

RÉUNION PUBLIQUE  
**lundi 25 septembre**

Aménagement du port de Pornic  
La Noëveillard

*Concertation du lundi 25 septembre au lundi 13 novembre*



**Lieu :** à l'Espace culturel du Val Saint-Martin, rue Jules Ferry, Pornic

**Intervenants :**

- Jean-Michel Brard, Maire de Pornic et Président de Pornic Agglo
- Lydia Meignen, Présidente des ports de Loire-Atlantique et Conseillère Départementale
- Gildas Guguen, Directeur des ports de Loire-Atlantique
- François Guérin, Directeur technique et travaux des ports de Loire-Atlantique
- David Tribondeau, responsable de pôle Adjoint « infrastructures urbaines et de Transport », SCE

**Animatrice :**

- Emilie Mouden

**Durée de la réunion :** 1h30, 19h – 20h30

**Nombre de participants :** environ 120

## 1. Introduction

L'**animatrice** ouvre la réunion en présentant le déroulé de la soirée, les règles de fonctionnement de la réunion et les différents intervenants.

**Jean-Michel Brard**, Maire de Pornic et Président de Pornic Agglo, rappelle que de nombreux acteurs et usagers ont été sollicités jusqu'à présent pour échanger des différents intérêts du port de Noëveillard : pêcheurs, commerçants du périmètre immédiat, riverains et citoyens qui passent par le chemin côtier de ce site remarquable.

Il indique que le récent Plan Local d'Urbanisme a défini un règlement d'aménagement et de protection que le projet de Noëveillard doit intégrer. Il rappelle également l'enjeu de développer, moderniser et garantir la pérennité du port : ses usages, son équilibre financier et environnemental sur un site remarquable.

Il partage sa satisfaction de l'ouverture de cette concertation qui donne la parole à l'ensemble des citoyens, sans oublier les forces de sécurité (SNSM, pompiers,...), pour définir l'aménagement du port de Noëveillard. Enfin, il rappelle que les investissements sont importants et les enjeux sont majeurs pour ce projet.

**Lydia Meignen**, Présidente des ports de Loire-Atlantique et Conseillère Départementale, indique que la concertation qui s'ouvre se veut être la plus large possible. Elle rappelle les enjeux du réaménagement de ce port qui a plus de 50 ans : modernisation, nouveaux services, intégration du projet dans le site exceptionnel de la Noëveillard. Elle présente les différentes modalités de concertation et temps de rencontres et indique qu'un bilan sera dressé par Les Ports de Loire-Atlantique à la suite de cette concertation en vue de préciser et ajuster le projet.

## 2. Le projet d'aménagement du port de Pornic La Noëveillard

Une vidéo synthétique présentant les ambitions du projet et les modalités de concertations est diffusée (consultable [sous ce lien](#)).

**Gildas Guguen**, Directeur des ports de Loire-Atlantique, s'appuie sur le plan ci-dessous, projeté à l'écran pour présenter le périmètre du projet d'aménagement.



Il précise que la concertation qui s'engage ce jour est un processus à long terme, une période d'écoute qui permet ensuite d'aller vers une programmation du projet, bâtie par les Ports de Loire-Atlantique, maître d'ouvrage qui travaille aux côtés d'une équipe projet :

- Amofi
- ACE
- Wiinch, spécialiste de la plaisance et du nautisme connu du territoire
- Creocan, ingénierie maritime
- Sensee, agence spécialiste de la concertation
- SCE et son extension ateliers\_up+, spécialiste de l'urbanisme et paysage
- Loire Atlantique Nautisme, exploitant du port depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022 (le propriétaire étant les ports de Loire-Atlantique)

Enfin, il ajoute qu'un bilan sera tiré de cette concertation pour aboutir à un processus de programmation des futurs aménagements. Il ajoute que si le « terrain de jeu » de cette concertation existe déjà, le champ des possibles reste ouvert, et invite chacun à s'exprimer.

**François Guérin**, Directeur technique et travaux des ports de Loire-Atlantique, prend la parole pour présenter les caractéristiques principales du port et les enjeux de son aménagement. Il précise que les grands axes de la concertation sont issus de nombreux échanges réalisés en amont avec différents acteurs du territoire.

Il présente les nombreux atouts du port à préserver :

- Des conditions nautiques satisfaisantes, avec un port en eau quasiment accessible en permanence
- Une accessibilité terrestre très bonne avec proximité de la métropole de Nantes, une desserte routière satisfaisante, et une gare SNCF
- Une activité de pêche à préserver avec une 10aine de petits bateaux de pêche côtière
- Un club nautique très dynamique avec environ 450 adhérents
- Une filière nautique bien organisée avec des services diversifiés
- Un territoire dynamique en matière de zone de chalandise et de flux touristique

Il présente ensuite les points à améliorer :

- Des infrastructures portuaires et des bâtiments vieillissants, comme par exemple la capitainerie probablement inadaptée aujourd'hui aux besoins des plaisanciers
- Des espaces publics et des bâtiments à requalifier pour améliorer leur intégration architecturale et leur qualité paysagère
- Des services à développer pour faciliter la gestion du port, dynamiser et organiser la filière nautique
- Une offre commerciale à redynamiser (bâtiments vieillissants, peu confortables...)
- Des circulations à l'intérieur et aux abords du port à faciliter (sentier côtier notamment), des connexions au reste de la ville à améliorer

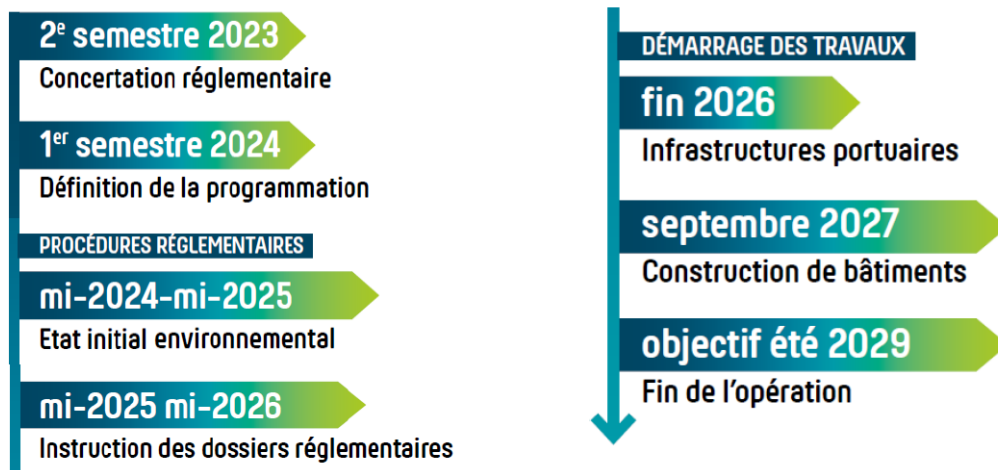
Il explique qu'à la suite de cet état des lieux, les ports de Loire-Atlantique ont identifié 4 enjeux principaux :

- Moderniser les infrastructures et renouveler les bâtiments (renouvellement de la capitainerie, des commerces, les conditions d'accueil des professionnels du nautisme et de la pêche,...)
- Des qualités architecturales à soigner pour intégrer le projet dans le site exceptionnel de La Noëveillard
- Une offre de services à compléter pour les activités nautiques (ambition d'accueillir de grands événements nautiques, d'accompagner les renouvellements de pratiques du nautisme, faciliter les accès aux plans d'eau)
- Respecter l'environnement pendant les travaux (les espèces protégées seront identifiées pour les préserver pendant le chantier) et après les travaux (bâtiments neufs plus performants d'un point de vue énergétique, des circulations douces renforcées, une certification port-propre à l'issue des travaux).

Enfin, il présente le calendrier prévisionnel du projet ci-dessous. Il indique que la concertation se clôturera le 13 novembre 2023 avec un bilan qui sera dressé en début d'année 2024. Il précise que la programmation consiste à rédiger un cahier des charges pour le port de demain, qui sera confié au futur maître d'œuvre.

Ensuite, une consultation de maîtrise d'œuvre sera lancée pour désigner un architecte d'ici la fin d'année 2024. Celui-ci concevra le projet à partir de début 2025. Puis, les consultations des marchés travaux devraient être lancées fin 2025, et les entreprises devraient être retenues au 1<sup>er</sup> semestre 2026. Le chantier pourra ainsi débuter au 2<sup>ème</sup> semestre 2026 pour une livraison à l'horizon de l'été 2029.

### Planning prévisionnel



François Guérin explique que ce temps long du projet est dû aux délais d'obtention des permis de construire pour les différents bâtiments et au process environnemental. Un état initial environnemental est dressé, puis un dossier d'autorisation environnemental qui mesure l'impact du projet sur le milieu naturel, instruit ensuite sous 1 an par l'État.

### 3. La concertation réglementaire

**David Tribondeau**, responsable de pôle Adjoint « infrastructures urbaines et de Transport », SCE, présente les modalités d'information sur le projet et de participation durant la période de concertation.

Il rappelle que l'objet de la concertation est d'aller vers les usagers concernés directement ou indirectement par le port. Il présente les 4 sujets principaux soumis à la concertation :

- L'aménagement de la partie terrestre du port : comment retrouver un équilibre entre les différents modes de déplacement (piétons, vélos, voitures), avec une réflexion sur le stationnement et la végétalisation du site.
- Les conditions de circulation aux abords et à l'intérieur du port (véhicules pour les professionnels, vélos, piétons, transports en commun...)
- Apporter un maximum de services pour identifier le port de la Noëveillard comme un port majeur, renforcer son image de pôle d'excellence nautique

- Les conditions d'accueil des professionnels pour pouvoir accompagner l'activité nautique et de pêche du port (aire de carénage, zone dédiée aux pêcheurs...).

David Tribondeau présente les 2 démarches concomitantes proposées pour s'informer et participer à la concertation.

La première est une démarche physique avec mise disposition d'un corpus de documents en mairie de Pornic, mairie annexe de Sainte-Marie, mairie annexe du Clion-sur-mer et à la capitainerie du port de la Noëveillard :

- dossier de concertation
- livret de concertation
- exposition sur le projet (mairie annexe de Sainte-Marie et capitainerie uniquement)
- questionnaire pour avoir un retour sur les envies et regards portés par chacun sur le port
- registre de concertation pour que chacun puisse exprimer ses attentes

La deuxième démarche est un miroir virtuel sur la plateforme de démocratie participative et de concertation du département ([participer.loire-atlantique.fr](http://participer.loire-atlantique.fr)) avec mise à disposition de tous ces documents sous une version numérique. David Tribondeau présente cette plateforme de participation via une capture projetée à l'écran : modalités d'inscription, d'envoi des contributions et possibilité de s'abonner pour recevoir les informations de la concertation par mail.

David Tribondeau présente les rencontres qui sont organisées en complément de ce dispositif :

- 2 réunions publiques : la réunion d'ouverture de ce jour et la réunion de clôture de la concertation le 13 novembre à 19h à l'espace culturel du Val Saint-Martin.
- 2 stands d'informations pour recueillir les avis et échanger sur le projet : le 30 septembre au marché de Sainte-Marie et le 26 octobre au marché de Pornic
- 2 balades sur le port de la Noëveillard : le 14 octobre pour le grand public et le 8 novembre pour les représentants des acteurs portuaires.

Il précise que ces balades peuvent accueillir 30 participants maximum et qu'une inscription est nécessaire via le site [participer.loire-atlantique.fr](http://participer.loire-atlantique.fr).

## 4. Temps d'échange

### Envasement de la Ria

*Question : Connait-on exactement les conséquences de l'envasement de la Ria par rapport au projet de 1973 ? Il semblerait qu'il n'y ait eu aucune concertation sur ce sujet et que les conséquences aujourd'hui soient conséquentes sur l'envasement de la Ria.*

*Dernièrement dans la presse, on a pu voir que la digue du port de la Ria était en cause sur cet envasement. Pour les plaisanciers qui naviguent dans le coin, c'est certainement vrai mais il y a aussi la*

*digues Est et une partie de l'infrastructure de 1973 qui participe à cet envasement. Est-ce que cela sera pris en compte dans ce nouvel aménagement ?*

**Gildas Guguen** répond qu'il ne peut pas s'exprimer sur les conséquences des équipements du projet de 1973 sur l'envasement car il n'a pas de documents sur lequel s'appuyer pour tirer des conclusions. En revanche, il indique que lors de la création des infrastructures de la Turballe, il y avait eu des études de sédimentation. De la même façon, le dossier environnemental du projet de la Noëveillard intégrerait un certain nombre d'études sur cette thématique

Il ajoute que le projet de la Noëveillard tel qu'il existe aujourd'hui ne va pas toucher aux infrastructures externes du port, qu'il n'est pas prévu d'artificialisation en mer. Il propose enfin de se recentrer sur le périmètre de l'étude, le projet de la digue de Gourmalon pourrait être révoqué mais n'est pas l'objet de Pornic La Noëveillard. Il précise que l'envasement de la Ria est un sujet à traiter dans le cadre de l'exploitation du port, mais pas dans le cadre de l'aménagement du port de la Noëveillard.

*Question : L'installation portuaire de Pornic inclut la Ria et la Noëveillard : pourquoi le problème de l'envasement de la Ria n'a-t-il pas été pris en compte dans le budget du projet ? Le dernier dévasage du port a été cosmétique et aujourd'hui on subit les conséquences. Il ne faut pas oublier la Ria qui fait partie du paysage.*

**Gildas Guguen** ne nie pas que l'envasement de la Ria est un problème. Il soutient qu'il ne s'agit pas de condamner les ports de la Ria et de Gourmalon. En revanche, ces questions sont à poser dans le cadre de l'exploitation du port et concernent les opérations de dragage. Il ajoute que ces questions sont très importantes avec des coûts souvent faramineux. Dans le cadre de la délégation de service public qui gère le dragage, sous le contrôle des Ports de Loire-Atlantique, il y aura une responsabilité de tous les acteurs portuaires pour regarder ce qui peut être fait pour la fonctionnalité du port de la Noëveillard. Il rappelle que cette question de l'envasement n'est pas liée à l'aménagement du port de la Noëveillard, qu'elle se pose dans tous les cas, qu'il y ait ou non ces travaux.

**Jean-Michel Brard** indique que ce sujet ne peut pas être effacé de la discussion. Le syndicat a été créé dans le cadre d'une mutualisation sur cette problématique de gestion de l'exploitation des ports de Pornic et notamment le dévasage. Ce sont des chantiers de plus en plus compliqués à réaliser : recherche de marins capables de les mener, autorisation de projet avec études environnementales... Les élus de Pornic poussent à remettre à niveau les ports et avoir un usage satisfaisant. Il s'agit d'abord de réaliser un travail de mutualisation d'investissement dans une drague adaptée, et ensuite une organisation des plannings de l'ensemble des professionnels.



*Question : Est-ce qu'il y a une réalité derrière les projets d'augmentation de la capacité d'accueil du port ? Un élément important est à prendre en considération : les bateaux ont besoin de place pour manœuvrer.*

**Gildas Guguen** assure qu'il n'est pas prévu d'augmentation de la capacité du port. L'idée est d'optimiser le port dans son périmètre. Le plan d'aménagement des pontons pourra être revu pour optimiser son exploitation mais cela se fera au « chausse pied » et en fonction des discussions. Le projet se limite à son périmètre et prendra en compte les fonctionnalités comme les rayons d'évitage des bateaux les girations des bateaux. Il n'y aura pas de contraintes supplémentaires au fonctionnement actuel.

**Jean-Michel Brard** complète le propos en indiquant qu'il y a des ambitions d'accueil de courses nautiques, il y aura donc des ajustements d'infrastructures.

### Budget du projet

*Question : On parle beaucoup de Ports Propres, mais cet envasement est beaucoup plus conséquent au niveau environnemental que tout ce qui a été présenté.*

*Question : Comment arrive-t-on à définir un budget à 18 millions sur un projet non défini ?*

**Gildas Guguen** explique que toute concertation précable est obligée de se fixer une limite. La limite est les capacités financières des Ports de Loire-Atlantique mais aussi des financeurs potentiels qui ont déjà fait part de leur avis favorable pour accompagner le projet. Ce budget a aussi été défini avec l'expertise des Ports de Loire-Atlantique sur le chiffrage des grands postes : réaménagement du terreplein, éventuelle construction d'une nouvelle capitainerie et démolition de l'ancienne, réflexion de la darse... À partir de ça, les Ports de Loire-Atlantique sont arrivés à déterminer une enveloppe budgétaire potentielle dans laquelle l'opération de réaménagement devra se construire.

Il ajoute que ce montant est aussi une manière de se fixer une limite pour les aménagements à faire, avec une enveloppe raisonnable et raisonnée pour répondre aux enjeux du projet.

### Le périmètre des travaux

*Question : Est-ce que des liaisons sont prévues entre le port et le centre-ville dans le projet de réaménagement, sachant que le périmètre des travaux est délimité par les limites du port ?*

**Gildas Guguen** explique qu'il n'est pas possible de penser un projet d'aménagement sans penser aux accès et à l'interface ville-port.

Il rappelle que le syndicat mixte Les Ports de Loire-Atlantique a une compétence portuaire, sa maîtrise d'ouvrage ne peut donc s'effectuer que dans les limites administratives du port.

Il illustre son propos à partir de l'exemple de l'aménagement récent du port de la Turballe pour lequel il était impossible de ne pas être en interaction avec la mairie, qui était en parallèle en train de modifier le PLU de la Ville, pour prévoir les modalités de liaison, d'accès, de stationnement éventuel etc. Toutes ces problématiques doivent être intégrés dans le projet pour ne pas construire un projet limité au port. Il ajoute que le maire de Pornic siège dans le comité du syndicat mixte, qui travaille donc en liaison directe avec les services de la Ville sur ce sujet-là. Toutes les problématiques qui touchent à l'urbanisme de la ville seront imposées à ce projet.

**Jean-Michel Brard** complète le propos en précisant le périmètre de compétence de chacun. Pour la voirie, en dehors du domaine du département, si on est sur le domaine communal, on est sur des budgets communaux inconnus à l'heure actuelle comme le projet n'est encore défini. Le projet sera livré à l'horizon 2028-2029 donc il reste du temps pour qualifier ce budget. Il rappelle que la compétence « vie économique » est portée par l'agglomération, se posera la question au moment venu de savoir s'il y a une participation de leur part au budget. Pour les liaisons, il y a par exemple un sujet d'accessibilité au port pour permettre des girations correctes pour les professionnels. Les anciennes cabines de plage sont situées sur le domaine de la commune. La ville de Pornic verra ce point avec attention.

Il ajoute qu'il est important d'avoir des réflexions sur comment fonctionne l'entrée du port de la Noëveillard, où sont positionnées les barrières d'accès, où passent les pistes de mobilité douces et actives, les stationnements... Ce sont des choses à affiner et il y aura un enjeu sur ce périmètre.

Il termine en expliquant qu'aujourd'hui ce n'est pas tant la somme finale qu'il faut décider que ce qu'on veut faire pour ce projet, et chaque acteur interviendra en fonction de ces compétences et de ce qui sera décidé.

*Question : Quelles sont les limites administratives du port ? Est-ce qu'elles incluent la plage de la Noëveillard ? Vont-elles jusqu'au chemin ?*

**Gildas Guguen** présente à nouveau le plan projeté à l'écran (cf. p.4 de ce CR), sur lequel figurent les limites du projet en pointillés.

Il explique qu'il y avait auparavant 2 concessions : celle du port de la Noëveillard, et celle du vieux port. L'école de voile était alors à la fois sur la concession de la Noëveillard et sur celle du vieux port. La totalité de l'emprise de l'école de voile est aujourd'hui intégrée dans le périmètre du projet de réaménagement du port de la Noëveillard.

Il commente que les limites d'intervention du projet sont assez resserrées et centrées sur des problématiques portuaires, même si le projet ne pourra pas être hors sol et tiendra bien compte de son environnement.

*Question : Un participant remarque que sur le plan projeté, les sanitaires ne figurent pas. Selon lui, les sanitaires à Pornic ne sont pas satisfaisants en terme d'hygiène. Les sanitaires sont-ils bien prévus dans ce projet ?*

**Gildas Guguen** a conscience de cette problématique. Les sanitaires n'apparaissent pas clairement sur le plan car ils sont aujourd'hui intégrés dans le local de la capitainerie. Les sanitaires seront donc bien pris en compte dans le cadre du futur de la capitainerie.

### Les équipements/infrastructures du port

*Question : Le participant remarque des contradictions dans le nombre d'adhérents du club nautique ; 1000 lors d'une réunion du CLUPIP, 450 adhérents selon la présentation de ce jour, 250 adhérents selon le club nautique. Il indique qu'il serait bien de connaître le bon nombre pour prévoir les infrastructures du club nautique.*

**Sandrine Vallet**, ancienne présidente du club nautique de Pornic et vice-présidente actuelle, précise qu'il n'y a jamais eu 1000 adhérents dans le club. Le club se constitue généralement autour de 350 adhérents avec 2 sections, auxquels se rajoutent environ 1000 passeports voiles délivrés l'été. Il s'agit d'un club qui a une forte activité, il fonctionne à l'année et accueille des événements à l'année, des activités scolaires etc.

**Gildas Guguen** ajoute qu'il y aura donc une prise en compte de la saisonnalité du club dans le projet, avec une modélisation du calibrage qui sera nécessaire pour définir les besoins du club.

*Remarque : Un participant fait remarquer que les voitures garées sur le parking de la Noëveillard ont la plus belle vue sur le port.*

*Question : À l'époque, il avait été négocié qu'il y aurait quelques bateaux privés pour pouvoir descendre de la cale du club nautique. Du fait des besoins du club nautique, ces bateaux ont été enlevés ou repoussés avec un accès compliqué. Sera-t-il prévu dans le projet d'essayer de favoriser l'accès à de la petite voile légère ?*

**Gildas Guguen** répond que la question de la voile légère va se poser dans le cadre de la concertation, pour voir comment peut s'articuler l'ensemble des usages.

### Le volet commercial du projet

*Question : Dans les 18 millions du budget, j'ai compris qu'il n'y avait pas les commerces. Pouvez-vous préciser le sujet des commerces de cette concertation ?*

**François Guérin** confirme que les 18 millions de l'enveloppe budgétaire de l'opération n'intègrent pas les commerces. Aujourd'hui, nous envisageons un modèle où les cellules commerciales seraient portées par un promoteur immobilier. L'idée du travail de concertation et de la programmation à partir du 1<sup>er</sup> semestre 2024 est de fixer un objectif en termes de surface et d'implantation des commerces, leur proximité avec la circulation.

Il faudra déterminer un emplacement pour ces commerces et réfléchir à leur intégration architecturale. Sur cette base-là sera consulté un promoteur immobilier privé qui sera chargé de construire les commerces et d'en porter l'exploitation en propre ou avec des sous-occupants.

### Le volet environnemental du projet

*Question : Quelle part du budget et quelle infrastructure sera mise en place pour l'environnement (les futures pollutions), comme par exemple des filets pour récupérer le plastique en mer... ?*

**François Guérin** indique qu'il faut distinguer la période travaux celle de l'exploitation courante du port.

D'une part, il y a une réflexion à mener sur comment préserver les milieux naturels pendant les travaux (gestion des bruits sous-marins, des déchets...). D'autre part, il faut aussi penser la préservation des milieux naturels, à la consommation d'énergie etc. post-rénovation du port. Il ajoute que les Ports de Loire-Atlantique veulent s'engager dans le travail de certification européenne « Ports-Propres », pour mieux gérer les déchets du port, limiter les impacts des eaux rejetées du terre-plein, réduire les consommations d'énergie, etc.

**Gildas Guguen** complète en listant des exemples d'équipements qui pourraient être prévus à terme : un fonctionnement de la zone de carénage en circuit fermé pour limiter les consommations d'eau, recyclage et retenue des eaux de pluie... Tous ces éléments seront mis au programme des opérations. Il faudra répondre à un certain nombre de critères pour obtenir la certification mais aussi pour la conserver.

**Jean-Charles Begouin**, maître de port principal chez Loire Atlantique Tourisme, donne des informations sur la certification « Ports Propres » en cours. La phase « diagnostic » est terminée, le port de la Noëveillard répond à un certain nombre de critères. En revanche, le critère sur le système de traitement des eaux de l'aire de carénage interroge Loire Atlantique Tourisme sur l'opportunité de poser sa candidature dès maintenant à la certification s'il n'y a pas un minimum d'interventions sur le système de traitement au préalable.

### La naissance du projet et la concertation

*Question : Pascal Nocet, membre d'une association des utilisateurs du port, exprime sa satisfaction de cette concertation qui reste très ouverte (projet non défini). Il demande une précision sur les modalités de concertation des acteurs portuaires.*

**Gildas Guguen** répond que les Ports de Loire-Atlantique avaient ciblés en amont un certain nombre d'acteurs considérés comme étant prégnants sur le sujet du réaménagement (usagers, riverains, commerçants...), qui ont été rencontrés par Sennse, SCE et François Guérin. L'objectif était d'écouter leurs attentes pour déterminer l'objet et le périmètre de cette concertation.

Il explique que la concertation réglementaire impose de ne pas privilégier une personne plutôt qu'une autre. Les différents acteurs/associations auront à leur disposition des cahiers d'acteurs dont ils pourront se saisir pour exprimer leurs attentes sur le projet de façon détaillée sur 4 pages.

*Question : À quel niveau a été prise la décision d'investissements dans le port ? Y a-t-il eu des besoins remontés par les citoyens, habitants, associations ou des insatisfactions rapportées sur la situation actuelle du port ?*

**Gildas Guguen** présente l'historique du projet. Lorsqu'il est arrivé en 2020 en tant que directeur des Ports de Loire-Atlantique, le projet était déjà d'actualité. Le département travaillait sur le futur renouvellement de la DSP des ports de Pornic. À l'époque, le gestionnaire des ports, le département et la mairie avait fait le constat conjoint que les infrastructures, du fait de leur âge (50 ans), arrivaient en fin de vie. Il précise que 50 ans pour un projet portuaire correspondent à la durée d'amortissement. Le port d'il y a 50 ans ne répondait donc plus tout à fait aux besoins tant en termes de fonctionnalité portuaire qu'en terme d'intégration dans son environnement. Les infrastructures datent de plusieurs années et n'ont pas encore été revues. Le choix avait donc été de passer un nouveau cap, de redonner une nouvelle vie au port pour les années à venir.

**Jean-Michel Brard** complète en expliquant que le travail réalisé par le département à l'époque a été eseuilé lorsqu'est venue la réflexion sur la fusion des ports. A cette période, le vieux port avait déjà des problématiques d'envasement, d'assainissement, d'environnement et d'accueil des professionnels. Un diagnostic avait été réalisé, qui avait élucidé des constats de vieillissement des infrastructures et des commerces. À partir de là, le département a choisi de réinvestir dans les ports de Pornic, de la même manière qu'il investissait dans le port de la Turballe. Les autres acteurs comme la mairie de Pornic et Loire Atlantique Nautisme ont été consultés pour la prise de décision.

*Question : Après cette phase de concertation, y aura-t-il une autre étape de concertation sur ce qui aura été défini à partir de nos avis ?*

**Gildas Guguen** rappelle que les Ports de Loire-Atlantique proposent à la concertation un projet qui a un cadre mais n'est pas encore aujourd'hui figé. L'objet de la concertation est de faire remonter et mettre sur la table les contraintes du port, comme par exemple la problématique du bruit de l'aire de carénage pour les riverains ou la rénovation de la capitainerie.

Après cette concertation, une fois que la programmation aura été faite, il y aura un retour vers les riverains et usagers pour la mettre en discussion.

### Répercussion du projet sur les loyers

*Question : Quelle sera la répercussion des travaux sur les loyers ?*

**Gildas Guguen** répond qu'il y a une DSP, un contrat de concession qui a été attribué à Loire Atlantique Nautisme. Ce contrat de DSP a été négocié dans le cadre des tarifs encadrés. Il y a une forme d'indexation qui encadre l'augmentation des loyers. Il n'y aura pas de répercussions directes des travaux sur les loyers des plaisanciers. Des augmentations tarifaires liées à l'inflation auront toujours lieu, mais n'iront pas au-delà de la forme d'indexation qui encadre les loyers.

*Question : Y aura-t-il des augmentations de tarifs sur les prestations (carénage,...) ?*

**Gildas Guguen** indique que c'est Loire Atlantisme Nautique qui gère ces prestations, et que les tarifs sont, d'après lui, liés aux renforcements des services.

**Jean-Charles Begouin** de Loire Atlantisme Nautique, donne l'exemple concret du nouveau système de traitement des eaux de carénage qui ne répond aujourd'hui plus aux normes. Aujourd'hui, le tarif pour le traitement et l'entretien annuel est autour de 1500-2000€. Le coût d'entretien et de maintenance du nouveau système sera à priori de 22 000€/an. De ce fait, la ligne de « traitement des eaux » sur l'aire de carénage risque donc d'augmenter.

**Sandrine Vallet** ajoute que ces tarifs sont présentés au conseil portuaire. **Gildas Guguen** précise que c'est le conseil syndicat qui valide les tarifs *in fine*.

## Autres

*Question : Est-ce qu'un port sera créé à la pointe de St Gildas, comme évoqué dans la presse ?*

**Gildas Guguen** répond que les Ports de Loire-Atlantique sont effectivement en train d'avancer avec les services de la mairie de Préfailles sur un projet pour le port de Préfailles. Il s'agit d'un projet relativement modeste, qui cible notamment le développement de la voile légère.