

MAÎTRE D'OUVRAGE

AGGLOMÉRATION DES SABLES D'OLONNE
21, place du Poilu de France
85118 LES SABLES D'OLONNE CEDEX

MANDATAIRE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

SPL DESTINATION LES SABLES D'OLONNE
1, promenade Wilson
85100 LES SABLES D'OLONNE

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

**PROJET DE DEVELOPPEMENT DE PORT
OLONA A L'HORIZON 2040**

**REALISATION D'UN PARC D'ACTIVITES
PORTUAIRES ET REQUALIFICATION DU
BOULEVARD DU VENDEE GLOBE**

LES SABLES D'OLONNE (85)



Edition : 26/06/2025

SOMMAIRE

INTRODUCTION..... 3

I - PRESENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE 3

I.1. CONTEXTE SPATIAL ET REGLEMENTAIRE3

I.2. LE PROJET 4

I.3. LA COMPOSANTE A COURT TERME DU PROJET10

II - LES PRINCIPAUX ENJEUX AU TITRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE 11

III - QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT ET DU RESUME NON TECHNIQUE12

III.1. PERIMETRE DU PROJET12

III.2. L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT.....12

III.3. ANALYSE DES VARIANTES ET JUSTIFICATION DES CHOIX EFFECTUES.....12

III.4. IMPACTS CUMULES.....16

III.5. RESUME NON TECHNIQUE.....19

III.6. METHODES19

**IV - PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET, MESURES DESTINEES A EVITER, REDUIRE VOIRE
COMPENSER LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT29**

IV.1. PREVENTION DES RISQUES NATURELS ET ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE29

IV.2. PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE ET DES HABITATS NATURELS30

IV.3. GESTION DES EAUX PLUVIALES31

IV.4. DEPLACEMENTS, MOBILITES31

IV.5. CONTRIBUTION A LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, SOBRIETE ENERGETIQUE.....32

IV.6. IMPACTS SUR LES PAYSAGES ET LE PATRIMOINE33

IV.7. IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN ET LA SANTE34

ANNEXES.....

ANNEXE 1 – DECISION DE RECONNAISSANCE D'ANTERIORITE

ANNEXE 2 – PLAN DE LA MAITRISE FONCIERE SUR LE PERIMETRE DE PORT OLONA 2040.....

ANNEXE 3 – VALIDATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE DEVELOPPEMENT PROPOSE PAR LE CONSEIL DU NAUTISME.....

ANNEXE 4 – CAHIER DES PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES, URBAINES, PAYSAGERES ET ENVIRONNEMENTALES

ANNEXE 5 – PERMIS DE CONSTRUIRE POUR LE PORT A SEC.....

ANNEXE 6 – PLANNING DES OPERATIONS DU VILLAGE NAUTIQUE ASSOCIATIF.....

ANNEXE 7 – PORT OLONA 2040 – VILLAGE NAUTIQUE ASSOCIATIF – APPROBATION DU PROGRAMME.....

ANNEXE 8 – DIAGNOSTIC – ETUDE POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT SUR LE PORT OLONA.....

ANNEXE 9 – RESUME NON TECHNIQUE.....

ANNEXE 10 – LEXIQUE DE L'ETUDE ACOUSTIQUE.....

INTRODUCTION

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays de la Loire a été saisie par l'Agglomération des Sables d'Olonne du projet de développement de Port Olona 2040. L'avis de la MRAe a été délibéré le 19 mai 2025 (n° PDL 002185).

Conformément au chapitre V et VI du L.122-1 du code de l'environnement, cet avis doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage. Le présent mémoire est établi dans cet objectif, afin d'apporter des éclaircissements et compléments aux différentes remarques émises par la MRAe.

I - PRESENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

I.1. CONTEXTE SPATIAL ET REGLEMENTAIRE

PAGE 3/21 : "La MRAe recommande de retracer l'historique du port de plaisance en matière de procédures et matérialiser les périmètres de Port Olona 1 et 2"

○ Historique de Port Olona 1

En 1977 le département de la Vendée confie à la ville des Sables d'Olonne une partie du domaine portuaire en vue d'établir un port de plaisance. Par convention et contrat de sous-traité du 14 décembre 1977 et du 9 janvier 1978 la Commune des Sables d'Olonne a confié à la S.A. du port de plaisance des Sables d'Olonne la construction et l'exploitation du port de plaisance jusqu'à fin 2027. Le port de plaisance Olona 1 a été inauguré en 1979. Par convention de gestion de la cale et des terre-pleins du 6 juin 1980 il a été confié à la S.A.E.M. Les Sables d'Olonne Plaisance la gestion de la cale et des terre-pleins. La convention est motivée par la bonne gestion et exploitation du Port.

○ Historique de Port Olona 2

Face au succès rencontré par le premier bassin, la ville des Sables d'Olonne décide de réaliser des travaux d'agrandissements du port de plaisance. Le second bassin réalisé en 1988 a permis de passer de 660 à 1 100 places. Pour relier Port Olona 1 et 2, un pont à hauban fut construit en 1992. Depuis, l'allongement de certains pontons et l'aménagement de nouveaux ont permis d'atteindre les 1 400 places à flot. Une convention de délégation de service public pour l'exploitation de Port Olona 2 est conclue entre la S.A.E.M. Les Sables d'Olonne Plaisance et la ville des Sables d'Olonne. Cette délégation est prévue aux conditions suivantes :

- Cette délégation de service public concerne le service public du Port de plaisance de Port Olona 2, situé dans la zone Est de l'arrière-port des Sables d'Olonne ;
- Cette délégation est conclue pour une durée de 13 ans à compter du 1er janvier 2015, pour se terminer le 31 décembre 2027 ;
- Dans le cadre de la loi NOTRe, Les Sables d'Olonne Agglomération est devenue concessionnaire en lieu et place de la Ville des Sables d'Olonne au 1er janvier 2017 ;

Par la suite, un avenant prolongeant la durée de la concession a été signé le 13 octobre 2017 entre le Département de la Vendée et Les Sables d'Olonne Agglomération ; la durée de la concession s'est trouvée prolongée de 15 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2042.

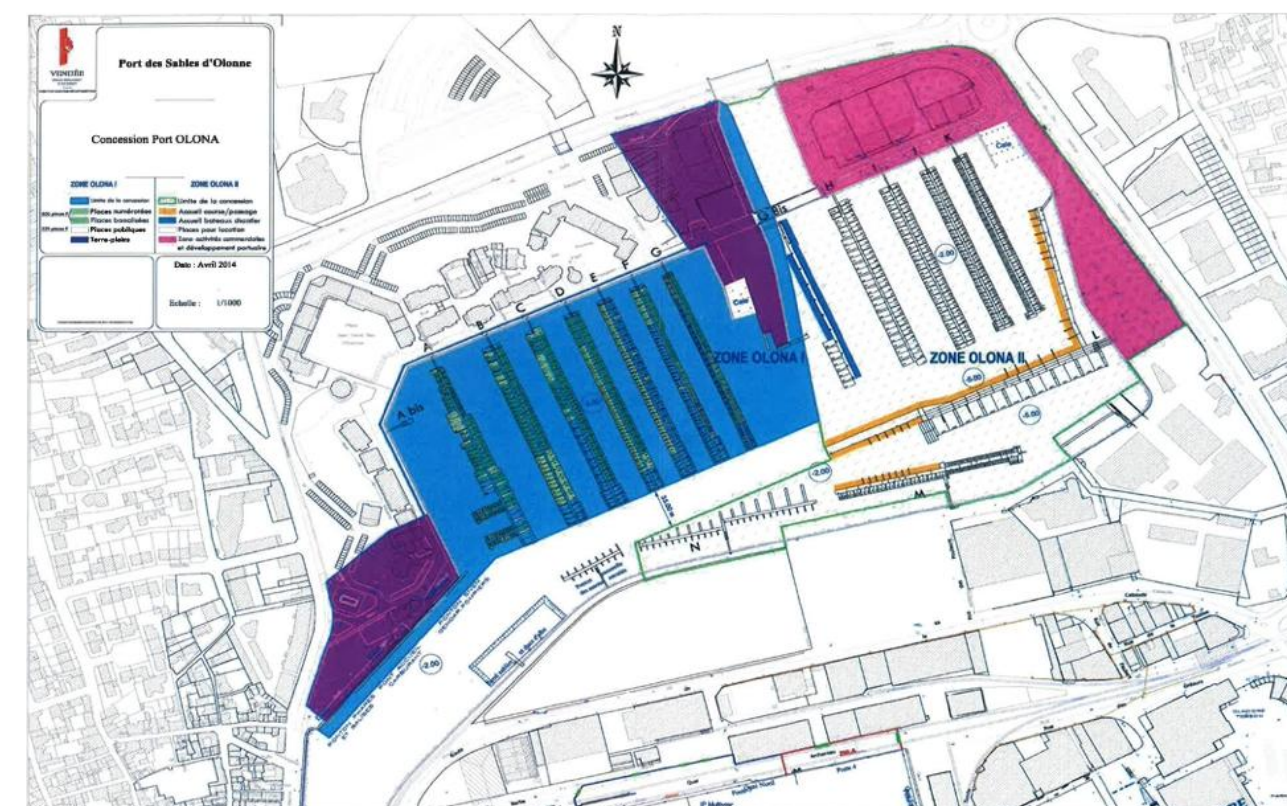


Figure 1 : Périmètre de Port Olona 1 et Port Olona 2, Bureau du Port Olona

PAGE 3/21 : "Préciser si la décision de reconnaissance d'antériorité sollicitée a été délivrée et, le cas échéant, la joindre au dossier ainsi qu'un plan du périmètre auquel elle s'applique"

La décision de reconnaissance d'antériorité a été délivrée le 03 mars 2025 et est jointe en Annexe 1. La reconnaissance d'antériorité s'applique sur le périmètre suivant :



Figure 2 : Périmètre auquel la décision de reconnaissance d'antériorité s'applique

PAGE 3/21 : "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"

L'écluse de la Rocade n'est pour l'instant pas intégrée dans un système d'endiguement. Elle constitue toutefois un ouvrage important pour le régime hydraulique des marais des Olonnes et permet la protection contre les submersions, l'alimentation des marais en eau salée, le maintien d'un certain niveau d'eau en amont et l'évacuation des crues. Un dossier d'autorisation environnementale permettant de faire classer cet ouvrage lié à la protection contre les inondations comme un système d'endiguement sera élaboré en 2026, lorsque les résultats de la modélisation du PPRL seront fixés (pour la délivrance d'un arrêté fin 2027).

Dans le cadre du transfert en pleine propriété de l'écluse de la Rocade et de sa gestion à la Communauté d'Agglomération des Sables d'Olonne (a qui a été attribué la compétence GEMAPI), l'Etat s'est engagé à financer à hauteur de 100 % la restauration et l'automatisation complète de cet ouvrage dont la construction date de 1976. Ces travaux ont été réalisés en 2024. La gestion de l'écluse est désormais assurée par l'agglomération.

I.2. LE PROJET

PAGE 3/21 : "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 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."



Figure 3 : Périmètres des zones dédiées à la pêche, au commerce et à la plaisance sur Port Olona, Bureau du Port Olona

Les zones portuaires dédiées à la plaisance font l'objet d'une concession à l'Agglomération des Sables d'Olonne jusqu'en 2042. La zone dédiée à la pêche fait l'objet d'une concession à la CCI Vendée. La zone dédiée au Commerce est directement gérée par les services du département.

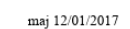
Par manque d'opportunités foncières, les terrains côté CCI n'ont pas fait l'objet d'études ni d'analyses particulières.

Un plan du périmètre portuaire est joint page suivante. Un plan des shipchangers et des AOT est fourni page 6 et un plan d'occupation des sols est fourni en page 7.

Un plan de la maîtrise foncière est fourni en Annexe 2.

11

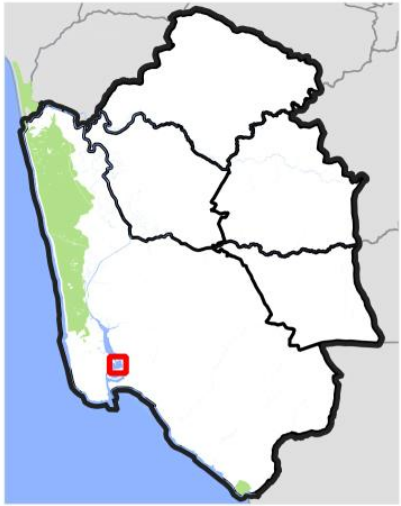
Echelle: 1/5000



OCE - 12, place Galilée - 85300 CHALLANS
Tel. +33 (0)2 51 35 63 79 • contact@be-oce.fr

Port Olona

Shipshandlers et AOT



Légende(s)

AOT - Privilège Marine

Shipshandlers - Terre plein

Récapitulatif Shipshandlers

N°	Bénéficiaire	Echéance	Surface (m²)
1	Robin Marine	31-12-2025	888,91
2	Sailing Atlantic Services	30-06-2025	2037,63
3	Gwen Marine Service	31-12-2025	1894,31
4	Voilerie Tarot	31-12-2029	351,4
5	Gwen Marine Service	30-06-2025	495,19
6	SCI L'Auzance (RC Immobilier)	31-12-2035	1363,17

Récapitulatif AOT

N°	Bénéficiaire	Echéance	Surface (m²)
1	Privilège Marine	31-12-2024	2735
2	Privilège Marine	31-12-2024	4800
3	Privilège Marine	31-12-2024	3865
4	Privilège Marine	31-12-2024	6835
5	Privilège Marine	31-12-2024	5362

Source : Agglomération des Sables d'Olonne, DGFIP
Coordonnées en projection : Lambert 93
Date d'édition : 30/06/2023 - Réalisation : Service SIG, LSOA

Les informations contenues sur les cartes ne sont pas contractuelles, elles ne peuvent en aucun cas engager la responsabilité de la collectivité

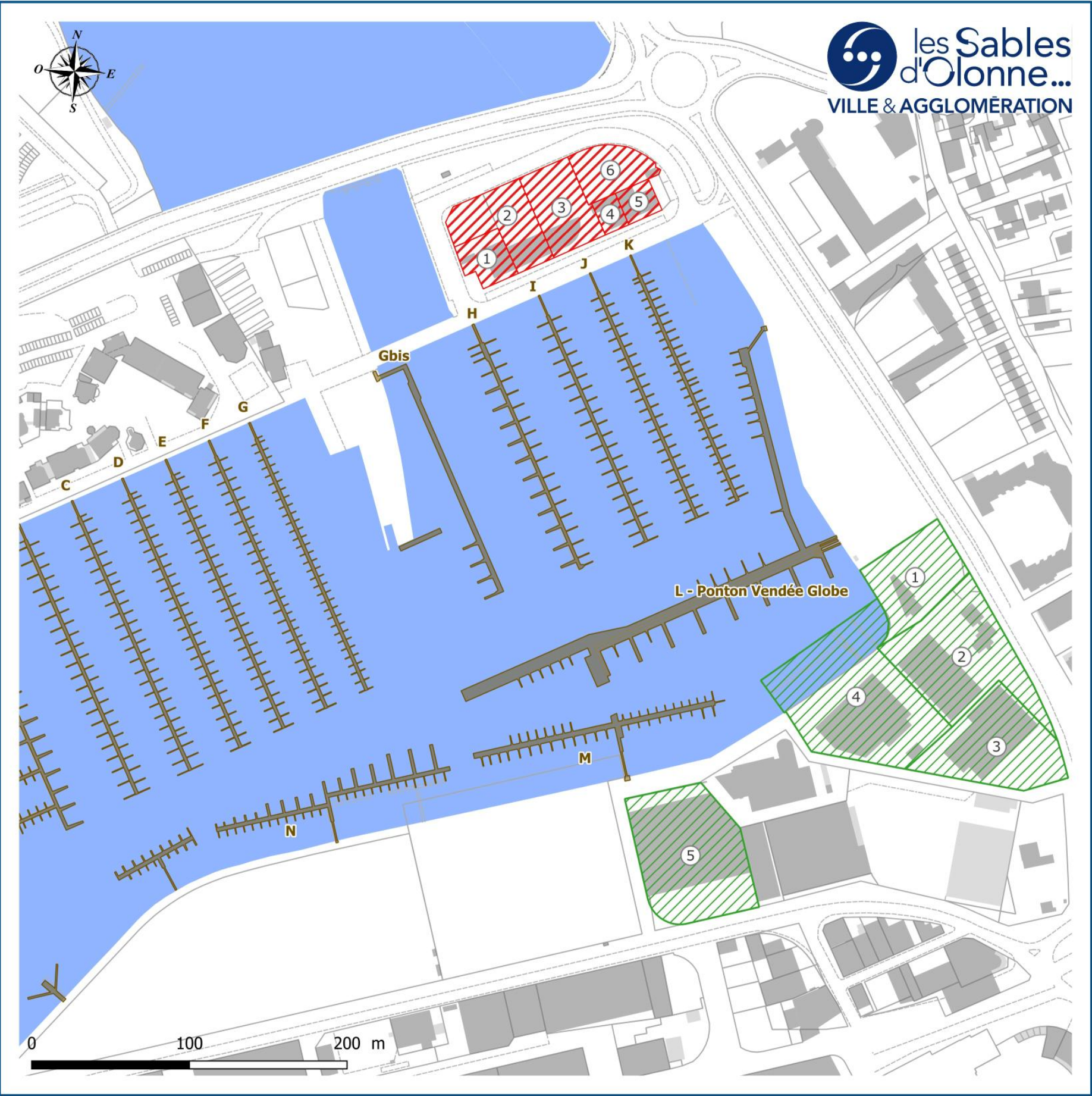


Figure 5 : Plan des shipchandlers et AOT, Les Sables d'Olonne Agglomération

Figure 6 : Occupation des sols sur Port Olona, Bureau du Port Olona, Les Sables d'Olonne

Concernant l'enveloppe du projet Port Olona 2040, elle s'inscrit dans un espace contraint par différents périmètres réglementaires. A ces périmètres s'ajoutent le périmètre administratif du port de pêche et du port de commerce.

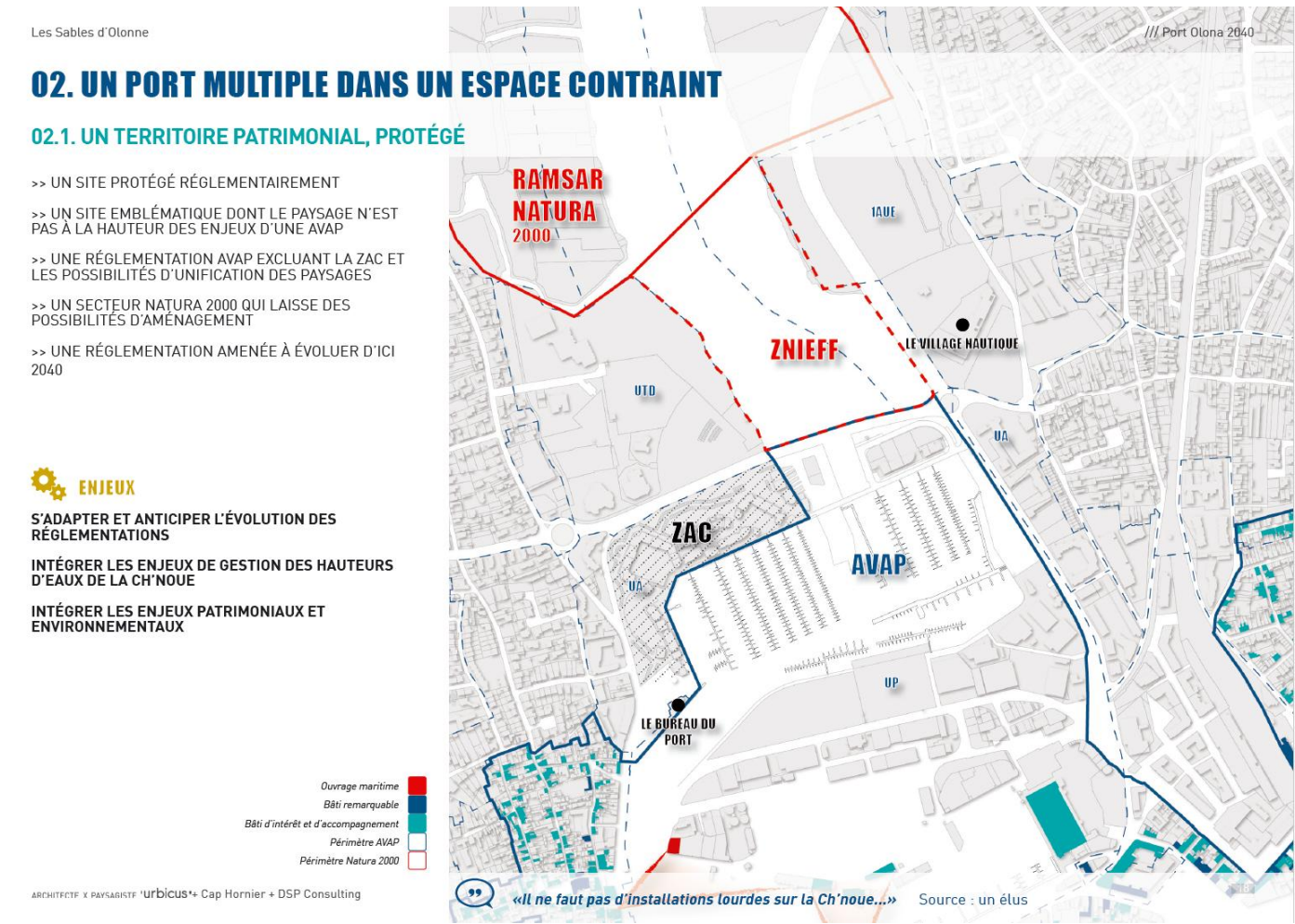


Figure 7 : Périmètres réglementaires autour de l'enveloppe du projet Port Olona 2040, Urbicus

L'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) est un ancien outil de mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces patrimoniaux, depuis transformé en Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR). Elle avait été créée en remplacement de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP). L'AVAP permettait notamment de fixer des règles relatives :

- à la qualité architecturale des constructions nouvelles ou des aménagements de constructions existantes, et à la conservation ou la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces naturels ou urbains ;
- à l'intégration architecturale et l'insertion paysagère des constructions, ouvrages, installations ou travaux visant tant à l'exploitation des énergies renouvelables ou aux économies d'énergie qu'à la prise en compte d'objectifs environnementaux.

L'AVAP avait le caractère de servitude d'utilité publique (SUP) affectant l'utilisation des sols.

Source : CEREMA, 2020

Une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) permet à une collectivité de valoriser une propriété du domaine public en le mettant à disposition pour certaines activités. L'autorisation d'occupation ou d'utilisation temporaire du domaine public permet au titulaire de cette autorisation d'occuper le domaine public ou de l'utiliser de manière privative, c'est-à-dire dans des conditions dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. L'AOT est délivrée par la personne morale propriétaire ou gestionnaire du domaine public, dans les conditions fixées par le code général de la propriété des personnes publiques. Elle est personnelle, temporaire, précaire et révocable. L'activité exercée par le bénéficiaire doit être compatible avec l'affectation du domaine public.

Sauf exceptions, cette occupation ou utilisation du domaine public donne lieu au paiement d'une redevance qui doit tenir compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'AOT.

Source : CEREMA, 2022

OCE - 12, place Galilée - 85300 CHALLANS
Tel. +33 (0)2 51 35 63 79 • contact@be-oce.fr

Concernant le positionnement actuel des professionnels, il est ressorti les éléments du diagnostic suivant :

- Une monofonctionnalité des bords à quais, qui amoindrit l'appropriation piétonne et citoyenne ;
- Des conflits d'usages entre les professionnels (circulations des convois exceptionnels, etc.), et les autres usagers (promeneurs, touristes, cyclistes, circulations VL, etc.) ;
- Un manque de foncier pour le développement durable des activités liées au nautisme, et pour l'accueil de nouvelles activités, et donc nouveaux acteurs privés ;
- Une fin des AOT imminentes pour les acteurs sur site ;
- Un manque de lisibilité du foncier et des vocations / domanialités liées aux acteurs du nautisme sur le pourtour du port ;
- Un manque d'espace pour des acteurs qui mobilisent des girations techniques très dimensionnantes (travlift, remorquages de catamarans, etc.).

Les objectifs sont donc de :

- Améliorer les spatialités, et les conditions de travail des professionnels, en leur permettant également d'investir pour le développement du port, en leur proposant un foncier qualitatif ;
- Favoriser l'accueil de nouveaux professionnels de la filière et conforter les Sables d'Olonne comme un lieu d'excellence du nautisme ;
- Positionner les acteurs le long d'infrastructures dimensionnées pour les convois techniques souvent exceptionnels (travlift, convoi de 40 ml et de 11 m de large pour le transport de certains voiliers), effaçant ainsi les conflits d'usages sur le port ;
- Rendre le port plus attractif, et plus urbain, en cassant sa monofonctionnalité, et en apport des usages multiples (promenades, contemplation, plantations, festivités, événements, autres usages d'appropriation).

Le site d'entrée de ville apparaît alors naturel au vu de :

- L'implantation déjà existante du village nautique (construit en 2012), il s'agit donc d'un projet de confortement du pôle nautique déjà implanté à proximité du rond-point Charcot ;
- La proximité avec les grandes infrastructures routières (accessibilités des convois techniques et exceptionnels, visibilité) ;
- De l'opportunité spatiale (grande), pour des acteurs qui ont besoin d'espace, et d'aménagements notamment dimensionnés par des girations techniques (très importantes) ;
- L'occasion de qualifier et travailler une entrée de ville de grande qualité urbaine paysagère, avec un cahier de prescriptions exigeant, qui obligent le mandat d'architectes et paysagistes dans les projets de cession des lots, et de retravailler l'interface avec la Ch'Noüe et les marais olonnais (berges, renaturation, plantations denses, etc.) → mandat d'Urbicus (architecte conseil de Port Olona 3) pour l'aménagement des espaces publics afin de contrôler et d'exiger cette qualité.

PAGE 5/21 : " 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."

○ Réflexion prospective intégrant l'adaptation de l'ensemble du port au changement climatique

Dès 2010, à la suite de la tempête Xynthia, la SEM LSOP (Les Sables d'Olonne Plaisance) a intégré les enjeux liés au changement climatique dans sa gestion portuaire. Dès l'année suivante, en 2011, une campagne de rehaussement des pieux d'ancrage des pontons a été engagée afin de mieux anticiper la montée des eaux. Par ailleurs, le projet d'aménagement d'un port de plaisance dans la Ch'Noüe a été abandonné, afin de préserver sa fonction naturelle de bassin d'étalement en cas de phénomènes de submersion marine.

Dans le cadre du 2ème Programme d'Action contre les Inondations des Olonnes pour la période 2023-2029 porté par le syndicat mixte du Marais des Olonnes (PAPI 2), des modélisations ont été engagées en tenant compte de différents scénarios (cf. page 29). Le scénario Xynthia + 85 cm correspondrait le plus à 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 ». Lors du dépôt du Permis de Construire des futurs bâtiments, ce dernier devra tenir compte des cotes modélisées les plus à jour afin de permettre une mise hors d'eau de la cote de plancher.

Composition du conseil du nautisme

Tableau 1 : Composition du conseil du nautisme

Collèges	Sous-groupes	Groupes	Titulaires	Suppléants	
Acteurs publics	Collectivités territoriales	Ville des Sables d'Olonne	Yannick MOREAU	Claire BRANDET	
			Lionel PARISSET	Jennifer NICOLAÏ	
			Donatien CHEREAU	Jean-Yves SIX	
			Caroline POTTIER	Claire LEGRAND	
		Les Sables d'Olonne Agglomération	Gérard HECHT	Armel PECHEUL	
			Michel CHAILLOUX	Fabrice CHABOT	
	Sociétés locales avec acteurs publics majoritaires	Conseil Départemental de la Vendée et Conseil Portuaire	Florence PINEAU	Gérard FAUGERON	
		Conseil Régional des Pays de la Loire	Pauline MORTIER	Francois BLANCHET	
		Autres acteurs publics	SPL Destination Les Sables d'Olonne	Jean-Pierre CHAPALAIN	Michel MANDRET
			Directeur SPL Tourisme		
	SAEM Les Sables d'Olonne Plaisance		Jean-Paul DUBREUIL	Nicolas CHENECHAUD	
	Acteurs scolaires	SAEM Les Sables d'Olonne Développement	Alain BLANCHARD	Albert BOUARD	
		Chambre de Commerce et d'Industrie	Jean-François BROCHARD	Betty SELLIER	
CREPS des Pays de la Loire			Franck VERGER	Bertrand BULCIAGHY	
Campus des métiers du Nautisme			Martine DUPUIS	Gwenaëlle CARNOT	
Acteurs associatifs		Associations nautiques sablaises	Écoles, collèges et lycées publics sablais	Bertrand TALLON	Lionel LETOUZEY
	Écoles, collèges et lycées privés sablais		Henri-Claude BAYOL	David MERCIER	
	Sports Nautiques Sablais		Michel POITEVINEAU	Gaël BIGOT	
	Les Sables Vendée Course au Large		Marc CHOPIN	Joël ZANONI	
	Olonna Surf Club		Pascal CADUC	Hugues MIGNÉ	
	Sauveterre Surf Club		Olivier ININGER	Patrick LEGALL	
	Canoë-Kayak Côte de Lumière		Yves GABORIT		
	SAPOVAYE		Denys REMY	Bernard LEQUERRE	
	Association des Plaisanciers des Sables d'Olonne		Jean-Yves MARTIN	Jean-Jacques BERLAND	
	Autres associations	Ensemble des Associations de Plongée	Marc PERAUD	Florent SARRAZIN	
		Ensemble des Associations nautiques du Patrimoine	Michel SAUVETRE	Yannick VIAU	
		Office du Sport Sablais	Luc BOURON	Jean-Pierre BURY	
		Société Nationale Sauvetage en Mer	Christophe MONNEREAU	Patrice FAUGERON	
Acteurs privés marchands et monde économique sablais	Entreprises de construction bateaux	ARMADA	Jean-Christophe BART		
		Frédéric BOUVIER			
		Gilles WAGNER			
	Écoles de surf	Caroline ANGIBAUD			
Ronan JUHEL					
Autres professionnels du nautisme sablais		Christophe PREAULT	Jérôme LAGUETTE		
Pratiquants réguliers d'activités nautiques	Pratiquant Voile	Loïc ROIX	Xavier POIROT		
		David FORTIN	Julie SIMON		
	Pratiquant Glisse	Julien BENICHO	Damien ROUILLARD		
Personnalités qualifiées	Pratiquant autres activités nautiques	Willy BULTEAU	Jean-François VIOLOT		
		Personnes physiques expertes, désignées par le Président du Conseil du Nautisme	Jean-Luc VAN DEN HEEDE Bernard DEVY		
Invités		Serge RAPHALEN (Président Ligue Voile)			
		Alexandre ROYER (DML – DDTM)			

Délibération du 3 février 2022 (annexe 3)

La concertation a été établie selon un diagnostic en marchant avec 50 personnes environ, 45 acteurs institutionnels, associatifs et professionnels auditionnés, 22 réponses aux questionnaires envoyés aux particuliers et professionnels, 2 ateliers de travail avec des habitants, professionnels, élus et associations pour définir des invariants partagés, une restitution au groupe de travail n°8, et un porter à connaissance des décisions prises lors du groupe de travail.

Elle a permis de définir un plan d'action :

- Implanter un bâtiment fédérateur «le club» pour les professionnels et associations, au sud de l'esplanade du Vendée Globe
- Implanter un bâtiment signal, estampillé Vendée Globe pour les skippers et leurs équipes, au nord de l'esplanade
- Implanter une grue potence à proximité du «club» pour les particuliers et les associations
- Mettre à niveau les infrastructures portuaires (cale de mise à l'eau, pontons d'attente, darse élargie...)
- Implanter un port à terre et/ou à sec sur la partie nord du terre-plein actuel et reconfigurer la partie sud
- Transformer le tronçon devant la SNSM du quai Albert Prouteau en quai droit et y implanter les activités de location
- Développer les services portuaires (chariots d'armement, sanitaires, wifi...)
- Développer avec les professionnels, de nouvelles surfaces de travail à proximité du port, en lien avec la traversée du giratoire Charcot

- Développer une base nautique légère et les pratiques libres sur la Ch'Noue, en respectant sa valeur écologique
- Restreindre l'accessibilité aux quais au profit des circulations actives
- Conforter les circulations douces de la Chaume au centre-ville des Sables
- Transformer la rocade nord en boulevard urbain, et y implanter un nouveau giratoire
- Implanter une infrastructure structurante en faveur de la transition écologique type station hydrogène
- Implanter 6 teams sur les terrains nord
- Réunir la gouvernance des 2 ports de plaisance

Hiérarchisation du plan d'action

La réalisation des investissements est dictée par un jeu de « chaises musicales », le déménagement des uns faisant avancer les projets des autres. Par exemple, les shipchandlers installés sur le quai sur un foncier départemental, et à l'étroit pour certains, pourront trouver un meilleur équilibre sur le périmètre de Port Olona 3, laissant ainsi place au projet de Galerie du Vendée Globe.

Les critères qui ont permis de définir par la suite le plan d'action hiérarchisé, la réalisation des investissements et aménagements projetés se basent sur une hiérarchisation des objectifs :

Tableau 2 : Hiérarchisation des objectifs

Temps	Priorités	Objectifs	Actions
Temps 1 – Les objectifs prioritaires	Priorité 1 – Viabiliser le village d'entreprises nautiques	➤ Développer une nouvelle zone économique ➤ Relocaliser les entreprises de Port Olona 2 ➤ Relocaliser/rassembler les associations	➤ Aménagement d'un giratoire 3 ou 4 branches sur la RD ➤ Création de voiries et stationnements fonctionnels ➤ Création et viabilisation des parcelles ➤ Création de bâtiments à concevoir avec les professionnels du nautisme
	Priorité 2 – Moderniser les infrastructures portuaires	➤ Faciliter les conditions de travail des pro ➤ Raccorder la future zone économique au port	➤ Relocalisation d'une partie des usages actuels sur les terrains Nord ➤ Aménagement du franchissement du giratoire Charcot ➤ Réaménagement du terre-plein / Aire de carénage ➤ Implantation d'un port à sec ➤ Implantation d'une grue ➤ Elargissement de la darse ➤ Création de pontons d'attente ➤ Reconfiguration d'un point propre ➤ Sanitaire
	Priorité 3 – Délester la Chaume et LSO Plaisance	➤ Désengorger la Chaume et les quais	➤ Aménagement d'un giratoire 3 ou 4 branches sur le Boulevard du Souvenir Français ➤ Renaturation des abords de la Ch'Noue ➤ Création d'un parking silo en entrée de ville ➤ Mise en place d'un service de navette en lien avec le parking silo ➤ Transformation de la rocade Nord en boulevard urbain
	Priorité 4 – Poursuivre la modernisation des espaces publics	➤ Développer un réseau de promenades ➤ Développer des lieux de vie mixtes et animés ➤ Mettre en réseau les différentes polarités	➤ Prolongement de l'esplanade du Vendée Globe ➤ Réaménagement des quais de Port Olona 2 ➤ Prolongement des promenades de la Ch'Noue jusqu'au Boulevard du Souvenir Français ➤ Aménagement d'une passerelle Chaumoise le long du quai Rousseau Mechin ➤ Implantation d'équipements portuaires à destination du grand public
Temps 2 – Les objectifs à moyen terme : Poursuivre la transformation de Port Olona		➤ Quid du yachting club sablais ? ➤ Résidentialisation et clarification des domanialités ➤ Recomposition du stationnement ➤ Végétalisation des espaces publics et privés ➤ Réaménagement de la place Jean Neau autour du thème de l'eau ➤ Restriction de la circulation automobile sur les quais ➤ Poursuite du renforcement des continuités piétonnes et cyclables ➤ Recomposition des abords du bureau du port ➤ Développement des services portuaires (chariots d'armement, sanitaires, wifi...) ➤ Poursuite de la modernisation des infrastructures portuaires (quai droit, grue potence 5t en libre-service...) ➤ Développement d'une base nautique légère et des pratiques libres sur la Ch'Noue ➤ Implantation d'un équipement fédérateur au Sud de l'esplanade du Vendée Globe ➤ Implantation d'un espace de showroom des chantiers sablais au Nord de l'esplanade du Vendée Globe	

Cf. Figure 9 page 14 de l'Etude d'impact ou page 5 de l'Annexe 3 : Schéma du projet d'aménagement de PO 2040 (février 2022)

I.3. LA COMPOSANTE A COURT TERME DU PROJET

PAGE 6/21 : "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 ha [...] (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")

Les 6,6 ha du périmètre global du parc d'activités portuaires se décompose en :
- 5,35 ha pour l'îlot Nord, dont l'aménagement est assujéti à Permis d'Aménager (périmètre du PA déposé) ;
- 1,25 ha pour l'îlot Sablière, espace déjà desservi et classé en zone UEpo et sur lequel un (ou des) Permis de Construire seront déposés pour permettre la réalisation des constructions.

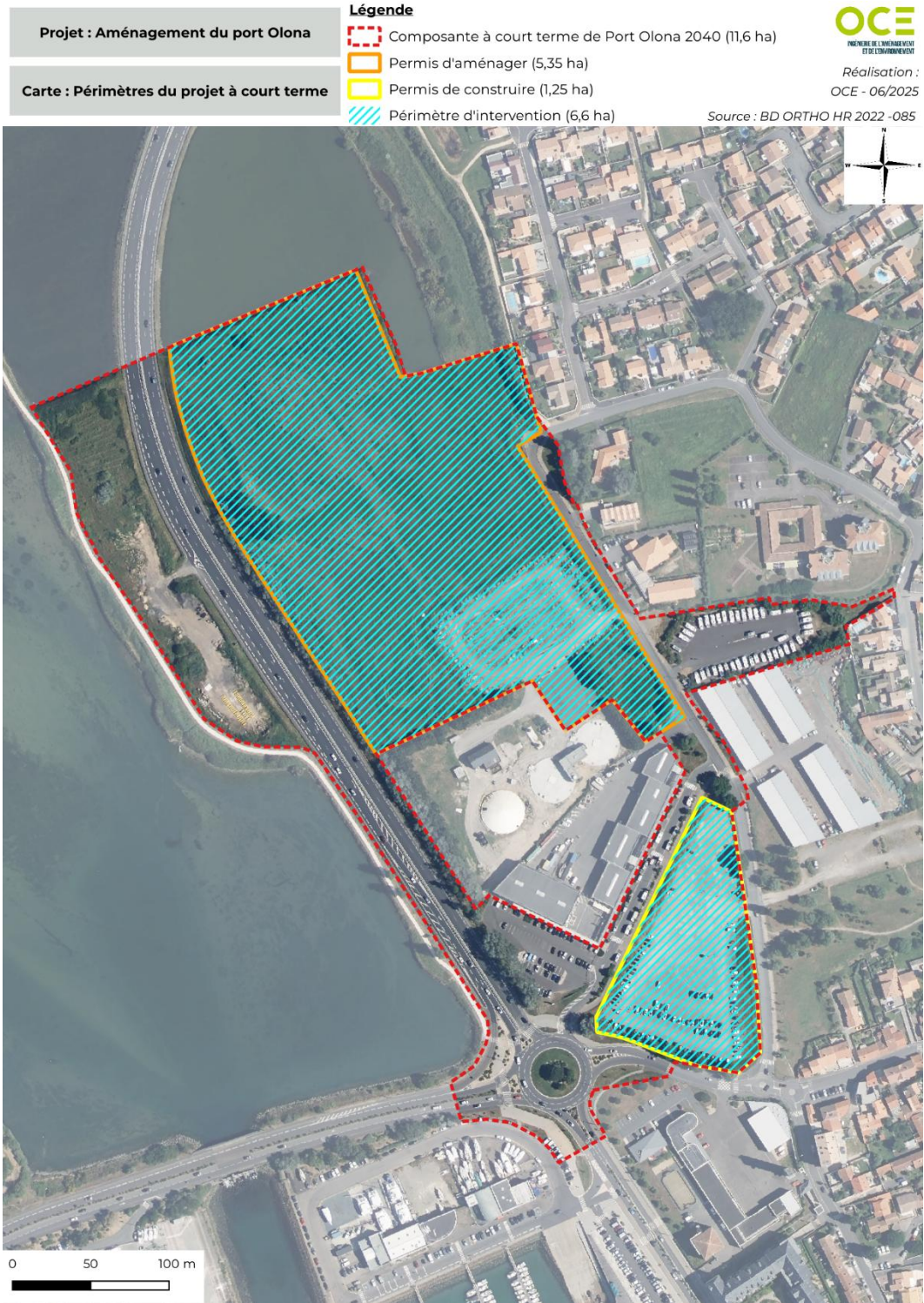


Figure 8 : Périmètres de la composante à court terme de Port Olona 2040

PAGE 7/21 : " Joindre au dossier d'enquête publique le cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales – CPAUPE"

Le cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales est joint en annexe 4. Il sera transmis à chaque futur porteur de projet.

Ce cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales a pour but d'aider les futurs acquéreurs. Il encadre la conception des projets architecturaux et paysagers applicables dans le cadre de la création du parc d'activités de Port Olona 3. Ce document est le garant du respect des objectifs, de l'harmonie, et de la qualité des projets pour l'ensemble du site étudié. Il permet également de préciser le règlement du permis d'aménager et le PLU.

Le PLU et le règlement du permis d'aménager restent donc les documents réglementaires de référence pour la préparation du permis de construire. Le CPAUPE deviendra une annexe du règlement du permis d'aménager.

Il pourra aussi être rappelé dans tout acte translatif ou locatif des parcelles, à l'occasion de chaque vente ou location, qu'il s'agisse d'une première vente ou location ou de reventes ou locations successives.

PAGE 7/21 : " Préciser l'objet de la cité du Vendée Globe et les raisons de la hiérarchisation géographique donnée à cet aménagement par rapport aux autres activités"

La cité du Vendée Globe est un village du Vendée Globe permanent qui accueillera également des projections, du visuel, des simulateurs, des maquettes, des espaces ludiques pour les enfants, des salles de conférences, un IMOCA en visite... Il permettra l'accueil des skippers, des dédicaces de livres, des projections de films, des visites scolaires... et pourra étendre son ambition à la création d'un bureau hi-tech sur les foils, des architectes navals...

Le projet Port Olona 2040 vise à transformer durablement le port de plaisance avec notamment l'implantation d'un musée dédié au Vendée Globe, une galerie du Vendée Globe, relatant tous les événements majeurs de la célèbre course de voile, de sa création en 1989 jusqu'à aujourd'hui, à l'endroit même où plusieurs entreprises nautiques opèrent depuis des années. Ces structures devront libérer les lieux (propriétés du Département) d'ici 2027 pour s'implanter sur de nouveaux sites proposés par la collectivité. Trois zones d'implantation ont été identifiées : Port Olona 3, une zone à l'Est de la Ch'Noue, le parking de la Sablière, ou encore une parcelle attenante aux halls techniques dédiés aux voiliers de course.

Plus précisément, la Galerie du Vendée Globe doit raconter l'histoire extraordinaire de cette course légendaire et offrir une expérience immersive aux visiteurs. L'objectif est de valoriser cette aventure humaine et technologique, en mettant en lumière les défis des skippers et en sensibilisant à la protection des océans. Les enjeux sont culturels, environnementaux et économiques, visant à perpétuer la notoriété de la course tout en étant rentable et attractif toute l'année. Le Département espère présenter le projet pour le départ de la Vendée Arctique, en juin 2026, pour ensuite ouvrir la galerie avant le Vendée Globe 2028.



Figure 9 : Localisation des pôles envisagés sur Port Olona 2040

Source : Diagnostic préalable des besoins du projet port Olona 2040 - février 2022

La priorité est donnée à l'essor du port et aux entreprises déjà existantes pour qu'elles puissent se développer sur place. Les autres entreprises pourront ensuite s'installer dans un cadre strict d'activité économique portuaire.

Plusieurs autres sites avaient été réfléchis pour l'implantation de la Cité du Vendée Globe :

- Un premier en lieu et place du centre de secours, solution trop coûteuse car nécessite de déménager le centre,
- Un second sur le parking entre le centre de secours et le village nautique, ce qui impliquerait de reconstruire le parking en souterrain, ce qui n'est pas envisageable car la zone est inondable,
- Un dernier site, le long du grand parking existant, sur le terrain de foot, proche des cinémas (permettant de faire des festivals de la mer et de la voile), du Super U (visibilité) et du centre nautique de voile légère en projet. Cependant, cet emplacement n'aurait pas de vues directes sur le port de plaisance et serait détaché des espaces dédiés aux festivités du Vendée Globe.

La cité du Vendée Globe a donc été placée le long du boulevard du Souvenir Français pour un effet vitrine et une plus grande appropriation citoyenne, à proximité de l'actuel village du Vendée Globe et des pontons. Elle se positionne sur des terrains appartenant au département, maître d'ouvrage de ce projet.

II - LES PRINCIPAUX ENJEUX AU TITRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Pas de demande de précision formulée par la MRAE.

III - QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT ET DU RESUME NON TECHNIQUE

III.1. PERIMETRE DU PROJET

PAGE 8/21 : "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"

Le projet Port Olona 2040 est bien pris en compte dans le cadre de la révision du SCOT. Il est notamment abordé dans la partie 3 « S'engager dans une stratégie économique, agricole et commerciale à la fois globale et locale » du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO). Il est question de « conforter les activités de plaisance et de nautisme » au travers de la prescription 72 :

- Restructurer l'organisation des activités sur Port Olona en cohérence avec le schéma directeur Port Olona 2040 dans un objectif d'un écosystème nautique conforté et dynamisé
- Intégrer un port du futur dans un environnement durable valorisant les liens avec le territoire
- Un écosystème nautique conforté et modernisé
- Les documents d'urbanisme devront intégrer la mise en œuvre du schéma directeur de Port Olona 2040.

PAGE 8/21 : "Cependant, au vu d'un dossier de presse de l'agglomération de juillet 2022, 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 réalisation préalable de la procédure obligatoire d'évaluation environnementale du projet Port Olona 2040."

L'appellation « Port Olona 2040 » désigne à la fois des projets d'aménagement liés au nautisme sur des secteurs spécifiques – notamment la zone de Port Olona 3 et la zone des Sauniers –, mais renvoie également à une stratégie globale de développement portuaire intégrant les infrastructures existantes.

Parmi ces projets, l'équipement communément appelé « port à sec » a été mis en avant dans la communication autour de « Port Olona 2040 ». Cependant, cet équipement a été implanté sur des terre-pleins techniques initialement intégrés à la concession portuaire confiée à la SEM par le Département, désignée sous le nom de Port Olona 1. Ces terre-pleins sont affectés depuis 1977 à l'accueil de navires dans le cadre de l'exploitation de la concession. Le terme « port à sec » désigne ici principalement un mode de stationnement innovant, où les navires sont entreposés sur des racks superposés.

Il ne s'agit donc pas d'un changement d'usage du site, mais d'une évolution technique de l'organisation du stockage. Par conséquent, cette modification n'a pas nécessité l'approbation de la MRAe, l'activité du terre-plein restant conforme à sa vocation initiale. Le port à sec a fait l'objet d'un permis de construire accordé le 28 juin 2022 (Annexe 5).

PAGE 9/21 : "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."

Le III du L122-1 du code de l'environnement précise :

« 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.

L'étude d'impact, accompagnée de ces avis, est soumise à la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19 lorsque le projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique, sauf si des dispositions particulières en disposent autrement.

L'autorité compétente pour délivrer l'autorisation sollicitée fixe s'il y a lieu, par une nouvelle décision, les mesures à la charge du ou des maîtres d'ouvrage de l'opération concernée par la demande, destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites, ainsi que les mesures de suivi afférentes. »

Le projet Port Olona 3 est le seul projet suffisamment avancé dont les incidences sont appréhendées. Les autres projets feront l'objet d'une actualisation de l'étude d'impact au fur et à mesure de leur avancement.

OCE - 12, place Galilée - 85300 CHALLANS
Tel. +33 (0)2 51 35 63 79 • contact@be-oce.fr

III.2. L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Pas de demande de précision formulée par la MRAe.

III.3. ANALYSE DES VARIANTES ET JUSTIFICATION DES CHOIX EFFECTUES

PAGE 9/21 : "L'étude d'impact ne comporte pas d'analyse de variantes."

- Embellissement Développement de Port Olona Objectif 2030 (EDPO 2030), amorce de Port Olona 2040

○ EDPO 2030

Le développement de Port Olona 2040 s'inscrit dans une longue réflexion. Celle-ci a débuté avec le projet d'origine nommé « Embellissement Développement de Port Olona Objectif 2030 » dont le schéma ci-après a été produit par le cabinet PLNaviconsult pour l'Association ARMADA (association des entreprises du nautisme sablais). Ce dernier est présenté en 2018 en mairie des Sables d'Olonne, à l'Agglomération, à la C.C.I, au département, à la Région, à Mme la Sénatrice et M. le Député. Il comporte une projection en 2030 avec des zones cerclées.

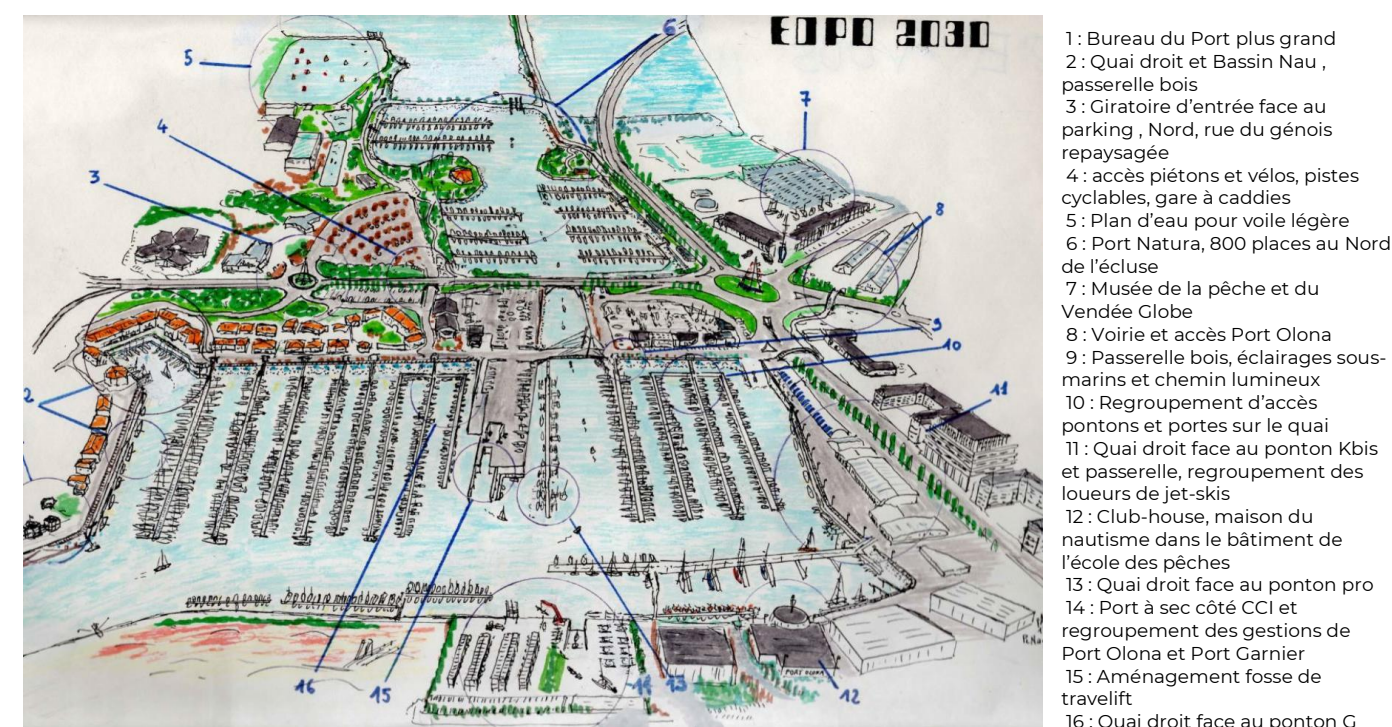


Figure 10 : Esquisse du projet EDPO 2030

Source : PL Naviconsult 13/09/2021v 9.0

Trois ans et 8 versions d'EDPO 2030 plus tard, l'Agglomération des Sables d'Olonne a pris en compte en 2020 le premier EDPO 2030 (2018) pour avancer, à l'aide d'une étude réalisée par Atout Ports en 2019, sur un certain nombre de projets :

- Le Yacht Club a été priorisé, après la demande des associations ;
- La Passerelle bois (passerelle chaumoise) suggérée a été réalisée en petite partie dans le cadre du réaménagement de la place du Vendée Globe. Le reste du projet est à faire ;
- Le Bassin Nau, trop cher par rapport au retour direct sur investissement, il apparaîtrait inadapté à des unités de grande taille. Ceci étant, sa réservation, à contrario, à de petites unités « trad » (Olonois, voiliers traditionnels « vintage ») est envisagée ;
- Port Natura n'est pas une priorité, la demande en places à flot n'étant pas certaine d'augmenter dans les années futures (pyramide des âges des propriétaires, modification des modes d'usage etc.) ;
- Le Port à sec ne pouvait à priori se faire coté CCI (terrain réserve pour le Vendée Globe tous les quatre ans mais cédé pourtant en partie au sablier) Son positionnement envisagé un moment devant l'écluse coûte très cher (besoin de dalle béton énorme sur pieux) ;
- Restait le problème des possibilités de développement des entreprises nautiques, rapidement devenu prioritaire et qui passe par une augmentation conséquente des terre-pleins et un besoin de foncier privatif. Le projet qui fut donc proposé courant 2020 aux entreprises installées sur Port Olona consistait à transférer, puis supprimer toutes les installations de Port Olona 1 (de sorte à créer le Port à sec) et toutes les installations des entreprises de Port Olona 2 pour construire une sorte de centre commercial du bateau, idée séduisante sur le principe mais présentant énormément de contraintes.

o [Le Conseil du nautisme et le groupe de travail Port Olona 2040](#)

En 2021, le projet EDPO 2030 a pris trois ans de retard. Le Conseil du Nautisme, nouvellement créé, définit dans le groupe de travail « Port Olona 2040 » et avec la société URBICUS, chargée de l'étude, des contours, puis des détails d'un projet plus vaste, en concertation avec tous les acteurs du nautisme, professionnels comme associatifs. Au-delà des réorganisations nécessaires du nautisme dans son ensemble aux Sables d'Olonne, l'objectif premier d'Armada est de voir évoluer son projet d'origine, modifié par les contraintes techniques ou financières, mais répondant désormais de façon urgente aux besoins des entreprises existantes mais aussi des entreprises extérieures dont plusieurs n'ont pu choisir Les Sables d'Olonne faute de place mais aussi de projets structurants.

La société Urbicus a donc réalisé une étude début 2021 auprès de tous les acteurs économiques et associatifs du nautisme sablais qui a abouti à, d'une part, un diagnostic très complet, et très proche de la réalité, et d'autre part un document plutôt exhaustif des scénarios possibles. A partir de ces scénarios, il est logique de recentrer EDPO 2030 sur des propositions précises et concrètes, en priorisant ce qui peut être fait rapidement, c'est-à-dire sur des zones où il n'y a rien et qui correspond à l'urgence des décisions à prendre. Pour cela, il a fallu déterminer :

- La destination principale de chaque zone foncière et portuaire (courses, entreprises, voiliers trad', port à sec, etc.) ;
- La faisabilité technique et financière de chaque projet ;
- De concevoir chaque partie de projet avec ses utilisateurs, qui, eux seuls, connaissent les contraintes techniques correspondant à leur métier.

Ainsi, trois projets et trois urgences ont été priorisés :

- Port Olona 3, une urgence
- Port Olona 2, la fin des AOT
- Port Olona 1, une vraie darse

o [Port Olona 3, une urgence](#)

Port Olona 3 est une zone partiellement inondable donc non habitable mais constructible pour les entreprises. Entre 35 et 45 000 m² de friches peuvent laisser place à une zone artisanale dédiée au nautisme, et qui se doit d'être exemplaire en termes d'intégration paysagère (matériaux écologiques, espaces verts abondants).

Ce secteur est le lieu parfait pour répondre aux demandes d'agrandissement des entreprises ou d'entreprises de nautisme nouvelles : pas de bâtiment à supprimer, du foncier permettant d'investir sur du long terme et de la visibilité.

o [Port Olona 2, la fin des AOT](#)

La zone technique de Port Olona 2 doit :

- se voir adjoindre un visuel purement décoratif, en partie arrière,
- refaire ses enrobés,
- être végétalisé en bordure de quai et rond-point,
- être réaménagée avec un terre-plein entre S.A.S et la rocade pour positionner 5 catamarans de plus, avec sortie des camions par la rocade,
- redéfinir ses limites foncières permettant aux entreprises qui le souhaitent de s'étendre,
- devenir une vraie zone de travail avec accès interdit au public avec un système de plots rétractables ou des barrières.

o [Port Olona 1, une vraie darse](#)

La zone technique historique de Port Olona a tout de même 44 ans. L'époque des voiliers étroits de 3 m de bau maximum étant révolue, la darse de 5 m aurait dû laisser place depuis 20 ans à un outil moderne et adapté à l'évolution des architectures modernes. Un exemple d'adaptation d'une vieille darse aux nouvelles exigences architecturales des bateaux est la darse de Port la Forêt qui associe un chemin de roulement large, extérieur au quai, à une grue de mâtage fixe : cette association permet de mettre à l'eau et de mâter des unités jusqu'à 65 pieds et 7 m de large et 50 tonnes et de se passer du travelift de la CCI, trop loin et sur un bassin à flot : le travelift actuel peut recevoir des poutres télescopiques permettant de faire varier sa largeur.

La zone technique actuelle est également trop petite pour un port de 1400 places. Armada préconise donc de dédier 4 zones pour le stockage des bateaux à terre :

- Zone Courte durée : carénages et interventions 24/48h : l'actuelle zone technique gérée par Eric Marine et Marina Lift 85 qui doit être agrandie par un quai droit côté Est (plan Atout Ports 2020) ;
- Zone Moyenne durée : mise à terre de plusieurs jours : zones actuelles gérées par Sablaise et RC ;
- Zone Longue durée (voiliers et grosses vedettes) : plusieurs mois, peut être intégrée dans Port Olona 3 ;
- Le Port à sec (bateaux moteurs uniquement).

o [Le Club, le projet plébiscité](#)

Le besoin d'un lieu de rencontre pour les usagers, pour les régatiers, pour les coureurs au large est réclamé par les associations, SNS, APSO, LSOVCL, les plaisanciers et Armada depuis longtemps. L'actuel Club-house ainsi que les locaux des Sports Nautiques Sablais ne conviennent pas à leurs utilisateurs. Depuis des décennies, des propositions ont été faites sans que rien n'aboutisse : le club reçoit des champions du monde, des champions olympiques dans des conditions qui ne renvoient pas l'image d'une capitale mondiale de la voile que souhaite renvoyer Les Sables d'Olonne.

Le projet de « Yacht Club » ayant été enterré, Armada, Les Sports Nautiques Sablais, le Vendée Globe, LSO Vendée Course Au Large, Beneteau Boat Club, l'APSO proposent un projet commun car l'image d'un tel projet rejaillira sur leurs utilisateurs et sur le devenir des entreprises nautiques sablaises qui dépend aussi de la qualité de l'accueil attendu par leurs clients et prospects. La formation des futurs champions, l'organisation de courses de haut niveau (Figaro, Class 40, IMOCAS), la réception sponsors doit se faire dans un lieu convivial, à proximité immédiate du ponton course dédié.

Les salles de réunion, le bar, le coin « cosy » seront mutualisés, avec tous les avantages énormes que cela génère : échanges entre plaisanciers et sportifs, brassage des idées et meilleure communication. Le bâtiment regroupe sur trois niveaux toutes les salles de presse, bureaux, salles de réunion nécessaires aux PC Courses, de la mini-transat jusqu'au Vendée Globe, permettant une économie de près d'1 M€ tous les 4 ans. Il est essentiel que les associations y trouvent leur identité, tout en mutualisant certains équipements ou certaines pièces.

Le bâtiment sera vu par des milliers d'automobilistes qui entrent par la rocade dans la Ville (15 300 à 18 700 véhicules/jour) et par les bateaux visiteurs, étant dans l'axe des deux bassins de Port Olona. Il sera en même temps le relais souvent demandé dans l'étude Urbicus entre Port Olona et le centre-ville (pour autant que la « passerelle chaumoise » soit réalisée et fasse le lien indispensable entre La Chaume et Les Sables d'Olonne).

o [Repenser Port Olona : les idées](#)

Repenser les places de port fait partie des propositions de l'étude URBICUS : on constate en effet :

- Que les jets-skis sont situés au fond du port créant des nuisances pour les bateaux et rendant la sortie et l'entrée plus longue (perte de temps pour la location)
- Que les Olonnois, bateaux traditionnels référents et historiques des Sables d'Olonne, sont cachés du public.
- Qu'il manque des places de port pour les petites unités à moteur et pour les IMOCAS lors de grandes courses (Vendée Globe, Vendée Arctique)

Armada propose donc :

- de créer un quai droit face au ponton A pour les Jet-skis et les loueurs,
- de creuser totalement ou partiellement le Bassin Nau pour créer un vrai « Port Olonnois » dédié à ces bateaux mythiques et à la voile traditionnelle, rendant du même coup attractif l'ex-place Nau dont les terrasses de restaurants auront une vue superbe sur des bateaux superbes ainsi sortis de l'anonymat du ponton actuel.
- de faire un quai droit entre Privilège Marine et le port sablier (revenu à ses limites d'origine), permettant de créer une douzaine de grandes places supplémentaires et de faire fonctionner le port à sec. Ces grandes places permettront par ailleurs l'accueil de grandes unités dont la clientèle se faisait rare à Port Olona pour des raisons de manque de standing évident . « Le Club » permettra, face à ces grandes places, de résoudre ce problème et, inversement créera un visuel qualitatif pour les usagers du Club et de sa terrasse.
- de réaliser pour un budget raisonnable Port Olodock, le port à sec dont le concept fonctionne partout, pour autant :
 - o que le quai droit soit à proximité immédiate
 - o qu'un ascenseur à bateaux ou un élévateur spécialisé existe
 - o que ce soient des racks sur trois niveaux minimums.
- de réhabiliter et repaysager le bâti de Port Olona : espaces verts, pistes cyclables, éclairages, peintures façades. Ce bâti médiocre qui a 40 ans mériterait d'être rasé mais peut à minima être amélioré : il est très important qu'il devienne un vrai lieu de vie qui attire d'autres commerces et soit relié à La Chaume et au centre-ville par la « passerelle chaumoise » et aux parkings avec une circulation piétonne et vélos.
 - o Réaliser un rond-point d'accès sur la rocade nord, au niveau du bowling, permettant de distribuer le parking proche de la base nautique de la Ch'Noue et de la Cité du Vendée Globe d'un côté, et Port Olona, de l'autre
- de continuer la passerelle Chaumoise : prolonger la passerelle de la grande jetée par une passerelle bois le long du chenal, puis sur toute la longueur des quais de Port Olona avec des éclairages bleus-violet et un parcours végétalisé. Un flux piétons et vélos de la grande jetée au centre-ville reste à créer : c'est une condition pour faire revivre Port Olona
- de créer une petite base nautique verte de voile légère, sur Port Olona 4 (situé sur les terrains des Sauniers à l'Ouest de la Ch'Noue), pour les Optimist, les dériveurs, les planches, wingfoils, windfoils, avec une ginguette et des structures légères intégrées dans un environnement paysager sans voitures, vélos et piétons uniquement.

o [Conclusions](#)

L'étude d'EDPO 2030 a servi de fil conducteur et de boîte à idées pour le travail de Port Olona 2040. Ces propositions ont été modifiées et actualisées afin de répondre aux contraintes juridiques, budgétaires, environnementales, etc.

○ Réflexion sur Port Olona 2040

○ Contexte

Suite à l'amorce de la réflexion autour du projet Port Olona 2040, née il y a sept ans avec l'esquisse EDPO 2030, la collectivité, désormais responsable de l'avenir du port, a été interpellée par l'association locale Armada en 2019. A quarante ans passés, le refuge des marins se projette vers l'avenir avec un plan ambitieux.

Les nombreuses consultations mettent en avant le besoin d'une interface ville-port modernisée. Le volet urbain prend en compte une meilleure intégration des quartiers historiques, comme La Chaume, quartier des marins-pêcheurs, et un renforcement des mobilités douces, notamment entre la gare, les rues commerçantes et le port. Par ailleurs, le choix de ne pas agrandir le bassin à flot est rapidement acté, l'extension du port se fera à terre.

Port Olona est au cœur de l'attractivité ; la vie de ce lieu comporte de nombreuses composantes comme un trait d'union entre Les Sables et La Chaume, le siège de 1500 bateaux de plaisance, une entrée de ville, une zone économique, etc. Mais, force est de constater que depuis sa création il n'a pas fait l'objet d'un investissement stratégique majeur (hors des remplacements de pontons à la suite de Xynthia).

Or, de nombreuses problématiques se posent :

- l'urbanisme,
- les mobilités et conflits d'usages entre professionnels (convois exceptionnels) et particuliers (piétons, vélos, véhicules légers...),
- le développement économique avec des entreprises qui n'ont plus de place pour se développer, et qui, sans développement, se meurent,
- les enjeux à propos de l'articulation de l'entrée de ville (25 000 véhicules jour),
- etc.

De plus, le diagnostic partagé montre que chacun des acteurs – plaisanciers ou entreprises – se plaint d'un espace disponible insuffisant.

○ Aboutissement à un schéma directeur

Toutes les concertations ont mené à un schéma de développement consensuel puisque le vote final au sein des deux assemblées (Agglomération et Commune) n'a fait l'objet que de 3 abstentions (aucune opposition). Ce schéma pour un nouveau Port Olona vers 2040 est une conjugaison d'intentions et d'ambitions tenant compte des différents acteurs grâce à une stratégie partagée allant de 2022 à 2040. D'autre part, les investissements à réaliser de la part des collectivités ne pourront se faire que dans un cadre cohérent et en fonction des seules possibilités sans tomber dans des travers financiers.

○ La priorité : Pas d'extension des bassins vers la Ch'Noue

La hiérarchisation des aménagements n'est pas encore établie et elle sera fortement dépendante des votes des budgets des collectivités chaque année. Bien que le nautisme soit un atout, un apport au développement de la Ville et de l'Agglomération, et que le principe généralement admis est d'agrandir les bassins à flot afin d'accroître les retombées économiques, dans le projet de Port Olona 2040 le choix a été fait de ne pas agrandir le bassin à flot et donc de conserver les espaces naturels de la Ch'Noue sans procéder à une extension sur ce site.

Sans agrandissement du port, la seule solution est donc de faire renaître le projet de Port à sec pour des bateaux de moins de 8 mètres (qui composent plus de 50% des bateaux installés actuellement). Les conditions ne sont plus les mêmes qu'il y a 20 ou 30 ans. Il y a une forte demande, il n'y a pas eu de nouveau port en Vendée, et de plus un choix stratégique a été fait en projetant de l'installer face à l'aire de carénage, une zone privilégiée pour un tel projet. Il est donc prévu que quelques entreprises disposant d'une AOT temporaire soient déplacées.

○ Extension sur le principe d'un « port à terre » - 11 hectares pour recomposer une zone d'entreprises

Trop minéral, peu fonctionnel, difficilement accessible et manquant d'espace pour son développement économique, Port Olona va être progressivement réaménagé et agrandi mais sans toucher au bassin à flot. L'idée est de gagner de l'espace à terre. Des parcelles cumulant 11 hectares en arrière du port vont permettre de regrouper entreprises et services. Elles accueilleront d'un côté un village d'entreprises dédiées au nautisme dont les shipchandlers présents sur le port, un pôle course regroupant les équipages et les projets de course au large, un pôle associatif (Port Olona 3), et de l'autre côté un parking et une base nautique pour développer la voile légère (Port Olona 4).

Il s'agira d'un « Port à terre » permettant le stockage et le développement d'entreprises qui pourront acheter le foncier au lieu de rester dépendantes d'AOT temporaires. A partir de ce Port à terre, les embarcations pourront être acheminées vers le Port de plaisance en fonction des besoins. Un nouveau giratoire sera créé avec des accès sécurisés (si le quai de la Gravière voit 3 000 véhicules par jour, pour la voie rapide ce sont 25 000 véhicules jour) permettant ainsi la résolution des conflits d'usages liés au trafic.

Ainsi, force est de constater que ces activités trouveraient tout leur sens à proximité du port. Il serait peu judicieux qu'un pôle nautique soit installé à plus de 2 km du port, la zone des Fruchardières étant le parc d'activités le plus proche du port. En effet, cela induirait de plus grands déplacements des convois portuaires, des émissions de gaz à effet de serre liées au

trafic plus élevées et des conflits d'usages sur de plus grandes distances. Enfin, il est bon de rappeler que ces fonciers disposés de part et d'autre de la Ch'Noue sont propriétés de la collectivité.

Un acteur majeur du nautisme souhaite venir s'implanter sur Port Olona 3 car son activité d'assemblage de bateaux permettra de mutualiser les synergies avec les entreprises environnantes, de baisser son bilan carbone et de profiter de la présence très proche du port pour mettre à l'eau les quelques 450 bateaux par an.

La commune des Sables d'Olonne comprend plusieurs parcs d'activités :

- Parc d'Actilonne
- ZI Les Fruchardières
- ZI Les Plesses
- Parc de la Vannerie
- Parc d'activités Les Sables d'Olonne Sud

Délocaliser des entreprises du port ou faire venir des activités en lien avec le nautisme sur les zones précitées paraît peu logique avec la volonté politique affichée et les besoins de proximité du port des futurs porteurs de projets.

Enfin, il convient de préciser que le parc d'activités Port Olona 3 est exclusivement dédié aux activités économiques du nautisme.

○ Pôle IMOCA

La ville des Sables-d'Olonne verra, dans les prochaines années, la création de nouveaux ateliers dédiés à la voile professionnelle. Ce projet porté par l'agglomération vise à permettre de professionnaliser davantage le secteur et à pérenniser l'accueil d'équipes structurées.

Le projet de Port Olona 2040 prévoit la création d'installations modernes pour les équipes. Actuellement, 6 équipes IMOCA sont installées en Vendée autour de skippers qui ont été engagés dans la course du Vendée Globe 2024 : Arnaud Boissières, Manuel Cousin, Benjamin Dutreux, Sébastien Simon, le Belge Denis Van Weynberg et le Hongrois Szabolcs Weöres. Arnaud Boissières, l'un des premiers skippers à avoir installé son équipe aux Sables d'Olonne, rêve de voir, un jour, la construction d'un bateau dans cette ville.

Les Sables d'Olonne offrent de nombreux atouts pour les skippers : un environnement favorable, des infrastructures qui vont être modernisées et un soutien communautaire fort.

○ Village Nautique Associatif (VNA)

Ce projet s'inscrit dans la mise en œuvre des objectifs du Challenge n°8 « Port Olona 2040 » de la Stratégie Nautisme portée par la ville et l'agglomération des Sables d'Olonne. Celui-ci prévoit notamment d'accompagner la dynamique sportive, associative et patrimoniale, à travers deux équipements structurants :

- des halls IMOCA, pour les équipes basées aux Sables d'Olonne, et le club « Les Sables Vendée Course au Large » ;
- un village nautique associatif, pour les autres clubs participant à la dynamique nautique de l'Agglomération.

Ce dernier a vocation à accueillir des associations nautiques pour du stockage, de la logistique, de l'entretien et de la maintenance de matériel.

Ces associations, qui représentent environ 650 adhérents à l'année, bénéficient aujourd'hui de locaux divers sur l'Agglomération des Sables d'Olonne (Les Olonnois et les SNS au sein du village des entreprises nautiques, YCCS et SAPOVAYE dans des hangars de la zone Actilonne), seront ainsi regroupées au sein d'un pôle associatif à proximité de Port Olona, dans des locaux adaptés, et rejointes le cas échéant par d'autres acteurs nautiques selon des besoins déjà identifiés (sécurité des plages, événementiel nautique, etc.). Il a fait l'objet d'une délibération approuvant le programme de l'opération (annexe 7).

Le calendrier prévisionnel (annexe 6) est le suivant :

- Janvier 2025 : lancement de la consultation pour retenir l'équipe de la maîtrise d'œuvre,
- Septembre 2025 : Attribution du marché de maîtrise d'œuvre,
- Octobre 2025 à mai 2026 : Etudes APS et APD,
- Juillet 2026 : Consultation des Entreprises,
- Octobre 2026 : Attribution des marchés de travaux,
- Janvier 2027 à août 2028 : Travaux.

Cette opération permettra aux usagers sportifs et associatifs de bénéficier de nouvelles infrastructures avant le Vendée Globe 2028.

○ CRIE

Un Contrat Territorial de Relance et de Transition Ecologique pour le territoire de l'Agglomération des Sables d'Olonne a été signé entre la Communauté d'Agglomération des Sables d'Olonne et l'Etat (Préfecture du département de la Vendée), le 9 juillet 2021.

A l'intérieur de ce contrat, il est prévu plusieurs axes avec des actions à entreprendre dont l'AXE 2 (développement économique) :

- Action n°12 : soutenir le dynamisme et le développement de la filière nautique, avec comme projet du territoire :
 - o Poursuivre le réaménagement et la modernisation du port de plaisance (étude stratégique « Port Olona 2040 » en cours, lancée le 10/12/2020 dont les conclusions doivent être restituées fin 2021).
- Action n°14 : qualifier et diversifier l'offre touristique (tourisme de pleine nature et de découverte, plaisance, tourisme d'affaire) et améliorer l'accueil, avec comme projet de territoire :
 - o Réaménagement et modernisation du port de plaisance (action commune avec filière nautique). Etude stratégique en cours « Port Olona 2040 ».

Ainsi le choix du site émane d'un travail de longue haleine, bâti sur des axes de développement choisis stratégiquement par la collectivité.

o Galerie du Vendée Globe

La Galerie du Vendée Globe n'aura de sens que si elle s'installe sur le port, à proximité de l'actuel village du Vendée Globe. Le Département étant propriétaire du foncier sur le quai Jeantot, cela répond à cette demande de proximité et permet un effet vitrine et une plus grande appropriation citoyenne. Elle aurait pu être imaginée du côté de la salle le Stella (appartenant à la commune) mais elle se trouve de l'autre côté du Boulevard du Souvenir Français et son foncier élargi fait plutôt l'objet de 2,1 hectares de réserve foncière pour des besoins de bâtiments.

Plusieurs autres sites avaient été réfléchis pour son implantation :

- Un premier en lieu et place du centre de secours, solution trop coûteuse car nécessite de déménager le centre,
- Un second sur le parking entre le centre de secours et le village nautique, ce qui impliquerait de reconstruire le parking en souterrain, ce qui n'est pas envisageable car la zone est inondable,
- Un dernier site, le long du grand parking existant, sur le terrain de foot, proche des cinémas (permettant de faire des festivals de la mer et de la voile), du Super U (visibilité) et du centre nautique de voile légère en projet. Le parking est déjà existant. Le bâtiment aurait été envisagé dans une forme rappelant le logo du Vendée Globe, visible depuis un avion ou un satellite. Cependant, cette solution engorgerait et nuirait au quartier résidentiel de la Chaume et dérangerait la zone sensible de nidification et d'alimentation de nombreux laro-limicoles à enjeux au Nord du site.

Les shipchandlers sont pour la plupart à l'étroit sur le foncier prévu pour la Galerie du Vendée Globe, une surface de terrain de 35 200 m² leur serait nécessaire. Un emplacement dédié, comme Port Olona 3 proposant 37 000 m² de surface commercialisable, pourrait permettre une meilleure synergie avec d'autres professionnels dans une logique de village nautique. Certaines entreprises considèrent ce déménagement comme une opportunité pour créer un outil mieux adapté à leurs besoins et à leur équipe.

PAGE 10/21 : "Annexer le diagnostic préalable des besoins qui avait été réalisé avant la présentation du projet Port Olona 2040 au conseil communautaire en février 2022"

Le diagnostic préalable des besoins qui avait été réalisé avant la présentation du projet Port Olona 2040 le 8 juillet 2021 est joint en annexe 8.

PAGE 10/21 : "Justifier l'usage d'espace disponible sur et aux abords du port pour des activités qui n'en sont pas strictement indissociables"

L'ensemble des activités a besoin de la proximité de la mer. Dans le détail, les activités sont de plusieurs types :

- Commercialisation des bateaux et équipements nautiques,
- Vente de bateaux neufs et d'occasion,
- Spécialiste de la réparation navale,
- Spécialiste dans l'électronique embarquée,
- Pôle refit de bateaux...

Le sujet de la Galerie du Vendée Globe est exposé plus haut, page 11.

Au vu de l'organisation générale du périmètre de Port Olona 2040, les possibilités de redistribution/optimisation de l'espace portuaire sont extrêmement faibles voire impossibles (cf. Schéma d'aménagement partagé – Figure 7 Page 12 de l'Etude d'impact). Port Olona 3 est donc la dernière opportunité d'installer des activités nautiques, à proximité du port, de manière confortable, et pourvu d'un schéma de mobilité apaisé depuis le parc vers la cale de mise à l'eau.

Le projet de Port Olona 3 tient compte de la carte des aléas du PPRL (aléas à l'horizon 2100). Dans ce cadre, le projet est réalisable.

o Distinction entre les activités ayant strictement besoin de la proximité de la mer et celles qui peuvent être délocalisées

Dans le cadre de l'accompagnement des entreprises dans leur projet de relocalisation, un dénominateur commun a été relevé : l'importance pour chacun de créer un écosystème attractif. Les entreprises dépendent des flux de clientèle qui seraient favorisés par l'agglomération des activités en un pôle visible et attractif. Tous les interlocuteurs ont la volonté de s'installer à proximité immédiate de leurs partenaires « coopétiteurs » (coopération entre entreprises concurrentes par la formation d'une alliance stratégique destinée à les aider mutuellement) ; chacun soulignant qu'il n'existe pas de concurrence mais une saine complémentarité des marques et services.

Par conséquent, il n'est pas économiquement viable de penser la distribution des entreprises par priorité d'accès au port. La logique géographique s'appliquant à Port Olona 3 relève d'une plus-value apportée aux services portuaires, par la proximité d'une chaîne de valeurs. Tel qu'on peut le lire dans le rapport PORT, VILLE ET TRANSITION de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, « *Parfois, organisés en corridors, les ports jouent un rôle d'aménageur du territoire et favorisent la coopération entre les espaces : coopération logistique, économique, voire politique* ». C'est la philosophie des Sables d'Olonne qui développe son identité de ville portuaire en offrant une qualité de services nautiques et maritimes à haute valeur ajoutée.

Alors que l'on demande aux entreprises de s'adapter aux transitions et d'en devenir des acteurs, il est plus important que jamais d'inciter à la synergie et de faciliter l'accès à leurs clients, partenaires et prescripteurs. Leurs connexions sont facteurs de réductions d'impact sur l'environnement écologique et sociétal. Il ne faut pas sous-estimer le rayonnement des synergies portuaires sur l'économie du territoire. Un seul bateau agrège de multiples corps de métier de la maintenance à l'équipement, en passant par les services et loisirs. Mutualiser et resserrer géographiquement la logistique des entreprises intervenant sur ce bateau est donc indéniablement vertueux.

Par ailleurs, la main d'œuvre ultra-spécialisée est difficile à trouver pour les entreprises du secteur. Si elles perdaient les connexions qui leur permettent de mettre des compétences à profit des unes et des autres, toute une filière serait en péril. En outre, la collectivité a souhaité sécuriser l'emploi du secteur en prévoyant d'intégrer la formation au projet PO2040. Un parcours professionnalisant viendra s'appuyer sur les établissements de formation locaux, les entreprises et le futur pôle refit.

o Motivation du choix d'évacuer les shipchandlers pour y installer la Galerie du Vendée Globe

Les shipchandlers et artisans nautiques qui occupent aujourd'hui ce secteur verront leurs ateliers et magasins transférés sur Port Olona 3, dans des locaux neufs et mieux adaptés. Cette relocalisation permet de préserver l'activité économique (aucune fermeture d'entreprise) tout en faisant de la place pour un projet événementiel majeur. Autrement dit, Port Olona 3 offre une solution de relocalisation aux acteurs techniques du port, évitant leur éviction pure et simple. C'est un exemple de reconfiguration spatiale visant à concilier événementiel (Vendée Globe) et économie permanente (services aux plaisanciers).

o La Galerie du Vendée Globe

Le foncier appartenant au Département qui porte le projet de galerie du Vendée Globe, l'agglomération ne peut avancer les arguments à sa place. Toutefois, le Département est légitime et souverain sur son foncier, expliquant donc que ce soit l'emplacement choisi pour la Galerie du Vendée Globe. De fait, il semble logique que ce dernier y plante son projet amené à faire vivre la dynamique du Vendée Globe entre deux éditions.

Par ailleurs, la Galerie du Vendée Globe est un lieu culturel permanent qui a vocation à offrir une expérience immersive retraçant l'histoire du Vendée Globe, mettant en lumière les défis humains et technologiques des skippers, tout en sensibilisant à la protection des océans. Elle s'inscrit dans une logique plus large de valorisation du patrimoine maritime vendéen. Elle vise à renforcer l'attractivité touristique et économique des Sables d'Olonne. De fait, ériger un édifice dédié à la plus mythique des courses au large sur son port d'attache aura pour vertu de consolider l'ancrage des Teams de skippers qui jouent un rôle essentiel dans la dynamique territoriale des Sables d'Olonne. Or, les deux territoires jusqu'à présent les plus attractifs sur le marché de la course au large, Lorient et Port-la-Forêt, proposent des équipements ayant « les pieds dans l'eau ».

o La relocalisation des shipchandlers

Les shipchandlers sont à l'heure actuelle dépendants d'AOT (autorisations d'occupation temporaire), précaires par définition. Sécuriser leur installation permet de les fidéliser. La structuration du secteur sur le plan organisationnel et spatial en rassemblant les acteurs économiques, sportifs et associatifs par famille est un choix rationnel qui offre l'avantage de limiter la consommation d'espace grâce à la promiscuité d'activités compatibles, là où la mixité imposerait un espacement des constructions. Port Olona 3 plus spécifiquement, relève l'ensemble des défis suivants :

- Maintien des activités actuellement rattachées au port,
- Implantation d'acteurs complémentaires à ceux préalablement installés sur Port Olona,
- Développement économique,
- Protection de l'environnement recoupant des objectifs de maîtrise de l'étalement urbain, la limitation de la dégradation et de l'imperméabilisation des sols, la prévention des pollutions, etc.,
- Retravail d'une entrée de ville qui se veut à la fois attractive et fonctionnelle.

La mutualisation et l'optimisation sont des axes d'amélioration des projets portés ou suivis par l'Agglomération. Pour preuve, deux « villages » (d'entreprises pour l'un déjà existant et d'associations pour l'autre à venir) proposent des locaux collectifs optimisés.

○ Justification de l'espace consommé pour des activités qui n'en sont pas strictement indissociable

Les activités présentes ont toutes une place légitime sur le port et aux abords. Les concessionnaires, équipementiers et prestataires de services sont intrinsèquement dépendants de leurs confrères, des équipements portuaires et de la vie à quai.

○ L'importance de l'écosystème

La coopération des opérateurs nautiques, directs ou indirects, est avérée et efficiente aux Sables d'Olonne. La réunion des activités génère un effet cluster indéniablement vertueux sur l'économie nautique : décloisonnement, transfert de compétences, innovation, gain de temps et économies d'échelle. Il n'y a donc pas d'entreprise nautique ou maritime qui soit illégitime sur l'espace portuaire. L'insertion au sein du tissu économique est un des aspects de l'impact de l'entreprise sur son environnement qui est considéré dans chaque candidature à l'acquisition foncière, davantage encore s'agissant de zones sectorielles.

Il est utile d'indiquer que Port Olona 3 devrait accueillir un acteur mondial de l'industrie nautique, qui n'était pas présent jusqu'à ce jour et manquait à l'offre nautique sablaise. Néanmoins, bon nombre d'entreprises locales sont d'ores et déjà liées à ce grand groupe. Son installation drainera de l'activité, de l'emploi et (ré)affirmera Les Sables d'Olonne en tant que haut lieu du nautisme. Indéniablement, ce leader va augmenter le volume de bateaux à préparer in situ et donc les partenariats économiques avec les entreprises locales.

○ Les contraintes logistiques

Le secteur présente d'importantes contraintes structurelles car du concessionnaire au préparateur, le transport de bateau doit être le plus aisé et sécurisé possible. Il faut préciser que les bateaux de grande taille occupent une large part du parc, notamment les catamarans livrés à Port Olona. Raisonnablement, les convois exceptionnels ne peuvent pas se disperser sur le territoire, d'où le choix de ne pas éloigner les acteurs du port, de les rassembler et de réaliser des équipements adaptés tels qu'une voie technique dédiée. Cela permettra de réduire les conflits d'usages actuels liés aux transports des bateaux.

○ La logique « Parcours client »

Les entreprises du port de plaisance soulignent l'intérêt de la proximité pour maintenir la qualité de services qui leur est reconnue. De fait, les plaisanciers sont des clients spécifiques aux recherches exigeantes, a fortiori pour la clientèle du nautisme premium qui fréquente Les Sables d'Olonne. Les mutations du nautisme tendent vers des services plus intégrés et personnalisés.

Les plaisanciers attendent une offre « tout-en-un » de proximité. Il s'agit de disposer d'un étalage à 360° des produits et services nautiques proposés. Accueil, maintenance, accastillage, carburants, loisirs et autres sont concentrés et optimisés de manière à faciliter la vie des usagers et professionnels. Les besoins de ces consommateurs sont à la fois très précis et souvent onéreux. Il est donc rassurant pour eux de se tourner vers un cluster de professionnels plutôt que d'identifier les bons interlocuteurs isolés et fondus dans l'hétérogénéité des activités implantés sur un parc d'activités classique. Le plaisancier en escale comme le client venant chercher un pôle d'expertises, voire les intermédiaires, sont susceptibles de passer du ponton à l'aire technique puis aux cellules commerciales. Le cheminement doit alors être resserré et fluide.

Au cœur de la compétitivité des ports se trouve aussi les actions environnementales. Les plaisanciers y sont de plus en plus sensibles et cela ne fait que renforcer la stratégie de modernisation des équipements, de sorte à intégrer des démarches éco-responsables. Le refit fait partie des pratiques vertueuses en pleine expansion.

○ Le pôle refit en tant que catalyseur

Le secteur de la construction navale tend à intégrer progressivement les travaux de rénovation pour rallonger la durée de vie des navires et en réduire l'impact environnemental. Ce sont également de nouveaux métiers qui voient le jour et vont permettre d'élargir la gamme de services proposés à des usagers en demande. C'est ainsi que se constitue une croissance durable pour les entreprises du secteur.

Refit : Rénovation, rééquipement en vue d'améliorer, de moderniser un bateau

En conclusion, des ports restructurés et modernisés sont des tremplins au développement de spirales vertueuses. Port Olona 3 s'inscrit pleinement dans les dynamiques contemporaines de la plaisance : extension maîtrisée des capacités, diversification des usages (plaisance, événementiel, industrie), modernisation des équipements et innovation environnementale. Il s'agit d'un projet emblématique, à la fois pôle économique nautique et port de plaisance attractif. Cette approche multi-fonctionnelle et durable correspond aux orientations stratégiques observées partout en France pour maintenir la compétitivité des territoires littoraux.

PAGE 10/21 : "Exposer la vision stratégique des acteurs impliqués dans la gestion des différentes entités portuaires et évaluer la possibilité d'une redistribution/optimisation de l'espace portuaire élargie à ces différentes activités plutôt qu'en extension de l'enveloppe urbaine"

Aux Sables d'Olonne, les activités portuaires de pêche, de commerce et de plaisance sont historiquement et spatialement bien différenciées, ce qui limite fortement les risques de conflits d'usage entre les différents secteurs.

La pêche est concentrée sur le port de pêche des Sables d'Olonne, doté d'infrastructures dédiées (quais, criée, zones techniques), tandis que le commerce maritime, bien que limité aujourd'hui, dispose également de ses propres installations spécifiques, sans superposition avec les zones à vocation touristique ou de plaisance.

Le projet Port Olona 2040, et plus particulièrement l'aménagement de la zone Port Olona 3, s'inscrit résolument dans une logique de développement de la plaisance. Cette zone est clairement délimitée et orientée vers un usage spécifique, en cohérence avec la stratégie portuaire locale visant à renforcer l'attractivité du port de plaisance sans empiéter sur les périmètres des autres activités maritimes.

Par ailleurs, les évolutions passées et à venir de l'occupation de l'espace portuaire aux Sables d'Olonne confirment la stabilité des périmètres d'activité pour la pêche et le commerce, et leur moindre dynamisme comparé à la plaisance. Cette dernière connaît en revanche une croissance soutenue, justifiant une réflexion sur l'optimisation et, à terme, l'extension maîtrisée de ses capacités d'accueil.

En ce sens, le projet d'aménagement ne constitue pas une consommation d'espace portuaire au détriment des autres usages, mais bien une valorisation ciblée d'un secteur clairement défini, dans une logique d'équilibre et de complémentarité des fonctions portuaires.

III.4. IMPACTS CUMULES

PAGE 11/21 : "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"

Dans l'étude d'impact, l'étude des incidences cumulées du projet avec les 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, conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, a été menée.

Celle-ci a été réalisée, dans l'étude d'impact au XII – Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus, selon la version en vigueur depuis le 01 juillet 2023 de l'article R.122-5 du code de l'environnement :

« 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :

e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

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, 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 ;
– ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage »

Les autres projets (aérodrome, Vannerie...) n'ont tout simplement pas été évoqués dans la mesure où ils sont relativement éloignés du projet et qu'ils n'ont aucun lien avec le sujet étudié.

Le tableau d'analyse des incidences cumulées a été complété de l'intégralité des projets entrant dans le champ d'application sus-cité (sur la commune nouvelle des Sables d'Olonne) afin de préciser les raisons pour lesquels ces projets n'avaient pas été intégrés à l'analyse. Ces tableaux sont présentés pages suivantes.

Avis rendus sur projets de la MRAe Pays de la Loire et enquêtes publiques					
Année	Référence	Projet	Communes	Description du projet	Prise en compte du projet pour l'analyse des effets cumulés
2023	2023APPDL106 / PDL-2023-7268	Réaménagement de l'aérodrome des Sables-d'Olonne (85)	Sables d'Olonne	Le projet porte sur une emprise de 46,6 ha. Il consiste en l'extension de la piste en enrobé, un taxiway en enrobé de 500 x 10,5 m, la construction de 5 hangars, un nouveau bâtiment d'accueil avec restaurant sur 300 m², une zone revêtue pour le stationnement de l'avion de parachutisme, une réorganisation du stationnement des véhicules automobiles légers et de la desserte routière des nouveaux équipements.	Non - Le projet est éloigné de l'aérodrome et n'est pas de même nature.
2023	2023APDL25 / PDL-2023-6958	Projet de révision du schéma de cohérence territoriale (SCoT) des Sables-d'Olonne Agglomération	Sables d'Olonne		Interaction positive car le SCoT permet une bonne articulation des plans et programmes
2023	2023ACPDL38 / PDL-2023-6927	Projet de modification n°4.12 du plan local d'urbanisme de la commune déléguée d'Olonne-sur-Mer	Sables d'Olonne		Interactions positives car la modification a permis la création d'un sous-zonage UEpo de 1,25 ha dans le secteur de Port Olona
2023	2023APPDL37 - PDL-2023-6807	Dossier de réalisation de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de La Vannerie 1	Sables d'Olonne	Cet aménagement s'inscrit dans une opération plus vaste sur une zone d'aménagement différé (ZAD) de 131 ha constitués de différents pôles (santé, équipements publics, d'intérêt collectif, d'intérêt d'agglomération, sportif, culturel, etc.). La ZAC de la Vannerie 1 est destinée à l'accueil d'activités tertiaires, artisanales, de services, commerciales, et de santé. Ces espaces seront complétés de voiries, liaisons douces, espaces végétalisés, bassins, etc.),	Non - Le projet est éloigné de la ZAC et n'est pas de même nature.
2022	2022APPDL82 / PDL-2022-6426	Projet d'expérimentation du transfert et de la réinjection des eaux usées affinées des Sables-d'Olonne vers la retenue du Jaunay	Sables d'Olonne	Dans un contexte de tension sur la ressource en eau que connaît depuis plusieurs années le département de la Vendée, Vendée Eau souhaite étudier la faisabilité de la réutilisation des eaux traitées de stations d'épuration afin de réalimenter une retenue d'eau brute utilisée comme source d'eau destinée à la production d'eau potable. L'alimentation étant actuellement assurée à plus de 90% par 13 retenues d'eaux superficielles.	Non - Le projet est éloigné et n'est pas de même nature
2020	2020APPDL56 / PDL-2020-4859	Permis d'aménager dans le parc d'activité « Les sables sud »	Sables d'Olonne et Château-d'Olonne	Le parc d'activités, déclaré d'utilité publique, s'étend sur 54 ha sur les communes des Sables d'Olonne et de Château-d'Olonne. Ce secteur accueille des entreprises, des activités industrielles, artisanales, commerciales (autres que le commerce de masse, alimentaire et généraliste) et tertiaires.	Non - Le projet est éloigné du parc d'activité et n'est pas de même nature.
2020	2020APPDL32	Demande d'autorisation environnementale parc d'activités « Les Sables Sud »			
2020	2020APPDL31 / PDL-2020-4627	Réalisation et extension du Parc d'activités économiques "Les Sables d'Olonne Sud"			
2020	2020APPDL28 / PDL-2020-4532	Projet d'aménagement du lotissement des Moinardes (parties nord et sud)	Sables d'Olonne	Le terrain à aménager présente une surface globale de 16,6 ha en zone 1AUB et N. Ces terrains sont destinés à accueillir de nouveaux logements	Non - Pas d'avis MRAe sur l'étude d'impact
2020	2020APPDL2 / PDL-2019-4404 / PDL-2019-4372	Demande de DUP de la ZAC de la Vannerie 1 sur la commune des Sables d'Olonne et de la mise en compatibilité du PLU de la commune déléguée d'Olonne-sur-Mer	Sables d'Olonne et Olonne-sur-Mer	Cet aménagement s'inscrit dans une opération plus vaste sur une zone d'aménagement différé (ZAD) de 131 ha constitués de différents pôles (santé, équipements publics, d'intérêt collectif, d'intérêt d'agglomération, sportif, culturel, etc.). La ZAC de la Vannerie 1 est destinée à l'accueil d'activités tertiaires, artisanales, de services, commerciales, et de santé. Ces espaces seront complétés de voiries, liaisons douces, espaces végétalisés, bassins, etc.),	Non - Le projet est éloigné de la ZAC et n'est pas de même nature.
2019	PDL-2019- 4329	CTMA Aubance-Vertonne et cours d'eau côtiers 2020-2025	Sables d'Olonne	Mise en œuvre du contrat territorial sur les milieux aquatiques (cours d'eau, zones humides, grands migrateurs) Auzance Vertonne et cours d'eau côtiers porté par le Syndicat Mixte Auzance-Vertonne. Celui-ci porte sur les principaux cours d'eau (Auzance, Ciboule, Vertonne et Gué Chantenay, soit 220 km) du périmètre du SAGE Auzance-Vertonne (620 km²).	Oui - Prise en compte dans l'état initial. Les 3 volets du contrat territorial ont été étudiés afin d'en identifier les dispositions qui concernent le projet (I.4.4.2 page 36 de l'étude d'impact).
2019	PDL-2019-3873	DUP - Aménagement du secteur de la Vannerie - îlot nord	Sables d'Olonne	Cet aménagement s'inscrit dans une opération plus vaste sur une zone d'aménagement différé (ZAD) de 131 ha constitués de différents pôles (santé, équipements publics, d'intérêt collectif, d'intérêt d'agglomération, sportif, culturel, etc.)	Non - Le projet est éloigné de la ZAC et n'est pas de même nature.
	PDL-2019-4058	Permis d'aménager de l'îlot nord de la Vannerie			

Avis rendus sur projets de la MRAe Pays de la Loire et enquêtes publiques					
Année	Référence	Projet	Communes	Description du projet	Prise en compte du projet pour l'analyse des effets cumulés
2017	2017-2451	Demande d'autorisation relatif au système d'assainissement eaux usées de la station d'épuration du Petit Plessis	Château-d'Olonne	La station d'épuration du Petit Plessis traite les effluents des communes d'Olonne-sur-Mer, Les Sables-d'Olonne et Château-d'Olonne. Elle dispose d'une capacité nominale de 112 500 EH.	Oui - Prise en compte dans l'état initial. Interaction positive car la station permet d'assurer les futurs besoins de traitement des eaux usées du projet.
2016	2016-1931	Création de la ZAC de la Vannerie 1	Olonne-sur-Mer	Cet aménagement s'inscrit dans une opération plus vaste sur une zone d'aménagement différé (ZAD) de 131 ha constitués de différents pôles (santé, équipements publics, d'intérêt collectif, d'intérêt d'agglomération, sportif, culturel, etc.). La ZAC de la Vannerie 1 est destinée à l'accueil d'activités tertiaires, artisanales, de services, commerciales, et de santé. Ces espaces seront complétés de voiries, liaisons douces, espaces végétalisés, bassins, etc.),	Non - Le projet est éloigné de la ZAC et n'est pas de même nature.
2013	PDL-2013-327	Aménagement de la ZAC de "La Vannerie"	Château-d'Olonne et Olonne-sur-mer		
2012	E110094	Renouvellement d'autorisation, régularisation, approfondissement et rectification du périmètre de la carrière de "La Mouzinière"	Château-d'Olonne	La demande concernait l'approfondissement de l'excavation de deux gradins supplémentaires soit de 30 m, la modification du périmètre, la régularisation et la modification des installations de traitement (broyage, concassage, criblage), la modification et la remise en état prévue en tenant compte des préconisations faunistiques et floristiques présentes dans le dossier de demande, l'exploitation de 20 années soit jusqu'en 2032.	Non - Le projet est éloigné de la carrière et n'est pas de même nature.
2012	E110233	ZAC des Prés de la Clais Sud	Château-d'Olonne	Les zones d'aménagement concerté (ZAC) sont des zones à l'intérieur desquelles sont réalisés l'aménagement et l'équipement des terrains	Non - Le projet est éloigné de la ZAC et n'est pas de même nature.
2011		ZAC du centre-ville 3	Château-d'Olonne		Projet abandonné et remplacé
2010	E10195	ZAC de la Guérinière	Olonne-sur-Mer		Non - Le projet est éloigné de la ZAC et n'est pas de même nature.
2010	E10097	ZAC de Belle Noue	Olonne-sur-Mer		Non - Le projet est éloigné de la ZAC et n'est pas de même nature.

Source : <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-projets-r313.html>

Décisions Loi sur l'eau par commune					
Année	Référence	Projet	Communes	Régime	Prise en compte du projet pour l'analyse des effets cumulés
2025	25-DDTM85-155	Dragage du port de pêche des Sables d'Olonne	Sables d'Olonne	Autorisation	Interactions positives car le dragage permet l'entretien du port afin de conserver ses caractéristiques nautiques et d'assurer les conditions de sécurité du port.
2024	24-DDTM85-121	Reconnaissance d'antériorité de l'aérodrome des Sables d'Olonne	Sables d'Olonne	Autorisation	Non - Pas d'effets cumulés
2024	24-DDTM85-11	Dragage et rejet des sédiments de Port Olona, port de plaisance	Sables d'Olonne	Renouvellement de l'autorisation	Interactions positives car le dragage permet l'entretien du port afin de conserver ses caractéristiques nautiques et d'assurer les conditions de sécurité du port.
2023	18-DDTM85-472	Autorisation du système d'assainissement intercommunal des Sables d'Olonne, de Château d'Olonne et d'Olonne-sur-Mer	Sables d'Olonne	Autorisation	Oui - Prise en compte dans l'état initial. Interaction positive car le système d'assainissement permet d'assurer les futurs besoins de traitement des eaux usées du projet.
2023	23-DDTM85-671	Pisciculture d'eau douce au lieu-dit "Les Maladries"	Sables d'Olonne	Autorisation	Non - Pas d'effets cumulés

Source : <https://www.vendee.gouv.fr/Publications/Police-de-l-eau-actes-delivres/Decisions-LOI-sur-l-eau-par-commune>

III.5. RESUME NON TECHNIQUE

PAGE 11/21 : "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."

Le résumé non technique a été complété. Il est joint en annexe 9.

III.6. METHODES

PAGE 11/21 : "La MRAe précise qu'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 « 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."

La société CAVAC, implantée à proximité du projet, exploite des silos de stockage de céréales au niveau du port de commerce présentant des risques d'incendie et d'explosion, mis en évidence par l'étude de dangers de l'exploitant et le rapport d'inspection de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Pays de la Loire. Au vu de ce rapport, les phénomènes dangereux sont les risques d'explosion des silos avec des effets de surpression, pouvant engendrer des effets irréversibles et des effets indirects par bris de vitre (qui peuvent blesser gravement les personnes). Le zonage établi pour tenir compte de ce risque est présenté sur la figure ci-dessous. Le périmètre du projet Port Olona 2040 se situe en dehors de cette zone à risque.

D'autre part, au regard des activités pratiquées sur le site de SABLIMARIS et de sa distance au projet, ce dernier ne présente pas de risque majeur pouvant avoir des incidences sur le projet Port Olona 2040.

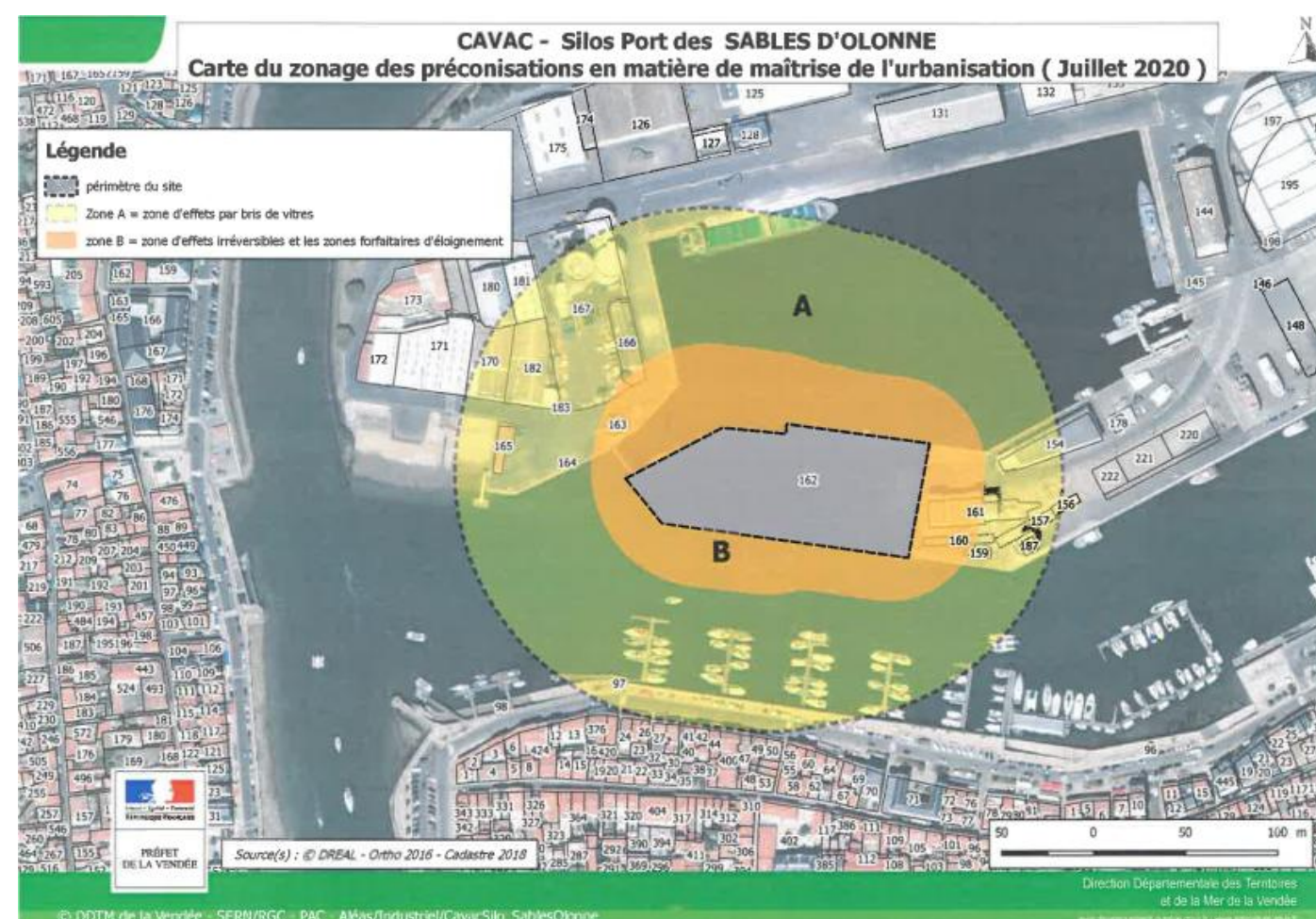


Figure 11 : Zonage des préconisations en matière de maîtrise de l'urbanisation autour des silos de la société CAVAC (DDTM Vendée, juillet 2020)

En cas de risque avéré, le Plan Communal de Sauvegarde sera déclenché afin de mettre les habitants et usagers en sécurité.

PAGE 12/21 : " 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. /.../ 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."

Les impacts résiduels, ainsi que le cas échéant, les mesures compensatoires et les mesures de suivi associées, ont été ajoutées au tableau de synthèse des impacts et mesures ERC (voir les tableaux à suivre pages 20 à 27).

○ Effets sur le milieu physique

Thème	Impacts bruts du projet (avant l'application de la séquence ERC)		Mesures Eviter/Réduire/Compenser (ERC)				Mesures de suivi
	Impacts temporaires	Impacts permanents	Evitement	Réduction	Impacts résiduels	Compensation	
Sols Topographie	Stockage temporaire de terre et matériaux Déstabilisations des sols en place, excédents de terrassements	La création des bâtiments, voiries et réseaux, va impacter la topographie et les sols	Réalisation des travaux en période favorable	Les matériaux déblayés pourront être traités et réutilisés en remblai selon leur état hydrique au moment des travaux Le projet est conçu en fonction de la topographie naturelle du site, ce qui permet d'équilibrer autant que possible les déblais remblais	Il est possible que l'aménagement du site génère des déblais en excès	Les excédents de déblais seront réutilisés à des fins de valorisation sur un autre site ou bien évacués vers un centre de traitement adapté (ISDI ou centre de traitement si matériaux pollués).	Indicateurs de suivi : - bilan déblais / remblais - fiche de suivi des évacuations
Artificialisation des sols	Artificialisation du quasi ensemble du site lors des travaux de terrassements (sauf les espaces naturels préservés)	L'aménagement des voiries et bâtiments entraine une artificialisation des sols et une augmentation des surfaces imperméabilisées. Rappelons néanmoins que ce site est historiquement déjà perturbé par l'Homme (terrains en remblais gagnés sur l'estuaire)	Evitement et balisage des secteurs d'intérêt écologique fort	Réalisation d'un parking silo (parking à étage) permettant de réduire l'emprise nécessaire au stationnement Gestion des eaux pluviales à la parcelle permettant de limiter in situ l'incidence de l'imperméabilisation Gestion des eaux des espaces collectifs dans des noues permettant l'intégration d'espaces verts fonctionnels Utilisation de revêtements perméables pour les stationnements (dalles engazonnées) Découpage des parcelles non arrêté à ce stade, afin d'optimiser l'utilisation du foncier en fonction des besoins des futurs acquéreurs	Le projet va néanmoins augmenter l'artificialisation des sols sur ce terrain	Requalification et valorisation de la trame végétale sur les espaces publics et sur les limites parcellaires (voir CPAUPE) Restauration d'une zone humide aux abords de la Ch'noue en lieu et place d'un espace actuellement artificialisé (et déclassement de cette zone constructible en zone naturelle sur le futur PLUi)	Indicateurs de suivi : - vérification du respect du CPAUPE (visa de l'architecte conseil) - suivi environnemental sur le projet de valorisation de la zone humide de la Ch'noue
Eaux souterraines	Modification locale des écoulements qui peuvent s'établir sur les horizons de surface		-	Gestion des eaux pluviales en surface (espaces verts en creux, noues) ou de très faible profondeur (chaussée réservoir)	Non significatif	-	-
Eaux de surface	Incidences sur les écoulements hydrauliques, sur la qualité des eaux rejetées et sur les milieux récepteurs Risque de pollution	Incidences sur les écoulements hydrauliques, sur la qualité des eaux rejetées et sur les milieux récepteurs Risque de pollution Diminution des capacités d'infiltration du sol Augmentation des vitesses et débits d'écoulements vers l'aval	Utilisation de matériaux respectueux des milieux récepteurs ; Limite des départs de matériaux Sensibilisation du personnel de chantier (plan de circulation, balisage des zones à enjeux majeurs, entretien des engins de chantier en atelier, kit d'intervention d'urgence, ...) Stockage des produits à risque de pollution sur des surfaces imperméables hors site Décapage de terre végétale et travaux de terrassement hors épisode pluvieux intenses Interdiction de rejet direct des effluents dans le milieu naturel	Gestion intégrale des eaux pluviales à la source, par infiltration au moyen de solutions intégrées (noues, espaces verts en creux, ...) Gestion des eaux pluviales à la parcelle établie selon les prescriptions fixées dans le dossier d'étude d'impact (notice hydraulique à produire au moment du PC). Réduction de l'imperméabilisation : choix de matériaux plus perméables, réduction emprises voiries, limitation des emprises au sol des bâtiments	Non significatif	-	Indicateurs de suivi : - vérification du respect des prescriptions hydrauliques (CPAUPE, visa de l'architecte conseil)
Assainissement des eaux usées	Risque de contamination du milieu récepteur par les eaux usées		-	Mise en place d'un sanitaire de chantier Raccordement des bâtiments au réseau de collecte des eaux usées ; Contrôle d'étanchéité des branchements	Non significatif	-	-

○ Effets sur le milieu naturel

Thème	Impacts bruts du projet (avant l'application de la séquence ERC)		Mesures Éviter/Réduire/Compenser (ERC)				Mesures de suivi
	Impacts temporaires	Impacts permanents	Évitement	Réduction	Impacts résiduels	Compensation	
Flore et habitats	-	Destruction d'habitats « naturels » (mais développés sur remblais)	Évitement des zones à enjeux majeurs et d'une partie des zones humides Bande de recul de 10 m entre les espaces bâtis et les espaces protégés	Limitation des emprises aménagées Balisage des zones sensibles	Destruction de 19 700 m² d'habitats « naturels » (mais développés sur remblais)	Restauration d'une zone humide aux abords de la Ch'noue en lieu et place d'un espace actuellement artificialisé. Déclassement de cette zone constructible actuellement au PLU en zone naturelle sur le futur PLUi. Développement d'une prairie permanente et de micro-habitats en lieu et place d'une parcelle de culture (actuellement en prairie temporaire, rappel du site page 9 de l'étude d'impact). Ce terrain s'étend sur 63 900 m². Déclassement de cette zone qui aurait pu être ouverte à l'urbanisation (2AUv) en zone naturelle sur le futur PLUi.	Indicateurs de suivi : - suivi naturaliste des travaux de valorisation environnementale et vérification de l'efficacité pour ajustements éventuels (suivi sur 20 ans)
Faune	Le chantier sera source de dérangement pour la faune (présence humaine, bruit, vibrations, poussières, trafic) Les espèces impactées concernent principalement l'avifaune diurne et les reptiles	Destruction d'habitats « naturels » (mais développés sur remblais) Augmentation des risques de mortalités (trafic, coupe des haies en période de reproduction)	Évitement des zones à enjeux majeurs pour l'avifaune et les reptiles	Travaux hors période de nidification ou d'hibernation Balisage des zones sensibles Transfert de Vipère aspic avant travaux et mise en place d'un système anti-retour	Destruction de 19 700 m² d'habitats « naturels » (mais développés sur remblais) Impact sur les espèces et leurs populations locales : Cisticole des joncs, Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse, Faucon crécerelle, Tarier pâtre, Pipit farlouse, Vipère aspic, Orvet fragile, Lézard à deux raies, Lézard des murailles	Développement d'une prairie permanente et de micro-habitats en lieu et place d'une parcelle de culture (actuellement en prairie temporaire, rappel du site page 9 de l'étude d'impact). Ce terrain s'étend sur 63 900 m². Les micro-habitats envisagés : - Création de haies par la mise en œuvre de zones de libre évolution - Pose de gîtes et habitats favorables aux reptiles, notamment la Vipère aspic - Création d'habitats favorables à l'alimentation (et à terme à la reproduction) d'espèces d'oiseaux granivores et insectivores - Mise en place d'un nichoir pour Faucon crécerelle Déclassement de cette zone qui était aurait pu être ouverte à l'urbanisation (2AUv) en zone naturelle sur le futur PLUi.	Indicateurs de suivi : - suivi naturaliste des travaux de valorisation environnementale et vérification de l'efficacité pour ajustements éventuels (suivi sur 20 ans)
Trame bleue & Zones humides	Risque de pollution par ruissellement des eaux sur le chantier	Impacts de zones humides Risque de modification des conditions d'alimentation des zones humides préservées Risque de pollution via les eaux pluviales	Préservation de 4 600 m² de zones humides (plus de 50% des zones humides recensées sur la zone d'étude)	Protection des milieux récepteurs en phase chantier Balisage des zones sensibles (zones humides à préserver) Travaux de terrassement hors épisodes pluvieux intenses Gestion intégrée des eaux pluviales Gestion spécifique des secteurs présentant des risques de pollutions	Destruction de 3 540 m² de zones humides peu fonctionnelles (sur remblais)	Restauration d'une zone humide aux abords de la Ch'noue en lieu et place d'un espace actuellement artificialisé. Emprise valorisée en zone humide de 4 200 m² (gain) Déclassement de cette zone constructible actuellement au PLU en zone naturelle sur le futur PLUi.	Indicateurs de suivi : - suivi naturaliste des travaux de valorisation environnementale et vérification de l'efficacité pour ajustements éventuels (suivi sur 20 ans)
Trame noire	-	Perturbation des espèces nocturnes en lien avec la pollution lumineuse sur les espaces publics et privés	Les liaisons douces et les espaces naturels préservés ne seront pas éclairés	Limitation de l'éclairage public Aucun éclairage permanent nocturne pendant la phase chantier	Non significatif	-	-
Espèces invasives	Risque de prolifération des espèces invasives (Baccharis, Herbe de la pampa, ...)		Les plantations d'espèces invasives sont interdites dans le cadre du paysagement du projet (cf. Liste des espèces invasives déterminées par le Conseil Botanique National de Brest et publié par la région des Pays de la Loire)	Sensibilisation des futurs acquéreurs de terrains aux projets de plantations (le CPAUPE précise une palette végétale adaptée) Arrachage des pieds d'Herbe de la pampa et de Baccharis en respectant un protocole spécifique à chaque espèce (avec gestion des déchets verts produits)	Non significatif	-	-

○ Effets sur les ressources

Thème	Impacts bruts du projet (avant l'application de la séquence ERC)		Mesures Éviter/Réduire/Compenser (ERC)				Mesures de suivi
	Impacts temporaires	Impacts permanents	Évitement	Réduction	Impacts résiduels	Compensation	
Sobriété énergétique et carbone	Besoins en énergie et matériaux au cours de la phase travaux	Besoins en énergie du parc d'activités (chauffage des bâtiments, éclairage, ventilation, ...) La création des voiries, des réseaux, des bâtiments, va engendrer des besoins en matériaux	Réduire la demande énergétique par une utilisation passive du rayonnement solaire (éclairage naturel des bâtiment et chauffage passif)	Limitation des emprises de voiries et réalisation des chaussées hydrocarbonées en enrobés tièdes ; Optimisation des terrassements ; Réutilisation des matériaux sur place ; Choix d'entreprises et de sources d'approvisionnement de proximité Sensibilisation des futurs acquéreurs aux énergies renouvelables adaptées au secteur (solaire photovoltaïque, pompes à chaleurs aérothermiques ou géothermiques, bois énergie) Optimisation dans la conception du bâti : préconiser des matériaux à faibles besoins énergétiques, inciter à des solutions énergétiques comme les interrupteurs centralisés, gestion technique ergonomique... Intégrer une part minimale de matériaux issus du réemploi (10 % minimum du montant des travaux pour les aménagements extérieurs, et 5 % pour les éléments architecturaux du bâti) Réutiliser les sols en place et limiter les apports de matériaux externes	Consommation énergétique résiduelle et besoins en matériaux	Prescription d'au moins 50% de solarisation des surfaces de toitures (privilégier des panneaux fabriqués en Europe et polycristallins plutôt que monocristallins)	Indicateurs de suivi : - vérification du respect du CPAUPE (visa de l'architecte conseil)
	Besoins en eau au cours de la phase travaux (besoins peu importants)	Augmentation des besoins en eau potable	-	Sensibilisation des futurs acquéreurs à la gestion économe de l'eau potable (systèmes de récupération des eaux de toitures, circuits semi-fermés, ...) Plantations d'espèces locales pour réduire les besoins en arrosage (arrosage nécessaire les premières années pour le développement du complexe racinaire)	Consommation résiduelle d'eau potable (mais qui reste en adéquation avec les capacités actuelle de la ressource)	-	-
	Production de déchets en phase travaux	Production de déchets par les futurs entreprises (ordures ménagères, tri sélectif, ...) Le projet comprend la création d'un pôle REFIT ayant pour vocation la réparation, transformation, rénovation des bateaux	Le pôle REFIT va permettre la valorisation et l'allongement de la durée de vie des bateaux. Il va donc participer à la réduction de la production de déchets et consommation de matières.	Les entreprises de travaux seront signataires d'une charte « chantier propre » : mise en place d'une solution de tri, de collecte et de valorisation des déchets de chantier (voirie et construction des bâtiments) Gestion et réduction des déchets produits, puis tri des déchets et étude de valorisation	Production de déchets résiduels	Sensibilisation des acteurs de la zone à la réduction des déchets et recherche de filières de valorisation (le déchet de l'un pouvant être la ressource de l'autre)	Indicateurs de suivi : - carnet de suivi de la gestion de déchets en phase chantier -développement d'une filière du réemploi sur le site

○ Effets sur le paysage et le patrimoine culturel

Thème	Impacts bruts du projet (avant l'application de la séquence ERC)		Mesures Eviter/Réduire/Compenser (ERC)				Mesures de suivi
	Impacts temporaires	Impacts permanents	Evitement	Réduction	Impacts résiduels	Compensation	
Paysage	Modification du paysage en phase travaux	Modification du paysage et de l'occupation du sol Modification des perceptions du site depuis les extérieurs Requalification de l'entrée de ville et valorisation du cadre paysager Revalorisation de l'esplanade du Port Olona	Préservation des éléments paysagers structuraux	Aménagements paysagers des espaces publics (plantations en accord avec la morphologie du paysage local et de son ambiance paysagère) Prescriptions paysagères sur les lots cessibles en vue de favoriser l'insertion des futurs aménagements (se reporter au CPAUPE)	Mutation du paysage	-	-
Patrimoine culturel	-	-	-	-	-	-	-
Archéologie	Altération potentielle d'un patrimoine archéologique non identifié (peu probable ici compte-tenu de la présence de remblais datant des années 1970 sur plusieurs mètres d'épaisseur)		Après sollicitation, la DRAC ne prescrit pas de diagnostic archéologique	Signalement des découvertes fortuites de vestiges archéologiques et arrêt chantier	-	-	-

○ Effets sur les infrastructures de transport et dessertes

Thème	Impacts bruts du projet (avant l'application de la séquence ERC)		Mesures Éviter/Réduire/Compenser (ERC)				Mesures de suivi
	Impacts temporaires	Impacts permanents	Évitement	Réduction	Impacts résiduels	Compensation	
Circulation	Augmentation de la circulation pendant la période du chantier	Augmentation de la circulation sur le site et ses abords Circulation de poids lourds et convois exceptionnels Sécurisation des abords du port de plaisance (réduction des conflits d'usages entre piétons, plaisanciers, shipchandlers, ...)	Préservation de la voie de shunt allant du boulevard du Vendée Globe vers la Chaume	Régulation des flux routiers : - Création d'un rond-point sur le Boulevard du Vendée Globe en entrée de zone afin de permettre une accessibilité facilitée et sécurisée au parc d'activités portuaires - A proximité de ce nouveau giratoire qui marquera la future entrée de ville et du port, création d'un parking silo desservi par les transports en commun et les voies douces pour limiter l'entrée des flux routiers - Mise en place d'un giratoire à la hollandaise avec anneaux piétons-cycles prioritaires - Limitation des vitesses notamment sur le Boulevard du Vendée Globe et hiérarchisation de la trame viaire pour une traversée pacifiée du boulevard urbain - Requalification du Boulevard du Vendée Globe avec une voie dédiée aux bus - Requalification de la rue de la Sablière en voie réservée aux convois portuaires, en site propre et modes doux - Modification du rond-point Charcot en giratoire à la hollandaise - Suppression des bandes cyclables en bord de RD au profit de la voie-verte	Amélioration de la sécurité des flux circulatoires aux abords du port et renforcement des modes de déplacements doux	-	-

○ Prise en compte des risques naturels et technologiques

Thème	Risques naturels et technologiques liés au projet (avant application séquence ERC)		Mesures Éviter/Réduire/Compenser (ERC)				Mesures de suivi
	Nature	Impacts	Évitement	Réduction	Impacts résiduels	Compensation	
Risques naturels	Inondabilité	Altération des constructions et mise en danger des personnes	Construction en dehors des zones exposées à un risque fort d'inondation (zones rouges du PPRL)	Pour les aménagements situés dans les zones inondables à plus faible aléa (zones bleues du PPRL), respect des dispositions constructives du règlement du PPRL et notamment, implantation des constructions au-dessus de la cote de référence	Non significatifs	-	-
	Risques météorologiques	Altération des constructions et mise en danger des personnes	-	Construction des bâtiments selon les règles NV65 Mise en sécurité des parcelles par les exploitants (abriter ou arrimer les éléments pouvant être emportés par le vent)	Non significatifs	-	-
	Risques liés au sol (Retrait gonflement argile et sismicité)	Altération des constructions et mise en danger des personnes	-	Prise en compte de la sensibilité géotechnique et sismique du sol dans la construction Respect des règles parasismiques et des dispositions liées à l'aléa retrait-gonflement des argiles	Non significatifs	-	-
	Risques radon	Risque sur la santé des usagers	-	Réalisation de mesures d'exhalation du radon préalable à la construction	En absence d'émanation, impacts résiduels non significatifs	-	-
					Si émanations radon avérées	Dispositions constructives pour limiter le risque d'exposition des usagers	Indicateurs de suivi : - mesures de radon après construction (à la charge du propriétaire des lieux)
	Risque lié au transport de matières dangereuses et ICPE	Altération des constructions et mise en danger des personnes	-	Sensibilisation à la démarche à suivre en cas d'accident impliquant un véhicule de TMD (alerter des services de secours, sécuriser la zone, s'éloigner de la zone perpendiculairement à la direction du vent, rejoindre un espace confiné)	Non significatifs	-	-
	Risque d'incendie	Altération des constructions et mise en danger des personnes	-	Mise en place d'hydrants pour assurer la défense incendie	Non significatifs	-	-

○ Nuisances

Thème	Impacts bruts du projet (avant l'application de la séquence ERC)		Mesures Eviter/Réduire/Compenser (ERC)				Mesures de suivi
	Impacts temporaires	Impacts permanents	Evitement	Réduction	Impacts résiduels	Compensation	
Bruit	Le chantier sera source de nuisances sonores	Un parc d'activités de ce type présente des émissions sonores limitées sur le bâti existant	-	Limitation des nuisances sonores durant la phase chantier	Il est possible que des nuisances sonores résiduelles émanent de certaines activités	Les pétitionnaires devront tenir compte du PLU, des normes en vigueur liées au bruit, et produire une note acoustique à fournir dans le cadre du Permis de Construire	-
		Nuisances sonores liées au trafic induit par les activités de ventes et de commercialisations des bateaux		Utilisation de matériels et engins de chantier conformes			
		Nuisances sonores liées aux activités de préparation et de réparation des bateaux		Réalisation des travaux et activités bruyantes pendant les jours et heures ouvrables, sur une plage horaire respectueuse des riverains			
				Limitation de la vitesse des engins de chantier			
Qualité de l' air	Emission de particules fines pendant la période du chantier	Faible augmentation de la circulation sur le site et ses abords donc faible augmentation des émissions gazeuses polluantes	-	Limitation des nuisances sonores durant la phase chantier	-	-	-
		Les activités de carénage, décapage et autres travaux peuvent générer des poussières et émanations de solvants et autres odeurs		Utilisation de matériels et engins de chantier conformes			
				Réalisation des travaux et activités bruyantes pendant les jours et heures ouvrables, sur une plage horaire respectueuse des riverains			
				Limitation de la vitesse des engins de chantier			
Pollinose	-	Choix des espèces végétales à planter	-	Limitation des nuisances sonores durant la phase chantier	-	-	-
				Utilisation de matériels et engins de chantier conformes			
				Réalisation des travaux et activités bruyantes pendant les jours et heures ouvrables, sur une plage horaire respectueuse des riverains			
				Limitation de la vitesse des engins de chantier			
Moustique	Risque de créations de gîtes	Risque de créations de gîtes	Adaptation des constructions de sorte à ne pas créer de zone pouvant accueillir un gîte larvaire	Limitation des nuisances sonores durant la phase chantier	-	-	Vérification et entretien annuel des zones présentant une probable stagnation d'eau
				Utilisation de matériels et engins de chantier conformes			
				Réalisation des travaux et activités bruyantes pendant les jours et heures ouvrables, sur une plage horaire respectueuse des riverains			
				Limitation de la vitesse des engins de chantier			

○ Incidences du projet sur le climat et vulnérabilité au changement climatique

Thème	Impacts bruts du projet (avant l'application de la séquence ERC)		Mesures Eviter/Réduire/Compenser (ERC)				Mesures de suivi
	Impacts temporaires	Impacts permanents	Evitement	Réduction	Impacts résiduels	Compensation	
Climat	Emission de gaz à effet de serre (CO ₂) et de polluants atmosphériques en lien avec le trafic du chantier	Emission de gaz à effet de serre (CO ₂) et de polluants atmosphériques en lien avec la circulation automobile et la consommation énergétique des bâtiments Emission de gaz à effet de serre liée aux choix des matériaux de construction (ACV)	-	Implantation d'entreprises complémentaires dans le domaine du nautisme permettant la mutualisation des compétences et équipements Zone d'activités à proximité du port de plaisance et de commerce, au plus près des besoins Choix de matériaux à faible bilan carbone ; Choix d'entreprises locales pour la réalisation des travaux (dont carrières), dans un rayon de 100 km autour du projet Valorisation et sécurisation des liaisons douces, développement des transports en commun Conception des voiries et des cheminements dans un objectif de réduction de l'empreinte carbone ; Limitation de la vitesse avec la mise en place de zones 30 et 50 Intégrer une part minimale de matériaux issus du réemploi (10 % minimum du montant des travaux pour les aménagements extérieurs, et 5 % pour les éléments architecturaux du bâti)	Emissions résiduelles de gaz à effet de serre	-	-
	-	Perte de la capacité de captation des prairies (absorption du CO ₂)	-	-	Diminution des capacités d'absorption du CO ₂ sur la parcelle du projet	Désartificialisation d'une partie du site à l'Ouest du boulevard du Vendée Globe Conversion d'espaces cultivés en espaces prairiaux Mise en place de zones en libre évolution La zone constructible à l'Ouest du boulevard du Vendée Globe et le site de compensation seront déclassés en zones naturelles sur le futur PLUi	-
	-	Effet « îlot de chaleur » pouvant être généré par l'imperméabilisation des sols	Préservation de 11 ha d'espaces naturels sur l'emprise du projet, soit 46 % du site (zone en eau, prairies, boisements, haies, zones humides)	Le plan de composition a intégré un nombre important d'espaces verts qui seront plantés La quasi-totalité des voies créées en enrobé est bordée d'espaces verts en creux qui vont recevoir les eaux pluviales des espaces imperméabilisés voisins et vont contribuer à créer des îlots de fraîcheur Revégétalisation d'une partie du boulevard du Vendée Globe	Non significatif	-	-

Thème	Impacts bruts du projet (avant l'application de la séquence ERC)		Mesures Eviter/Réduire/Compenser (ERC)				Mesures de suivi
	Impacts temporaires	Impacts permanents	Evitement	Réduction	Impacts résiduels	Compensation	
	-	Le projet est vulnérable au changement climatique : risque d'élévation du niveau de la mer et de submersion marine, réduction de la disponibilité de la ressource en eau, risques venteux plus violents	-	Implantation du seuil des constructions au-dessus des cotes de références des modélisations en cours pour anticiper l'élévation du niveau de la mer lié au réchauffement climatique Anticipation des surchauffes estivales pour le confort des usagers : (RE2020, respect des dispositions constructives axées sur l'orientation du bâti et des ouvertures, isolation renforcée et inertie thermique, ventilation adaptée à la saison, diffusion des eaux pluviales et maintien d'un couvert végétal intégré à la zone d'activités, ...) Economie d'eau potable (recherche de solutions de récupération et réutilisation des eaux pluviales ou eaux de process pour le lavage et le carénage des bateaux, développement d'un fonctionnement en circuit semi-fermé est recommandé)	Non significatif	-	-

IV - PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET, MESURES DESTINEES A EVITER, REDUIRE VOIRE COMPENSER LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

IV.1. PREVENTION DES RISQUES NATURELS ET ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

PAGE 14/21 : "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."

Dans son dernier rapport, le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'évolution du Climat a défini plusieurs scénarios d'évolution du réchauffement climatique en fonction des orientations socio-économiques prises (6^{ème} rapport 2023 du GIEC ; Figure 12). Cinq scénarios socio-économiques partagés ont été retenus (SSP Shared Socio-economic Pathways) :

- Deux scénarios avec des émissions de GES élevées et très élevées SSP3-7.0 et SSP5-8.5
- Un scénario avec des émissions de GES intermédiaires : SSP2-4.5
- Deux scénarios avec des émissions de GES très faibles et faibles : SSP1-1.9 et SSP1-2.6

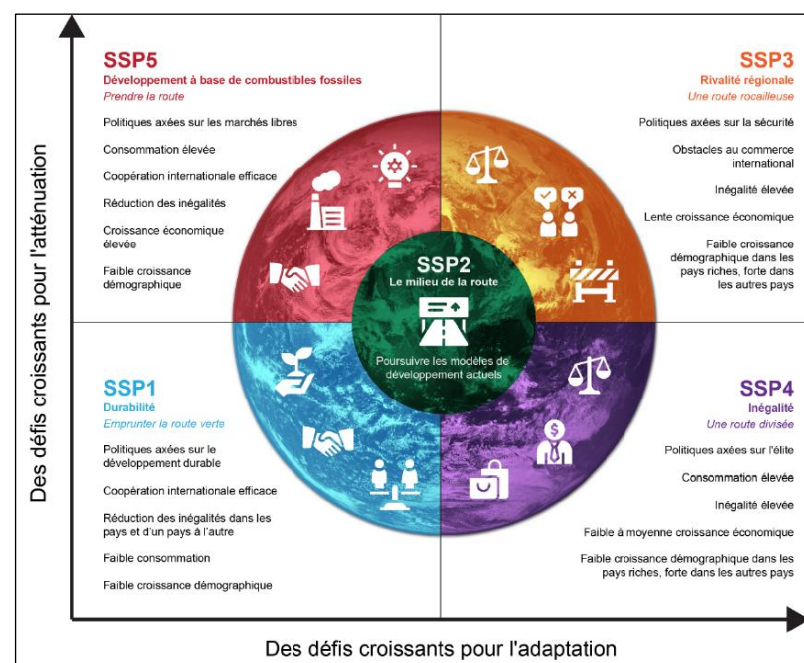


Figure 12 : Présentation des cinq trajectoires de scénarios basés sur les SSP

Source : <https://donneesclimatiques.ca/ressource/comprendre-les-trajectoires-communes-devolution-socioeconomique-ssp/>

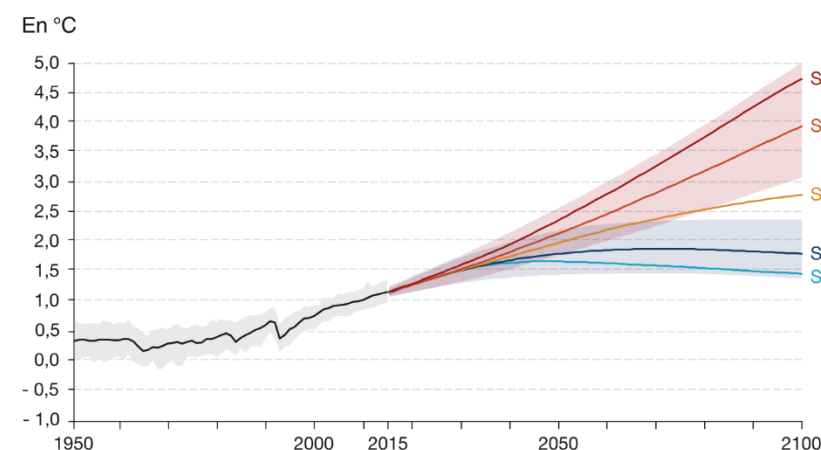


Figure 13 : Projection de la variation de température moyenne mondiale

Source : GIEC, 1er groupe de travail, 2021

Les deux scénarios qui sont considérés comme plus probables sont le SSP3-7.0 (+3,6°C) et le plus pessimiste est le SSP5-8.5 (+4,4°C). En utilisant les données de la NASA sur les élévations de la mer, une donnée sur le port des Sables montre qu'en 2100, sur le scénario SSP3-7.0, il y aurait une augmentation moyenne de 0,63 m avec une fourchette entre 0,44 et 0,89 et pour le scénario SSP5-8.5, une augmentation moyenne de 0,72 m du niveau marin avec des valeurs comprises entre 0,45 et 1,00 m.

Dans le cadre du 2^{ème} Programme d'Action contre les Inondations des Olonnes pour la période 2023-2029 porté par le syndicat mixte du Marais des Olonnes (PAPI 2), des modélisations ont été engagées en tenant compte de différents scénarios. Les scénarios de submersion marine suivants ont été étudiés : Xynthia + 20 cm + 60 cm + 85 cm + 110 cm ; vannes ouvertes ou fermées. Les scénarios de crues fluviales ont également été modélisés : crues décennales ou centennales pour différentes situations marines (coef.115, Xynthia, ...). Le scénario Xynthia + 85 cm correspondrait le plus à 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 ». L'extrait de la carte établie par ISL dans le cadre de cette modélisation est présenté ci-dessous.

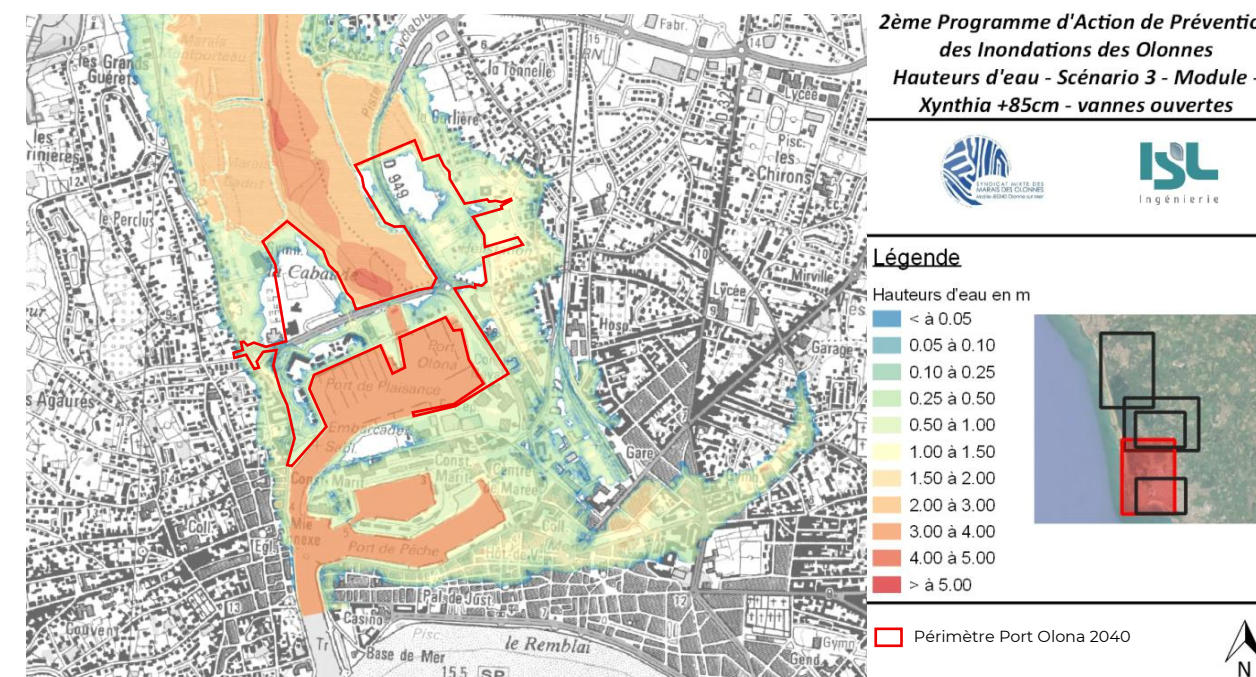


Figure 14 : Extrait de la carte de modélisation de l'aléa inondation Xynthia +85 cm / vannes ouvertes

Source : <https://donneesclimatiques.ca/ressource/comprendre-les-trajectoires-communes-devolution-socioeconomique-ssp/>

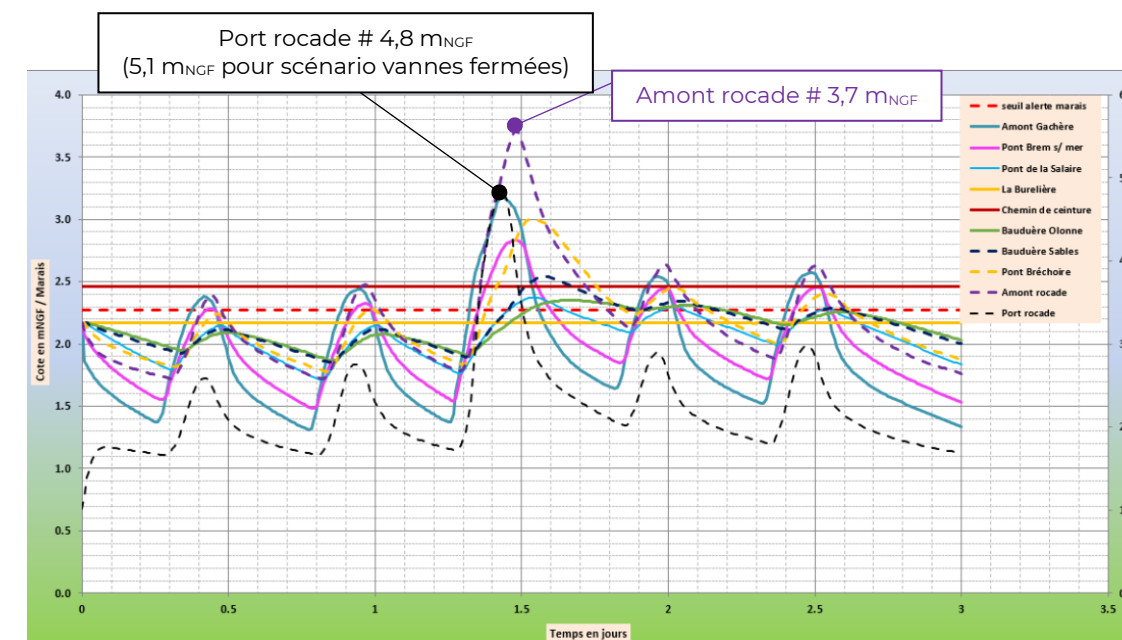


Figure 17 : Scénario 3 - Xynthia plus 85 cm - vannes ouvertes

Figure 15 : Extrait de la modélisation de l'aléa inondation Xynthia +85 cm / vannes ouvertes

Source : SMMO / ISL - 2ème PAPI des Olonnes - Période 2023-2029 - Modélisation hydraulique - Rapport 22F-065-RA-2 du 22/08/2022

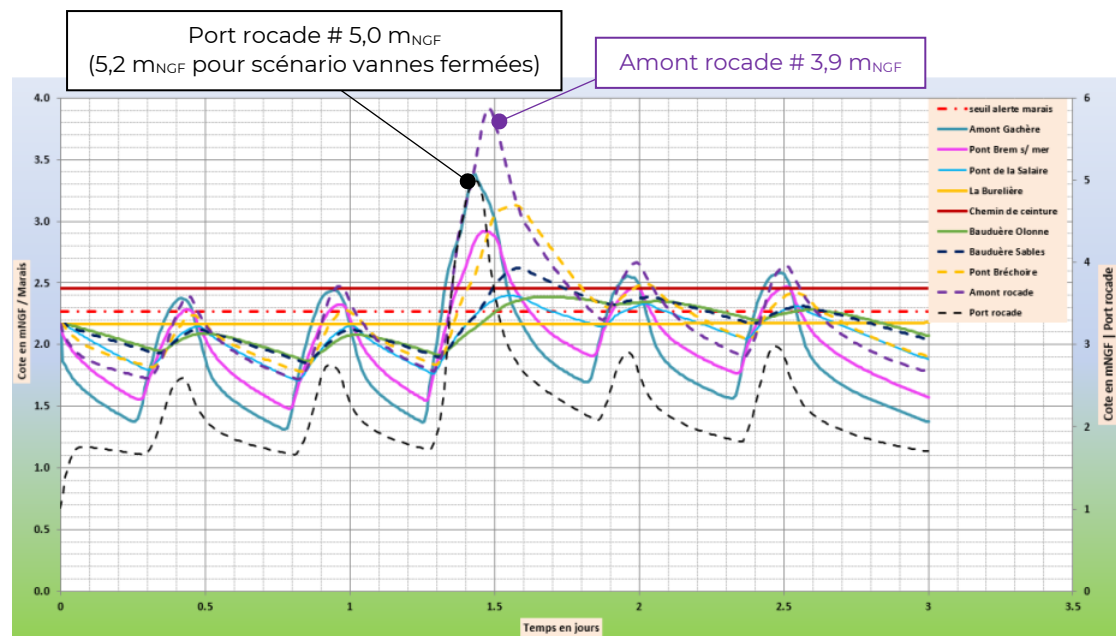


Figure 19: Scénario 5 - Xynthia plus 110 cm - vannes ouvertes

Figure 16 : Extrait de la modélisation de l'aléa inondation Xynthia +110 cm / vannes ouvertes

Source : SMMO / ISL - 2ème PAPI des Olonnes - Période 2023-2029 - Modélisation hydraulique - Rapport 22F-065-RA-2 du 22/08/2022

Au regard de ces éléments de modélisation, on constate que le site dédié à l'implantation du projet du parc d'activités portuaire Port Olona 3 fait partie des sites les moins exposés à l'aléa submersion dans ce secteur proche du port (toutes les constructions pourront être placées hors d'eau). Le parking de la Sablière sur lequel est également prévu l'implantation d'entreprises, semble également en majorité hors d'eau pour un tel évènement. Le secteur situé à l'Ouest de la Ch'Noue, qui correspond au secteur du parking du Port de Plaisance, au stade des Sauniers, à la salle polyvalente le Stella et au cinéma sont également en dehors des zones de submersion.

L'emplacement retenu pour la Cité du Vendée Globe dans le schéma d'aménagement global de Port Olona 2040 est en majorité concerné par cet aléa submersion (l'était déjà dans le PPRL en vigueur avec une cote de référence aléa 2100 à 4,8 mNGF qui pourrait donc être rehaussée à 5,1 ou 5,2 mNGF au regard de ces premiers éléments). La cote altimétrique moyenne du terre-plein est de l'ordre de 4,7 mNGF, soit 40 à 50 cm sous ce niveau de submersion modélisé. La prise en considération de ces cotes dans la conception du futur bâtiment de la Cité du Vendée Globe ne semble pas rédhibitoire.

L'ajustement des études de modélisations et la révision du PPRL lié sont en cours. Ils permettront de préciser les cotes de références et règles à prendre en compte pour l'aléa submersion / inondation dans la conception des aménagements. Dans le cas où le futur PPRL ne serait pas encore adopté à la date de dépôt du Permis de Construire de ce futur bâtiment, ce dernier devra tenir compte des cotes modélisées les plus à jour afin de permettre une mise hors d'eau de la cote de plancher.

IV.2. PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE ET DES HABITATS NATURELS

PAGE 16/21: "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."

Le présent projet répond aux conditions d'éligibilité nécessaires à une dérogation à l'article L411-1 du Code de l'Environnement :

- Le projet présente un intérêt public, de nature sociale et économique ;
- Il n'existe pas d'autres solutions permettant d'éviter la destruction d'espèces protégées : la solution d'aménagement retenue permet de minimiser les incidences sur les espèces protégées.
- Le projet ne nuit pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées grâce à l'intégration de mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.

Un dossier de demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées concernées sera établi. Le commencement des travaux est conditionné à l'obtention de l'arrêté préfectoral portant dérogation aux dispositions de l'article L. 411-1 du Code de l'environnement.

OCE - 12, place Galilée - 85300 CHALLANS
Tel. +33 (0)2 51 35 63 79 • contact@be-oce.fr

PAGE 16/21: "Préciser les modalités de la fauche tardive afin que les prescriptions correspondantes puissent être intégrées au permis d'aménager"

Sur les sites de compensation faune (Les Soulardières)

La Cisticole des joncs a une période de reproduction très étendue. Elle peut réaliser jusqu'à trois couvées par saison : la première en avril, la deuxième en juin et la troisième en août. De fait une fauche tardive avec exportation de la matière sera réalisée à partir du 1^{er} septembre.

Sur le site de compensation zones humides (à l'Ouest du périmètre à court terme)

Fauche tardive avec export à partir du 15 juillet, après période de floraison, afin de favoriser la richesse spécifique.

NB : L'export de la matière permet de maintenir la qualité de la prairie. Il est possible de réaliser cet export une année sur deux. Sans cet export, la matière risque de s'accumuler entraînant une diminution de la diversité végétale en place.

PAGE 16/21 : "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"

Le choix de l'implantation du site et l'étude des variantes ont été présentés dans les chapitres précédents de ce mémoire (page 12).

En synthèse, ce terrain présente le grand avantage :

- d'être situé à proximité du port et de la cale d'accès et d'être en continuité avec les parcs d'activités portuaires existants (chai des marins, village nautique),
- de disposer d'une desserte routière facilitée par le Boulevard du Vendée Globe permettant l'accessibilité aux convois exceptionnels,
- de s'implanter sur une zone où la planification de l'urbanisation permet la réalisation de ce parc d'activités à court terme et sur des terrains dont le foncier est maîtrisé,
- de disposer d'une surface suffisante pour permettre une implantation sécurisée de ces entreprises et de rassembler sur un même secteur des activités complémentaires permettant ainsi le développement de synergies entre usagers et une mutualisation d'équipement.

Le renouvellement du parc d'activités sur lui-même (emplacement Port Olona 1 et 2) n'était pas possible :

- par manque d'espace (les entreprises manquent déjà d'espace pour pouvoir travailler sereinement et l'emprise disponible ne permet pas non plus d'envisager un développement de ces activités),
- pour des questions de conflits d'usage mis en exergue par les usagers et générant de fait des risques pour la sécurité publique.

Le secteur des Sauniers identifié dans la partie Nord-Ouest du schéma d'aménagement PO2040 ne permettait pas l'implantation de ce parc d'activités :

- desserte routière inadaptée pour ce type d'activités, qui aurait nécessité d'important travaux de voiries et aurait généré des conflits d'usages liés aux flux de convois exceptionnels vers ce secteur touristique et résidentiel de la Chaume,
- secteur détaché des parcs d'activités portuaires existants (chai des marins, village nautique),
- espace où la planification de l'urbanisation ne permet pas la réalisation d'un parc d'activités à court terme,
- secteur un peu plus proche d'un site naturel sensible présentant des enjeux forts (zone d'alimentation et de nidification de nombreux laro-limicoles à enjeux et donc sensible au dérangement) par rapport au site retenu à l'Est du boulevard du Vendée Globe, à réserver pour des activités moins dérangeantes et compatibles avec la sensibilité des espèces.

L'aménagement des parcelles cessibles sera réalisé en tenant compte de ces prescriptions de gestion des eaux pluviales. Les constructions ne pourront être autorisées que si elles respectent ces règles d'assainissement. Une note hydraulique sera jointe au permis pour présenter les solutions techniques retenues pour répondre à ces prescriptions. Il n'est pas possible à ce stade d'avancement du projet d'aller plus loin dans le détail des aménagements hydrauliques de chacune des parcelles cessibles sans en connaître la composition.

Le fonctionnement hydraulique du projet par niveau de service est décrit en page 120 de l'étude d'impact (les niveaux de service 3 et 4 correspondant au comportement du site lorsque les pluies sont supérieures au niveau de dimensionnement des ouvrages d'infiltration). Des surverses sont prévues sur l'espace public et orientées vers les secteurs non urbanisés de la zone (voir localisation indicative des surverses sur le plan de gestion des eaux pluviales joint en Annexe 10 de l'étude d'impact).

Périmètre Parc d'Activité Port Olona 3
(soumis au présent Permis d'Aménager)

6950 m²

13966 m²

10634 m²

3351 m²

Périmètre élargi Port Olona 2040
Boulevard littoral sur RD-949 et giratoire Clotaud
(non concerné par le présent Permis d'Aménager)

Périmètre élargi Port Olona 2040
Rue de la Sablière et rue des Bossis
(non concerné par le présent Permis d'Aménager)

LES SABLES D'OLONNE Parc d'activités de Port Olona 3			
Plan de composition d'ensemble du projet c dans les trois dimensions			
AUTRES COLLABORATEURS	ARCHITECTE		
ÉLÉMENTS DÉTAILLÉS	*URBISUD*		
A.V.D.	U.B.R.	[P.A.]	[P.A.]
DATE	PROJET	ÉCHELLE	REMARQUES
10/12/18	Port Olona 3	1:500	

IV.4. DEPLACEMENTS, MOBILITES

31

IV.5. CONTRIBUTION A LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, SOBRIETE ENERGETIQUE

PAGE 19/21 : "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."

Le CPAUPE fixe un certain nombre de recommandations et prescriptions pour permettre la réalisation de constructions sobres et vertueuses en lien avec les objectifs de neutralité carbone et sobriété énergétique (cf. annexe 4).

On soulignera notamment les points suivants :

- Réduire la demande énergétique par une utilisation passive du rayonnement solaire
 - o Favoriser la lumière naturelle pour l'éclairage des bâtiments (possibilité de mise en œuvre d'éléments de façade translucide)
 - o Privilégier un éclairage zénithal naturel en créant des ouvertures (sheds)
- Permettre la production d'énergie renouvelable au sein de la zone
 - o Prescription d'au moins 50% de solarisation des surfaces de toitures (installations photovoltaïques)
- Réduire l'empreinte carbone du projet
 - o Intégrer une part minimale de matériaux issus du réemploi (10 % minimum du montant des travaux pour les aménagements extérieurs, et 5 % pour les éléments architecturaux du bâti)

D'autre part, le projet de parc d'activités portuaires va permettre de rassembler sur un même site des entreprises aux activités complémentaires, permettant le développement de synergies entre ces dernières et mutualisation de moyens, réduisant également l'incidence sur les transports.

IV.6. IMPACTS SUR LES PAYSAGES ET LE PATRIMOINE

PAGE 19/21 : " La MRAe recommande d'ajouter des photomontages représentatifs de l'impact paysager probable du projet depuis les bâtiments existants et les espaces publics."

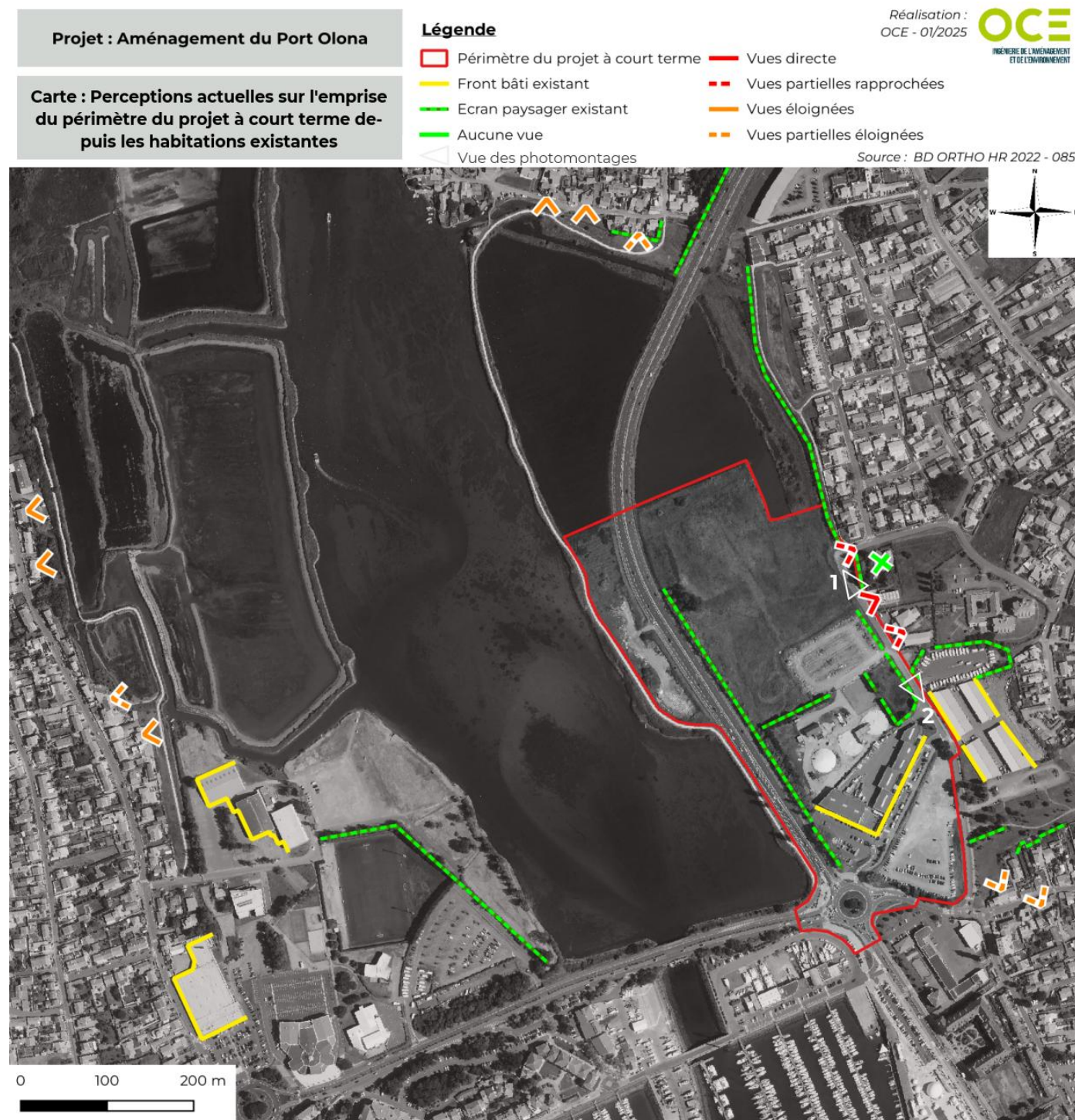


Figure 18 : Vue sur les sites depuis les habitations existantes

Les photomontages en Figure 19 et Figure 20 donnent un aperçu des aménagements futurs au niveau de la rue des Bossis.



Figure 19 : Photomontage du Nord de la rue des Bossis (vue 1), Urbicus, juin 2025



Figure 20 : Photomontage du Sud de la rue des Bossis (vue 2), Urbicus, juin 2025

IV.7. IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN ET LA SANTE

PAGE 20/21 : "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."

Rappel de la vocation du parc d'activités portuaires

Le parc d'activités portuaires a vocation à recevoir les activités suivantes :

- Commercialisation des bateaux et équipements nautiques,
- Vente de bateaux neufs et d'occasion,
- Spécialiste de la réparation navale,
- Spécialiste dans l'électronique embarquée,
- Pôle refit de bateaux ...

Ces entreprises travaillent généralement sur des tranches horaires conventionnelles (pas de travail de nuit).

Evaluation et caractérisation du bruit

Identification des sources sonores liées à ces activités

Transports et manutentions

Les sources de bruits liées aux activités de ventes et commercialisations de bateaux sont principalement liées au trafic routier inhérent à la fréquentation du site (exploitants, fournisseurs, clients) et à la manutention des bateaux. La livraison des bateaux neufs et des pièces se fera essentiellement par le Nord-Ouest de la zone, depuis le boulevard du Vendée Globe. Le transfert des bateaux jusqu'à la cale de mise à l'eau se fera par la rue des Bossis puis la rue de la Sablière au moyen de travlifts et de remorques tractées. Au regard des enquêtes menées auprès des entreprises susceptibles de s'installer sur zone, les flux maximums estimés sont de 15 bateaux / jours. Cette valeur reste cependant indicative à ce jour. Nous ne connaissons pas non plus pour le moment le matériel susceptible d'être utilisé pour ces transports. Les mises à l'eau auront lieu exclusivement en journée. Ces émergences resteront ponctuelles et de jour. L'utilisation de motorisation électrique est préconisée afin de réduire les émissions sonores, mais également, participer à la réduction des gaz à effets de serre.

Activités de réparation et fabrication

Les activités de préparation et réparation de bateaux peuvent générer des émergences sonores importantes : sablage, carénage, ponçage, découpe, ... Ces travaux seront réalisés uniquement en intérieur. Les bâtiments qui abriteront des activités bruyantes disposeront d'une isolation phonique adaptée afin de limiter les émergences sonores (murs anti-bruit). A l'intérieur de ceux-ci, les postes générateurs de bruit seront également isolés par des cabines mobiles. Le choix du matériel entre aussi en ligne de compte : certification CE de faible émission sonore (directive européenne 2000/14/CE).

Obligations réglementaires

Les activités susceptibles de générer du bruit sont cadrées par plusieurs textes rappelés pages 108 à 110 de l'étude d'impact. Vis-à-vis des bruits de voisinage, la caractérisation du contexte sonore initial et des émergences maximales admissibles sont précisées dans les chapitres qui suivent (source : ALYHANGE, juin 2025 ; pour plus de précisions sur les termes employés, se reporter au lexique joint en annexe 10 de ce mémoire).

Caractérisation de l'environnement sonore initial

Le bruit résiduel représente l'environnement sonore sur les périodes les plus calmes. Ces valeurs sont utilisées comme références pour définir l'impact acoustique maximum des futures installations techniques qui seront implantées sur la zone à proximité d'habitations existantes.

Environnement sonore

Les sources sonores actuelles sur le site et recensées par l'opérateur lors des campagnes de mesures, sont les suivantes :

- Bruit de la circulation sur les voies alentours ;
- Bruit de la faune (oiseaux et insectes essentiellement), ainsi que bruissement des feuillages sous l'effet du vent ;
- Bruit d'environnement urbain.

Périodes d'analyse

Les trois points de mesures à l'interface du parc d'activités et des zones bâties et résidentielles sont localisés ci-dessous.



Figure 21 : Localisation des points de mesures de l'étude acoustique

Le tableau ci-dessous présente les tranches horaires sélectionnées pour caractériser les critères de niveaux sonores résiduels en périodes diurne et nocturne.

Tableau 3 : Tranches horaires sélectionnées pour caractériser les critères de niveaux sonores résiduels en périodes diurne et nocturne

Période	Point	Horaires	Description
Diurne (7h - 22h)	Point 1	05/08/24 de 21h à 22h	Créneau représentatif de la période diurne la plus calme.
	Point 2		
	Point 3		
Nocturne (22h - 7h)	Point 1	06/08/2024 de 3h à 4h	Créneau représentatif de la période nocturne la plus calme.
	Point 2		
	Point 3		

A noter que les périodes les plus contraignantes du jour et de la nuit parmi les 2 jours de mesure ont été retenues.

Indicateurs de bruit retenu

Pour la détermination du critère de niveau de bruit résiduel, le niveau retenu est l'indice L50 (niveau sonore dépassé pendant 50 % du temps de mesure) représentatif du bruit de fond de la zone. Il permet de s'affranchir des perturbations sonores ponctuelles non représentatives du bruit de fond, notamment celles issues des pics d'énergie liés au trafic routier. En outre, il est représentatif du bruit stable et continu qui sera généré par les futurs équipements.

Présentation des résultats

Le présent chapitre précise l'ensemble des critères acoustiques suivant le décret n°2006-1099 du 31 Août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, qui précise les émergences maximales admissibles au niveau des tiers et habitations les plus proches. L'ensemble des résultats de mesure est reporté en annexe 8 de l'étude d'impact.

Résultats de mesures : niveaux globaux

Le tableau ci-dessous présente les niveaux de bruit résiduel, les valeurs sont présentées en dB(A) et arrondies à 0,5 près.

Tableau 4 : Niveaux de bruit résiduel, les valeurs sont présentées en dB(A) et arrondies à 0,5 près

Période	Emplacement	Niveaux sonores résiduels mesurés en dB(A)		
		LAeq	L50	L90
Diurne	Point 1	45,5	41,5	38,0
	Point 2	50,5	41,5	36,5
	Point 3	46,0	41,0	38,0
Nocturne	Point 1	35,0	29,5	25,0
	Point 2	33,5	30,0	28,0
	Point 3	35,0	30,0	26,0

A noter :

- Les périodes d'analyse retenues sont précisées page précédente
- Le LAeq correspond au niveau sonore moyen ;
- Les indicateurs L50 et L90 correspondent au niveau sonore dépassé pendant 50 et 90% du temps de mesure total et permettent de supprimer une partie des pics de bruit parasites.

Commentaires :

Pour la détermination des niveaux de bruit résiduel, le niveau retenu est **l'indice L50**, représentatif du bruit de fond de la zone permettant de s'affranchir des pics de bruit parasites.

L'ambiance sonore actuelle est représentative d'un environnement sonore urbain.

On remarque que le point 3 est plus calme que les autres, cela peut s'expliquer par la circulation étant fluide sur cette route et peu perturbé par les bruits de moteurs.

Critères de bruit résiduel retenus

Le tableau suivant présente les critères de bruit résiduel retenus par bandes d'octave et globaux. Les valeurs utilisées sont arrondies à 0,5 près.

Tableau 5 : Critères de bruit résiduel retenus par bandes d'octave et globaux, les valeurs sont arrondies à 0,5 près

Période d'analyse	Emplacement	Niveau sonore résiduel en dB par bande de fréquence en Hz								Niveau global en dB(A)
		63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1000 Hz	2000 Hz	4000 Hz	8000 Hz	
Diurne (7h - 22h)	Point 1	41,5	55,5	44,0	38,0	37,0	37,0	33,0	24,5	41,5
	Point 2	41,5	51,5	42,0	37,5	35,5	35,5	33,0	32,0	41,5
	Point 3	41,0	52,5	38,0	34,0	35,5	37,5	34,0	24,5	41,0
Nocturne (22h - 7h)	Point 1	29,5	43,0	31,5	26,5	25,0	24,5	20,5	12,5	29,5
	Point 2	30,0	44,5	33,5	29,0	25,5	25,0	20,0	17,5	30,0
	Point 3	30,0	41,5	28,0	27,0	25,5	26,0	19,5	13,5	30,0

Objectifs de niveaux de bruit particulier maximum admissibles

Le tableau suivant synthétise les objectifs de niveaux de bruit particulier maximum admissibles en période diurne et nocturne pour les futurs équipements du parc d'activités (type ventilations, pompes à chaleur...). Pour rappel le niveau de bruit résiduel caractérise le paysage sonore du site, à l'endroit et au moment de la mesure, en l'absence du bruit particulier considéré comme perturbateur. Le niveau de bruit ambiant comprend le bruit résiduel et le bruit particulier considéré comme perturbateur. L'émergence est la différence arithmétique entre le niveau de bruit ambiant et le niveau de bruit résiduel. Le niveau de bruit particulier est la différence entre le niveau de bruit ambiant et le niveau de bruit résiduel. Il est produit par les sources sonores potentielles du projet (équipements de ventilation, de chauffage...).

Tableau 6 : Objectifs de niveaux de bruit particulier maximum admissibles en période diurne et nocturne pour les futurs équipements du parc d'activités au point 1

Période d'analyse	Zone	Niveau de bruit particulier maximum admissible en dB par bande de fréquence en Hz								Niveau global en dB(A)
		63 Hz *	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1000 Hz	2000 Hz	4000 Hz	8000 Hz	
Diurne (7h - 22h)	Résiduel mesuré	41,5	55,5	44,0	38,0	37,0	37,0	33,0	24,5	41,5
	Emergence max	7,0	7,0	7,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
	Niveau ambiant max	48,5	62,5	51,0	43,0	42,0	42,0	38,0	29,5	46,5
	Niveau particulier max	47,5	61,5	50,0	41,3	40,3	40,3	36,3	27,8	44,8
Nocturne (22h - 7h)	Résiduel mesuré	29,5	43,0	31,5	26,5	25,0	24,5	20,5	12,5	29,5
	Emergence max	7,0	7,0	7,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0
	Niveau ambiant max	36,5	50,0	38,5	31,5	30,0	29,5	25,5	17,5	32,5
	Niveau particulier max	35,5	49,0	37,5	29,8	28,3	27,8	23,8	15,8	29,5

Tableau 7 : Objectifs de niveaux de bruit particulier maximum admissibles en période diurne et nocturne pour les futurs équipements du parc d'activités au point 2

Période d'analyse	Zone	Niveau de bruit particulier maximum admissible en dB par bande de fréquence en Hz								Niveau global en dB(A)
		63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1000 Hz	2000 Hz	4000 Hz	8000 Hz	
Diurne (7h - 22h)	Résiduel mesuré	41,5	51,5	42,0	37,5	35,5	35,5	33,0	32,0	41,5
	Emergence max	7,0	7,0	7,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
	Niveau ambiant max	48,5	58,5	49,0	42,5	40,5	40,5	38,0	37,0	46,5
	Niveau particulier max	47,5	57,5	48,0	40,8	38,8	38,8	36,3	35,3	44,8
Nocturne (22h - 7h)	Résiduel mesuré	30,0	44,5	33,5	29,0	25,5	25,0	20,0	17,5	30,0
	Emergence max	7,0	7,0	7,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0
	Niveau ambiant max	37,0	51,5	40,5	34,0	30,5	30,0	25,0	22,5	33,0
	Niveau particulier max	36,0	50,5	39,5	32,3	28,8	28,3	23,3	20,8	30,0

Tableau 8 : Objectifs de niveaux de bruit particulier maximum admissibles en période diurne et nocturne pour les futurs équipements du parc d'activités au point 3

Période d'analyse	Zone	Niveau de bruit particulier maximum admissible en dB par bande de fréquence en Hz								Niveau global en dB(A)
		63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1000 Hz	2000 Hz	4000 Hz	8000 Hz	
Diurne (7h - 22h)	Résiduel mesuré	41,0	52,5	38,0	34,0	35,5	37,5	34,0	24,5	41,0
	Emergence max	7,0	7,0	7,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
	Niveau ambiant max	48,0	59,5	45,0	39,0	40,5	42,5	39,0	29,5	46,0
	Niveau particulier max	47,0	58,5	44,0	37,3	38,8	40,8	37,3	27,8	44,3
Nocturne (22h - 7h)	Résiduel mesuré	30,0	41,5	28,0	27,0	25,5	26,0	19,5	13,5	30,0
	Emergence max	7,0	7,0	7,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0
	Niveau ambiant max	37,0	48,5	35,0	32,0	30,5	31,0	24,5	18,5	33,0
	Niveau particulier max	36,0	47,5	34,0	30,3	28,8	29,3	22,8	16,8	30,0

* La bande d'octave 63 Hz, non règlementée, est présentée à titre indicatif.

Suivi du respect des obligations réglementaires

Les entreprises susceptibles de générer des émissions sonores importantes devront réaliser, préalablement à la construction de leur bâtiment, une étude acoustique permettant de mettre en œuvre les dispositions constructives nécessaires pour garantir le respect des normes en vigueur en termes de bruit de voisinage et pour limiter les émergences sonores vers les fronts bâtis voisins.

○ Evaluation et caractérisation des poussières et odeurs

Au regard de la typologie des entreprises susceptibles de s'installer sur zone et présentées en introduction de ce chapitre, les activités de carénages, décapages, et autres travaux pouvant générer des poussières, émanations de solvants et autres odeurs seront réalisées en intérieur. Les bâtiments ou box abritant ces activités seront équipés de dispositifs d'aspiration et traitement de l'air permettant de se prémunir contre les solvants, les peintures, antifouling, ...

Il existe des méthodes de carénage plus « propres » : robots nettoyeurs, hydrogommage, cryogénie, etc. En outre, l'utilisation de produits eux-mêmes limités en risques seront privilégiés.

PAGE 20/21 : "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."

Un état des lieux acoustique va être engagé à l'échelle de Port Olona 2040.

PAGE 20/21 : " 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>)."

La palette végétale mise à jour est jointe dans le cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales (Annexe 4).

PAGE 20/21 : « 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. »

D'après le guide technique consultable sur <https://agirmoustique.fr>, plusieurs actions peuvent être mises en place afin de limiter les risques de développement ou d'apparition de gîtes larvaires. Les informations à suivre en sont extraites.



○ Contexte réglementaire

○ Entretien des bâtiments

« Les propriétaires ou gestionnaires, et les occupants à quel que titre que ce soit, doivent respecter les règles d'entretien des bâtiments et de leurs abords définis par le Code de la Santé Publique (CSP) et le Règlement Sanitaire Départemental (RSD). Les articles suivants sont directement liés aux enjeux de prévention et de lutte contre les moustiques :

Code de la santé publique :

- Article R1331-25 relatif à la conception du bâti pour éviter les stagnations d'eau ;
- Article R1331-43 relatif à l'entretien des locaux d'habitation tant à l'intérieur qu'à l'extérieur ;
- Article R1331-46 relatif aux mesures et travaux à mettre en œuvre pour permettre l'entretien des bâtiments et leurs abords ;
- Article R1331-48 relatif à la conception et l'entretien des murs et toits végétalisés ;
- Articles R1331-52 et 53 relatifs à l'entretien des jardins et abords des locaux d'habitation.

Règlement sanitaire départemental :

- Article 12 relatif aux citernes destinées à recueillir l'eau de pluie ;
- Article 23 relatif à la propreté des locaux communs et particuliers ;
- Article 29 relatif à l'évacuation des eaux pluviales et usées ;
- Article 36 relatif aux réserves d'eau non destinées à l'alimentation.

Le maire a la charge de s'assurer du respect des dispositions du RSD. »

○ Choix techniques pour la construction et la rénovation

« Les Documents Techniques Unifiés (DTU) constituent la synthèse des règles de l'art concernant les ouvrages. Sur plus d'une centaine de DTU existants ou transformés en normes, une dizaine concerne des ouvrages pouvant avoir un impact sur le développement de moustique-tigre :

- Les DTU 20.12, 43.1, 43.3, 43.5 et 51.4 concernant les toitures et toitures-terrasses auto-protégées ou accessibles sur plots ;
- Les DTU 60.11, 20.12, 40.5 et les normes NF-EN 607, 612 et 1462 concernant les gouttières, chéneaux, noues et descentes pluviales.

Nées d'un consensus entre les professionnels du secteur, ces normes sont évolutives. Si toutes n'intègrent pas encore pleinement la question du moustique-tigre, elles permettent de s'appuyer sur une base et constituent une référence sur le plan technique pour la réalisation des travaux de construction et de rénovation. »

○ Plan d'actions

La lutte contre le développement des moustiques-tigres nécessite des actions sur le long terme. Il convient ainsi d'identifier des personnes, dans le cadre de leur fonction, qui veilleront à ce qu'un plan d'actions soit mis en œuvre. Il est important de les former afin qu'ils puissent apporter des réponses aux différents questionnement des uns et des autres et agir de façon efficace.

Un premier diagnostic consiste à identifier les zones favorables à la reproduction des moustiques-tigres (gîtes larvaires), réalisable dès l'hiver. Ce dernier permet de définir une stratégie de lutte et de trouver des solutions techniques adaptées pour chaque gîte larvaire identifié. Deux types d'actions peuvent ainsi être mises en place :

- Action préventive : lutte physique et mobilisation sociale, mise en place de bonnes pratiques,
- Action curative : lutte biocide anti-larvaire.

Il existe 3 grands types de solutions techniques pour lutter physiquement contre le moustique-tigre :

- L'anticipation lors des constructions et rénovations d'aménagements → Evite la création de gîtes ;
- La suppression des gîtes larvaires sur tous les espaces publics et privés → Solution la plus efficace et durable ;
- Le piégeage ;
- Les traitements « biocides ».

○ L'anticipation lors des constructions et rénovations d'aménagements

Lors de la conception des bâtiments, il est nécessaire de veiller à ne pas créer de gîtes larvaires, dont l'élimination post-réalisation d'ouvrage est quasi-impossible. Ainsi, les dalles étanchées doivent disposer d'une pente minimum permettant un écoulement total de l'eau vers deux évacuations, soit deux verticales, soit une verticale et un trop-plein. Les toitures-terrasses doivent être conçues de manière à éviter la stagnation d'eau entre les plaques. Le substrat doit être jointif et régulier. Concernant les descentes de chéneaux et avaloirs, il convient de proscrire l'installation de décanteur ou de favoriser les revêtements perméables. Les regards techniques doivent également présenter un fond perméable dans la fosse ou une cavité dans le fond béton permettant l'écoulement des eaux. Enfin, le fleurissement en pleine terre, les poubelles disposant d'un couvercle ou étant abritées, les récupérateurs d'eau de pluie couverts, équipés de robinets et disposant d'une discontinuité entre l'arrivée d'eau et le récupérateur sont autant de solutions facilement applicables pour éviter la création de gîtes larvaires.

○ La suppression des gîtes larvaires – Chéneaux

Dans un premier temps, il convient de localiser les gîtes larvaires :

- avaloirs décanteurs, regards techniques à couvercle non hermétique, descentes de chéneaux,
- toitures, terrasses, terrasses sur plots,
- outils, coupelles de bacs à fleurs, jeux d'enfants, bennes, objets divers,
- ...

Un entretien annuel des zones présentant une probable stagnation d'eau est nécessaire. Une fois ces zones identifiées, différentes actions peuvent être réalisées : la lutte physique ou la lutte biocide.

○ Lutte physique

- Comblement du décanteur avec du gravier et pose d'une grille de protection au niveau de l'exutoire (s'assurer que les conditions techniques le permettent et que cela n'impacte pas la pérennité de l'ouvrage) ;
- Hermétisation des descentes de chéneau ;
- Protection de l'entrée des récupérateurs d'eau par du voile anti-insectes (mailles < 1mm) en veillant à ce que le tuyau d'arrivée de l'eau ne plonge pas directement dans le récupérateur mais s'arrête quelques centimètres au-dessus. L'intégration d'un robinet à la base du récupérateur permet de limiter le retrait des moustiquaires. L'entretien et la vérification des voiles est indispensable ;
- Reprise des terrasses par l'abaissement de la hauteur de l'exutoire et augmentation de la pente de la base bétonnée ;
- Pose de mèches drainantes sous les dalles entraînant l'eau résiduelle vers l'évacuation pluviale ;
- Entretien des systèmes d'évacuation des eaux de pluies des toits terrasses ;
- Pose d'une nappe drainante en toiture : membrane épaisse placée entre le support étanche du toit et le substrat de finition ;
- Tri, élimination, rangement ou mise à l'abris du matériel pouvant se remplir d'eau lors d'évènements pluvieux, mise en biais des bennes ;
- Evacuation régulière de l'eau contenue dans les différents objets ;
- Proscrire les objets avec des réserves d'eau ouvertes.

○ Lutte biocide

Dépôt d'anti-larvaire durant la période d'activité du moustique-tigre (mai-octobre), toutes les 5 à 6 semaines (soit 4 à 5 passages par an) sur les zones propices à l'installation des gîtes ;

○ Le piégeage

Le piégeage des femelles moustiques peut être réalisé à deux moments de leur cycle de vie :

- Lorsqu'elles recherchent une proie à piquer ;
- Lorsqu'elles recherchent un lieu pour y déposer leurs œufs.

Cependant, cette solution seule n'est pas suffisante pour réduire la densité de moustiques.

Plusieurs types de pièges existent :

- Les pièges passifs qui simulent un lieu de ponte originel, attire la femelle, et l'empêche d'en ressortir ;
- Les pièges à CO₂ qui diffusent du gaz carbonique (simulant la respiration humaine) associé à un « attractant » (complexe de molécules chimiques simulant l'odeur de la sueur humaine) jouant ainsi un rôle d'appât qui attire les femelles moustiques. Ces pièges sont soumis au Règlement relatif aux Produits Biocides.

○ Les traitements « biocides »

Les biocides utilisés contre les moustiques peuvent être d'origine naturelle ou de synthèse. Ils peuvent les tuer, les repousser ou les attirer. Cependant, ceux-ci présentent des inconvénients : leur impact sur l'environnement ainsi que les risques d'apparition de résistance des insectes face au produit. Ils sont soumis au Règlement relatif aux Produits Biocides.

Ces biocides peuvent être de deux types :

- Les larvicides ciblent les insectes au stade larvaire (phase aquatique du développement) ;
- Les adulticides ciblent les insectes au stade adulte (phase aérienne volante du développement).

Il est plus avantageux de supprimer les gîtes larvaires. En effet, l'effet des biocides n'est pas durable et représente un coût plus important autant financièrement qu'environnementalement.

PAGE 21/21 : « 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). »

Le radon est un gaz radioactif naturel inodore, incolore et insipide provenant des sols. Il s'accumule dans les espace clos. Il est classé par le Centre international de recherche sur le cancer comme cancérigène certain pour le poumon depuis 1987. Plus l'accumulation du radon est forte et plus sa concentration augmente. L'exposition d'une personne au radon (rayonnements ionisants) dépend de la concentration en radon dans le lieu et le temps passé dans ce lieu. A long terme l'inhalation du radon conduit à augmenter le risque de développer un cancer du poumon. Cette augmentation est proportionnelle à l'exposition cumulée tout au long de sa vie. Il s'agit d'un sujet de santé publique.

La commune des Sables d'Olonne est sur une zone radon à potentiel 3.



Selon l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire, aujourd'hui ASNR (Autorité de Sûreté Nucléaire et de Radioprotection), les communes à potentiel radon de catégorie 3 sont celles qui, sur au moins une partie de leur superficie, présentent des formations géologiques dont les teneurs en uranium sont estimées plus élevées comparativement aux autres formations. Les formations concernées sont notamment celles constitutives de massifs granitiques, certaines formations volcaniques (Massif Central, Polynésie française, Mayotte...) mais également certains grès et schistes noirs.

Sur ces formations plus riches en uranium, la proportion des bâtiments présentant des concentrations en radon élevées est plus importante que sur le reste du territoire. Les résultats de la campagne nationale de mesure en France métropolitaine montrent ainsi que plus de 40% des bâtiments situés sur ces terrains dépassent 100 Bq.m⁻³ et plus de 10% dépassent 300 Bq.m⁻³.

Dans la réglementation deux cas de figure s'appliquent :

- Le code de la santé publique où les mesurages radon sont obligatoires pour certains établissements recevant du public (ERP) ;
- Le code du travail où l'employeur doit faire la démarche de mesurer le risque lié à l'exposition de ses salariés au radon dans les sous-sols et les rez-de-chaussée à minima.

Compte-tenu du risque potentiel de présence de radon identifié, les futurs acquéreurs réaliseront des mesures d'exhalation du radon avant d'établir leur projet de construction. Si le risque était confirmé par ces mesures, des dispositions constructives devront être prises pour limiter le risque d'exposition des usagers (vide sanitaire, bâche d'étanchéité qui redirige le radon plus loin, ventilation, ...).

ANNEXES

ANNEXES.....

ANNEXE 1 – DECISION DE RECONNAISSANCE D'ANTERIORITE
ANNEXE 2 – PLAN DE LA MAITRISE FONCIERE SUR LE PERIMETRE DE PORT OLONA 2040.....
ANNEXE 3 – VALIDATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE DEVELOPPEMENT PROPOSE PAR LE CONSEIL DU NAUTISME.....
ANNEXE 4 – CAHIER DES PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES, URBAINES, PAYSAGÈRES ET ENVIRONNEMENTALES
ANNEXE 5 – PERMIS DE CONSTRUIRE POUR LE PORT A SEC.....
ANNEXE 6 – PLANNING DES OPERATIONS DU VILLAGE NAUTIQUE ASSOCIATIF.....
ANNEXE 7 – PORT OLONA 2040 – VILLAGE NAUTIQUE ASSOCIATIF – APPROBATION DU PROGRAMME.....
ANNEXE 8 – DIAGNOSTIC – ETUDE POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT SUR LE PORT OLONA.....
ANNEXE 9 – RESUME NON TECHNIQUE
ANNEXE 10 – LEXIQUE DE L'ETUDE ACOUSTIQUE

ANNEXE 1 – DECISION DE RECONNAISSANCE D'ANTERIORITE

Source : DDTM, mars 2025

**Service Eau,et Nature de la DDTM de Vendée
Pôle Littoral, Milieux, Marins et Rejets.**

LA ROCHE-SUR-YON, le 3 mars 2025

Dossier suivi par : Vincent MENUET
Tél. : 02.51.44.31.51
Mail : vincent.menuet@vendee.gouv.fr
Visa :Alexandre LIBEAU

Réf. : 85-2024-00459

**Objet : Dossier de demande de régularisation instruit au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du
code de l'environnement :
Port des Sables d'Olonne - Régularisation Secteur Port Olona
Accord sur demande de reconnaissance d'antériorité**

Monsieur le Président,

Par courrier daté du 4 décembre 2024, vous avez déposé auprès des services de la Direction départementale des territoires de la mer de la Vendée, une demande de reconnaissance d'antériorité au titre du code de l'environnement (Loi sur l'Eau), concernant :

Aménagement du secteur de Port Olona - Les Sables d'Olonne

Après examen des éléments constitutifs de votre dossier, j'ai l'honneur de vous faire part de la prise en compte de ce droit d'antériorité pour les rubriques du tableau de l'article R214-1 du code de l'environnement suivantes :

Rubrique	Intitulé	Régime	prescriptions générales
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D) ;	Autorisation	
2.2.3.0	Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets réglementés au titre des autres rubriques de la présente nomenclature ou de la nomenclature des installations classées annexée à l'article R. 511-9, le flux total de pollution, le cas échéant avant traitement, étant supérieur ou égal au niveau de référence R1 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (D).	Déclaration	Arrêté du 27 juillet 2006

CA LES SABLES D'OLONNE AGGLOMERATION
21 PL DU POILU DE FRANCE
85100 LES SABLES D'OLONNE

Rubrique	Intitulé	Régime	prescriptions générales
3.1.1.0	Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : 1° un obstacle à l'écoulement des crues (A) ; 2° un obstacle à la continuité écologique : a) entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (A) ; b) entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm mais inférieure à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (D) ; Au sens de la présente rubrique, la continuité écologique des cours d'eau se définit par la libre circulation des espèces biologiques et par le bon déroulement du transport naturel des sédiments.	Autorisation	Arrêté du 11 septembre 2015
3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau: 1° Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) ; 2° Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D) ;	Autorisation	Arrêté du 28 novembre 2007
3.1.3.0	Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur : 1° Supérieure ou égale à 100 m (A) ; 2° Supérieure ou égale à 10 m et inférieure à 100 m (D) ;	Autorisation	Arrêté du 13 février 2002
3.1.4.0	Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes : 1° Sur une longueur supérieure ou égale à 200 m (A) ; 2° Sur une longueur supérieure ou égale à 20 m mais inférieure à 200 m (D) ;	Autorisation	Arrêté du 13 février 2002
3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens : 1° Destruction de plus de 200 m ² de frayères (A) ; 2° Dans les autres cas (D) ;	Autorisation	Arrêté du 30 septembre 2014
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m ² (A) ; 2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m ² et inférieure à 10 000 m ² (D) ; Au sens de la présente rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage, la digue ou le remblai dans le lit majeur.	Autorisation	Arrêté du 13 février 2002
3.3.1.0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° Supérieure ou égale à 1 ha (A) ; 2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D) ;	Autorisation	

Rubrique	Intitulé	Régime	prescriptions générales
4.1.1.0	Travaux de création d'un port maritime ou d'un chenal d'accès ou travaux de modification des spécifications théoriques d'un chenal d'accès existant (A)	Autorisation	
4.1.2.0	Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 Euros (A) ; 2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 Euros mais inférieur à 1 900 000 Euros (D) ;	Autorisation	Arrêté du 23 février 2001

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Chef du Service Eau et Nature

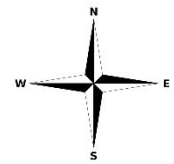


Dominique PAILLET

ANNEXE 2 – PLAN DE LA MAITRISE FONCIERE SUR LE PERIMETRE DE PORT OLONA 2040

Projet : Aménagement du port Olona

Carte : Maîtrise foncière sur le périmètre du
projet "Port Olona 2040"



Légende

Périmètre Port Olona 2040

Maîtrise foncière :

Parcelles en cours d'acquisition par la commune

Parcelles privées

Parcelles appartenant à la commune, à la communauté d'Agglomération ou au département

Parcelles du domaine public non cadastré

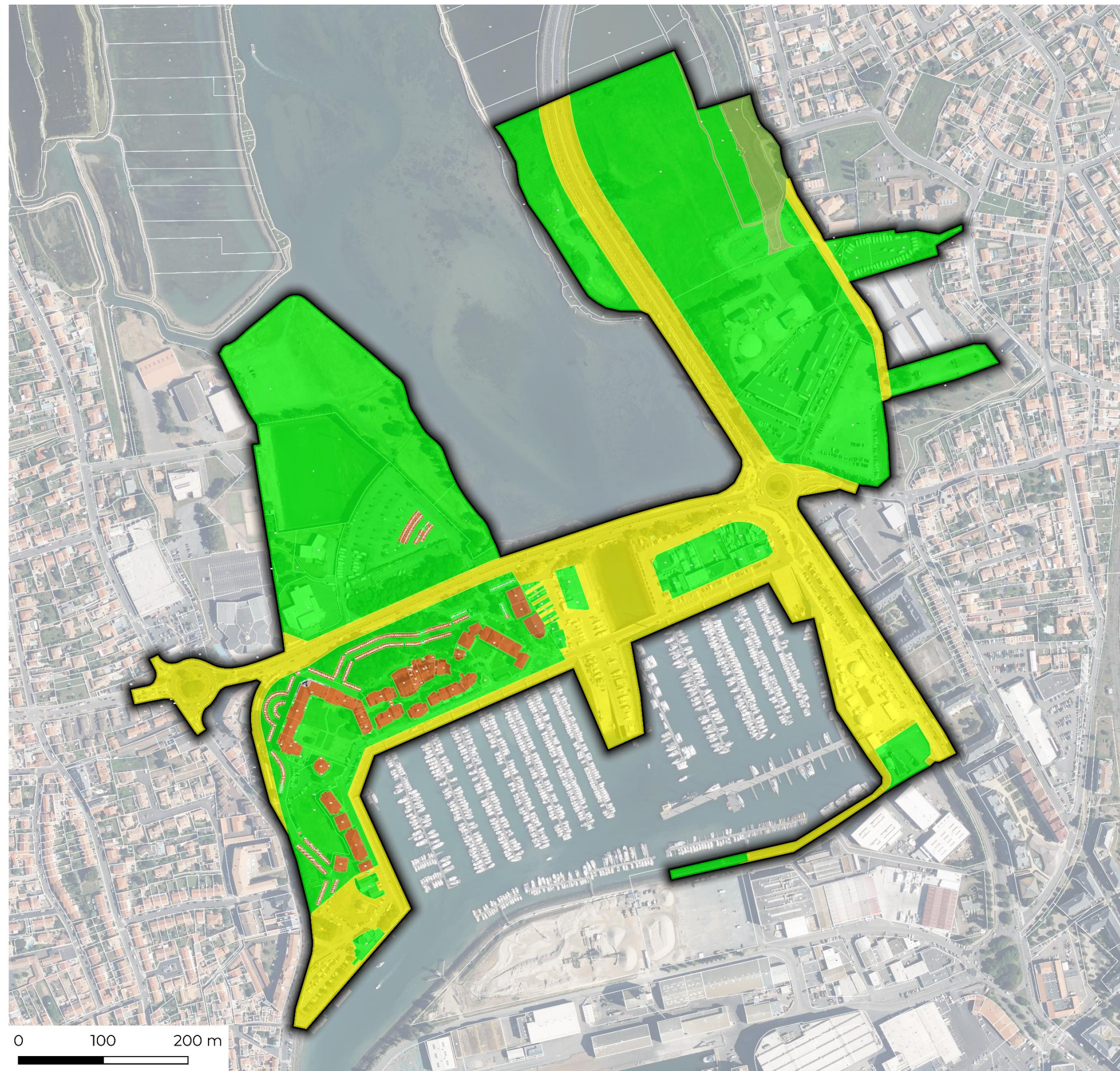
Cadastre

Réalisation :
OCE - 06/2025



Sources : BD ORTHO HR 2022
-085

OCE - 12, place Galilée - 85300 CHALLANS
Tel. +33 (0)2 51 35 63 79 • contact@be-oce.fr



ANNEXE 3 – VALIDATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE DEVELOPPEMENT PROPOSE PAR LE CONSEIL DU NAUTISME

Source : Les Sables d'Olonne Agglomération, 3 février 2022

Effectif légal du Conseil : 40
Membres en exercice : 40
Membres Présents : 28
Votants : 34

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE de la Communauté d'Agglomération
LES SABLES D'OLONNE AGGLOMÉRATION
Séance du jeudi 3 février 2022

**1. PORT OLONA 2040 : VALIDATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE DEVELOPPEMENT
PROPOSE PAR LE CONSEIL DU NAUTISME**

L'an deux mille vingt deux, le jeudi trois février, dix-neuf heures, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Les Sables d'Olonne Agglomération s'est réuni, Salle du conseil de la Mairie annexe de la Jarrie, sise 4 rue des Sables aux Sables d'Olonne, à la suite de la convocation accompagnée d'une note de synthèse, adressée le vendredi vingt huit janvier deux mille vingt-deux (en application des dispositions des articles L.2121-12 du Code Général des Collectivité Territoriales).

PRESENTS :

Conseillers commautaires de la ville DES SABLES D'OLONNE

Yannick MOREAU, Alain BLANCHARD, Jean-Pierre CHAPALAIN, Annie COMPARAT, Karine COTTENCEAU, Gérard HECHT, Dominique HORDENNEAU, Maryse LAINE, Nicolas LE FLOCH, Mauricette MAUREL, Armel PECHEUL, Loïc PERON, Florence PINEAU, Caroline POTTIER, Lucette ROUSSEAU, Orlane ROZO-LUCAS

Conseillers commautaires de la ville de L'ILE D'OLONNE

Jean-Luc HOTTOT, Sonia TEILLET

Conseillers commautaires de la ville de SAINT MATHURIN

Patrice AUVINET, Gilles GAUDIN

Conseillers commautaires de la ville de SAINTE FOY

Noël VERDON, Virginie AMMI, Rémi BAROTIN, Daniel COLAS, Audrey FRANCHETEAU

Conseillers commautaires de la ville de VAIRE

Michel CHAILLOUX, Nathalie LUCAS, Ralph TRICOT

ABSENTS EXCUSES :

- Anthony BOURGET, donne pouvoir à Karine COTTENCEAU
- Corine GINO, donne pouvoir à Lucette ROUSSEAU
- Isabelle VRAIN, donne pouvoir à Lucette ROUSSEAU
- Albert BOUARD, donne pouvoir à Yannick MOREAU
- Jacqueline RUCHAUD, donne pouvoir à Patrice AUVINET
- Dany THOMAS, donne pouvoir à Gilles GAUDIN

ABSENTS :

- Lionel PARISET
- Fabrice CHABOT
- Michel MANDRET
- Thierry MONNEREAU
- Maryse SOUDAIN
- Philippe RUCHAUD

SECRETAIRE DE SEANCE :

- Monsieur Gérard HECHT

**1 - PORT OLONA 2040 : VALIDATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE DEVELOPPEMENT
PROPOSE PAR LE CONSEIL DU NAUTISME**

Cœur historique de l'activité, de la prospérité et de l'attractivité sablaises, Port Olona est aussi le cœur d'une stratégie de développement pour dessiner, de manière concertée et cohérente, les usages, projets et investissements d'avenir qui offriront à notre port le visage d'un pôle de vie et de vitalité à la hauteur de sa réputation internationale.

Il ne s'agit pas, en une fois, de porter un programme d'investissements et d'aménagements sans cohérence, mais bien de tracer un cap, autour duquel les interventions de court, de moyen et de long terme s'organiseront en bonne intelligence pour écrire une nouvelle page des Sables d'Olonne : Port Olona 2040.

1. Une vision partagée comme perspective

Par nature et par vocation, Port Olona constitue un carrefour et un pôle majeur des Sables d'Olonne, où se concentrent et se retrouvent des acteurs nombreux et diversifiés. On peut notamment citer : les entreprises nautiques réunies au sein de l'association Armada mais également les acteurs de la pêche, les associations nautiques, sportives ou celles engagées dans la préservation du patrimoine maritime sans oublier les commerçants, les habitants et les institutions publiques (Département et CCI, aux côtés de la Ville et de l'agglomération sablaises avec leurs entreprises publiques locales).

Au-delà des améliorations et modernisations portées par chacun des acteurs depuis plus d'une vingtaine d'années, il apparaît que le moment est venu d'une réflexion globale, portant une vision d'ensemble, en mesure de porter Port Olona à la hauteur de sa dimension à la fois locale, départementale, régionale, nationale et atlantique. Un Port Olona du futur, un Port Olona suffisamment structuré pour répondre aux enjeux de demain et être la proue de l'innovation dans tous les secteurs qui le compose. Mieux qu'une addition, une mutation, pensée et portée par ceux qui vivent le port et qui le font vivre.

Conscient de l'urgence de définir cette stratégie cohérente de développement de Port Olona à l'horizon 2040, le Conseil Communautaire a décidé, lors de sa séance en date du 10 décembre 2020 de :

- lancer une étude « Port Olona 2040 » dont les conclusions seraient restituées avant la fin de l'année 2021,
- préciser que la 1^{ère} phase de cette étude serait consacrée à une concertation élargie à l'ensemble des acteurs de Port Olona.

2. Une concertation élargie pour méthode

Fort de cet engagement, la Ville a fait appel à la méthodologie du Cabinet Urbicus, retenu pour mener à bien ce schéma d'orientation, qui a permis tout au long de l'année 2021 et début 2022 :

- de réaliser un diagnostic en marchant avec la participation d'une cinquantaine de personnes,
- d'auditionner 45 acteurs institutionnels, associatifs et professionnels,
- de réaliser une enquête par l'intermédiaire d'un questionnaire envoyé aux particuliers et professionnels,

- d'organiser des ateliers de travail sur deux journées entières avec des habitants, professionnels, associations, et élus pour définir des invariants partagés,
- 1 restitution intermédiaire à l'ensemble des groupes constituant le Conseil du nautisme,
- 1 restitution dans sa version finalisée du schéma de développement au conseil du nautisme le 18 décembre 2021,
- 1 présentation aux élus municipaux et communautaires le 13 janvier 2022.

3. Un schéma d'aménagement comme nouvelle ambition

Dans sa dernière séance, le conseil du nautisme a approuvé (à l'unanimité moins 1 abstention) et salué la qualité du schéma de développement Port Olona 2040. Il a établi un schéma d'aménagement autour de 4 thématiques majeures ;

Le développement économique et touristique

- Aménagement d'environ 5 hectares de zones commercialisables intégrant les voiries,
- Modernisation des infrastructures portuaires (cale mise à l'eau, ponton d'attente, darse.....),
- Réaménagement du terre-plein/aire de carénage,
- Implantation d'un port à sec,
- Village entreprises nautiques,
- Showroom des chantiers Sablais et Vendéens/ Cité du Vendée Globe,
- Quai droit et pontons d'attente,
- 2,1 hectares de réserve foncière pour des besoins de bâtiments.

La dynamique sportive, associative, patrimoniale

- 6 teams IMOCA sur près de 7 000m² visibles depuis la RD 949,
- Zone de 4 000 m² pour concevoir avec les professionnels de la course au large un bâtiment polyvalent regroupant entre autre les associations, clubs, les professionnels du nautisme, l'accueil des plaisanciers et un PC course. Restaurants, vestiaires, salles de réunions, lieux de convivialité, coworking seront également proposés,
- Le pôle technique associatif de 5 150 m² permettant d'accueillir dans un premier temps, les associations des SNS, l'amicale des Olonnois, la Sapovaye, Yatching Club Sablais,
- Développement d'une base nautique légère et des pratiques libres sur la ch'noue,
- Extension du bureau du port.

Améliorer le cadre de vie des Sablais et l'expérience des usagers

- Nouvelle promenade, quais animés et plantés,
- Réaménagement de la place Jean Neau autour du thème de l'eau,
- Club des plaisanciers,
- Renaturation des abords de la chn'oue,
- Recomposition des abords du bureau du port et des quais,
- Zone naturelle de promenade - la Chnoue,
- Restriction de la circulation automobile sur les quais,
- Passerelle Chaumoise,
- Résidentialisation et clarification des domanialités avec végétalisation des abords de la rue Joseph Benatier.

Des aménagements urbains adaptés aux mobilités

- Parking Silo,
- Parking à destination des professionnels et clients,
- Recomposition, renaturation et signalisation du stationnement,
- Transformation de la rocade nord en boulevard urbain et création d'un giratoire,
- Création sur le boulevard du souvenir Français, d'un giratoire permettant de desservir port Olona et la ch'noue,

- Aménagement du franchissement du giratoire Charcot pour faciliter la mise à l'eau des bateaux.

Avant d'engager la concertation élargie autour de la dernière étape du schéma d'orientation stratégique Port Olona 2040, qui consistera à définir le plan d'action hiérarchisé d'ici 2040,

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, décide, à la majorité :

1 abstention (Caroline POTTIER)

- **D'ARRÊTER le schéma de développement Port Olona 2040 annexé et approuvé par le Conseil du Nautisme lors de sa séance du 18 décembre 2021,**
- **D'ARRÊTER les prix de cession des terrains à 55 € HT/m² pour la zone A et à 79 € HT/m² pour la zone B.**

Fait et délibéré aux Sables d'Olonne, les jour, mois et an susdits



Yannick MOREAU

Signé par : Yannick MOREAU
Date : 07/02/2022
Qualité : Président des Sables d'Olonne Agglomération

Président
Les Sables d'Olonne Agglomération

NB : Conformément aux dispositions du code de justice administrative, le tribunal administratif de Nantes peut être saisi par voie de recours formé contre une délibération du conseil communautaire dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale, cette démarche suspendant le délai de recours contentieux qui recommencera à courir soit :

- A compter de la notification de la réponse de l'autorité territoriale ;
- Deux mois après l'introduction du recours gracieux en l'absence de réponse de l'autorité territoriale pendant ce délai.

PORT OLONA 2040



PHASE SCHÉMA D'INTERVENTION

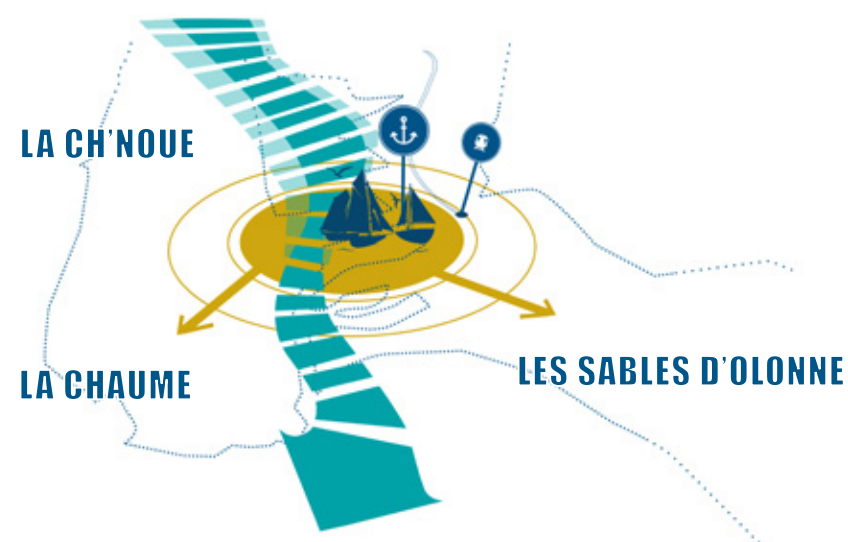
ÉTUDE POUR LA MISE EN OEUVRE D'UNE
STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT SUR
LE PORT OLONA

ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE

SOMMAIRE

01. LES AXES DE DÉVELOPPEMENT PROGRAMMATIQUE ISSUS DU DIAGNOSTIC	4
02. LA CONCERTATION	5
03. UN SCHÉMA D’AMÉNAGEMENT PARTAGÉ	6
04. LES ZOOMS	8
05. LE BILAN FINANCIER ET BUDGÉTAIRE DES TERRAINS NORD	12

01. LES AXES DE DÉVELOPPEMENT PROGRAMMATIQUE ISSUS DU DIAGNOSTIC



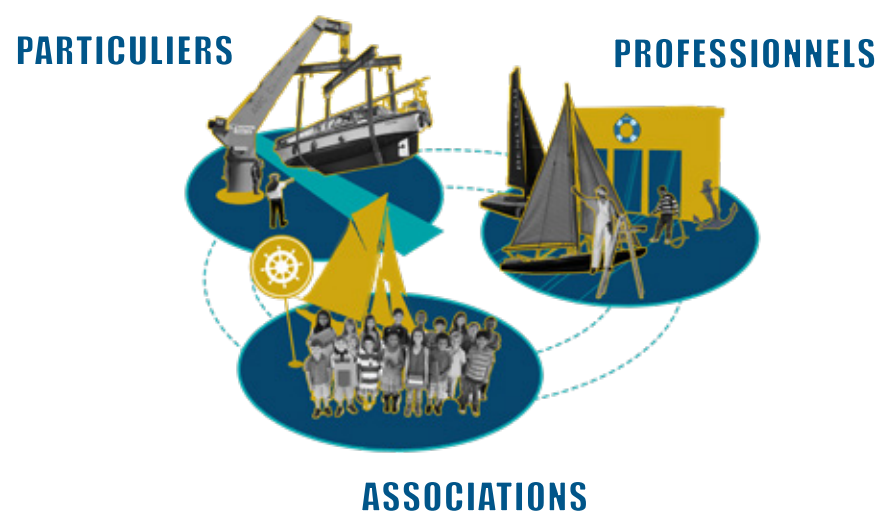
AXE 1/ UN PORT DANS UN ENVIRONNEMENT DURABLE VALORISANT LES LIENS À SON TERRITOIRE

- >> PROLONGER LES AMBIANCES PAYSAGÈRES DE LA CH'NOUE VERS LE PORT ET LE CHENAL
- >> RENFORCER LES LIAISONS VILLES/PORT/GARE
- >> HIÉRARCHISER LES ENTRÉES ET LES ITINÉRAIRES MOTORISÉS
- >> FAVORISER LES ACTIONS EN FAVEUR DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE
- >> AMÉLIORER LA QUALITÉ PAYSAGÈRE DU PORT DE COMMERCE



AXE 2/ UNE DESTINATION ANIMÉE ET IDENTIFIABLE

- >> METTRE EN SCÈNE LES ENTRÉES
- >> PROPOSER DES ESPACES SUR LES QUAIS, PARTAGÉS ET ANIMÉS
- >> AMÉNAGER UN BOULEVARD URBAIN APAISÉ, SUR LA ROCADÉ NORD
- >> METTRE EN RÉSEAU ET ANIMER LES DIFFÉRENTS LIEUX DE VIE
- >> RECOMPOSER LES ESPACES RÉSIDENTIELS
- >> RENFORCER L'ANCRAGE LOCAL DES ÉVÈNEMENTS NOTAMMENT DU VENDÉE GLOBE



AXE 3/ UN ÉCOSYSTÈME NAUTIQUE CONFORTÉ ET MODERNISÉ

- >> AMÉLIORER LES SERVICES ET CONDITIONS D'ACCUEILS DES PROFESSIONNELS, ASSOCIATIONS ET PARTICULIERS
- >> OPTIMISER ET DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES
- >> STRUCTURER LES EXTENSIONS POTENTIELLES À DESTINATION DES PROFESSIONNELS ET ASSOCIATIONS
- >> FAVORISER L'ACCUEIL D'ENTREPRISES ET ASSOCIATIONS, ACTEURS DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
- >> FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS NAUTIQUES LIBRES, RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT POUR RÉINVESTIR DURABLEMENT LA CH'NOUE
- >> REPENSER ET CLARIFIER LA GOUVERNANCE/ UNIFIER LES 2 PORTS DE PLAISANCE

02. LA CONCERTATION

LA DÉMARCHE

- >> UN DIAGNOSTIC EN MARCHANT AVEC 50 PERSONNES ENVIRON
- >> 45 ACTEURS INSTITUTIONNELS, ASSOCIATIFS ET PROFESSIONNELS AUDITIONNÉS
- >> 22 RÉPONSES AUX QUESTIONNAIRES ENVOYÉS AUX PARTICULIERS ET PROFESSIONNELS
- >> 2 ATELIERS DE TRAVAIL AVEC DES HABITANTS, PROFESSIONNELS, ÉLUS ET ASSOCIATIONS POUR DÉFINIR DES INVARIANTS PARTAGÉS
- >> UNE RESTITUTION AU GROUPE DE TRAVAIL N°8
- >> PORTER À CONNAISSANCE DES DÉCISIONS PRISES LORS DU GROUPE DE TRAVAIL

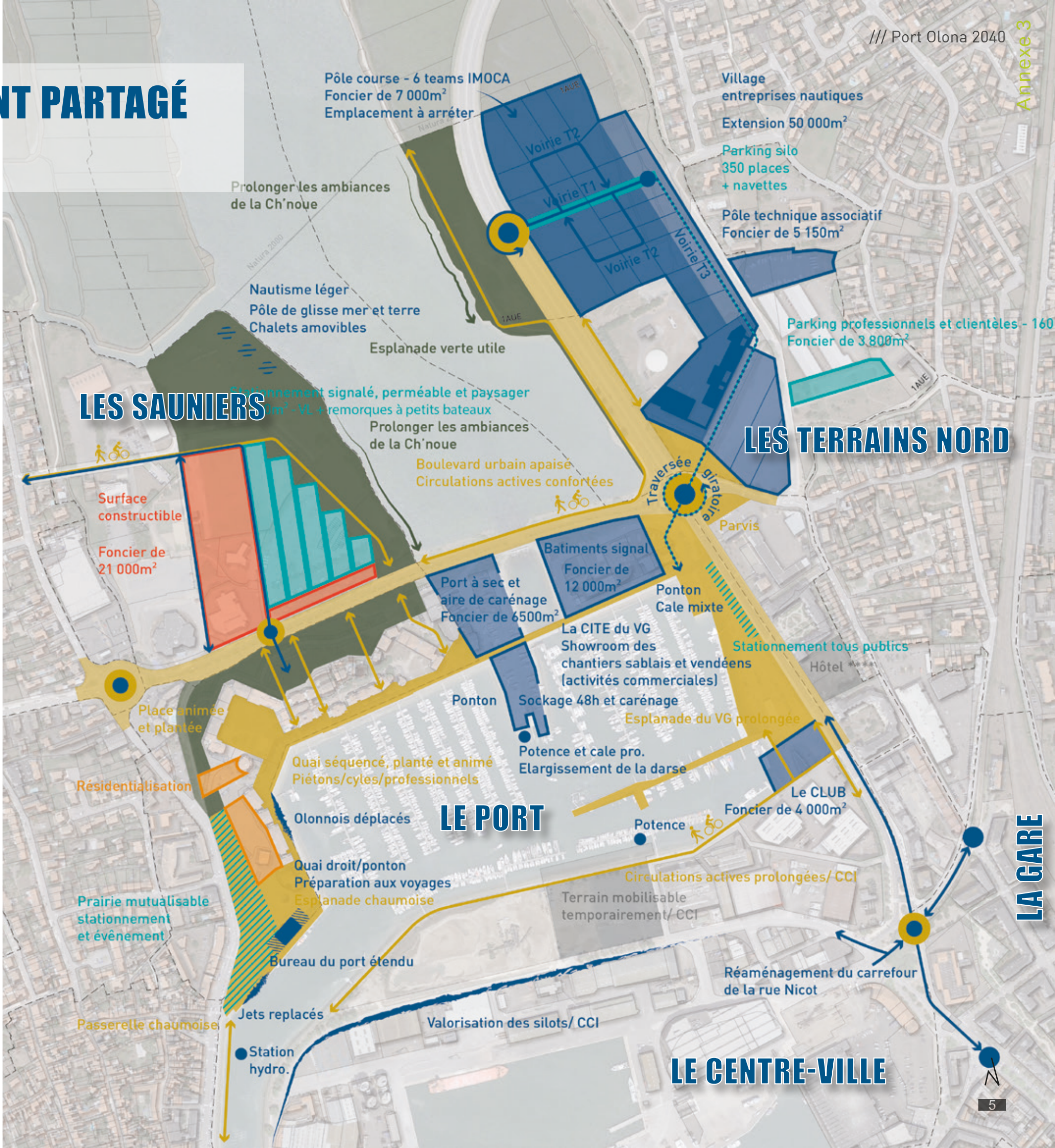
LES ACQUIS

- >> IMPLANter UN BATIMENT FÉDÉRATEUR «LE CLUB» POUR LES PROFESSIONNELS ET ASSOCIATIONS, AU SUD DE L'ESPLANADE DU VENDÉE GLOBE
- >> IMPLANter UN BATIMENT SIGNAL, ESTAMPILLÉ VENDÉE GLOBE POUR LES SKIPPERs ET LEURS ÉQUIPES, AU NORD DE L'ESPLANADE DU VENDÉE GLOBE
- >> IMPLANter UNE GRUE POTENCE À PROXIMITÉ DU «CLUB» POUR LES PARTICULIERS ET LES ASSOCIATIONS
- >> METTRE À NIVEAU LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES (CALE DE MISE À L'EAU, PONTONS D'ATTENTE, DARSE ÉLARGIE...)
- >> IMPLANter UN PORT À TERRE ET/OU À SEC SUR LA PARTIE NORD DU TERRE-PLEIN ACTUEL ET RECONFIGURER LA PARTIE SUD
- >> TRANSFORMER LE TRONÇON DEVANT LA SNSM DU QUAI ALBERT PROUTEAU EN QUAI DROIT ET Y IMPLANter LES ACTIVITÉS DE LOCATION
- >> DÉVELOPPER LES SERVICES PORTUAIRES (CHARIOTS D'ARMEMENT, SANITAIRES, WIFI...)
- >> DÉVELOPPER AVEC LES PROFESSIONNELS, DE NOUVELLES SURFACES DE TRAVAIL À PROXIMITÉ DU PORT, EN LIEN AVEC LA TRAVERSÉE DU GIRATOIRE CHARCOT
- >> DÉVELOPPER UNE BASE NAUTIQUE LÉGÈRE ET LES PRATIQUES LIBRES SUR LA CH'NOUE, EN RESPECTANT SA VALEUR ÉCOLOGIQUE
- >> RESTREINDRE L'ACCESSIBILITÉ AUX QUAIS AU PROFIT DES CIRCULATIONS ACTIVES
- >> CONFORTER LES CIRCULATIONS DOUCES DE LA CHAUME AU CENTRE-VILLE DES SABLES
- >> TRANSFORMER LA ROCADE NORD EN BOULEVARD URBAIN, ET Y IMPLANter UN NOUVEAU GIRATOIRE
- >> IMPLANter UNE INFRASTRUCTURE STRUCTURANTE EN FAVEUR DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE TYPE STATION HYDROGÈNE
- >> IMPLANter 6 TEAMS SUR LES TERRAINS NORD
- >> RÉUNIR LA GOUVERNANCE DES 2 PORTS DE PLAISANCE

03. UN SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT PARTAGÉ

PORT OLONA

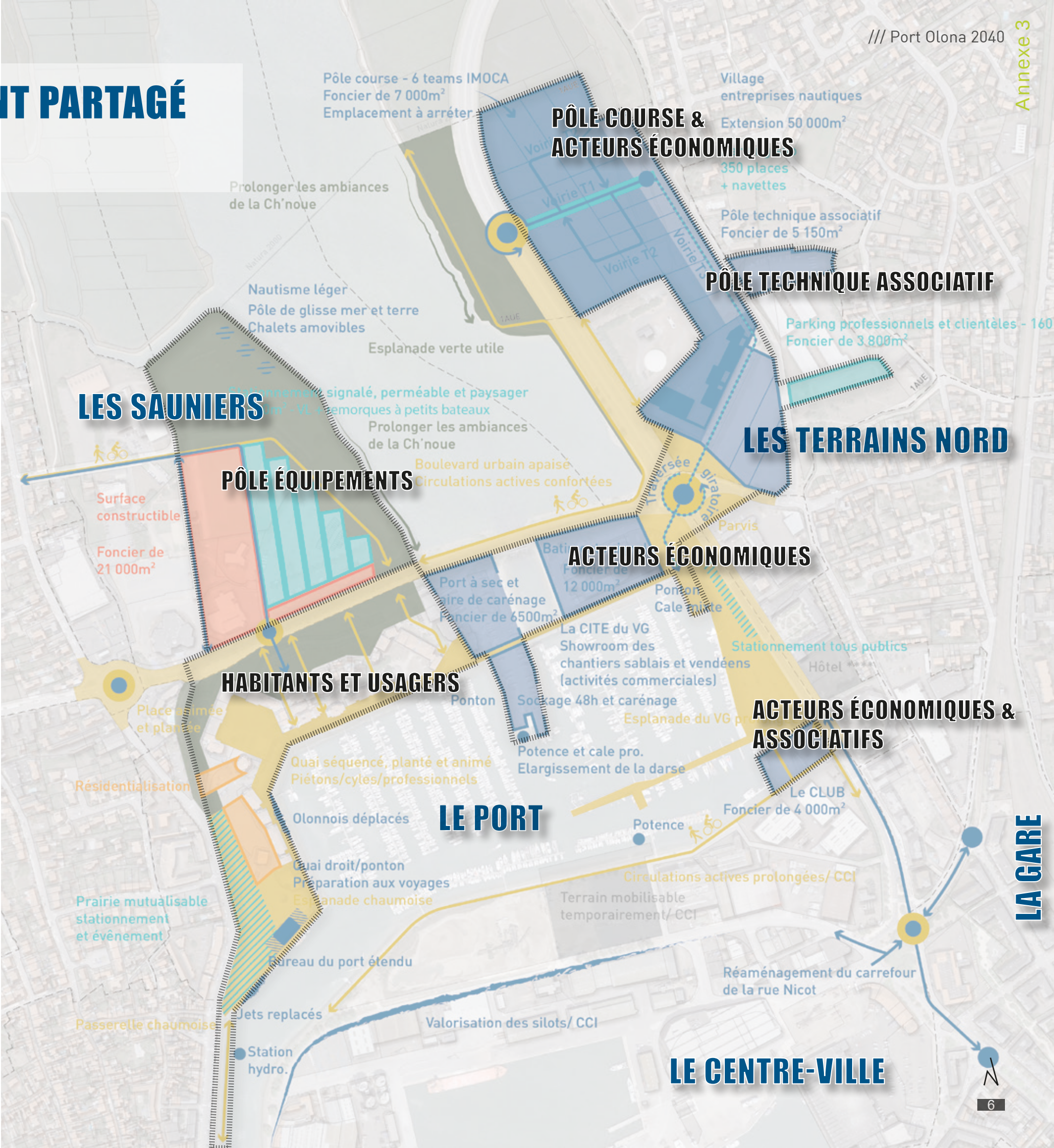
- Activités maritimes et portuaires Zone A
- Activités maritimes et portuaires Zone B
- Extension bâtie
- Local économique
- Stationnement public en poche
- Stationnement public sur voirie
- Stationnement public sur port
- Espace public, circulations actives
- Espace public, toutes circulations
- Zone constructible
- Espace renaturé
- Résidence
- Circulations viaries, réservées aux professionnels
- Circulations viaries tous publics
- Circulations actives
- Nouveaux giratoires



03. UN SCHÉMA D’AMÉNAGEMENT PARTAGÉ

PORT OLONA - LES ZOOMS

- Activités maritimes et portuaires Zone A
- Activités maritimes et portuaires Zone B
- Extension bâtie
- Local économique
- Stationnement public en poche
- Stationnement public sur voirie
- Stationnement public sur port
- Espace public, circulations actives
- Espace public, toutes circulations
- Zone constructible
- Espace renaturé
- Résidence
- Circulations viaries, réservées aux professionnels
- Circulations viaries tous publics
- Circulations actives
- Nouveaux giratoires



04. LES ZOOMS

LES HABITANTS ET USAGERS

LE PROGRAMME HABITANTS

- >> RÉSIDENTIALISATION ET CLARIFICATION DES DOMANIALITÉS
- >> RECOMPOSITIONNEMENT DU STATIONNEMENT
- >> VÉGÉTALISATION DES ESPACES PUBLICS ET PRIVÉS
- >> RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE JEAN NEAU AUTOUR DU THÈME DE L'EAU
- >> RESTRICTION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE SUR LES QUAIS
- >> PROLONGEMENT DE LA PASSERELLE CHAUMOISE
- >> TRANSFORMATION DE LA ROCADE NORD EN BOULEVARD URBAIN + CRÉATION D'UN GIRATOIRE
- >> RECOMPOSITION DES ABORDS DU BUREAU DU PORT
- >> RENFORCEMENT DES CONTINUITÉS PIÉTONNES ET CYCLABLES

LE PROGRAMME USAGERS

- >> DÉVELOPPEMENT DES SERVICES PORTUAIRES (CHARIOTS D'ARMEMENT, SANITAIRES, WIFI...)
- >> MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES (CALES DE MISE À L'EAU, PONTON D'ATTENTE, GRUE POTENCE 5T EN LIBRE SERVICE...)
- >> DÉVELOPPEMENT D'UNE BASE NAUTIQUE LÉGÈRE ET DES PRATIQUES LIBRES SUR LA CH'NOUE



04. LES ZOOMS

LE MONDE ASSOCIATIF

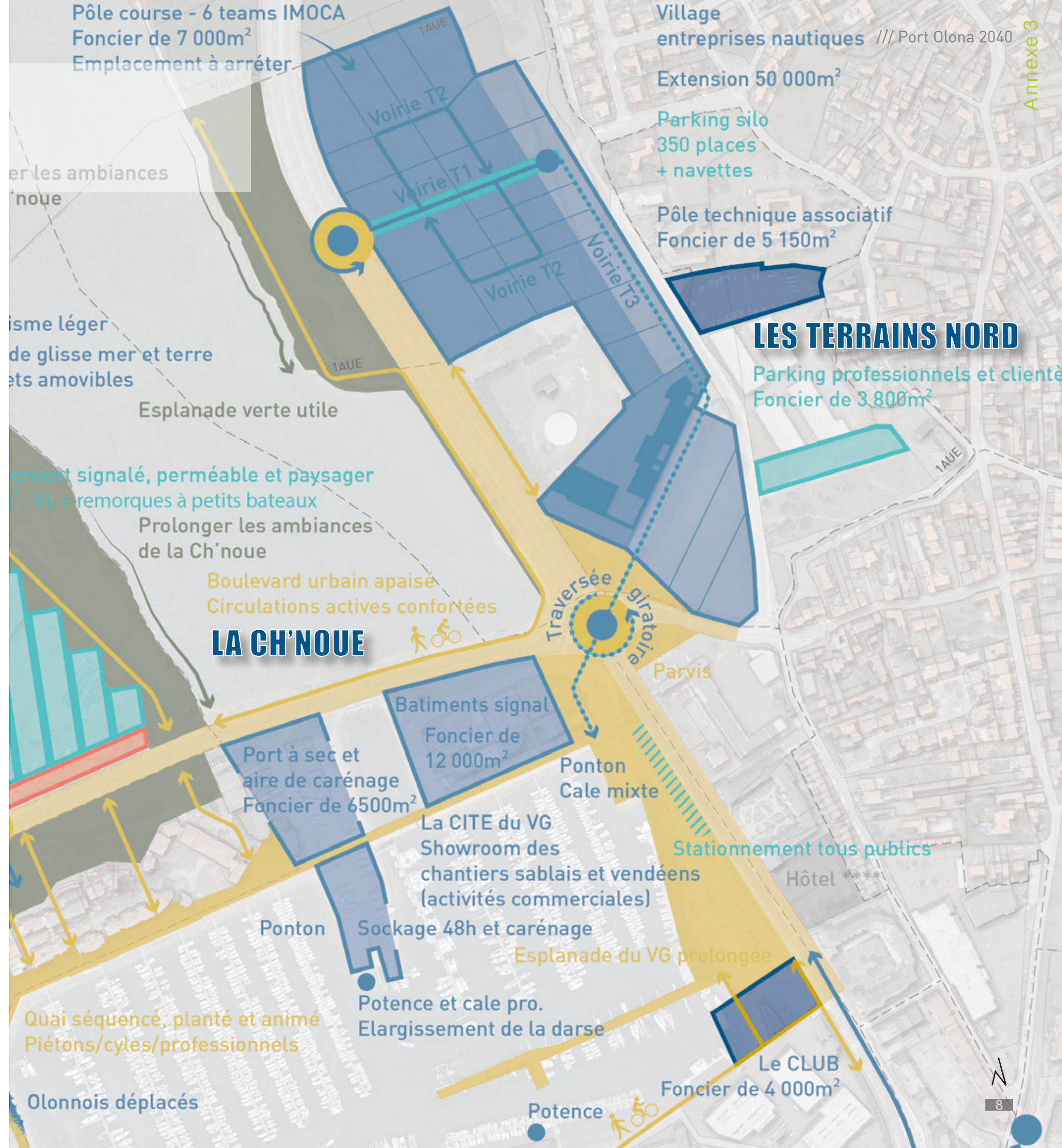
LE PROGRAMME DU CLUB

- >> EMPRISE FONCIÈRE DE 4 000M²
- >> LES ASSOCIATIONS ET CLUBS
- >> LES PROFESSIONNELS DU NAUTISME
- >> ACCUEIL DES PLAISANCIERS
- >> PC COURSES
- >> RESTAURANT, VESTIAIRES, SALLES DE RÉUNIONS, LIEUX DE CONVIVIALITÉ, CO-WORKING

LE PROGRAMME DU PÔLE TECHNIQUE ASSOCIATIF

- >> EMPRISE FONCIÈRE DE 5 150M² PERMETTANT D'ACCUEILLIR :

- >> SPORTS NAUTIQUES SABLAIS
- >> AMICALE DES OLONNOIS
- >> VENDÉE VA'A
- >> YACHTING CLUB SABLAIS
- >> ...



04. LES ZOOMS

LA COURSE AU LARGE

LE PROGRAMME PÔLE COURSE

>> 6 TEAMS TYPE IMOCA

>> 7 000M² RÉSERVÉS ET VISIBLES DEPUIS LA RD 949

>> PARCELLES ET BÂTIMENTS À CONCEVOIR AVEC LES PROFESSIONNELS DE LA COURSE AU LARGE



04. LES ZOOMS

LE MONDE ÉCONOMIQUE

LE PROGRAMME DU VILLAGE ENTREPRISES NAUTIQUES

- >> MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES (CALES DE MISE À L'EAU, PONTON D'ATTENTE, DARSE...)
- >> AMÉNAGEMENT D'ENVIRON 5HA DE ZONE COMMERCIALISABLE DONT 1HA DE VOIRIES
- >> AMÉNAGEMENT DU FRANCHISSEMENT DU GIRATOIRE CHARCOT
- >> VOIRIES ET STATIONNEMENTS FONCTIONNELS
- >> PARCELLES ET BÂTIMENTS À CONCEVOIR AVEC LES PROFESSIONNELS DU NAUTISME
- >> RÉAMÉNAGEMENT DU TERRE-PLEIN/AIRE DE CARÉNAGE
- >> IMPLANTATION D'UN PORT À SEC
- >> IMPLANTATION D'UN ÉQUIPEMENT FÉDÉRATEUR AU SUD DE L'ESPLANADE DU VG (CF P12)
- >> ÉLARGISSEMENT DE LA DARSE
- >> CRÉATION DE PONTONS D'ATTENTE
- >> IMPLANTATION D'UN ESPACE DE SHOWROOM DES CHANTIERS SABLAI AU NORD DE L'ESPLANADE DU VG

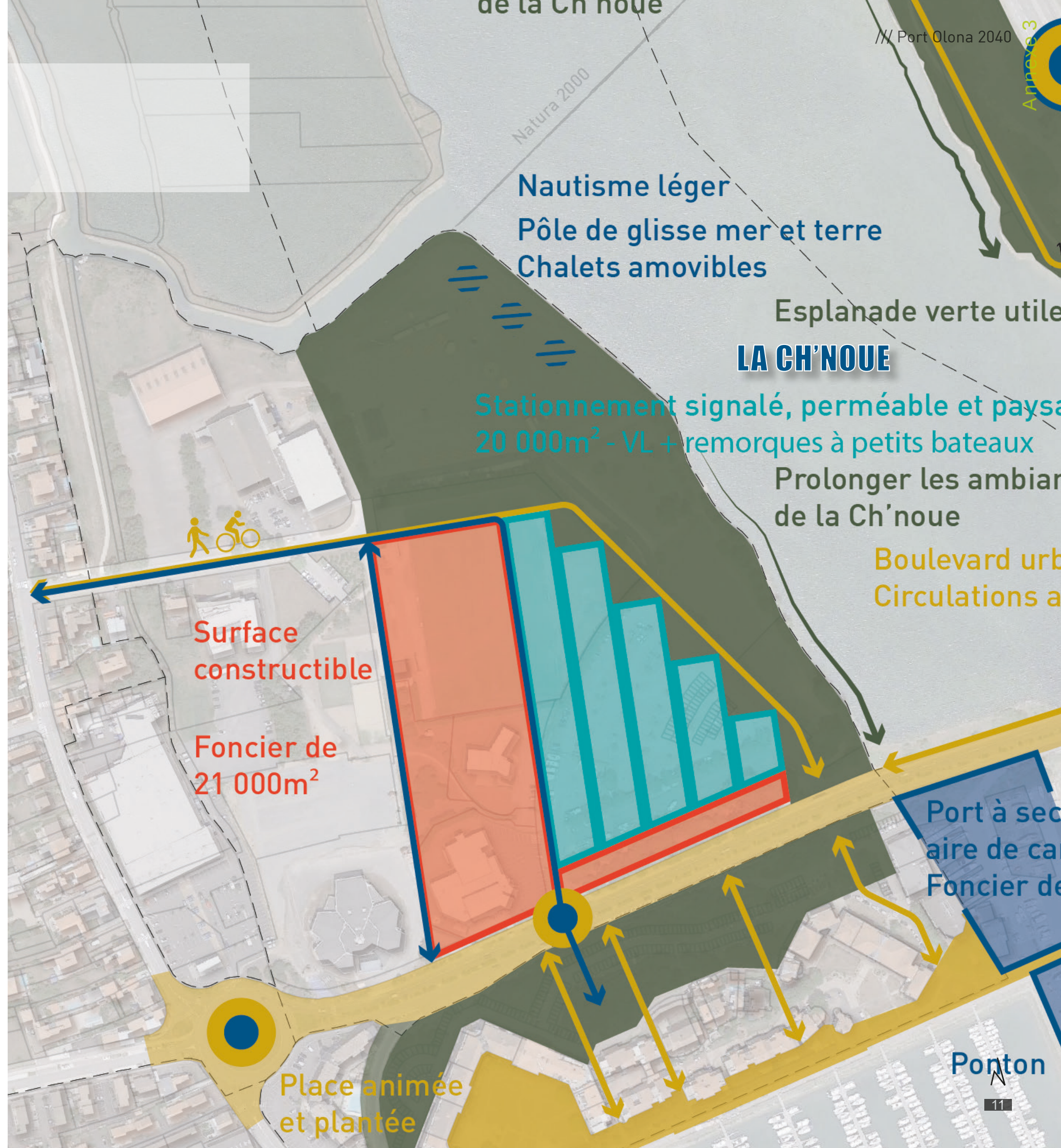


04. LES ZOOMS

LE PÔLE ÉQUIPEMENTS

LE PROGRAMME PÔLE ÉQUIPEMENTS

- >> 21 000M² DE FONCIER CONSTRUCTIBLE
- >> DÉVELOPPEMENT D'UNE BASE NAUTIQUE LÉGÈRE ET DES PRATIQUES LIBRES SUR LA CH'NOUE
- >> RENATURATION DES ABORDS DE LA CH'NOUE
- >> RENFORCEMENT DES CONTINUITÉS PIÉTONNES ET CYCLABLES
- >> RECOMPOSITION, RENATURATION ET SIGNALISATION DU STATIONNEMENT
- >> TRANSFORMATION DE LA ROCADE NORD EN BOULEVARD URBAIN + CRÉATION D'UN GIRATOIRE



05. LE BILAN FINANCIER ET BUDGÉTAIRE DES TERRAINS NORD

BENCHMARK

LES SABLES

>> PRIX DE VENTE COMPRIS ENTRE 25 ET 110€/M² HT

>> ABSENCE DE DONNÉES À PROXIMITÉ DU PORT

>> CONSTAT D'UN TRÈS FORT INTÉRÊT POUR LES TERRAINS EN VISIBILITÉ DU BVD DU VG + PROCHE CENTRE-VILLE

>> LES ZONES ACTILONNE, FRUCHARDIÈRES ET SABLIÈRE SONT LES PLUS RECHERCHÉES

LA FAÇADE ATLANTIQUE

>> CROUESTY - 55€/M² HT

>> LA ROCHELLE - ENTRE 110€/M² HT ET 140€/M² HT

>> LORIENT - ENTRE 120€/M² HT ET 200€/M² HT

05. LE BILAN FINANCIER ET BUDGÉTAIRE DES TERRAINS NORD

BILAN FINANCIER DE L'OPÉRATION/ 55€/M² - zone A

Dépenses	
Acquisition foncière	76 545 €
Terrains propriété de la Ville	76 545 €
Travaux et études d'aménagement	676 145 €
MOE et étude technique (10%)	61 468 €
Frais généraux de préparation	90 000 €
Viabilisation parcelle	70 000 €
Drainage et préchargement parcelles (66%)	454 677 €

Frais divers	82 615 €
Frais de communication et de commercialisation	15 000 €
Divers et imprévu	67 615 €
Sous-total des dépenses HT	835 305 €
Marge de l'opération	
TOTAL DES DEPENSES	835 305 €

Dépenses Ville/Agglomération	
Création voie lourde traversée giratoire	230 000 €
Drainage et préchargement parcelles (33%)	227 339 €

Sous-total des dépenses HT	457 339 €
----------------------------	-----------

Recettes	
Ventes parcelles	841 995 €
Surface commercialisables x prix de vente/m²	841 995 €
Sous-total des recettes HT	841 995 €
TOTAL DES RECETTES	841 995 €

Surface commercialisable (en m²)	15 309
Prix de revient (en €/m²)	55 €
Prix de vente (en €/m²)	55 €
Dépense ville/agglomération	457 339 €



