d'Exploitation du Port de Pornichet (SEMCEP) a très largement pris en compte les avis des autorités réglementaires et les contributions du public en apportant des réponses circonstanciées, des engagements d'ajustement et des modifications techniques au projet. Cette prise en compte s'est concrétisée par le traitement méthodique et assidu des avis au fil de l'eau (réunions de quinzaine sur les deux premiers mois, puis réunions hebdomadaires en septembre 2026), par la rédaction de 32 mémoires en réponse ciblés pour les contributeurs du public, par un mémoire en réponse à l'avis délibéré de l'autorité environnementale, ainsi qu'un mémoire en réponses aux 11 questions du procès-verbal de synthèse commenté par le commissaire enquêteur. Pour exemples :

Adaptation du projet d'aménagement pour des raisons environnementales

- Préservation des récifs d'hermelles. À la suite des analyses environnementales, la SEMCEP a retenu un tracé alternatif pour la digue Nord, décalé vers l'intérieur du bassin pour épargner 40 m² de récifs d'hermelles situés sur le platier rocheux naturel.
- Réduction des nuisances acoustiques et vibratoires en période de travaux. La SEMCEP a intégré la pose d'une jupe/rideau acoustique sur le marteau de battage des pieux et s'est engagée à installer deux capteurs de vibrations en continu sur les bâtiments riverains les plus proches (à 134 m et 142 m).

- Qualité des eaux et lutte contre le TBT. En réponse à la CLE et à la MRAe, la nouvelle aire de carénage de 2 700 m² a été conçue pour fonctionner en quasi-circuit fermé avec réutilisation des eaux pluviales traitées et interdiction stricte du carénage/nettoyage à flot.
- Le calendrier général des travaux (qui s'échelonne d'octobre 2026 à mai 2029) intègre directement la gestion des aléas météorologiques hivernaux, qui représentent une contrainte majeure pour les chantiers en milieu maritime.

Maîtrise de l'insertion paysagère, des nuisances et du stationnement. La hauteur du parking silo en entrée de terre-plein est strictement encadrée et végétalisée. Pour préserver la ligne d'horizon et la transparence visuelle depuis la côte (Site Patrimonial Remarquable), seul le voile photovoltaïque du bâtiment principal Boomerang sera installé.

Prise en compte des demandes des usagers et plaisanciers

- Offre de mouillages pour voiliers. En réponse à la demande identifiée durant la consultation, la SEMCEP s'est engagée à créer une offre de mouillages complémentaires dans l'avant-port.
- Recharge électrique. Le projet intègre le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques et une réserve de puissance électrique dédiée pour accompagner l'apparition future de bateaux à propulsion électrique (notamment sur le ponton professionnel).
- Cale de mise à l'eau et stationnement. Pour répondre aux contraintes des utilisateurs du port d'échouage, la cale du port à flot sera allongée, rendue accessible 24h/24 et associée à une zone de stationnement dédiée aux véhicules et remorques.
- Séparation des flux de chantier. Répondant aux craintes des riverains sur le trafic routier, la SEMCEP a validé la mise en place d'un arrêté municipal instaurant un itinéraire différencié pour les camions chargés et les retours à vide afin d'éviter les zones résidentielles.

Vie économique et continuité des usages

- Animation hivernale des commerces. Pour rassurer le public sur la viabilité et l'animation du port hors saison, les conventions d'AOT imposeront aux commerçants une période minimale d'ouverture hivernale (alignée sur le régime des établissements de plage).
- L'offre commerciale du Boomerang est strictement ciblée sur le nautisme et la restauration, en excluant l'alimentaire du quotidien.
- Continuité des activités nautiques légères. En attendant le développement par la Mairie d'un projet distinct de base nautique municipale, les locaux de l'actuelle capitainerie d'échouage seront maintenus provisoirement pour garantir la continuité des activités

Fait à Pornic, le 22 octobre 2026

Le commissaire enquêteur

Pascal DREAN

