

**CLUPIPP  
de  
Pornic**

**CLUPIPP**

Comité Local des Utilisateurs  
Permanents des Installation  
Portuaire de Plaisance

Le CLUPIPP est l'organe représentatif des plaisanciers dans tous les port faisant l'objet d'une DSP en France et donc à Pornic.

A ce titre il représente les plaisanciers au Conseil Portuaire de Pornic avec trois membres élus.

En octobre 2023 Il comprend 340 membres inscrits.

Le CLUPIPP est membre de l'association « Noë22 » qui regroupe la quasi totalité des acteurs œuvrant sur le port.

**CONTACT**

Robert-Louis KUHN  
robert-louis@kuhnlant.com

## CAHIER D'ACTEUR

### CLUPIPP de Pornic

Le port de la Noëveillard est le port de plaisance à flot de Pornic. C'est une installation destinée aux plaisanciers, ceux-ci sont donc les premiers concernés par ce projet qui doit être conçu pour durer 50 ans.

Avec une fin de travaux prévue vers 2030, le port doit être conçu pour durer jusqu'en 2080.

Le projet d'aménagement du port de la Noëveillard est une formidable opportunité pour se mettre au niveau de la ville en matière d'architecture, anticiper le changement climatique, la montée des eaux et des températures, les économies de consommation d'eau et d'énergie à venir.

Nous sommes persuadés que nous serons écoutés, entendus, et nos besoins pris en compte durant cette concertation.

Faisons de notre port une vitrine de l'avenir de la plaisance.

*Les plaisanciers remercient vivement les Ports de Loire-Atlantique d'avoir été sollicités et de pouvoir exprimer leurs attentes*

# Sur le plan d'eau

## Pendant la période des travaux

Compte tenu de la gêne occasionnée, les tarifs doivent être gelés pendant toute la durée des travaux et en cas manifeste de perte de jouissance ils devront être même réduits.

Les plaisanciers demandent à garder leurs places actuelles. Si des déplacements sont nécessaires, ils demandent dans la mesure du possible à rester dans le port de la Noëveillard.

En cas de déplacement à l'extérieur et si le plaisancier concerné donne son accord, la prise en charge des coûts et une remise ad hoc sur le coût de location annuel (exemple d'un bateau qui partirait en port à sec).

Les bateaux concernés par un déplacement doivent être prévenus individuellement dans un délai raisonnable.

Un planning des travaux doit être à disposition et mis à jour en permanence (de préférence en ligne sur le site de LAN par exemple)

## Après les travaux

Les plaisanciers demandent à retrouver leurs places actuelles si possible ou au moins leur ponton.

## Ponton carburant

Déplacement de la station vers les pêcheurs pour regrouper leur station actuellement dans le vieux port avec celle des plaisanciers mal située. Ponton adapté pour accueillir au moins 2 grands bateaux à la fois environ 30m et prévoir l'installation de cuves pour des nouveaux carburants comme l'hydrogène ou autres carburant « verts ».

La station doit permettre d'évacuer les eaux noires sur le même ponton.

## Pontons plaisanciers

Au fur et à mesure de la réorganisation des pontons, il faut tenir compte de la tendance des bateaux à grandir et surtout à s'élargir (un voilier de 10 m fait aujourd'hui 4 m de large), mais ne pas négliger les petits bateaux qui continueront à représenter une bonne part de la flottille.

Les pannes doivent être au même niveau que le ponton. Les parties inclinées doivent avoir un antidérapant efficace plutôt que des barres.

Les nouveaux pontons doivent être prévus avec des prises de forte intensité pour les recharges de batteries de moteur électrique (aujourd'hui des options moteurs électriques sont déjà proposées pour les bateaux neufs). Les compteurs doivent devenir individuels et comptabiliser la consommation de chaque bateau.

L'alimentation électrique en hiver doit être conservée sur demande pour les déshumidificateurs.

Les robinets d'eau potable devront être prévus pour comptabiliser la consommation de chaque locataire (utilisation de la carte multifonction du port pour ouvrir et fermer le robinet).

Des canalisations d'eau de pluie ou d'eau dessalée doivent être prévu pour être installées facilement et à moindre coût dans les années à venir.

Pontons visiteurs et accueil de manifestations sportives, possibilité de mettre des pontons le long de la digue sud avec un accès piéton/petit véhicule sur la digue.

Les places pro et loueurs doivent être regroupés sur un même ponton.

## Cale, grue et carénage

La cale doit être utilisable même à marée basse pour augmenter son temps d'utilisation.

Une grue pour les petites unités doit permettre une manutention autonome pour mettre les bateaux sur remorque.

Prévoir un système de carénage dans l'eau type Port Olona pour désengorger le travellift.

## Digues

Les derniers rapports de GIEC montrent que la montée des eaux sera encore plus rapide que prévu, et il faut tenir compte d'une hausse de 1 mètre d'ici 2080. Le rehaussement des digues, quai, poteaux de ponton doit faire partie du projet.

Un habillage (par enrochement?) des digues ouest et sud pour des raisons esthétiques et de renforcement doit être envisagés en même temps que le rehaussement.

L'enrochement de la pointe est de la digue sud devra améliorer la protection de l'entrée du port lors des tempêtes de sud de plus en plus fréquentes.

La digue Est, la mieux protégée avec une très belle vue vers la Ria, doit comporter une promenade.

# Sur la partie terrestre

## Parking

### Pendant la période des travaux

Les plaisanciers demandent à garder les places de parking dans la mesure du possible et dans tous les cas des possibilités de charger/décharger en tête de ponton. Garder le parking rue du maréchal Juin disponible pour les acteurs du port. Un planning des travaux ayant un impact sur le parking doit être à disposition et mis à jour en permanence (sur le site de LAN par exemple).

### Après les travaux

Une dépose-minute de PMR ainsi que le chargement/déchargement doit être prévu en face de chaque rampe d'accès au ponton avec une longueur suffisante pour les camionnettes ou voiture avec une remorque.

La gestion du parking doit rester optimisée en essayant de ne pas diminuer le nombre de places malgré les emplacements supplémentaires pour les recharges électriques à venir.

Le futur parking devra prendre en compte l'augmentation des températures (4° minimum prévu pour la France) et être largement ombragé par un mélange d'espèces d'arbres adaptés ou par des ombrières photovoltaïques qui permettent également de récupérer l'eau de pluie.

Le revêtement du parking devra être adapté aux fortes chaleurs.

Des places pour le chargement rapide des voitures électriques doivent être prévues et être augmentées en nombre au fur et à mesure du développement de ce type de véhicules. Des parcs pour vélo et 2 roues doivent être en place à proximité de chaque rampe d'accès aux pontons, mais ne pas gêner le passage ni la vue.

Le système actuel de dépose de voiture sur les chantiers pendant les périodes de croisières d'été doit être pérennisé.

Un consensus se dégage (unanimité sauf une personne) pour que la vue sur le port ne soit plus réservée aux voitures qui peuvent être parkées après déchargement du côté de la zone de carénage. En fonction des périodes les zones parking et carénage peuvent empiéter l'une sur l'autre.

## Capitainerie et autres bâtiments

L'ensemble des nouveaux bâtiments doit s'intégrer au paysage portuaire en faisant appel à des matériaux naturels dans la mesure du possible (moins de béton, plus de bois, plus de verdure) et un style de capitainerie balnéaire qui donne l'impression d'avoir 100 ans. La capitainerie ne devra pas obstruer la vue sur la plage si elle est reconstruite vers l'entrée actuelle du port ou au centre.

Elle devrait comporter une grande salle de réunion modulable pour au moins 100 personnes, à l'usage d'ateliers en petits ou grands groupes, de réunion ou de festivités, etc. Cette salle se doit d'être équipée d'un bar et d'une zone traiteur.

Une zone accueillante et conviviale pour les plaisanciers visiteurs ou locaux.

Des sanitaires de haut niveau qualitatif doivent être disponibles pour les plaisanciers, ils n'ont pas besoin de faire partie de la capitainerie, mais doivent être dans une position relativement centrale.

Tous les bâtiments dont la toiture n'est pas utilisée en terrasse doivent être couverts de panneaux solaires pour l'autoconsommation du port et l'eau chaude sanitaire.

Avancer les restaurants vers le bord du port et plutôt vers l'ouest et positionner leur terrasse en bois de plain pied sur pilotis au-dessus de la partie non exploitable du plan d'eau, toujours pour éviter d'obstruer la vue depuis le chemin des douaniers, ces bâtiments doivent être sans étage.

Laisser une zone piétonne de promenade ouverte à tous le long du port (sur pilotis), probablement à la fin des terrasses.

## Accès au port

L'accès au parking doit permettre aux véhicules le désirant de faire demi-tour avant les barrières.

Des accès piétonniers et cyclistes doivent être prévus à chaque extrémité du port (accès direct au CNP sans devoir traverser tout le port) et bien entendu accès à l'emplacement futur des commerces.

## Divers

Les zones de collecte de déchet ainsi que les poubelles des restaurants doivent être prévues et discrètes

Une zone de collecte « point relais » doit être prévue à la capitainerie pour que les bateaux visiteurs ou locaux puissent se faire livrer leurs équipements, marchandises, etc. même pendant leur absence du port.