



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale

**PAYS DE LA LOIRE**

**Avis délibéré sur le projet  
de réaménagement de l'aérodrome  
des SABLES-D'OLONNE (85)**

N°MRAe PDL-2023-7268

## **Introduction sur le contexte réglementaire**

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays de la Loire a été saisie des dossiers de demande de permis d'aménager et de démolir relatifs à l'optimisation de l'aérodrome situé sur la commune des Sables-d'Olonne (85). Le dossier reçu comporte également une demande d'autorisation environnementale relative à ce même projet, mais la MRAe n'en est pas encore saisie par le service instructeur. L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre de la procédure pour laquelle le dossier a été établi.

Conformément au règlement intérieur de la MRAe adopté le 10 septembre 2020, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis. Ont ainsi délibéré sur cet avis en séance collégiale du 20 novembre 2023 Bernard Abrial, Vincent Degrotte, Paul Fattal, Daniel Favre, Audrey Joly et Olivier Robinet.

Destiné à l'information du public, le présent avis de l'autorité environnementale doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de la procédure de consultation du public. Il ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement.

Conformément aux articles L.122-1 V et VI du code de l'environnement, cet avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19.

## **1 Présentation du projet et de son contexte**

L'aérodrome des Sables-d'Olonne (toujours dénommé des Sables-d'Olonne-Talmont sur certains plans) a été créé durant la première moitié du XXème siècle. Initialement dédié à l'activité d'aéroclubs, il accueille aujourd'hui des activités majoritairement orientées vers la pratique de loisirs ainsi que des activités économiques : initiation au vol, baptêmes de l'air, ULM et autogire, parachutisme, publicité aérienne jusqu'en 2022<sup>1</sup>, transport occasionnel de passagers, exercices d'entraînement d'hélicoptères (notamment de la sécurité civile). Il est ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), ce qui signifie que tout avion ou hélicoptère peut y atterrir librement de jour, dans le respect du code de l'aviation. Il sert ponctuellement d'infrastructure support d'évènements sportifs (courses au large, notamment), mais n'accueille aucune ligne régulière. Cet aérodrome ne disposant pas d'instrument d'assistance à la navigation, celle-ci s'effectue à vue.

L'aérodrome a été transféré par l'État à la commune des Sables-d'Olonne en 1999, puis à la communauté d'agglomération nouvellement créée. L'aérodrome est géré par l'aéroclub de la Vendée pour le compte de l'agglomération, par un sous-traité de gestion dont l'échéance est prévue fin 2029. C'est la communauté d'agglomération qui porte le présent projet de réaménagement.

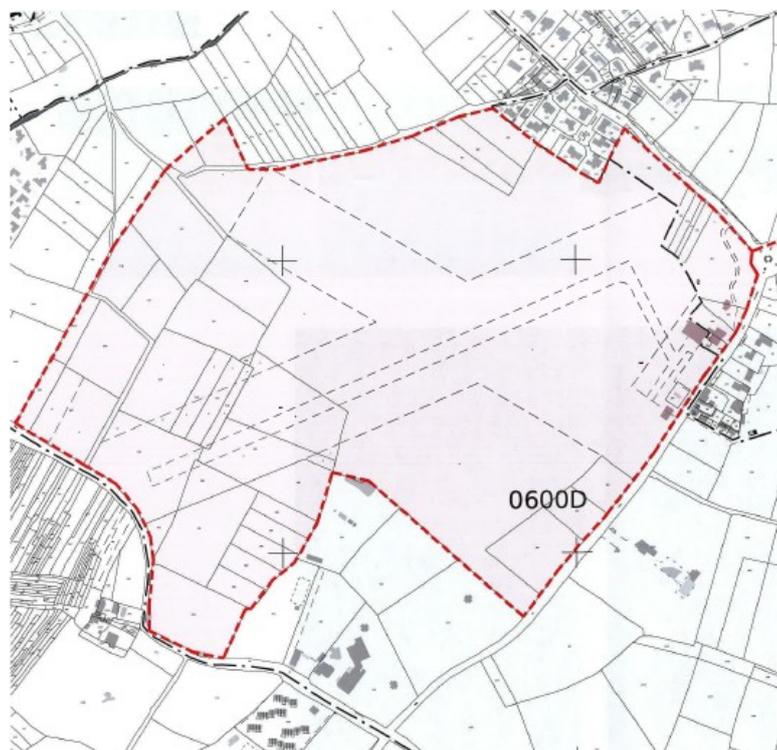
### **Contexte environnemental**

L'aérodrome est situé au sud de l'agglomération des Sables-d'Olonne, à proximité immédiate de poches d'urbanisation linéaire peu denses, formées d'habitat pavillonnaire et de campings. Son emprise est recensée en tant que coupure d'urbanisation au titre de la loi Littoral dans le projet de SCoT révisé, soumis récemment à enquête publique.

---

1 Cf. article L.581-15 du code de l'environnement, modifié par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, interdisant la publicité diffusée au moyen d'une banderole tractée par un aéronef.

L'aérodrome est implanté sur un plateau de faible attitude séparant deux cours d'eau côtiers (le Puits Rochais et la Combe). Il s'inscrit dans le prolongement d'espaces remarquables, de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2 « Bordure littorale au nord de Bourgenay » et d'espace naturels sensibles (ENS) du département, en amont de deux sites Natura 2000 (à 400 m de la zone spéciale de conservation (ZSC) FR5200657 « Marais de Talmont et zones littorales entre Les Sables d'Olonne et Jard-sur-Mer » et à 1 km de la zone de protection spéciale (ZPS) FR5212015 « Secteur marin de l'île d'Yeu jusqu'au continent »). L'aérodrome est situé en dehors des zones inondables ou submersibles recensées sur la commune. Aucun risque de remontée de nappes n'est identifié sur son emprise et le niveau d'aléa concernant le retrait/gonflement des argiles y est faible.



Localisation du projet  
(plan extrait du dossier)

### Présentation du projet

Le projet porte sur une emprise de 46,6 ha, composée de la zone Nav du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune déléguée du Château-d'Olonne, dédiée aux constructions et installations nécessaires au fonctionnement de l'aérodrome, et d'un terrain attenant qui accueillait précédemment un restaurant déjà démoli, zoné Ucb comme les zones urbaines résidentielles alentour.

Les principales composantes du projet sont :

- l'extension (sur 40 m côté ouest et 30 m côté est) de la piste en enrobé, d'une longueur actuelle de 700 m. Cette extension aura lieu sans changement des seuils de décollage et d'atterrissage, donc sans modification des conditions d'approche de la piste, l'objectif annoncé étant principalement de sécuriser ces manœuvres, en permettant notamment un freinage d'urgence si la vitesse au décollage n'est pas suffisante ;
- un taxiway en enrobé de 500 × 10,5 m, parallèle à la piste, visant à limiter les attentes en vol et au sol, sources de nuisances ;

- la construction de 5 hangars (deux pour l'agglomération, de 400 et 300 m<sup>2</sup> ; trois pour les opérateurs, l'un de 600 m<sup>2</sup>, les deux autres de 300 m<sup>2</sup>). La collectivité entend en faire un front bâti participant à « l'isolation sonore, visuelle et olfactive » (sic), entre le côté piste et le côté ville ;
- un nouveau bâtiment d'accueil avec restaurant, d'une surface totale de 300 m<sup>2</sup> ;
- une zone revêtue pour le stationnement de l'avion de parachutisme, permettant l'embarquement des parachutistes à l'emplacement de l'embarquement actuel, à proximité de leur cible d'atterrissage existante, disposant d'une petite chaussée de liaison avec la piste et le taxiway ;
- une réorganisation du stationnement des véhicules automobiles légers (porté à environ 70 places) et de la desserte routière des nouveaux équipements.

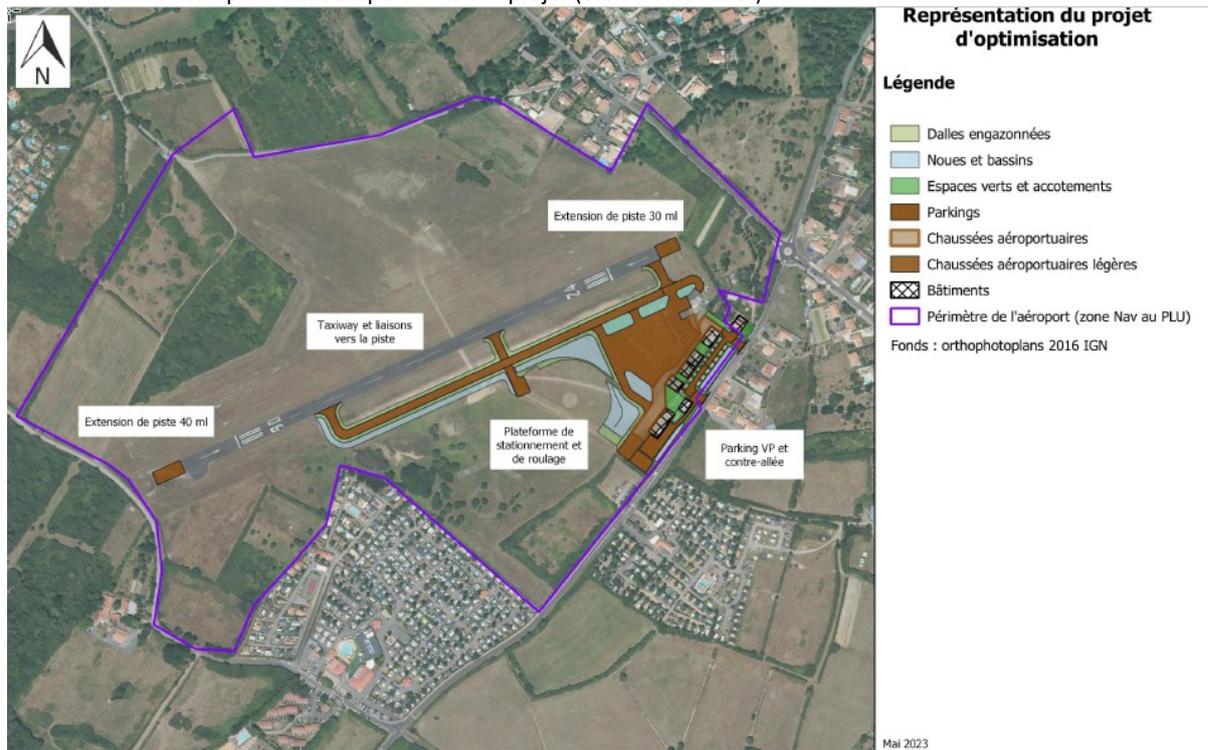
La MRAe observe que l'implantation d'une centrale photovoltaïque d'une puissance nominale de 8 MWc dans la partie nord de l'emprise aéroportuaire est évoquée ponctuellement dans l'étude d'impact sans être reprise dans la demande de permis d'aménager ou dans le dossier d'autorisation environnementale.

La station d'avitaillement (qui relève du régime de déclaration des installations classées pour la protection de l'environnement - ICPE) sera maintenue à son emplacement actuel et deux zones de stationnement distinctes sont prévues à proximité. Le projet implique la démolition de l'ensemble des hangars existants (soit environ 1 000 m<sup>2</sup>), le maintien d'un local d'environ 200 m<sup>2</sup> et de la piste enherbée parallèle à la piste en enrobé.

Le mode de gestion de l'aérodrome sera revu. Les gestions technique et administrative seront conservées en régie par la collectivité. L'accueil sur site et l'avitaillement en carburants feront l'objet d'une délégation.

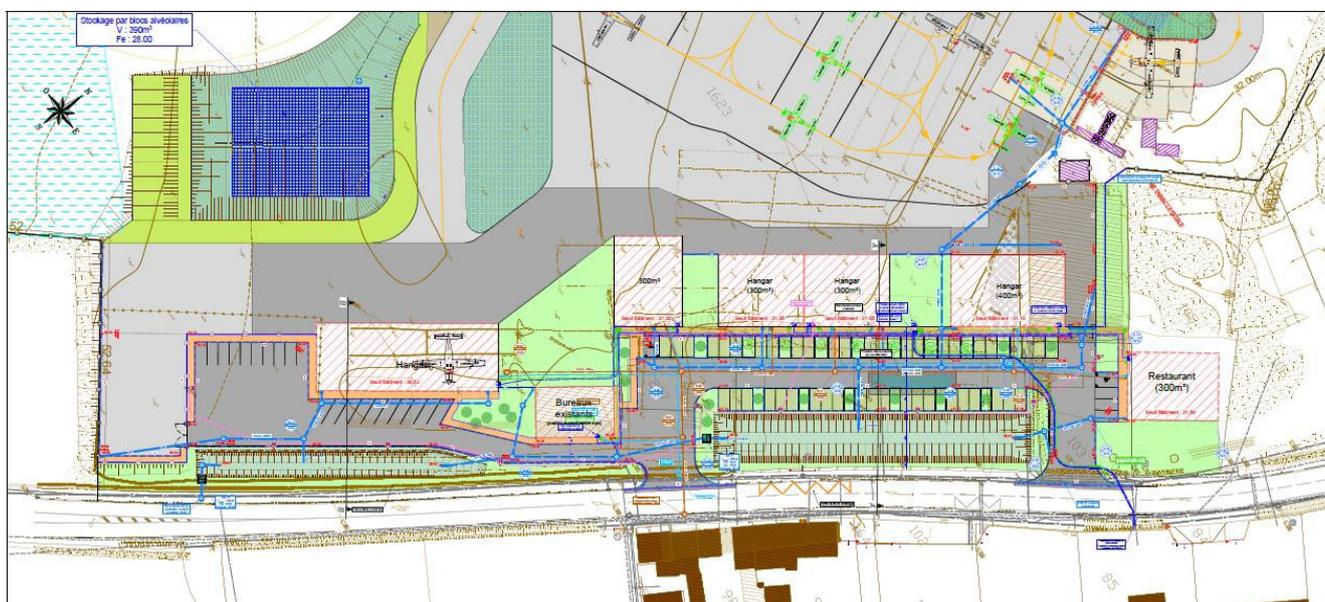
Il est prévu que les travaux de gros œuvre, d'une durée d'environ 8 mois, débutent fin 2024. La centrale photovoltaïque serait installée en 2025.

Plan des composantes aéroportuaires du projet (extrait du dossier)





Localisation (en bleu) de la composante centrale photovoltaïque au sol (illustration extraite du dossier)



Organisation spatiale des futures constructions et du stationnement, en façade est de l'aérodrome (plan extrait du dossier)

### Contexte réglementaire

L'analyse du contexte réglementaire du projet dans le dossier présente des faiblesses et opère une confusion entre les notions d'autorité environnementale, d'autorité chargée de l'examen au cas par cas et d'autorité décisionnaire.

Le projet a été soumis à étude d'impact par arrêté du 5 mai 2021<sup>2</sup> du préfet de la région Pays de la Loire, autorité en charge de l'examen au cas par cas. La MRAe relève que la demande d'examen au cas par cas déposée par la collectivité en mars 2021 évoquait une opération d'une surface totale de 7,8 ha, la rubrique 39 du tableau annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement soumettant à étude d'impact systématique les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha. La demande de permis

<sup>2</sup> [https://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/vendee-a5584.html#H\\_Les-Sables-d-Olonne](https://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/vendee-a5584.html#H_Les-Sables-d-Olonne)

d'aménager déposée en juillet 2023 porte finalement sur un périmètre de 46,6 ha. Le projet relève donc d'une étude d'impact systématique.

Par courrier du 26 juillet 2021, l'agglomération a sollicité un cadrage des procédures applicables au projet et du contenu de l'étude d'impact. Le préfet de la Vendée y a répondu par courrier du 1<sup>er</sup> décembre 2021, indiquant notamment que le projet requiert à la fois une autorisation environnementale (relevant de sa compétence) et un permis d'aménager, et annonçant la production ultérieure d'éléments de la direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Dans sa contribution du 9 novembre 2021 au cadrage du contenu de l'étude d'impact, la MRAe a attiré l'attention sur les points suivants :

– « *Suivant la logique des articles L.122-1 et L.122-1-1 III du code de l'environnement, l'étude d'impact doit traiter de l'ensemble des composantes et incidences d'un projet, y compris en cas de phasage des opérations et d'autorisations échelonnées. Notamment, le plan climat air énergie territorial (PCAET) en cours d'élaboration et le contrat territorial de transition écologique (CRTE) signé le 9 juillet 2021 prévoient l'examen d'une centrale solaire au sol sur l'emprise foncière de l'aérodrome. L'optimisation des structures aéronautiques semble dès lors s'inscrire dans un projet plus global de recomposition de l'occupation de l'aérodrome. L'étude d'impact devrait dans ce cadre intégrer la composante « centrale solaire au sol » du projet ;*

– « *l'article R.423-55 du code de l'urbanisme dispense la collectivité de recueillir elle-même l'avis de l'autorité environnementale dans le cadre des autorisations d'urbanisme, lorsque cet avis a été émis dans le cadre d'une autre procédure portant sur le même projet. Il importe ainsi que l'étude d'impact décrive les composantes soumises à autorisations d'urbanisme (constructions ou autres), avec le même niveau de précision que les autres composantes du projet. »*

Il est indiqué à plusieurs reprises au fil du dossier que « *Au stade de l'étude d'impact* », différents éléments, y compris ceux relatifs à la centrale photovoltaïque, ne sont pas connus, au motif que les études environnementales associées au projet de centrale sont en cours, que les résultats des tests de perméabilité sur site ne sont pas encore disponibles, que les études de programmation et de faisabilité des hangars et du bâtiment d'accueil sont réalisées par un autre prestataire et que la charte architecturale sera rédigée ultérieurement. Il ne s'agit donc pas d'une impossibilité technique avérée d'intégrer les éléments requis dans le dossier, mais d'un choix de la collectivité de lancer l'instruction des procédures sans que l'étude d'impact soit finalisée.

La collectivité a également communiqué à la MRAe la demande d'autorisation environnementale datée du 11 juillet 2023 pour le volet loi sur l'eau du projet, qu'elle a déposée auprès de la DDTM de la Vendée parallèlement au dépôt en mairie de la demande de permis d'aménager et de la demande de permis de démolir, en vue d'une enquête publique unique portant sur l'intérêt général du projet et l'autorisation environnementale. La MRAe n'ayant pas été saisie pour avis sur ce volet du dossier par la DDTM, le présent avis porte exclusivement sur les demandes de permis d'aménager et de démolir, comportant une étude d'impact datée de juin 2023. Les services départementaux de l'État ayant vocation à s'assurer du caractère complet et de la recevabilité de la demande d'autorisation environnementale, l'absence d'informations sur l'état d'avancement de son instruction ne permet pas de savoir si la DDTM a fait compléter la demande et l'étude d'impact depuis.

**La MRAe recommande :**

- ***d'ajouter au dossier le courrier du 1<sup>er</sup> décembre 2021 du préfet de la Vendée en réponse à la demande de cadrage préalable, ainsi que le courrier de la direction générale de l'aviation civile du 7 décembre 2021 ;***
- ***de rectifier les confusions entre autorité environnementale, autorité chargée de l'examen au cas par cas et autorité compétente pour délivrer l'autorisation du projet ;***

- *de clarifier le fondement et l'état d'avancement de la procédure d'autorisation environnementale évoquée dans le dossier.*

La MRAe rappelle que l'étude d'impact doit traiter de l'ensemble des composantes et incidences du projet et que seules les incidences du projet sur l'environnement n'ayant pu être complètement identifiées ni appréciées avant la délivrance de la première autorisation ont vocation à faire l'objet d'une actualisation ultérieure de l'étude d'impact, qui devra être jointe à l'ensemble des procédures applicables et donner lieu le cas échéant à une nouvelle saisine pour avis de l'autorité environnementale, ainsi qu'à une nouvelle consultation du public dans le cadre des prochaines autorisations sollicitées.

## **2 Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale**

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe portent essentiellement sur :

- les habitats et espèces naturels,
- la gestion des eaux pluviales liées à l'artificialisation des sols,
- les nuisances sonores vis-à-vis des secteurs habités,
- les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre,
- le paysage.

## **3 Qualité de l'étude d'impact et du résumé non technique**

Sur la forme, les pièces du dossier sont dans l'ensemble structurées et illustrées de façon claire. Toutefois, la pagination de l'annexe 2 « Mesures acoustiques – campagne de 2019 réalisée par INGEROP » débute sans explication à la page 20/36 laissant supposer un dossier incomplet.

***La MRAe recommande de vérifier le caractère complet de l'annexe 2.***

### **3.1 Analyse de l'état initial**

Le dossier doit présenter une analyse de l'état initial et de ses évolutions<sup>3</sup> afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions.

Cette analyse est généralement précédée de la présentation du projet. Au cas présent, cette présentation n'intervient que plus loin dans l'étude d'impact, qui définit néanmoins de façon claire les différentes aires d'études retenues en fonction des thématiques environnementales. Elle exploite de façon pertinente les données bibliographiques et les études de terrain conduites, pour procéder à une analyse ainsi qu'à une hiérarchisation des enjeux. Les raisons ayant conduit à limiter l'inventaire de terrain des zones humides au périmètre concerné par les travaux aéroportuaires (c'est-à-dire, la moitié sud-ouest de la zone d'étude, excluant la zone pressentie pour la centrale photovoltaïque) devrait cependant être explicitées pour la bonne compréhension du public.

***La MRAe recommande de justifier le choix d'inventorier les zones humides sur une partie seulement du site.***

### **3.2 Effets cumulés du projet avec d'autres projets existants ou approuvés**

L'étude d'impact recherche les cumuls d'impacts possibles avec différents projets situés sur la commune, mais sans justifier le périmètre retenu (excluant par exemple ceux situés sur la commune contiguë, Talmont-Saint-

---

3 Évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet.

Hilaire) et la méthodologie d'identification ne permet pas de s'assurer qu'elle a porté sur les quatre catégories de projets<sup>4</sup> visées dans l'article R.122-5 du code de l'environnement.

**La MRAe recommande de compléter l'analyse des cumuls d'effets possibles du projet avec ceux d'autres projets existants ou approuvés.**

### 3.3 Articulation avec les documents cadres

L'étude d'impact explique l'articulation du projet avec un ensemble de documents cadres.

Elle indique à plusieurs reprises que le règlement écrit de la zone Nav du plan local d'urbanisme (PLU) de 2008 de la commune déléguée du Château-d'Olonne limite la hauteur des bâtiments à 3,5 m à l'égout des toitures ou à l'acrotère des toits terrasses, en omettant de signaler que l'agglomération conduit parallèlement les modifications simplifiées n°7 et 8 du PLU<sup>5</sup>, visant notamment pour la première, à porter cette hauteur à 4,20 m pour les constructions autres qu'à usage d'habitation, parce que les règles actuelles de hauteur ne permettent pas de répondre au projet de réaménagement de l'aérodrome et pour la seconde, à modifier les obligations en matière de compensation des abattages d'arbres.

L'objectif annoncé dans l'étude d'impact, d'approbation d'un PLU intercommunal fin 2023, impliquerait que l'enquête publique relative à ce nouveau document d'urbanisme ait déjà eu lieu, alors que la MRAe n'a pas encore été saisie pour avis.

Compte tenu de l'ancienneté relative du PLU (approuvé en 2008) et de l'avancement de la révision en cours du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération, la collectivité devrait vérifier si toutes les composantes du projet respectent la loi Littoral, y compris les futurs restaurant et parc photovoltaïque au sol, en analysant notamment s'ils satisfont aux conditions posées par les articles L.121-4 (obligation de continuité avec les agglomérations et villages existants), L.121-8 (règles spécifiques pour les seuls ouvrages nécessaires au fonctionnement des aérodromes) et L. 121-22 (espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation).

L'étude d'impact indique que le parc photovoltaïque au sol constitue un engagement du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) des Sables-d'Olonne Agglomération « approuvé » par délibération du 6 octobre 2022. Or, il s'agit de la date d'arrêt du projet de PCAET et, dans son avis n° 2023APDL4 / PDL-2022-6583 du 23 février 2023<sup>6</sup> sur le projet de PCAET, la MRAe avait déjà alerté l'agglomération sur le fait que la présence d'enjeux naturalistes pré-identifiés ne permettait pas d'établir que les délaissés de l'aérodrome étaient propices à l'implantation d'une centrale solaire.

**La MRAe recommande de compléter l'analyse de la cohérence du projet avec le PLU, le SCoT en voie d'approbation et la loi Littoral.**

Les autres éléments appelant des observations de l'autorité environnementale sont intégrés à l'approche thématique développée au point 4 du présent avis.

---

4 Suivant cet article, les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés. Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés. Sont compris, en outre (et non uniquement) les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public, ou bien ont fait l'objet d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

5 Cf. avis conforme modificatif de la MRAe référencé 2023ACPD183/PDL-2023-6928-RG : [https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-conformes-de-la-mrae-pays-de-la-loire-en-2023-a1227.html#H\\_OCTOBRE](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-conformes-de-la-mrae-pays-de-la-loire-en-2023-a1227.html#H_OCTOBRE)

6 Cf. [https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-plans-et-programmes-de-la-mrae-a1187.html#H\\_FEVRIER](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-plans-et-programmes-de-la-mrae-a1187.html#H_FEVRIER)

### 3.4 Résumé non technique et analyse des méthodes

Le résumé non technique, d'une soixantaine de pages, aborde de façon claire les différents éléments de l'étude d'impact, mais sera à compléter en fonction du présent avis.

Les méthodes utilisées pour l'élaboration de cette dernière sont exposées au fil du dossier. La mention de l'obtention de certaines données auprès d'« organismes environnementaux » appelle des précisions.

## 4 Analyse des solutions de substitution et justification des choix effectués

D'après l'étude d'impact, l'aérodrome des Sables d'Olonne constitue l'une des 8 plateformes aéroportuaires de la Vendée, parmi lesquelles 6 sont publiques (Beauvoir-sur-Mer, Ile-d'Yeu, Fontenay-le-Comte, Sainte-Georges-de-Montaigu, La Roche-sur-Yon et les Sables-d'Olonne) et 2 sont privées (Luçon et Talmont-Saint-Hilaire<sup>7</sup>). L'absence de mention de l'aérodrome de la Tranche-sur-Mer est à rectifier ou à expliquer.

Le dossier présente :

- les deux sites envisagés en 2016 dans un rayon d'environ 5 km, en vue d'une relocalisation de l'aérodrome, alors associée à une diversification de ses activités (à vocation d'affaires, voire dessertes inter-régionales, fonctionnement de jour et de nuit par tout temps),
- les raisons (coût financier et impacts environnementaux pressentis) ayant conduit à ne pas retenir ces deux éventualités,
- les raisons pour lesquelles la collectivité souhaite le maintien sur place et l'optimisation de l'aérodrome existant, plutôt qu'une relocalisation des activités sur la plateforme aéroportuaire de la Roche-sur-Yon,
- les variantes sur place étudiées depuis 2017, au regard des objectifs identifiés (*optimiser et dynamiser l'aménagement actuel, requalifier l'espace existant, donner de l'air aux occupants et pacifier leurs relations, retrouver de la neutralité dans le traitement du site afin que toutes les activités bénéficient de la même lisibilité, préserver la quiétude du voisinage en permettant d'isoler le côté ville du côté piste...*).

**La MRAe recommande d'expliquer les raisons pour lesquelles l'aérodrome de la Tranche-sur-Mer n'est pas pris en compte dans l'analyse des solutions de substitution.**

## 5 Prise en compte de l'environnement par le projet

L'étude d'impact présente les effets temporaires et permanents du « projet » sur l'environnement, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement projetées en réponse aux effets dommageables identifiés, sans prendre en compte la composante « centrale photovoltaïque au sol ».

Les thématiques appelant plus spécifiquement des remarques sont détaillées ci-après.

### 5.1 Milieux naturels

Le projet prend place sur un secteur à dominante naturelle, bien qu'en partie anthropisé du fait de son occupation actuelle. Les inventaires de terrain confirment la sensibilité environnementale de l'emprise du projet et l'existence d'enjeux importants en termes d'habitats (parmi lesquels des habitats d'intérêt communautaire), de faune et flore, avec la présence de nombreuses espèces à enjeux de conservation et/ou protégées (Vipère aspic, Couleuvre vipérine, Triton palmé, Campagnol amphibie, Linette mélodieuse, Chardonneret élégant, Cisticolle des joncs, Bouscarle de cetti, etc.) et de corridors écologiques locaux

---

7 Il s'agit d'un lotissement clos d'habitations, équipé d'une piste et de garages individuels pour les avions des résidents. [https://www.liberation.fr/france-archive/1996/07/31/ces-vendeens-qui-garent-leur-avion-a-la-porte-de-leur-pavillon-le-lotissement-vendee-air-park-ne-loge\\_175854/](https://www.liberation.fr/france-archive/1996/07/31/ces-vendeens-qui-garent-leur-avion-a-la-porte-de-leur-pavillon-le-lotissement-vendee-air-park-ne-loge_175854/)

fonctionnels, même si l'aire d'étude n'est pas concernée par des corridors écologiques identifiés à l'échelle du schéma régional de cohérence écologique désormais intégré au SRADDET.

Sans expliquer si d'autres prospections restent à mener, le dossier indique également qu'« à ce stade des études », les inventaires ont permis d'identifier 95 espèces floristiques, parmi lesquelles quatre présentent des enjeux de conservation, selon leur inscription dans les listes rouges nationales ou régionales et la liste des espèces déterminantes ZNIEFF dans la région. Deux d'entre elles sont protégées : la Sérapias à petites fleurs au niveau national et la Centaurée maritime au niveau régional.

L'étude d'impact note que « du fait de l'activité et des modalités d'exploitation et d'entretien sur le secteur de l'aérodrome, la zone comporte des habitats naturels riches et variés, qui se distinguent du reste aux alentours. De nombreuses espèces patrimoniales, aussi bien floristiques que faunistiques, fréquentent donc ce site étant donné ses particularités. Ses vastes milieux ouverts et divers (prairies mésophiles, pelouses sèches, prairies humides...), et son réseau de mares, qu'on ne retrouve pas à proximité, confèrent tout particulièrement au site une richesse spécifique unique localement. Il convient alors de conserver ces habitats au maximum afin de préserver leurs rôles (habitats de reproduction, habitats d'alimentation, zones refuges, corridors écologiques...) ainsi que leurs fonctionnalités. » L'intérêt de la mosaïque d'habitats tient également à la présence de secteurs boisés, friches, ronciers et haies denses.

Les aménagements aéroportuaires sont en grande partie projetés sur des espaces déjà bitumés ou remblayés, mais aussi sur des espaces naturels ou semi-naturels d'intérêt écologique faible à moyen qui seront impactés fortement par leur imperméabilisation (11 750 m<sup>2</sup> de prairies de fauche, 6 030 m<sup>2</sup> de zones rudérales et 50 m<sup>2</sup> de prairies sèches améliorées) ou de manière moins importante, sous forme d'accotements enherbés régulièrement entretenus (2 900 m<sup>2</sup> de prairies de fauche, 3 400 m<sup>2</sup> de zones rudérales et 700 m<sup>2</sup> de prairies sèches améliorées).

Les espaces verts et les noues d'infiltration ne sont pas comptabilisés dans ces surfaces, du fait des mesures de gestion extensive associées. Il est indiqué que les autres milieux naturels sensibles autour du projet (landes sèches, pelouses sèches, mares, fourrés, prairies humides...) sont tous maintenus et que le projet ne conduit pas à les impacter directement ou indirectement. Cet engagement mériterait d'être traduit sous la forme d'une mesure d'évitement dédiée, assortie d'une carte identifiant sans ambiguïté les espaces ainsi préservés. L'intérêt écologique de la fauche dite « tardive » annoncée dans la mesure MR21 « Gestion extensive sur les prairies de fauche et espaces verts », alors que cette dernière pourrait être réalisée dès le mois de mai, est également à clarifier. Les habitats concernés constituent un enjeu pour la faune, majoritairement en tant que zones d'alimentation, mais aussi de reproduction pour certaines espèces. La surface impactée est cependant réduite, comparée à la surface des habitats conservés.

Le dossier démontre une prise en compte satisfaisante des enjeux naturalistes en ce qui concerne la localisation des aménagements aéroportuaires, mais l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du projet, y compris la composante centrale photovoltaïque. Ceci est d'autant plus nécessaire que le processus d'évaluation environnementale implique que l'autorisation sollicitée fixe de manière pérenne les mesures destinées à éviter les incidences négatives notables sur l'environnement et la santé humaine, réduire celles qui ne peuvent être évitées et les mesures de compensations adaptées du projet, conformément à l'article L.122-1-1 du code de l'environnement.

Ainsi, le fait de projeter une centrale photovoltaïque sur ce que le dossier désigne comme « des parcelles inutilisées », alors qu'il s'agit précisément de parcelles faisant l'objet de mesures d'évitement et d'accompagnement du fait des enjeux biologiques élevés identifiés, incluant la présence de plusieurs espèces protégées et habitats d'espèces protégées, entre en contradiction avec l'annonce de leur préservation. Or, l'étude d'impact ne prévoit pas de demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats. Concernant le volet aéroportuaire du dossier, la mention de la « destruction d'une moyenne partie d'habitat » (sic) de plusieurs espèces protégées, pondérée selon le dossier par l'existence « d'habitats de

*report largement suffisants* » et d'un « *impact résiduel non notable* » ne garantit pas que le projet respectera le code de l'environnement.

La MRAe rappelle que le code de l'environnement interdit tout déplacement, toute perturbation intentionnelle ou destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats. Tout porteur de projet doit donc conduire et expliciter dans l'étude d'impact une démarche d'évitement et de réduction des impacts afin de concevoir un projet qui respecte cette interdiction. Seul un projet qui, après l'application rigoureuse des démarches d'évitement, puis de réduction, ne pourrait pas respecter cette interdiction, peut, s'il relève de raisons impératives d'intérêt public majeur, préserver l'état de conservation favorable des populations et des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle et démontre l'absence de solution de substitution raisonnable, solliciter une dérogation, moyennant la proposition de mesures de compensation.

La zone d'étude est comprise dans une zone de présomption de prescription de diagnostic archéologique, avec un seuil de 10 000 m<sup>2</sup>. Tout aménagement de surface supérieure à ce seuil doit faire l'objet d'une saisine du service régional de l'archéologie. Le dossier ne précise pas à quel moment doit intervenir cette saisine et si son résultat est connu. Le dossier devrait expliciter, le cas échéant, les mesures prévues pour qu'un diagnostic, éventuellement suivi de fouilles, prenne en compte les enjeux biologiques identifiés sur l'emprise du projet.

Le dossier conclut à une absence d'incidence sur les espèces et habitats naturels des sites Natura 2000 voisins, en s'appuyant sur le fait que les espèces faunistiques et floristiques ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 sont inféodées à des habitats complètement différents de ceux impactés par le projet. Il argumente également que celui-ci n'impacte pas les corridors principaux pouvant avoir un lien avec ces sites Natura 2000, localisés en bordure du littoral et que les espèces présentes semblent s'accommoder du dérangement ponctuel lié à l'activité de l'aérodrome. Cette conclusion n'appelle pas de remarques de la part de la MRAe.

**La MRAe recommande de :**

- ***traduire l'engagement de maintenir et de préserver les milieux naturels sensibles de façon pérenne, à travers une mesure d'évitement dédiée assortie d'une carte ;***
- ***démontrer l'intérêt écologique des périodes de fauche projetées dans la mesure MR21 ;***
- ***justifier de l'entier respect de la législation relative aux espèces protégées et à leurs habitats ;***
- ***veiller à la bonne articulation des enjeux archéologiques et écologiques.***

## **5.2 Ressource en eau et milieux aquatiques**

Le code de l'environnement définit le contenu attendu d'un dossier au titre de la loi sur l'eau. Ce type de dossier doit notamment comporter un document destiné à apprécier les incidences du projet sur la ressource en eau et les milieux aquatiques. « *Lorsqu'une étude d'impact est exigée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-1, elle remplace ce document et en contient les informations* ». Pour mémoire, la MRAe n'a pas été informée du positionnement du service de la DDTM, en charge de la police de l'eau, sur la régularité du dossier de demande d'autorisation environnementale déposé. Elle n'est donc pas saisie au titre de cette procédure.

Le dossier justifie de la capacité de la station d'épuration à laquelle le projet sera relié à absorber les effluents de ce dernier, y compris en période estivale, mais ne chiffre pas les besoins en eau potable de l'aérodrome et ne prévoit pas de mesures d'économies et de récupération de l'eau. Le projet n'intersecte pas de périmètre de protection de captage d'eau potable, mais va engendrer une imperméabilisation supplémentaire et impacter une partie des zones humides.

**La MRAe recommande de chiffrer les besoins en eau potable de l'aérodrome et de prévoir des mesures d'économies et de récupération de l'eau.**

## Zones humides

L'aérodrome des Sables-d'Olonne se situe sur le bassin versant du ruisseau côtier du Puits Rochais, qui s'écoule à environ 150 m au nord/ouest de la zone d'étude. Situé sur un plateau culminant à 31 m NGF, le relief du site d'étude est peu marqué. Il présente cependant une légère dépression topographique au sud-ouest, d'une surface d'environ 4 ha. Les eaux de surface de la partie sud du site sont naturellement stockées sur ce secteur, et celles de la partie nord se dirigent vers le vallon du ruisseau du Puits Rochais. Aucun cours d'eau ou écoulement naturel ne traverse le site d'étude. Trois mares sont présentes dans la partie basse de la dépression située au sud, une autre se situe au nord de l'aérodrome et une également côté est.

L'étude d'impact présente de façon claire la délimitation des zones humides qui a été effectuée conformément aux critères pédologique et floristique alternatifs prévus par la réglementation, sans toutefois justifier le choix d'un périmètre d'étude restreint à une partie seulement du site (cf. recommandation supra).

L'étude d'impact indique que le projet impactera 818 m<sup>2</sup> de zones humides, réparties en deux poches de faible superficie : la zone humide à l'ouest, en bout de piste pour une superficie de 453 m<sup>2</sup> et la zone humide au sud du taxiway pour une superficie de 365 m<sup>2</sup>. La zone humide principale de plus de quatre hectares est entièrement évitée.

La collectivité fait le choix d'une compensation dans l'emprise de l'aérodrome, des fonctions assurées par les zones humides atteintes. Elle ne recourt pas à la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides (MNEFZH)<sup>8</sup>, mais étaye sa démonstration de l'équivalence et des gains de fonctionnalités escomptés.

## Gestion des eaux pluviales

Il est indiqué dans le dossier que « le projet d'optimisation conduit à une imperméabilisation de 25 220 m<sup>2</sup> : allongement de la piste (1 270 m<sup>2</sup>), taxiway et zone d'embarquement (6 800 m<sup>2</sup>), zone de stationnement des avions (12 650 m<sup>2</sup>), voirie, stationnement VL et espaces attenants au bâtiment (4 500 m<sup>2</sup>). La surface imperméabilisée passe ainsi de 23 000 m<sup>2</sup> à 43 000 m<sup>2</sup> soit une augmentation de 20 000 m<sup>2</sup>. Dans le périmètre d'intervention, la surface d'espaces verts passe de 6,7 ha à 5,6 ha. La majorité des espaces prairiaux autour de l'aérodrome sont conservés. ». La nature de l'écart de 5 220 m<sup>2</sup>, concernant les indications sur la surface imperméabilisée, doit être précisée.

La gestion des eaux pluviales sera organisée en huit bassins versants. Des noues d'infiltration et des bassins de rétention reprendront les eaux pluviales de l'ensemble des surfaces nouvellement aménagées et permettront une rétention/décantation avant rejet au milieu naturel. Le dispositif d'assainissement de la piste actuelle est inchangé, seul un des drains existants est déplacé vers le nord car impacté par l'accotement du taxiway. Compte tenu des volumes d'eau à stocker et des surfaces à mobiliser pour réaliser des ouvrages peu profonds, des blocs alvéolaires en fond de noue assureront une partie du volume de stockage. Les espaces de stationnement automobile à l'entrée de l'aérodrome seront équipés de dalles permettant l'infiltration d'une partie des eaux pluviales et limitant les volumes entrant dans les bassins de rétention.

Le volume des ouvrages est dimensionné pour contenir une pluie de récurrence 10 ans et en considérant :

- une perméabilité (vitesse d'écoulement dans le sol) de 10<sup>-6</sup> m/s pour l'infiltration ;
- un débit de fuite spécifique de 3 l/s/ha pour la rétention, conformément aux prescriptions du SDAGE Loire-Bretagne.

Il est précisé qu' « au stade de l'étude d'impact, les résultats des tests de perméabilité sur site n'étaient pas disponibles » et que, pour ce motif, les principes d'assainissement et le dimensionnement des ouvrages ont été établis en retenant une hypothèse de perméabilité correspondant à des terrains moyennement perméables. La

8 MNEFZH : méthode nationale, recommandée par le ministère de la transition écologique, qui permet d'évaluer rapidement les fonctions des zones humides et de vérifier que les principes de la compensation sont bien respectés. L'évaluation de ces fonctions est réalisée en tenant compte des propriétés intrinsèques du site (en zone humide) et également de son environnement (sa zone contributive, sa zone tampon, son paysage et aussi éventuellement le cours d'eau associé).

perméabilité des terrains est estimée faible à moyenne plus tôt dans le dossier. Les résultats à venir des tests étant susceptibles de remettre en cause le dimensionnement des ouvrages, le fait de s'affranchir de ces informations dans le document d'incidence au titre de la loi sur l'eau pose question.

Une canalisation sera posée en sortie du bloc alvéolaire du bassin 5 sud, afin de diriger le débit de fuite vers la zone humide et de contribuer à son alimentation hydraulique. En partie ouest, la zone humide sera alimentée par les eaux d'occurrence quinquennale ou plus, par surverse de la noue du BV7.

Le bassin incluant la zone d'avitaillement disposera d'un nouveau séparateur à hydrocarbures. L'exutoire du BV3 est le réseau eaux pluviales de la RD32A ; la canalisation de rejet sera équipée d'une vanne de fermeture.

La chaîne de traitement du bassin comportera avant rejet :

- un orifice calibré afin de limiter le débit de fuite aval et ainsi assurer un stockage maximal de la pollution, augmenter le temps de séjour et donc l'efficacité de la décantation,
- un dispositif de vannage à fermeture manuelle à l'aval (vannes guillotine),
- une surprofondeur de 50 cm en dessous du niveau de l'orifice de fuite de façon à améliorer la décantation, stocker les boues et donc minimiser la fréquence des opérations d'entretien,
- une surverse permettant d'évacuer les écoulements excédentaires (supérieurs à la période de retour retenue pour le dimensionnement des bassins).

Il convient également que le dossier présente les incidences de l'imperméabilisation supplémentaire que le projet induit pour les pluies d'occurrence supérieure à la décennale, sans se limiter au rappel des exigences de dimensionnement des ouvrages telles que définies dans le SDAGE.

Les bassins de rétention assureront, de par leur conception (surface au sol importante, surprofondeur par rapport au niveau de l'orifice de fuite, faible débit de fuite), une décantation des particules les plus grossières (sables, etc) mais aussi des particules fines d'une taille de l'ordre de 50 µm. Ils permettront ainsi, selon le dossier, de retenir environ 85 % des matières en suspension, 80 % des métaux lourds et 75 % de la demande chimique en oxygène (DCO).

À la différence de la pièce C « Demande d'autorisation environnementale », l'étude d'impact n'expose pas les opérations de surveillance et d'entretien des dispositifs d'assainissement, en phase de chantier et pour garantir le bon fonctionnement des ouvrages dans le temps, bien que ces éléments aient vocation à y être présentés, en tant que mesures de suivi.

Le dossier indique à plusieurs reprises que « *le risque de pollution accidentelle associé à l'exploitation de l'aérodrome est lié à la circulation des aéronefs et véhicules disposant d'un réservoir à carburants (100 l pour les plus petits avions à 250 l maximum pour les plus importants) et aux phases d'avitaillement... (approvisionnement des postes à carburants puis des aéronefs)* ». C'est seulement dans la partie « Vulnérabilité du projet au changement climatique » qu'est indiqué qu'« *un incendie sur les installations aéroportuaires est susceptible de libérer des substances polluantes pour le sol, pour l'eau et pour l'air, en lien notamment avec la présence d'hydrocarbures* ». Le plan-masse figure une citerne incendie, non décrite dans l'étude d'impact, qui renvoie vers l'élaboration future (mesure MR5) d'une procédure d'intervention en cas de pollution accidentelle. Cela ne permet pas non plus d'avoir l'assurance que les ouvrages et modalités projetés seront également adaptés à la gestion d'un volume potentiellement élevé d'eaux d'extinction d'incendie.

**La MRAe rappelle que l'exposé des modalités de surveillance et d'entretien des dispositifs de gestion des eaux pluviales doit figurer dans l'étude d'impact.**

***La MRAe recommande de présenter les incidences de l'imperméabilisation supplémentaire que le projet induit pour les pluies d'occurrence supérieure à la pluie décennale et de justifier que les ouvrages et modalités d'intervention projetés seront également adaptés à la gestion des eaux d'extinction d'incendie.***

### 5.3 Nuisances sonores

Les caractéristiques de l'aérodrome des Sables-d'Olonne font que celui n'est pas assujéti aux réglementations applicables à des équipements de plus grande importance : il n'est pas doté d'un plan d'exposition au bruit (PEB), document opposable aux tiers et aux PLU, visant à organiser l'urbanisation proche des aérodromes en préservant l'activité aéroportuaire<sup>9</sup>. Il n'est pas non plus doté d'un plan de gêne sonore (PGS)<sup>10</sup>, document qui délimite des zones dans lesquelles les riverains des principaux aéroports français peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement sous certaines conditions.

L'étude d'impact retrace la façon dont les abords de l'aérodrome, à vocation agricole et donc peu urbanisés jusque aux années 1980-90, ont ensuite connu un développement urbain notable à l'est de la commune, de manière diffuse le long des voies (rue de Paris, RD32A, RD2949, rue de Touvent) puis de manière plus étoffée. La majorité des constructions, y compris des résidences de loisirs, a été réalisée entre 1990 et 2010. Les quartiers du Petit Versailles, Petit Paris, Petit Brandais, de Touvent et de la Mouzinière, constitués de résidences pavillonnaires, se sont ainsi majoritairement développés postérieurement à la création de l'aérodrome. Deux campings et deux résidences de loisirs se sont développés à proximité immédiate. Dans le périmètre éloigné, des zones d'habitats et des campings/résidences de loisirs se sont également développés (quartier de la Pironnière, La Mouzinière, Village du Bois Saint-Jean, le Roc-Saint-Jean, etc.). Il en est de même des activités économiques, le long et au nord de la RD 2949. Une carrière en activité est également présente dans ce secteur. Des espaces non aménagés (boisements et parcelles agricoles) persistent au nord et au sud-ouest de l'aérodrome. Le PLU actuel du Château-d'Olonne comporte également des zones d'urbanisation future à long terme sur trois côtés de l'aérodrome. L'agglomération prévoit de supprimer ces zones dans le futur PLUi.

Le dossier est moins renseigné concernant l'évolution au fil du temps de la nature et du volume des activités de l'aérodrome, et le poids de cette évolution sur la perception par les riverains de son acceptabilité en matière de nuisances. Seule l'année 2022 fait l'objet de données chiffrées, non systématiquement renseignées par les pilotes et pour partie incomplètes. Il est indiqué en page 140 de l'étude d'impact que « *L'activité régulière de l'aérodrome se traduit, pour l'année 2022, par 1 800 mouvements pour le parachutisme, 500 mouvements pour le banderolage, x mouvements pour l'ULM/autogire, x mouvements pour l'aéroclub* ». En page 230, le nombre total de mouvements sur cette même année est estimé à 5223.

L'utilisation de l'aérodrome est subordonnée au respect des règles de l'air et de survol des agglomérations, ainsi qu'au respect des indications d'une carte VAC (Visual Approach Chart) « *qui définit notamment les trajectoires à respecter à l'atterrissage et au décollage ainsi que les zones bâties qui ne doivent pas être survolées* ». Sauf erreur, la carte VAC en vigueur pour cet aérodrome ne figure pas dans le dossier, ce qui serait également nécessaire pour comprendre la portée exacte de la mesure MR16 consistant en une demande à la DGAC d'identifier dorénavant le quartier de la Pironnière comme zone de restriction de survol.

L'aérodrome est également doté, depuis 2014, d'une charte de bonne conduite qui s'impose à tous les utilisateurs occasionnels et réguliers de l'aérodrome et fait l'objet d'un suivi sous l'égide de la sous-préfecture des Sables-d'Olonne. Les principaux objectifs de la commission de suivi, associant services de l'Etat, collectivité, gestionnaire, représentant des usagers et de deux associations (sans précision sur leurs agréments), consistent à vérifier le respect de la charte sur le périmètre de l'aérodrome, à s'assurer que les activités exercées sur le site sont conformes à la réglementation en matière aéronautique et n'occasionnent pas de nuisances environnementales incompatibles avec la proximité de zones urbanisées. La charte a été ajustée en 2022 concernant les horaires permettant l'activité de vol en autogire, considérée bruyante. La MRAe relève toutefois que plusieurs des 14 mesures de la charte, présentées dans le dossier, sont rédigées en termes

9 Suivant les critères du code de l'aviation civile, l'aérodrome des Sables-d'Olonne est classé en catégorie D. La liste des aérodromes non classés en catégories A, B ou C devant être dotés d'un PEB a été fixée par arrêté du 28 mars 1988 modifié et cet aérodrome n'y figure pas.

10 Tel que défini aux articles L.571-15 et R.571-66 du code de l'environnement.

génériques (exemple : « *Équipement progressif des aéronefs d'appareil réducteur de bruit lorsque ces équipements sont disponibles et certifiés* »), sans objectifs chiffrés, ni indicateurs de suivi.

**La MRAe recommande :**

- **de renseigner plus précisément l'évolution passée de la nature et du volume des activités de l'aérodrome, afin de mieux cerner le poids de cette évolution sur la perception par les riverains de son acceptabilité en matière de nuisances ;**
- **d'annexer la carte VAC actuelle de l'aérodrome et la réponse de la DGAC à la demande qui lui a été adressée d'identifier le quartier de la Pironnière comme zone de restriction de survol ;**
- **d'expliquer dans le dossier à partir de quelles données concrètes s'effectue le suivi de la charte de bonne conduite de l'aérodrome et d'annexer au dossier les résultats des suivis annuels réalisés.**

Les populations environnantes sont principalement situées à l'est et au nord (rues du Petit Versailles, du Petit Paris, du Brandais et de Touvent). À l'Ouest, le front urbain se situe à environ 300 mètres de la piste. Au Sud-Est on note la présence de campings (campings le Petit Paris, le Bel Air et résidence Côte de Lumière).

Les nuisances sonores actuellement ressenties par les riverains sont surtout liées au décollage et à l'atterrissage des aéronefs, ainsi qu'aux stationnements et à l'attente des appareils, moteurs allumés.

Deux campagnes de mesures acoustiques ont été réalisées (début juillet 2019 puis en juillet et début août 2022), afin de déterminer les ambiances sonores actuelles des riverains les plus proches, de quantifier la part liée au bruit de l'aérodrome et de caractériser les émissions sonores des activités sur le site. L'analyse des résultats montre que l'aérodrome constitue la source principale de bruit en journée, notamment le dimanche compte-tenu d'un trafic aérien plus important. Les niveaux sonores moyens Laeq (7h-22h) mesurés chez les riverains sont compris entre 45 et 60 dB(A). Les nuisances sonores de l'actuel aérodrome sont principalement liées aux décollages et aux atterrissages des aéronefs (Lmax de 70 à 90 dB(A)). L'exposition globale au bruit des riverains vivant autour de l'aérodrome est qualifiée « faible » dans le dossier, sauf sur le secteur de la rue du Brandais au nord-est de l'aérodrome où l'exposition au bruit dépasse les seuils recommandés (sans plafond réglementaire). Le nombre d'évènements sonores dépassant le seuil de 65 dBA en journée, comptabilisés pendant la campagne varie entre 4 et 14 selon l'emplacement. Le nombre d'évènements maximum à ne pas dépasser, défini par l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) pour les aéroports français, n'est pas atteint<sup>11</sup>.

L'activité future ne comportera pas l'accueil de ligne régulière et d'avions de plus grande capacité. L'extension de la piste s'effectue sans changement des seuils de piste, sans instrumentation complémentaire et ne permet pas l'accueil de tels avions. La projection du nombre futur de mouvements annuels porte uniquement sur l'année 2030 (7100, contre 5223 en 2022), sans que les raisons (perspective d'évolution des motorisations ou autre) conduisant à ne pas établir de projections à plus long terme ne soient expliquées.

D'après le dossier, l'estimation de l'énergie acoustique des mouvements d'avions se traduira par une augmentation de 0,9 à 1,3 dB(A) selon les points de référence. Une augmentation de 1 dB dans le niveau sonore est perçue comme une légère augmentation de la puissance sonore, mais elle n'est pas facilement identifiable par l'oreille humaine. Le point PF1 (rue du Petit Brandais à l'est de l'aérodrome) continuera d'être exposé à un niveau sonore moyen dépassant les 55 dB(A) de jour. Cependant, l'augmentation de l'activité se traduira par une hausse des mouvements au cours de l'année, et donc d'évènements sonores supérieurs à 62 dB(A), sans pour autant que le nombre d'évènements ne dépasse le seuil recommandé par l'ACNUSA.

Le dossier prévoit que la collectivité fera procéder à une campagne de mesures acoustiques après une ou deux années suite aux travaux d'optimisation et selon l'évolution des activités, toutefois sans préciser comment et

11 100 évènements avec un L<sub>Am</sub> >=65dBa ou 200 évènements avec un L<sub>Am</sub> >=62dBa.

dans quel cadre en sera appréciée la nécessité. Cette mesure est, par ailleurs, présentée comme une mesure d'accompagnement, bien qu'il s'agisse plutôt d'une mesure de suivi.

Durant la phase de travaux, le pétitionnaire devra se conformer aux textes concernant les bruits de chantier, notamment aux horaires imposés par arrêté préfectoral et aux précautions appropriées pour limiter les nuisances sonores (cf. art. R.1336-5, R.1336-10 et R1337-6 du code de la santé publique – les article R.1334-30 à 37 évoqués dans le dossier n'ayant pas été retrouvés par la MRAe dans le code en vigueur).

**La MRAe recommande :**

- **de justifier le choix de ne pas établir de projections au-delà de l'année 2030 ;**
- **de rectifier les références réglementaires relatives aux bruits de chantier ;**
- **de préciser comment et dans quel cadre sera appréciée la nécessité d'une nouvelle campagne de mesures acoustiques.**

#### 5.4 Qualité de l'air

D'après le dossier, la qualité de l'air est considérée comme globalement bonne autour de l'aérodrome, compte tenu du trafic faible et des conditions météorologiques favorables à la dispersion des polluants. Occasionnellement, en période d'activité plus importante, en conditions chaudes, sèches et sans vent, lors de l'avitaillement des avions ou du transfert de carburant, des émissions polluantes et odorantes plus importantes sont possibles et constituent une gêne pour les riverains les plus proches.

Le dossier annonce, à titre de mesure d'accompagnement et en cohérence avec l'engagement en ce sens pris à l'issue de la concertation préalable, la réalisation par Air Pays de la Loire d'une campagne de mesures de la qualité de l'air au droit de l'aérodrome en juillet 2023 et indique (sans engagement à ce stade) qu'une seconde campagne de mesures des polluants quelques années après la mise en service permettrait d'analyser les incidences du développement de l'activité.

**La MRAe recommande de joindre les résultats de la première campagne d'Air Pays de la Loire au dossier de consultation du public et d'évaluer s'ils appellent ou non une campagne ultérieure de suivi spécifique, en en précisant dès ce stade l'échéance.**

#### 5.5 Contribution à la lutte contre le changement climatique, sobriété énergétique

Le dossier fait état de la desserte de la commune des Sables d'Olonne par une gare ferroviaire et de l'existence, à proximité de l'aérodrome, de liaisons douces ainsi que d'une ligne régionale et de deux lignes de transports en commun (l'une ne desservant pas le secteur durant les week-ends et durant les vacances scolaires, la seconde fonctionnant seulement en période estivale). Le dossier prévoit de porter le nombre de places de stationnement pour véhicules légers à 70 places. Il ne comporte pas de données sur l'origine géographique et les modes de transports effectivement utilisés par les utilisateurs réguliers et occasionnels de l'aérodrome, composés pour partie d'une clientèle touristique.

L'aérodrome est correctement desservi par le réseau routier, notamment départemental, même si certaines sections de la RD32A, dite route du littoral, concernées par les risques littoraux, en particulier l'aléa érosion, sont considérées par le BRGM comme condamnées à l'horizon 2100.

L'étude d'impact comporte une estimation des émissions de gaz à effet de serre (GES) du projet, de l'ordre de 2 757 t CO<sub>2</sub>eq en phase chantier et 378 t CO<sub>2</sub> eq par an en 2030, en phase d'exploitation (reposant sur une augmentation d'activité de 35 % par rapport à 2022). La MRAe relève que cette estimation n'inclut pas les émissions liées aux transports terrestres des usagers.

Il est prévu que les constructions prennent en compte les exigences de performance énergétique et environnementale définie aux articles R. 172-1 et suivants du code de la construction et de l'habitation

(RE2020), fassent l'objet d'une démarche Haute Qualité Environnementale (HQE) et comportent des panneaux photovoltaïques en toitures, sans plus de précision.

L'étude d'impact comporte un paragraphe intitulé « *Études de faisabilité de développement en énergies renouvelables de la zone* » (en référence au VII de l'article R. 122-5 du code de l'environnement<sup>12</sup>) qui se limite cependant à évoquer le PCAET et le projet de parc photovoltaïque au sol, sans étudier par exemple la possibilité d'installer des ombrières avec panneaux photovoltaïques sur les places de stationnement.

***La MRAe recommande d'évaluer les marges d'optimisation du projet pour l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone, indépendamment de l'éventualité d'un parc photovoltaïque au sol.***

## 5.6 Paysages

Le projet est situé sur le plateau bocager arrière littoral du sud de l'agglomération, isolé de la frange littorale rocheuse. Les équipements existants (bâtiment d'accueil, hangar permanent, hangars souples, modules préfabriqués) ont une volumétrie en rapport avec le bâti alentour, ce qui en limite l'impact visuel. Des arbres et des haies masquent les vues sur les installations proches. L'altimétrie autorise néanmoins quelques vues plus lointaines.

L'extrémité sud de la zone Nav est concernée (à l'ouest du camping) par la servitude de protection des abords de l'abbaye de Saint-Jean d'Orbestier, inscrite à l'inventaire des monuments historiques. Le projet ne prévoit pas d'aménagements sur cette partie de l'aérodrome.

Le dossier comporte des illustrations photographiques des perceptions sur le site et expose les implantations et la volumétrie des futurs bâtiments, ainsi que les principes d'aménagement des abords des futures constructions et en limite du camping, mais ne comporte pas de photomontages. L'agglomération n'a pas encore défini les prescriptions architecturales (mesure MR17) qui s'imposeront à l'ensemble des bâtiments à construire afin de disposer de l'identité visuelle homogène recherchée sur l'aérodrome.

Le dossier mentionne cependant, sans plus de détail, la délivrance dès le 6 mai 2021 d'un permis de construire à Vendée Évasion, déjà bénéficiaire d'un titre d'occupation du domaine public, pour la construction programmée en 2024 d'un hangar de 780 m<sup>2</sup> « *en tôle, recouvert d'un bardage et d'une toiture en tôle* » (sic). Cela ne permet pas de comprendre si les futures prescriptions architecturales s'inspireront de ce bâtiment ou si elles lui seront également applicables.

D'après l'étude d'impact, les zones de circulation et de stationnement réaménagées au niveau du terrain naturel ne seront pas perceptibles depuis l'abbaye située à plus de 500 m, mais les futurs bâtiments, d'une hauteur maximale de 8 m le seront potentiellement et ponctuellement, malgré la présence de végétation arborée et d'espaces bâtis entre ces deux secteurs.

***La MRAe recommande de fournir les prescriptions architecturales ainsi que des photomontages dans le dossier.***

## 6 Conclusion

Le projet d'optimisation de l'aérodrome des Sables d'Olonne fait suite à l'abandon des projets de relocalisation et de variantes étudiés durant les années 2010, initialement destinés à en diversifier l'activité au profit de vols à vocation d'affaires, voire de dessertes inter-régionales. Il se destine donc uniquement aux usages de loisirs.

Il a été soumis à étude d'impact en 2021, dont le contenu attendu a fait l'objet d'un cadrage sur certains points, lequel est insuffisamment pris en compte par la collectivité.

<sup>12</sup> Inversement, le dossier ne se réfère à aucun moment au second point du VII de l'article R. 122-5 qui implique désormais que l'étude d'impact comprenne « *les conclusions de l'étude d'optimisation de la densité des constructions dans la zone concernée ainsi qu'une description de la façon dont il en est tenu compte.* »

L'étude d'impact jointe à la demande de permis d'aménager, objet du présent avis, est globalement de bonne facture mais ne répond pas aux obligations réglementaires, en ce qu'elle ne traite pas d'une part de l'ensemble des composantes et des incidences du projet et d'autre part d'une démarche d'évitement aboutie en rapport avec l'intérêt particulier du projet. Il ne peut donc être considéré à ce stade que la MRAe a été consultée sur le projet tel que requis par les codes de l'urbanisme et de l'environnement, mais uniquement sur l'une de ses composantes et dans l'état d'avancement actuel de cette dernière.

Des compléments sont également attendus, en ce qui concerne notamment :

- la cohérence du projet avec le PLU, le SCoT et la loi Littoral,
- le maintien pérenne des milieux naturels sensibles,
- l'entier respect de la législation relative aux espèces protégées et à leurs habitats,
- la gestion des eaux d'extinction d'incendie,
- l'évolution passée de la nature et du volume des activités de l'aérodrome,
- les zones de restriction de survol,
- les indicateurs de suivi annuel de la charte de bonne conduite de l'aérodrome,
- le choix de ne pas établir de projections au-delà de l'année 2030,
- les résultats de la campagne de mesure de la qualité de l'air effectuée en juillet 2023,
- les prescriptions architecturales,
- l'atteinte de l'objectif de la neutralité carbone.

Au vu de ce projet, la MRAe souligne enfin l'intérêt d'organiser de la meilleure façon possible la prévention des conflits liés à la cohabitation entre le développement de l'aérodrome et les zones d'habitation voisines dans le futur PLUi de l'agglomération olonnaise.

Nantes, le 20 novembre 2023

Pour la MRAe Pays de la Loire, le président

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Daniel Fauvre', written over a horizontal line.

Daniel FAUVRE