



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

**Avis délibéré sur le projet Port Olona 2040
au stade de la demande de permis d'aménager
le lotissement d'activités portuaires « Port Olona 3 »
commune des Sables d'Olonne (85)**

N° PDL 002185 / A P

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 du projet Port Olona 2040 sur la commune des Sables d'Olonne, porté par l'agglomération des Sables d'Olonne.

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 de permis d'aménager 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 19 mai 2025 : Mireille Amat, Vincent Degrotte, Paul Fattal, Daniel Fauvre 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.

Le présent avis a été établi en se fondant sur la version du dossier de février 2025 transmise à l'autorité environnementale le 19 mars 2025.

1 - Présentation du projet et de son contexte

1.1 - Contexte spatial et réglementaire

L'agglomération des Sables d'Olonne, située sur la côte vendéenne, comptait 57 953 habitants en 2021 (données Insee). Elle est dotée d'un port, accueillant à la fois des activités de plaisance, de commerce et de pêche. Selon l'étude d'impact, « *le trafic du port de commerce croît chaque année. En 2021, 1 018 060 tonnes ont été exportées et importées (+14% vis-à-vis de 2020)* ». Il semble cependant s'agir d'une année record par rapport au trafic observé entre 2022 à 2024 (846, 885 et 825 milliers de tonnes). S'agissant de la pêche, 5 500 tonnes de marchandises ont été débarquées en 2023.

Dénommé Port Olona, le port de plaisance est à ce jour le plus grand du département. Il a été aménagé en deux tranches par remblaiement de marais d'abord pour 600 anneaux de plaisance durant les années 1970, puis en 1991 pour porter sa capacité à 1 400 places (non compris le tout récent port à sec et les anneaux quai Garnier) adaptées à des bateaux pouvant aller jusqu'à 30 mètres de longueur et 4 mètres de tirant d'eau. Port Olona comprend également des résidences, commerces et restaurants bordant le quai Albert Prouteau, ainsi qu'une zone technique pour les professionnels du nautisme et les vendeurs de fournitures (shipchangers).

Le dossier de février 2025 n'est pas renseigné sur les procédures au terme desquelles Port Olona 1 et 2 furent autorisés. Il précise qu'étant donné que le projet Port Olona 2040 prend place sur une

quarantaine d'hectares de zones estuariennes et de marais salés remblayées avant la publication en 1993 des décrets d'application de la loi sur l'eau, l'agglomération a déposé en décembre 2024, auprès de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Vendée, un dossier visant à faire reconnaître l'antériorité des aménagements existants conformément à l'article R.214-53 du code de l'environnement et que seuls les aménagements objets de la rubrique 3.2.6.0 (écluse de la rocade et ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions) devront faire l'objet d'une demande d'autorisation environnementale distincte au titre de l'article R562-14 (VI) du code de l'environnement, dans la mesure où cet équipement existe indépendamment du projet Port Olona 2040 et concerne des enjeux plus vastes. Le périmètre objet de la demande de reconnaissance d'antériorité n'est pas matérialisé dans le dossier. Celui-ci n'explique pas d'une part, si l'écluse de la rocade et les ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions existants sont déjà classés en système d'endiguement ou en voie de l'être, et d'autre part, s'ils sont concernés par de futurs aménagements, que ces derniers soient liés ou non au projet Port Olona 2040.

L'étude d'impact précise que les nouvelles modifications entrant dans le champ de la loi sur l'eau (en matière de rejet dans les eaux de surface et de zones humides) apportées au secteur du fait de la réalisation du projet Port Olona 2040 seront portées à la connaissance du préfet conformément au II de l'article R.181-46 du code de l'environnement, qu'elles feront l'objet d'une procédure de déclaration en cas de création d'une nouvelle aire de carénage sur zone et que la présente étude d'impact du projet Port Olona 2040 vaut dossier d'incidence au titre de la loi sur l'eau.

La MRAe recommande :

- **de retracer l'historique du port de plaisance en matière de procédures et de matérialiser les périmètres de Port Olona 1 et 2 ;**
- **de préciser si la décision de reconnaissance d'antériorité sollicitée a été délivrée et, le cas échéant, de la joindre au dossier ainsi qu'un plan du périmètre auquel elle s'applique ;**
- **d'expliquer si l'écluse de la rocade et les ouvrages de prévention des inondations et des submersions existants sont déjà classés en système d'endiguement (en joignant le cas échéant, un plan de ce dernier) et concernés par de futurs aménagements, qu'ils soient liés ou non au projet Port Olona 2040.**

1.2 - Le projet

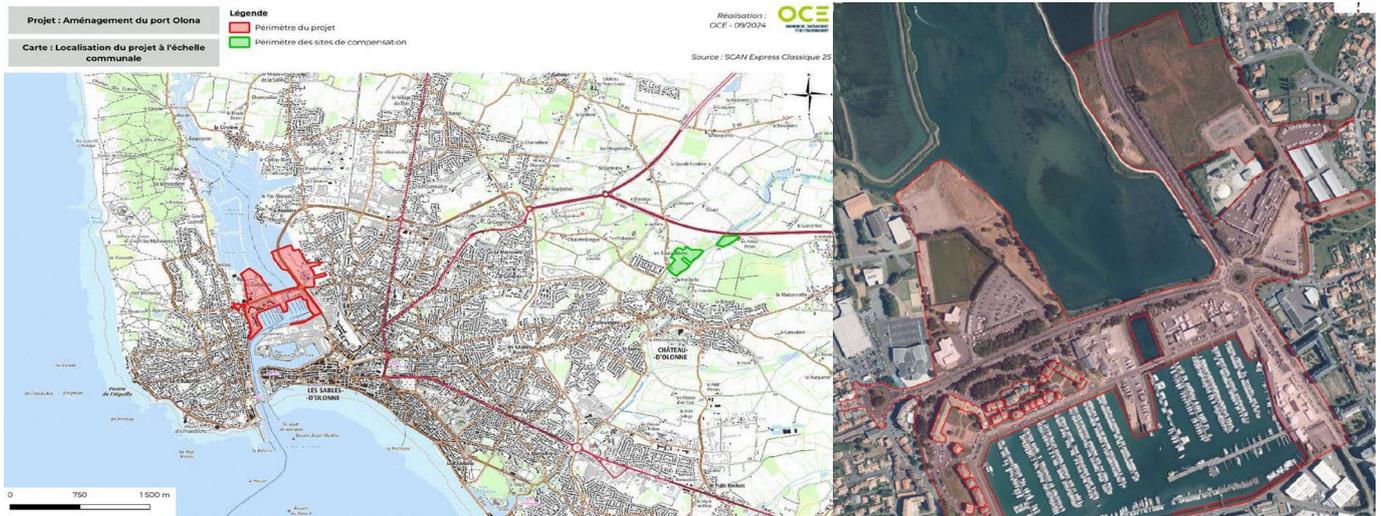
Le conseil communautaire de l'agglomération a décidé par délibération du 10 décembre 2020 de lancer une étude dénommée « Port Olona 2040 », destinée à définir une stratégie coordonnée de modernisation et de développement du port à l'horizon 2040. Sa teneur et son schéma d'orientation ont été validés par le conseil communautaire le 3 février 2022¹.

Englobant une partie des abords du port, le projet porté par Les Sables d'Olonne Agglomération s'étend à ce stade sur 46 ha, parmi lesquels 8 ha dans le secteur des Soulardières (matérialisés en vert sur le plan de localisation du projet) destinés à l'accueil de mesures compensatoires des effets dommageables sur l'environnement des actions projetées à court terme.

La MRAe recommande d'ajouter au dossier un plan du périmètre portuaire (au sens administratif) identifiant les périmètres dédiés à la pêche et au commerce ainsi que leurs modes d'occupation

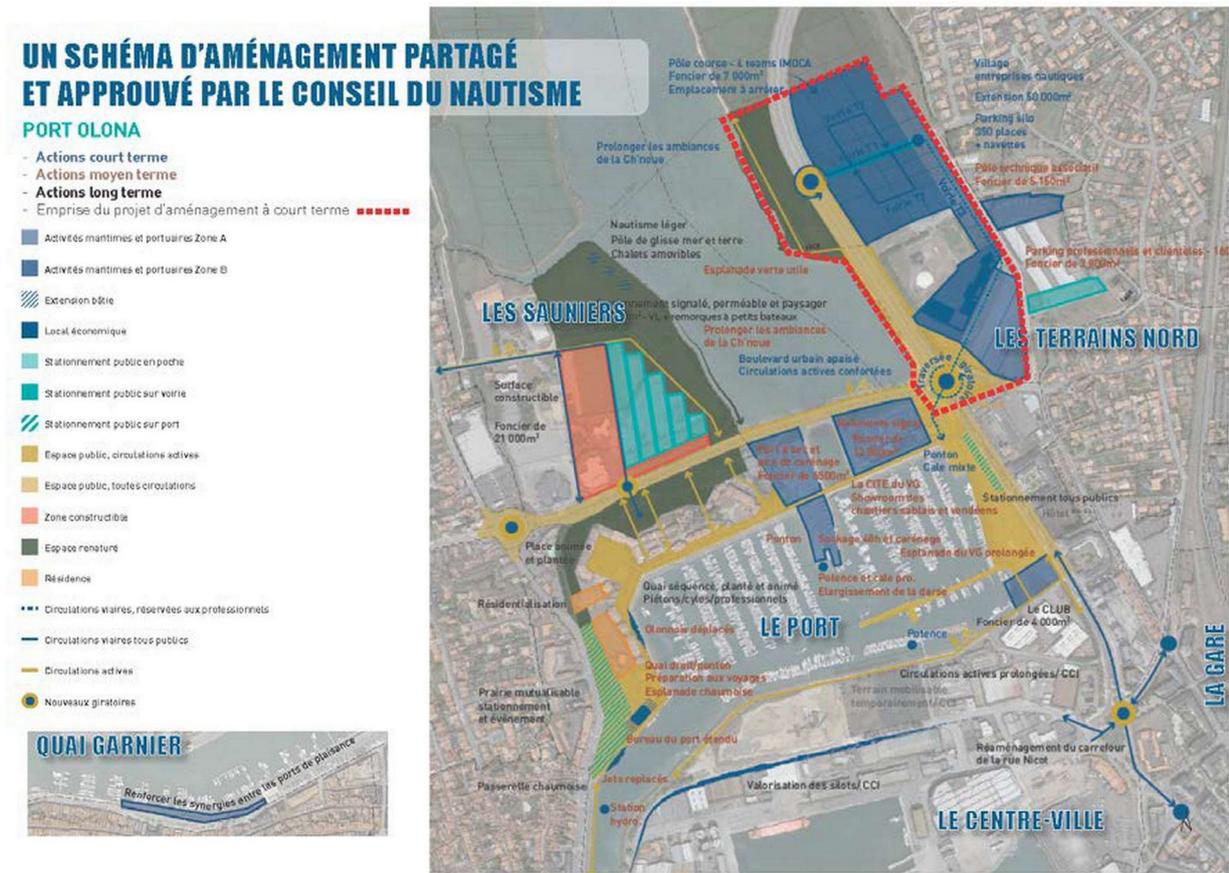
1 Délibération consultable sur <https://www.isoagglo.fr/vivreauxolonne/les-sables-d-olonne-agglomeration/organisation/actes-administratifs/>

actuels et la maîtrise foncière des différents secteurs du port des Sables et de Port Olona 2040, en expliquant comment l'enveloppe du projet Port Olona 2040 a été établie.



Localisation du projet (plan extrait de l'étude d'impact) non compris quelques aménagements envisagés en partie sud du schéma d'aménagement

Stratégie globale validée par le conseil communautaire.



En rouge, le périmètre de la composante « à court terme » (plan extrait de l'étude d'impact)

Il est précisé que le schéma d'aménagement présente une hypothèse d'organisation qui pourra faire l'objet d'ajustements. Les actions projetées se répartissent selon quatre thématiques :

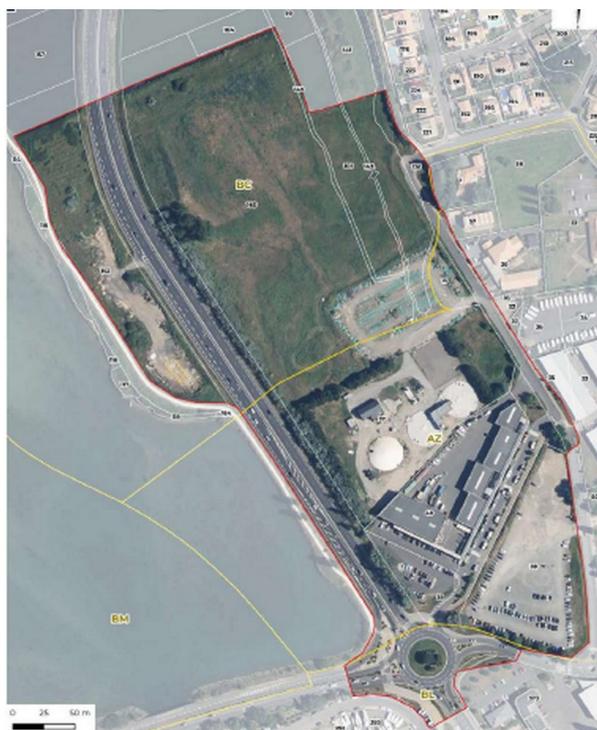
- Le développement économique et touristique,
- La dynamique sportive, associative, patrimoniale,
- Améliorer le cadre de vie des Sablais et l'expérience des usagers,
- Des aménagements urbains adaptés aux mobilités.

Ces actions sont présentées comme résultant d'attentes exprimées par différents acteurs et usagers de ce secteur de la ville. Toutefois, l'étude ne précise pas :

- si le projet validé par le conseil communautaire en février 2022 est issu d'une réflexion prospective intégrant l'adaptation du port (au sens large) au changement climatique,
- la composition du conseil du nautisme ainsi que les apports de la concertation élargie, support de la définition du schéma d'aménagement,
- les critères qui ont permis de définir par la suite² le plan d'action hiérarchisé, qui phase désormais en trois étapes (court, moyen et long terme) la réalisation des investissements et aménagements projetés.

La MRAe recommande de contextualiser le projet dans une réflexion prospective intégrant l'adaptation de l'ensemble du port au changement climatique et de restituer les apports de la concertation ainsi que les critères supports de la hiérarchisation du plan d'action.

1.3 - La composante à court terme du projet



Photographie aérienne de la composante « à court terme » du projet (plan extrait de l'étude d'impact)

² La délibération de février 2022 indiquait que « la dernière étape du schéma d'orientation stratégique Port Olona 2040 consistera à définir le plan d'action hiérarchisé d'ici 2040 ».

La composante à court terme de Port Olona 2040 porte sur 11 ha et se subdivise elle-même entre :

- le périmètre du projet de lotissement d'activités d'une emprise de 5,35 ha³ incluant 4,42 ha de surface commercialisable et une surface maximale de plancher de 2 ha. Situé à l'est du boulevard du Vendée Globe auquel il sera relié par une nouvelle voie, il est en zone d'urbanisation future 1AUe dans le PLU en vigueur (zone à urbaniser et destinée à accueillir l'activité économique, les équipements collectifs et les services publics nécessaires au développement du territoire),
- d'autres composantes : réaffectation de l'emprise du parking de la Sablière, voirie, espaces dédiés aux circulations douces et au stationnement automobile, restauration de milieux naturels, aménagements paysagers, ponton. Ces secteurs sont couverts dans le PLU par des zonages 1AUe, Uepo (zone urbaine affectée aux quatre thématiques du schéma d'aménagement de Port Olona 2040), NR (espaces remarquables au titre de la loi Littoral) mais aussi semble-t-il UA (zone à caractère central d'habitat, de services et d'activités) et UP (zone urbaine à vocation portuaire) pour sa partie sud.

Le dossier n'est pas renseigné sur l'opposabilité ou non, au projet Port Olona 2040, des dispositions de la loi littoral (par exemple, de l'article L. 121-16 du code de l'urbanisme relatif à la bande de 100 mètres) ainsi que de la servitude de passage des piétons sur le littoral.



Plan extrait de la demande de permis d'aménager

3 Selon le « récapitulatif de la demande », tandis que le diaporama faisant office de notice descriptive du permis d'aménager se réfère à un « périmètre d'intervention » de 6,6 ha, englobant la parcelle de forme triangulaire de la Sablière.

Le développement projeté de Port Olona est expliqué par la nécessité de définir des espaces de circulation permettant l'accueil de plusieurs types et tailles d'entreprises tout en sécurisant les flux entre convois portuaires, poids lourds, véhicules utilitaires, véhicules légers, piétons et vélos ainsi qu'une offre de stationnement adaptée lors des événements nautiques. Un parking à étage est prévu sur l'emprise du lotissement Port Olona 3 en complément de l'offre existante à proximité, pour compenser un changement d'affectation prochaine de l'emprise de l'espace de stationnement situé au sud de la Sablière. Le projet se donne également pour objectif de favoriser une mutualisation des espaces verts, des stationnements, des locaux techniques et de stockage en lien avec les besoins de fonctionnement du parc d'activités. Cependant, le renvoi, au fil des différentes pièces du dossier vers de futures orientations, préconisations et/ou prescriptions environnementales envisagées au sein de documents ultérieurs (fiches de lots et cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales – CPAUPE) ne permet pas d'apprécier dans quelle mesure leur prise en compte présentera ou non une réelle plus-value.

Il est indiqué que ce parc d'activités Port Olona 3 sera aménagé afin notamment de pouvoir relocaliser les shipchangers dont les autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine portuaire (non cartographiées dans le dossier) ne seront pas renouvelées en raison du projet de développement de la « cité du Vendée Globe » sur le secteur de Port Olona 2 où ces commerçants sont actuellement installés. Le dossier ne précise pas l'objet et les dimensions de l'actuelle « cité », s'il s'agit d'un village temporaire aménagé lors de chaque édition du Vendée Globe ou d'un espace pérenne et, le cas échéant, pour quelles raisons il nécessite d'être situé à même le port.

La MRAe recommande de :

- **clarifier l'articulation du projet Port Olona 2040 avec les dispositions de la loi Littoral et la servitude de passage des piétons sur le littoral,**
- **joindre au dossier d'enquête publique le cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales – CPAUPE,**
- **de préciser l'objet de la cité du Vendée Globe et les raisons de la priorisation géographique donnée à cet aménagement par rapport aux autres activités.**

2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet d'une part, et des sensibilités environnementales du secteur d'implantation d'autre part, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- la prévention des risques naturels et l'adaptation au changement climatique,
- la gestion des eaux pluviales,
- la biodiversité,
- les paysages,
- les nuisances et la santé publique,
- les mobilités,
- la sobriété énergétique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

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

Le dossier est dans l'ensemble structuré et illustré de façon claire.

3.1 - Périmètre du projet

Les articles L.122-1 et L.122-1-1 du code de l'environnement prévoient que « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* » et que « *III. Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée.* »

Il n'avait pas été conduit d'évaluation environnementale au moment de la définition du schéma d'aménagement et de sa validation par le conseil communautaire en février 2022.

Dans son avis conforme du 16 juin 2023 sur le projet de modification n°4.12 du plan local d'urbanisme de la commune déléguée d'Olonne-sur-Mer, comprenant la création d'un sous-zonage réservé à Port Olona 2040 dans le secteur de la Sablière, la MRAe relevait notamment qu'il serait utile à l'information du public que la collectivité fasse état des procédures applicables au projet global d'aménagement Port Olona 2040, y compris au titre du code de l'environnement. Ce à quoi elle a répondu dans le bilan de la mise à disposition du public⁴ que le projet ferait l'objet d'une évaluation environnementale.

Dans son avis du 2 août 2023⁵ sur le projet de révision du schéma de cohérence territoriale (SCoT) des Sables-d'Olonne Agglomération, la MRAe a également rappelé l'obligation d'exposer dans le SCoT les caractéristiques des zones susceptibles d'être affectées de manière notable par ce projet Port Olona 2040 évoqué dans le projet de SCoT.

La MRAe recommande à l'agglomération de préciser dans quelle mesure ses recommandations concernant le projet Port Olona 2040 dans son avis sur la révision du SCOT des Sables-d'Olonne Agglomération ont été prises en compte avant son approbation.

D'après l'étude d'impact, la première phase d'aménagement du projet consiste dans les travaux à court terme présentés au point 1.3 du présent avis. Cependant, au vu d'un dossier de presse de l'agglomération de juillet 2022⁶, Port Olona 2040 a reçu un début de concrétisation dès cette même année, avec l'aménagement de la première tranche d'un port à sec. La MRAe relève l'absence de

4 https://www.isoagglo.fr/media/bilan_mise_a_dispo_olonne_dbl_2024_18_04_27.pdf

5 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pdl-2023-6958_scot_lessablesagglo_85_2023apdl25.pdf

6 https://www.isoagglo.fr/media/dp_port_a_sec_juillet22_reduit.pdf

réalisation préalable de la procédure obligatoire d'évaluation environnementale du projet Port Olona 2040.

Surtout, l'étude d'impact support de la présente saisine de la MRAe indique que sa partie D (volet d'analyse des impacts et de présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation – ERC des incidences dommageables du projet sur l'environnement) « *porte exclusivement sur la tranche d'aménagement prévue à court terme, les autres parties du projet ne sont actuellement pas suffisamment définies et avancées pour permettre l'identification des impacts potentiels et le travail sur la séquence ERC* ».

La MRAe rappelle que la faculté d'actualiser l'étude d'impact ultérieurement a été instituée pour les incidences du projet sur l'environnement qui n'ont pu être « complètement » identifiées et appréciées avant l'octroi de la première autorisation.

La liste et le schéma des différentes composantes du projet montrent que l'agglomération en a déjà une vision assez claire, même si certaines restent à détailler. L'étude d'impact du projet Port Olona 2040 devrait justement, pour raisonner à la bonne échelle et respecter le code de l'environnement, comporter une première analyse des impacts potentiels de l'ensemble des composantes du projet global et conduire à cette échelle (et non seulement celle de Port Olona 3), la séquence éviter-réduire-compenser selon les modalités prévues à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Au-delà de la nécessaire évaluation dès ce stade des incidences pouvant être appréhendées de l'ensemble du projet, la MRAe souligne que pour les phases ultérieures du projet Port Olona 2040, elle devra être à nouveau saisie pour avis sur la base d'une étude d'impact actualisée.

La MRAe recommande d'étendre l'évaluation environnementale à l'ensemble des composantes du projet Port Olona 2040 dont les incidences peuvent à ce stade être appréhendées et d'actualiser, à l'occasion des futures autorisations sollicitées, l'étude d'impact du projet pour les composantes dont l'évaluation détaillée des incidences est impossible aujourd'hui.

3.2 - L'analyse de l'état initial de l'environnement

La description de l'état initial de l'environnement et de ses perspectives d'évolution effectuée dans l'étude d'impact présente à la fois des éléments généraux intéressant l'emprise du projet Port Olona 2040 et des développements plus détaillés pour le périmètre des travaux projetés à court terme, satisfaisant en cela aux attendus de l'étude d'impact du projet global.

3.3 - Analyse des variantes et justification des choix effectués

L'étude d'impact motive le périmètre du projet par sa proximité géographique des équipements et sites d'activités maritimes et portuaires existants, de l'océan, du centre-ville, de la gare et de nombreux équipements structurants, ainsi que son accessibilité depuis les grands axes de circulation du territoire (RD949) et le potentiel de sa visibilité au titre de vitrine économique.

Elle se réfère de manière générique à l'expression de besoins, notamment du tissu économique et « d'acteurs de la transition énergétique ». Au vu de la délibération du conseil communautaire, un diagnostic avait été produit. A défaut d'être intégré à l'étude d'impact, celui-ci mériterait d'y être annexé pour justifier concrètement les différents besoins auxquels le projet Port Olona 2040 entend répondre.

La MRAe relève par ailleurs que l'étude d'impact ne comporte pas d'analyse de variantes. A titre d'exemple, la diversité des occupations projetées et de celles autorisées sur l'emprise du projet par

les PLU des communes déléguées, demeurés en vigueur depuis la création de la commune nouvelle des Sables d'Olonne dans l'attente de la finalisation d'un PLUi, interroge sur la nécessité de consommer sur place de l'espace au profit d'activités non portuaires qui trouveraient plus logiquement leur place au sein des autres zones d'activités de la commune et de l'agglomération.

Le projet Port Olona 2040 s'inscrit pour partie en renouvellement urbain et pour partie en extension sur des espaces périphériques de l'enveloppe urbaine. Compte tenu du partage de l'espace portuaire avec des activités de commerce et de pêche, le dossier devrait notamment exposer la vision stratégique des acteurs impliqués dans la gestion de ces différentes activités portuaires (collectivités, chambres consulaires etc.). Il devrait également exposer les évolutions passées et futures pressenties de leur occupation spatiale afin d'évaluer la possibilité d'une redistribution/optimalisation de l'espace portuaire élargie à ces différentes activités et justifier la stricte nécessité d'une consommation supplémentaire d'espace en extension de l'enveloppe urbaine au profit de la plaisance.

Conformément à l'article L. 300-1-1 du code de l'urbanisme, « *Toute action ou opération d'aménagement soumise à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement doit faire l'objet : 1° d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération ; 2° d'une étude d'optimisation de la densité des constructions dans la zone concernée, en tenant compte de la qualité urbaine ainsi que de la préservation et de la restauration de la biodiversité et de la nature en ville* ». Selon le VII de l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact du projet Port Olona 2040 doit comprendre les conclusions de ces deux études ainsi qu'une description de la façon dont il en est tenu compte. La collectivité n'a pas diligencé les études requises sur le périmètre de cette opération d'aménagement mais sur le seul périmètre du projet de lotissement de 5,35 ha, alors que ces études ont précisément vocation à permettre d'identifier les marges de manœuvre à une échelle pertinente. Par défaut, le dossier rend compte des mesures intégrées au plan de composition du projet de lotissement Port Olona 3 en vue d'utiliser au mieux l'espace disponible notamment : rationalisation des espaces de stationnement par une mutualisation et la création d'un parking en silo, mitoyenneté d'un maximum de lots, cour partagée pour les halls IMOCA etc. et définition d'un pourcentage minimal d'emprise au sol, toutefois renvoyé aux futures fiches de lots et cahier de prescriptions.

La MRAe recommande :

- ***d'annexer le diagnostic préalable des besoins qui avait été réalisé avant la présentation du projet Port Olona 2040 au conseil communautaire en février 2022 ;***
- ***de justifier l'usage d'espace disponible sur et aux abords du port pour des activités qui n'en sont pas strictement indissociables ;***
- ***d'exposer la vision stratégique des acteurs impliqués dans la gestion des différentes entités portuaires et d'évaluer la possibilité d'une redistribution/optimalisation de l'espace portuaire élargie à ces différentes activités plutôt qu'en extension de l'enveloppe urbaine.***

3.4 - Impacts cumulés

L'article R.122-5 du code de l'environnement prévoit que soient étudiées les incidences cumulées du projet avec quatre types de projets : existants (c'est-à-dire réalisés), approuvés (c'est-à-dire

autorisés), ayant fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique, ou ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Dans l'étude d'impact cet exercice n'est pas réalisé correctement, en partie parce que son élaboration s'appuie sur une ancienne rédaction de l'article R.122-5, modifiée depuis 2021.

L'étude d'impact indique avoir « ciblé » les seuls projets susceptibles d'avoir une interaction positive ou négative avec le projet Port Olona 3 et n'identifie pas les autres, ce qui ne permet pas d'évaluer la pertinence du tri effectué. Par exemple, cette partie de l'étude d'impact ne prend pas en compte les dossiers de réalisation de la ZAC Vannerie 1, de réaménagement de l'aérodrome des Sables d'Olonne et du projet d'expérimentation du transfert et de la réinjection des eaux usées affinées depuis Les Sables-d'Olonne vers la retenue du Jaunay, tous trois objets d'avis de la MRAe courant 2022 ou 2023 et ne mentionne pas l'existence d'avis sur trois des dossiers qu'elle liste. La MRAe rappelle également qu'il est de la responsabilité des bureaux d'études de se rapprocher des services (notamment préfecture et DDTM de la Vendée) pour accéder aux dossiers, y compris ceux afférents à des décisions plus anciennes que la durée de mise en ligne des décisions loi sur l'eau.

S'agissant des projets qu'elle a retenus pour son analyse, l'étude d'impact réalise un exercice formel se limitant à des indications génériques, par nature de projets, sans chercher à en tirer des enseignements utiles à une meilleure maîtrise des cumuls d'impacts possibles.

La MRAe rappelle la nécessité de réaliser l'analyse des incidences cumulées du projet avec celles d'autres projets conformément aux termes de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

3.5 - Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact est produit de manière distincte. Il est clair et d'une compréhension facilitée notamment par la présence d'illustrations. Cependant, il devra être complété en fonction des réponses apportées aux observations soulevées par la MRAe sur l'étude d'impact dans le cadre du présent avis.

3.5 - Méthodes

L'étude d'impact présente les sources et méthodes utilisées. Elle identifie une difficulté liée à l'absence de définition précise à ce jour d'une partie des composantes du projet. Cependant, certaines faiblesses du dossier apparaissent surtout liées au fait que la collectivité ne s'est pas assurée de la cohérence des cahiers des charges définissant les périmètres respectifs d'études de ses différents prestataires, avec la zone d'effets potentiels du projet Port Olona 2040.

L'étude d'impact présente également des insuffisances liées au fait que pour certaines thématiques, elle ne comporte pas l'analyse caractérisée et quantifiée des impacts (y compris des impacts résiduels) du projet acté par la collectivité et la démonstration du respect de la séquence ERC attendues. C'est le cas notamment pour la partie tenant en 10 lignes relative à la consommation de matières premières, qui énonce que le projet « *va engendrer des besoins en matériaux* » au lieu d'en décrire la nature et les quantités et évoque de possibles mesures de réduction en renvoyant à plus tard l'examen de leur faisabilité.

En matière de risque industriel, où la persistance d'imprécisions peut être lourde de conséquences, des indications comme « *nous n'avons pas réussi à trouver d'informations concernant le rayon d'influence d'un incendie ou d'une explosion qui se produirait sur le site de la CAVAC* » (entrepôt

d'engrais et silo de stockage de céréales) » et le site de SABLIMARIS (stockage de granulat) « *ne semble pas présenter de risque majeur pouvant présenter des incidences sur le projet à l'étude* » met en évidence une analyse très insuffisante en matière de risques industriels et appellent une vérification auprès de ces entreprises et de l'inspection des installations classées.

Les tableaux de synthèse des impacts et mesures ERC devront également être complétés par l'ajout d'une colonne caractérisant et quantifiant les impacts résiduels afin de justifier du besoin et du caractère adapté des mesures de compensation proposées. Les mesures non constitutives d'évitement, de réduction et de compensation des effets du projet devront être retirées des colonnes dédiées (notamment, le simple respect de la réglementation thermique et environnementale, le reclassement en zone N - ou A d'après un autre passage de l'étude – de secteurs non urbanisés, la recherche d'une filière de valorisation d'éventuels déblais excédentaires).

Aucun suivi des mesures ERC n'est prévu, à l'exception de celles relatives aux milieux naturels. Le suivi devra être étendu à chacune des mesures ERC retenues, une fois que l'étude d'impact aura été complétée pour tenir compte du présent avis.

La MRAe rappelle l'importance de caractériser et de quantifier les impacts du projet afin de pouvoir conduire la séquence ERC et le suivi des mesures correspondantes conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

4 - Prise en compte de l'environnement par le projet, mesures destinées à éviter, réduire voire compenser les effets du projet sur l'environnement

4.1 - Prévention des risques naturels et adaptation au changement climatique

La commune des Sables-d'Olonne est exposée notamment à des risques d'inondation (y compris par remontées de nappe) et de submersion. Elle est concernée à ce titre par un atlas des zones inondables et par le plan de prévention des risques littoraux (PPRL) du Pays d'Olonne approuvé en 2016. Elle a fait l'objet d'un programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) labellisé en 2016, échu fin 2022.

Le projet Port Olona 2040 tire son nom de l'ambition de restructurer l'espace portuaire d'ici 2040, mais les aménagements projetés devront être calibrés pour des décennies. Le dossier aborde la prise en compte du risque de submersion marine, que l'élévation du niveau de la mer est susceptible d'aggraver, et prévoit de se conformer aux dispositions du plan de prévention des risques littoraux en vigueur. Celui-ci a pris en compte, tel que recommandé par une circulaire aux préfets des départements littoraux en date du 27 juillet 2011, l'hypothèse d'une élévation du niveau marin de 60 cm à l'horizon 2100, en fonction du scénario intermédiaire sur le changement climatique parmi les 3 scénarios alors étudiés par l'Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique (ONERC).

Une partie de la tranche à court terme inclut des secteurs en zones rouge (berges à l'Ouest de la piste cyclable) et bleue B1 du PPRL (la Sablière et frange est). Le fait que seule la frange est du projet de lotissement d'activités soit réglementée par le PPRL résulte des remblais d'une hauteur moyenne de 3 m confirmée lors des études géotechniques réalisées en vue du permis d'aménager. Ces derniers, de nature et de résistance variables, sont également susceptibles d'être sensibles aux variations hydriques saisonnières (accumulation d'eau dans les interstices de cet horizon superficiel perturbé) et/ou liées au marnage. Le niveau d'eau de la Ch'noue est régulé conformément au

règlement d'eau de l'écluse de la rocade. Le renouvellement des bassins existants de part et d'autre du boulevard du Vendée Globe, au nord du projet Port Olona 3 est quant à lui rendu possible par un système de buses.

Sur le reste de Port Olona 2040, davantage de parcelles sont situées en zone de submersion/inondation. Comme pour Port Olona 3, certaines sont soumises à autorisation sous conditions (B0 et B1). Les berges, le chenal et la cale de mise à l'eau sont quant à elles soumises à interdiction Ru (zones rouges urbanisées).



Vue sur l'emprise du permis d'aménager depuis le nord



Carte des cotes de référence en mètres NGF. à l'horizon 2100 extraite du dossier. En rouge, les altimétries moyennes des lots. Les espaces sur fond blanc ne sont pas réglementés par le PPRL en vigueur.

Les études plus récentes (dont les différents scénarios du 6^e rapport du GIEC) que celles support du PPRL laissent présager un niveau marin encore plus élevé (projections consultables sur le site *Sea level projection tool*) que celui pris en compte pour l'élaboration du PPRL et impliquant donc davantage de secteurs (ou d'une façon accrue) dans le risque de submersion marine.

L'étude d'impact indique que :

- l'agglomération et le syndicat mixte des marais des Olonnes ont lancé l'élaboration d'un programme d'études préalable au PAPI 2 avec la mise en place d'actions pour la période 2023-2029 permettant d'actualiser l'étude de vulnérabilité selon le dernier rapport du GIEC,
- ces études sont en cours,
- le développement du projet Port Olona devra tenir compte du zonage réglementaire en vigueur,
- les secteurs destinés à être aménagés et à recevoir du bâti sont hors zone inondable ou bien en zone constructible sous conditions au regard du PPRL actuel.

La MRAe recommande que, par précaution, l'étude d'impact du projet Port Olona 2040 s'appuie sur la probabilité d'une élévation du niveau marin en cohérence avec la trajectoire de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) visant une augmentation de 4°C en moyenne à l'horizon 2100 et que la collectivité renforce par anticipation les mesures de réduction du risque par rapport au PPRL en vigueur.

4.2 - Préservation de la biodiversité et des habitats naturels

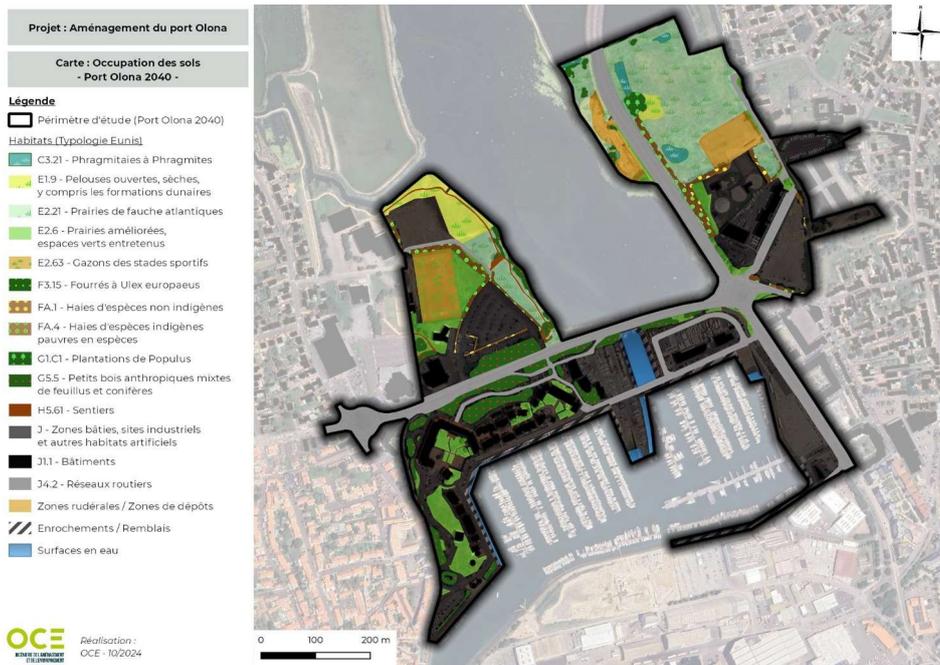
Le projet Port Olona 2040 jouxte une ZNIEFF de type 2 et les sites Natura 2000 liés au marais d'Olonne. Il est aussi à l'amont d'un site Natura 2000 marin⁷. Du fait de l'historique du site et sa localisation, il comporte à la fois des milieux nettement artificialisés et des milieux plus ou moins anthropisés.

L'emprise de la tranche à court terme, est actuellement composée de zones prairiales, d'espaces remblayés déjà aménagés, parmi lesquels une ancienne aire de séchage des filets, et de parkings.

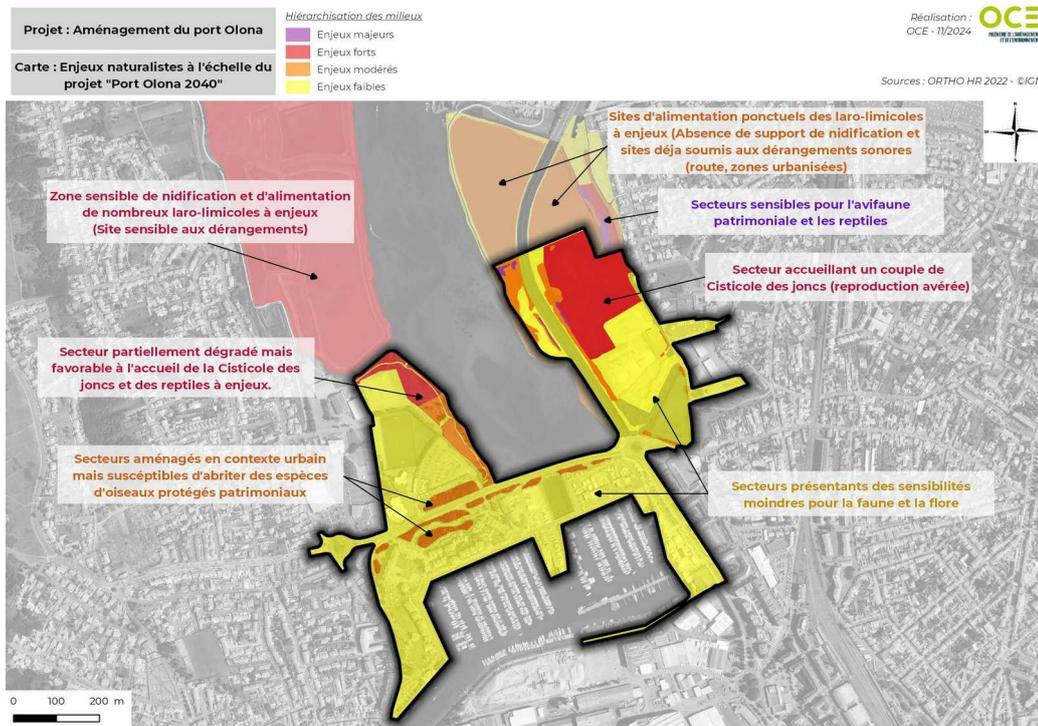
L'analyse de l'état initial des milieux naturels a donné lieu à sept journées de prospections sur un cycle biologique complet en 2022-23, centrées sur la tranche à court terme et ses abords, complétées d'une unique journée de terrain (fin juillet 2024) sur le périmètre global projet Port Olona 2040 en vue d'identifier et de hiérarchiser les sensibilités écologiques inhérentes à ce périmètre principalement constitué de zones urbanisées et artificialisées. Il est précisé dans l'étude d'impact que des prospections naturalistes complémentaires pourront être effectuées afin d'évaluer plus précisément l'incidence des aménagements ultérieurs sur la biodiversité.

Aucun habitat d'intérêt communautaire ni espèce floristique à enjeu de conservation et/ou protégée n'a été relevé sur la tranche du projet incluant Port Olona 3. Des placettes de zones humides présentant un intérêt et des fonctionnalités très limitées s'y sont développées pour une surface totale cumulée de 6 305 m². Les principaux enjeux environnementaux du site concernent les milieux arbustifs et prairiaux favorables à plusieurs espèces de reptiles et d'oiseaux pour leur reproduction et leur alimentation. Les habitats favorables à la reproduction de la Vipère aspic sont considérés comme d'enjeu majeur et les zones prairiales sont considérées comme d'enjeu fort du fait de la présence d'un couple de Cisticole des joncs.

⁷ Zone spéciale de conservation et zone de protection spéciale (ZSC et ZPS) FR5200656 et FR5212010 « Dunes, forêt et marais d'Olonne », ZPS mer FR5212015 « Secteur marin de l'Ile-d'Yeu jusqu'au continent ».



Cartes de l'occupation des sols et des enjeux naturalistes extraites de l'étude d'impact



L'étude d'impact indique que l'évitement des zones à enjeux s'est concentré en priorité sur les zones fréquentées par le plus grand nombre d'espèces protégées et/ou patrimoniales et que l'évitement intégral des zones à enjeux (modérés, forts ou majeurs) n'était pas envisageable sur ce site sans remettre en question la faisabilité du projet (appréhendé uniquement à l'échelle du lotissement).

Le dossier prévoit des mesures de réduction et de compensation à la destruction de 3 540 m² de zones humides (en justifiant de l'équivalence fonctionnelle mais sans fournir le plan de gestion ni cadrer la période dite de fauche tardive), à la perte d'habitats et aux différentes atteintes aux

spécimens d'espèces protégées (calendrier d'intervention, déplacement d'espèces, reconstitution d'habitats favorables, établissement d'un plan de gestion simplifié, retrait d'espèces invasives, etc.).

Du fait de l'existence d'impacts résiduels, il prévoit le dépôt d'une demande de dérogation en application de la législation relative aux espèces et habitats protégés au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement et argumente sur l'efficacité attendue des mesures de compensation. En l'état actuel du projet et du dossier, il n'est pas fait la démonstration du respect des dispositions du code de l'environnement relatives aux conditions d'obtention d'une dérogation, en matière d'absence d'alternative (à l'échelle de Port Olona 2040 ou d'autres secteurs sur la commune) et de raison impérative d'intérêt public majeur.

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. 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.

En application des articles L.414-4 et R.414-23 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit comporter une évaluation conclusive des incidences du projet Port Olona 2040 sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 susceptibles d'être impactés par le projet. La lisibilité de l'étude d'impact sur ce point serait améliorée en consacrant un chapitre dédié à ce sujet.

La MRAe recommande :

- ***de préciser les modalités de la fauche tardive afin que les prescriptions correspondantes puissent être intégrées au permis d'aménager ;***
- ***d'analyser l'existence éventuelle d'alternatives à l'échelle de Port Olona 2040 ou d'autres secteurs sur la commune, permettant de respecter les interdictions issues de la législation relative aux espèces et habitats protégés.***

4.3 - Gestion des eaux pluviales

L'étude d'impact rappelle que le milieu récepteur (marais et le littoral des sables d'Olonne) présente des enjeux et une sensibilité importante non seulement en matière de milieux naturels mais aussi d'usages (pisciculture, ostréiculture, pêche, canoë kayak, baignade, pêche à pied et sports nautiques) et qu'un schéma directeur d'assainissement des eaux pluviales est en cours d'élaboration à l'échelle de l'agglomération (diagnostic achevé en 2022, programme d'action en cours de définition). Les différents bassins versants drainés et leurs exutoires sur le périmètre de Port Olona 2040 sont identifiés dans le dossier.

L'étude d'impact ne précise pas les modalités futures de gestion des eaux pluviales à l'échelle du Port Olona 2040, demeurant régies à ce stade par les PLU et potentiellement amenées à évoluer dans le cadre de l'établissement de nouveaux documents de planification (futur zonage d'assainissement des eaux pluviales qui sera intégré au futur PLU intercommunal).

Elle explique que celles du projet Port Olona 3 seront gérées en mobilisant des solutions intégrées, par infiltration au plus près de leur point de chute (gestion à la source) en combinant les objectifs de régulation hydraulique, de valorisation paysagère, naturalistes et de régulation de l'ambiance thermique.

Les eaux de ruissellement des espaces publics seront orientées vers des espaces verts en creux et des noues assurant également l'évacuation d'éventuelles surverses des dispositifs de gestion des eaux pluviales des lots cessibles selon les cas, soit vers les marais nord et le bassin de la Ch'noue soit vers les réseaux publics. Le plan de gestion des eaux pluviales des espaces collectifs est annexé au dossier.

Les eaux de ruissellement des lots cessibles seront gérées à la parcelle. Le dossier exige une infiltration intégrale sur l'emprise du lot pour une occurrence au minimum décennale (et trentennale pour les secteurs dont le trop plein est susceptible de rejoindre le réseau pluvial de la rue des Bossis vers le poste de la Cabaude, en partie sud du site). La demande de permis d'aménager y prévoit l'utilisation de revêtements perméables sur les espaces extérieurs pour limiter les flux d'eau à gérer, autorise des solutions de type chaussée réservoir si les surfaces d'espaces verts sont insuffisantes pour permettre l'infiltration des eaux de ruissellement du projet et interdit la mise en place de puisards, incompatible avec la présence de la nappe à faible profondeur. L'indication qu' « *A ce stade d'avancement du projet, les caractéristiques des noues et espaces verts en creux ne sont pas totalement définies sur le plan des travaux (ce travail sera établi par le maître d'œuvre du projet en phase PRO). Au regard des emprises disponibles, la plupart de ces noues pourront présenter des capacités de stockage supérieures à la capacité de rétention décennale (les volumes nécessaires pour maîtriser une pluie d'occurrence centennale ont été indiqués sur le plan joint en Annexe 10)* », même si elle se veut rassurante, est surprenante dans la mesure où l'étude d'impact valant dossier d'incidence au titre de la loi sur l'eau suppose que les caractéristiques du projet soient stabilisées. Le dossier reste imprécis sur les incidences du projet en cas de pluies d'intensité supérieure à la pluie trentennale (rue de la Sablière et lots attenants).

Les eaux de ruissellement susceptibles de contenir des eaux souillées feront l'objet d'un traitement préalable adapté avant infiltration (cas de l'aire de carénage éventuelle, du parking silo, ...). De même, les produits spécifiques pouvant présenter un risque de pollution des eaux seront utilisés sur des espaces imperméabilisés et couverts équipés de rétention pour pouvoir contenir les éventuelles égouttures ou déversements accidentels. Une notice hydraulique présentant les modalités de gestion retenues et justifiant du respect des prescriptions du lotissement sera jointe au permis de construire de chaque lot cessible.

La MRAe recommande :

- ***de s'assurer dès le stade du permis d'aménager de la faisabilité de la mise en place de dispositifs de gestion des eaux pluviales à la parcelle pour les pluies d'occurrence trentennale au niveau des secteurs dont la surverse est dirigée vers le réseau public ;***
- ***d'évaluer les incidences en cas de pluies d'occurrence supérieure aux pluies de dimensionnement du système de gestion des eaux pluviales.***

4.4 - Déplacements, mobilités

La commune des Sables d'Olonne est desservie par les réseaux ferrés et de bus (régional et intercommunal), ainsi que par trois axes routiers importants : la RD 32 qui conduit vers le nord du

département (Challans, ...) ; la RD 160 vers le nord-est (La Roche/Yon et A87) ; la RD 949, boulevard urbain qui contourne toute l'agglomération et permet la desserte du sud-est du département. Le projet Port Olona 2040 est situé non loin du croisement de ces axes et englobe la section finale du boulevard du Vendée Globe, porte d'entrée de l'agglomération.

La voiture occupe une place prépondérante dans les déplacements sur la commune. Une étude de mobilité a été réalisée en vue du projet, en cohérence avec laquelle ont été définies les principales évolutions inscrites au schéma d'aménagement de Port Olona 2040 (requalification de la rocade nord en boulevard urbain, création d'un arrêt de bus à proximité du futur parking en silo, encouragement du report modal en articulation avec le secteur de la Vannerie, création de giratoires, franchissement du giratoire Charcot pour faciliter la mise à l'eau des bateaux, développement de liaisons douces).

4.5 - Contribution à la lutte contre le changement climatique, sobriété énergétique

La France, à travers sa stratégie nationale bas carbone, a fixé des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et vise la neutralité carbone à l'horizon 2050. La démarche ERC des études d'impact s'applique également à cette thématique.

La réalisation d'un projet global sur une quarantaine d'hectares donne l'opportunité à la collectivité de prévoir, à une échelle adaptée, un ensemble de dispositions de nature à minimiser l'impact énergétique lié au projet.

L'étude d'impact rappelle que durant la phase travaux l'extraction des matériaux nécessaires à la construction des voies et des habitations (le terme bâtiments conviendrait mieux), la fabrication et la transformation des produits, les transports associés sont des sources de consommation d'énergie. Elle omet de caractériser et de quantifier les impacts du projet dans ce domaine.

L'étude partielle (car réalisée sur un périmètre restreint) « *de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération* » annexée au dossier évalue uniquement les besoins énergétiques des futurs bâtiments. Elle ne fait pas ressortir d'énergie renouvelable particulièrement adaptée aux caractéristiques du lotissement d'activités de 5,35 ha, si ce n'est le photovoltaïque, sous forme de modules en toiture ou d'ombrières de parking aériens.

La MRAe relève que le dossier ne montre pas d'ambition forte et de traduction concrète sur les questions énergétiques à l'échelle du projet, alors que l'agglomération conduit parallèlement des opérations (Enerplage, par exemple) visant à réduire l'empreinte énergétique de son territoire. Le règlement du lotissement n'est pas contraignant sur ce point. Il n'est pas prévu de dispositions complémentaires à la RT 2012 et à la réglementation environnementale RE 2020 qui s'imposeront aux différents types de constructions, excepté l'inclusion de simples recommandations dans le futur cahier qualifié de manière inappropriée de prescriptions. L'indication selon laquelle « *l'étude sur les énergies pourra être transmise par le maître d'ouvrage aux acquéreurs des lots afin de les sensibiliser sur le potentiel de développement des énergies renouvelables sur leur site* » ne présente pas de garantie de résultat. Le dossier doit également être plus clair sur les mesures de réduction effectivement retenues : en l'état, l'étude d'impact ne comprend que des propositions (par exemple, l'utilisation d'enrobés tièdes en phase de travaux), sans justifier que la collectivité s'assure de leur mise en œuvre et par le biais de quel outil.

Une réflexion sur l'optimisation de la consommation et la production d'énergie renouvelable, à l'échelle du périmètre de Port Olona 2040, aurait tout son sens. Les modalités retenues et l'analyse de leurs impacts mériteraient ainsi d'être développées et le poids relatif du critère énergétique dans la recherche d'un scénario de moindre impact gagnerait à ressortir dans le dossier. Les engagements du maître d'ouvrage devraient en tout état de cause être précisés. Il est ainsi particulièrement attendu que le présent dossier fixe des objectifs chiffrés et établisse des règles en matière de limitation des consommations énergétiques et des émissions de GES, tant en phase de chantier que d'exploitation, compte tenu de l'importance de contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux et de ceux du plan climat air énergie territorial (PCAET) de l'agglomération.

La MRAe rappelle l'existence d'un guide relatif à la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact, publié en février 2022 par le service de l'économie verte et solidaire du commissariat général au développement durable (CGDD).

La MRAe recommande d'évaluer les marges d'optimisation du projet pour l'atteinte de l'objectif national de neutralité carbone (sobriété énergétique et recours aux EnR) et d'étoffer les règles d'aménagement et prescriptions vertueuses sur ce point, applicables sur l'ensemble du projet.

4.6 - Impacts sur les paysages et le patrimoine

Le projet Port Olona 2040 présente un double enjeu de recomposition de son ambiance paysagère interne et d'insertion, vis-à-vis de l'extérieur, des futurs aménagements. La MRAe remarque également que ce projet participera à la qualification de l'entrée nord de la ville des Sables d'Olonne.

D'après le dossier, son périmètre n'abrite pas de bâti remarquable et n'est concerné ni par la zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP) de la commune, ni par un périmètre de protection des abords d'un monument historique.

L'étude d'impact recense essentiellement les enjeux paysagers liés à la tranche à court terme. Des clichés des éléments jugés peu qualitatifs évoqués (murs aveugles, aire pour camping-car etc.) seraient utiles à la compréhension. L'étude comporte un plan dénommé de façon inappropriée « impact paysager » : celui-ci recense uniquement les perceptions actuelles sur l'emprise de la tranche de travaux à court terme depuis les habitations existantes (élément ayant vocation à être présenté dans la partie relative à l'analyse de l'état initial), mais pas les perceptions futures (pour les riverains et pour les autres usagers) sur les aménagements rendus possibles, alors que ceux-ci pourront présenter des gabarits importants et atteindre une hauteur de 15 mètres. L'ajout de photomontages constituerait un minimum pour donner un aperçu de l'impact paysager probable du projet.

La MRAe recommande d'ajouter des photomontages représentatifs de l'impact paysager probable du projet depuis les bâtiments existants et les espaces publics.

4.7 - Impacts sur l'environnement humain et la santé

Nuisances

Une étude acoustique datée de janvier 2025 est annexée au dossier. A l'image des autres pièces, elle porte uniquement sur le permis d'aménager et non sur le projet Port Olona 2040.

De plus, elle se donne uniquement pour objectif de caractériser l'impact acoustique du trafic routier futur sur les bâtiments sensibles au bruit (habitations à l'est du projet de parc d'activités,

notamment) existants dans le secteur d'étude, en considérant que l'absence de modélisation des futurs bâtiments d'activité est conservatrice pour les riverains, parce qu'une fois construits ceux-ci feraient écran vis-à-vis du boulevard du Vendée Globe.

L'étude d'impact du projet Port Olona 2040 devrait analyser dans quelle mesure et/ou à quelles conditions le fait de placer des secteurs d'activités potentiellement sources de nuisances (sonores, olfactives, rejets atmosphériques...) à proximité de secteurs sensibles au bruit (habitations, jardins, zones de calme...) est dommageable ou non. Cela implique de procéder dans l'étude d'impact à un inventaire qualitatif et quantitatif des différentes émissions susceptibles de générer des effets sur la santé des riverains, d'évaluer les distances des habitations existantes et futures, de définir des mesures d'évitement et de réduction et si besoin, de compensation. La thématique de l'acoustique et des nuisances sonores notamment, doit impérativement être déclinée dans toutes les étapes du projet (plan de masse, choix des matériaux/équipements, estimation du niveau sonore et comparaison avec les valeurs réglementaires et les lignes directrices de l'OMS) pour éviter de futures actions curatives longues et coûteuses.

Pour ce qui concerne d'ores et déjà la proximité d'habitations de la composante à court terme du projet, un simple écran végétal tel que prévu dans le dossier sera inefficace à réduire les nuisances sonores potentielles (y compris les circulations et manœuvres d'engins, livraisons, le carénage etc.).

La MRAe recommande de diligenter un état des lieux acoustique sur l'ensemble de la zone d'effets potentiels du projet Port Olona 2040 et de conduire une première analyse des effets acoustiques potentiels du projet à cette échelle de façon à ce que la maîtrise des nuisances sonores fasse partie intégrante des modalités de définition du projet Port Olona 2040.

Pollinose

En France, 10% à 30% de la population serait victime d'allergies caractérisées par une pollinose et ce problème de santé publique va croissant. L'étude d'impact n'aborde pas cette thématique. La demande de permis d'aménager liste la palette végétale prévue et prévoit une gestion des essences envahissantes. Il est du ressort de l'étude d'impact d'alerter en complément sur l'importance d'éviter les essences dont les pollens sont réputés très allergisants, de détecter leur présence éventuelle dans l'emprise du projet et de démontrer que les essences retenues pour les nouvelles plantations ne le sont pas. Le Réseau National de Surveillance Aérobiologique a édité à cet effet un guide d'information « Végétation en ville » qui peut aider à sélectionner des essences ne posant pas de problème pour la santé publique (<https://www.vegetation-en-ville.org>).

Moustique tigre

La présence d'*Aedes albopictus* (Moustique tigre) a été mise en évidence pour la première fois aux Sables d'Olonne en 2023. Le département de la Vendée a été inscrit, par arrêté interministériel du 19 août 2015, sur la liste des départements où les moustiques constituent une menace pour la santé de la population. Dans un contexte d'expansion de la présence de ce moustique, vecteur de maladies et facteur de dégradation de la qualité de vie, une attention particulière doit être portée pour limiter le risque de prolifération, favorisé par la stagnation des eaux. Il convient donc d'intégrer cet aspect dans l'étude d'impact du projet, pour s'assurer que le projet retienne des dispositions constructives et techniques visant à limiter les risques de développement ou d'apparition de gîtes larvaires (Cf. guide technique consultable sur <https://agirmoustique.fr>).

Radon

L'étude d'impact rappelle que la commune est classée en potentiel de radon de catégorie 3, correspondant au niveau de risque le plus élevé. Elle mériterait d'insister davantage sur les modalités constructives à intégrer dans le projet Port Olona 2040 afin d'une part, de limiter l'entrée du radon en renforçant l'étanchéité entre le sol et les bâtiments (voire en traitant le soubassement par ventilation ou avec un système de mise en dépression du sol) et d'autre part en améliorant le renouvellement de l'air intérieur. Des informations complémentaires sur ces techniques sont disponibles sur le site de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire - IRSN (irsn.fr).

Conclusion

Les composantes du projet Port Olona 2040 semblent avoir été définies et phasées à partir du recensement des attentes de différents acteurs, sans prendre appui sur une réflexion prospective intégrant notamment l'adaptation du port des Sables d'Olonne au changement climatique. La conduite parallèle d'une actualisation de l'étude de vulnérabilité tenant compte du dernier rapport du GIEC constitue à défaut un point positif mais sans effet sur la volonté de la collectivité de réaliser immédiatement la tranche à court terme, sans attendre les conclusions de cette étude.

L'étude d'impact a été lancée deux ans après que la mise en œuvre du projet a débuté et a été réalisée dans un délai manifestement trop court (septembre 2024 à février 2025) pour pouvoir constituer le support d'une réflexion élargie et d'une démarche itérative permettant de bien appréhender les effets probables et points d'attention nécessaires du projet port Olona 2040 et d'en étudier des variantes à une échelle adaptée.

Cette faiblesse transparaît notamment :

- dans l'absence de démonstration de recherche de solutions alternatives (à l'échelle de port Olona 2040 ou d'autres secteurs sur la commune) condition strictement nécessaire, au même titre que celle de raison impérative d'intérêt public majeur, pour toute demande de dérogation en application de la législation relative aux espèces et habitats protégés au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement,

- dans le fait de placer des secteurs d'activités potentiellement sources de nuisances (sonores, olfactives, rejets atmosphériques...) à proximité de secteurs sensibles- (habitations, jardins, zones de calme...) sans inventaire qualitatif et quantitatif préalable des différentes émissions susceptibles de générer des effets sur la santé des riverains, nécessaire à la définition de mesures appropriées.

La MRAe rappelle plus largement l'importance de caractériser et de quantifier les impacts à l'échelle de l'ensemble du projet Port Olona 2040 afin de pouvoir conduire la séquence ERC et le suivi conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Nantes, le 19 mai 2025

Pour la MRAe Pays de la Loire, par délégation

Signé

Daniel FAUVRE