

ANNEXE 9 – RESUME NON TECHNIQUE

Source : OCE, juin 2025

MAITRE D'OUVRAGE

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

MANDATAIRE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

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

ETUDE D'IMPACT VALANT PORTER A CONNAISSANCE DES MODIFICATIONS AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU - RESUME NON TECHNIQUE -

**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)



FICHE DE SUIVI DU DOCUMENT	
Maîtrise d'ouvrage	AGGLOMERATION DES SABLES D'OLONNE 21, place du Poilu de France 85100 LES SABLES D'OLONNE Représentée par M. Yannick MOREAU, Président des Sables d'Olonne Agglomération
Mandataire de la maîtrise d'ouvrage	SPL DESTINATION LES SABLES D'OLONNE 1, promenade Wilson 85100 LES SABLES D'OLONNE Contact : M. Nicolas LAVERGNE, Responsable d'opérations
Bureau d'études en charge de l'élaboration de l'étude d'impact	Bureau d'études OCE 12, place Galilée 85300 CHALLANS Contact : M. Benoit MARSAULT, Coordinateur du pôle Eau Environnement

EDITIONS		DESTINATAIRES
05/02/2025	Résumé non technique	SPL Destination Les Sables d'Olonne
26/06/2025	Résumé non technique v1 – Actualisé après le retour MRAe	SPL Destination Les Sables d'Olonne

SOMMAIRE DU RESUME NON TECHNIQUE

A. PREAMBULE.....	4
B. DESCRIPTION DU PROJET ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE	5
I - JUSTIFICATION DES BESOINS.....	5
II - LOCALISATION DU PROJET.....	5
III - DESCRIPTION DU PROJET.....	6
IV - CONTEXTE REGLEMENTAIRE DU PROJET.....	13
C. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT.....	15
I - MILIEU PHYSIQUE.....	15
II - MILIEU NATUREL.....	16
III - PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL.....	23
IV - MILIEU HUMAIN.....	24
V - INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DESERTES.....	26
VI - RISQUES ET NUISANCES.....	26
D. ANALYSE DES IMPACTS ET PRESENTATION DES MESURES ERC.....	28
VII - ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS.....	36
VIII - COUT DES MESURES ERC ET MODALITES DE SUIVI.....	39
IX - COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE SDAGE, SAGE ET PGRI.....	40
E. CONCLUSION.....	41

A. PREAMBULE

Pôle majeur du littoral vendéen, la commune des Sables d'Olonne est réputée pour son important port de plaisance. Port Olona est aujourd'hui le plus grand port de plaisance de Vendée. Forte de son attractivité, aussi bien démographique, touristique et économique notamment dans la filière nautique, elle est la deuxième commune la plus peuplée du département vendéen. Sous-préfecture du département de la Vendée, la commune résulte de la fusion du 1^{er} janvier 2019 des communes du Château-d'Olonne, d'Olonne-sur-Mer et des Sables d'Olonne.

Depuis sa construction, Port Olona accueille de nombreuses manifestations nautiques dont la plus prestigieuse est le Vendée Globe. La création du club Les Sports Nautiques Sablais (SNS) en 1906 a fait apparaître la plaisance aux Sables d'Olonne qui, ne cessant de se développer, a nécessité la construction d'un port dédié. Toute l'année, les associations nautiques locales implantées conservent une animation permanente. Les premiers aménagements sur le secteur d'étude débutent en 1973 par le remblaiement progressif des marais. A la fin des années 70, le port de plaisance est opérationnel. Le parc d'activités portuaires Port Olona 2 est réalisé en 1991. Port Olona compte ainsi 1400 places adaptées à des bateaux pouvant aller jusqu'à 30 mètres et 4 mètres de tirant d'eau.

Port Olona est également composé de résidences, de commerces et de restaurants qui bordent le quai Albert Prouteau. Ce port possède une zone technique où professionnels du nautisme et shipchangers sont implantés permettant ainsi l'équipement et l'entretien des bateaux.

Afin de maintenir et renforcer l'attractivité de ce port de plaisance et des activités qui lui sont liées, le Conseil Communautaire a engagé fin 2020 une étude pour la mise en œuvre d'une stratégie de développement du port pour les vingt prochaines années. Un schéma d'aménagement partagé entre les différents acteurs du territoire et du nautisme a été dessiné par l'agence d'architecture et paysage Urbicus. Il a été approuvé par le Conseil du Nautisme lors de sa séance du 18 décembre 2021, et par le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération le 03 février 2022.

Le projet définit une stratégie de développement et de modernisation à l'horizon 2040, avec des interventions de court, moyen et long terme. La première phase d'aménagement de ce vaste projet concerne la partie Nord de la zone avec la création d'un parc d'activités portuaires nommé Port Olona 3. Elle comprend également la requalification du boulevard du Vendée Globe et de l'entrée Nord.

Le site d'étude s'étend sur une emprise de l'ordre de 38 ha, actuellement composé de zones prairiales, d'espaces remblayés déjà aménagés et de parkings sur sa partie Sud. Le site d'étude est marqué par l'hétérogénéité de son environnement immédiat. Au Nord du site s'écoule la Ch'Noue qui alimente les marais du Pays d'Olonne. Le Sud du projet correspond au port de plaisance. A l'Ouest et à l'Est, le site est bordé de zones urbanisées avec des fonctions très diversifiées. Le projet bénéficie de la proximité géographique de l'océan, du centre-ville, de la gare et de nombreux équipements structurants.

Au regard de la surface du projet d'aménagement, ce dernier entre dans le champ d'application de l'évaluation environnementale au titre du Code de l'Environnement. La présente étude d'impact compile l'analyse de l'état initial du site et la façon dont le projet s'insère dans son environnement (développement de la séquence Eviter Réduire Compenser les impacts). Cette étude porte principalement sur la première phase d'aménagement, les programmes des autres projets n'étant pas suffisamment avancés à ce jour.

B. DESCRIPTION DU PROJET ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE

I - JUSTIFICATION DES BESOINS

Port Olona s'inscrit comme cœur historique de l'activité et de l'attractivité sablaise et possède une réputation internationale. Carrefour et pôle majeur des Sables d'Olonne, ce port accueille diverses entreprises et associations nautiques, acteurs de la pêche, commerçants, habitants, institutions publiques (Département et CCI) mais également associations sportives ou associations agissant dans la préservation du patrimoine maritime.

Depuis plusieurs années, le fonctionnement et les besoins des entreprises sont modifiés par une économie innovante. La préservation du positionnement maritime de Port Olona nécessite une valorisation de l'existant. Afin de préserver l'activité économique, le dynamisme et l'attractivité de Port Olona, le conseil du nautisme a établi un schéma d'aménagement s'étalant sur une vingtaine d'années (établi en concertation avec les acteurs du secteur et approuvé par le conseil communautaire du 03/02/2022). Ce programme d'investissements et d'aménagements, intitulé « Port Olona 2040 », sera réalisé en plusieurs étapes, dans le court, moyen et long terme autour des quatre thématiques suivantes :

Le développement économique et touristique

- Aménagement d'environ 5 hectares de zones commercialisables intégrant les voiries,
- Modernisation des infrastructures portuaires (cale de mise à l'eau, ponton d'attente, darse...),
- Réaménagement du terre-plein/aire de carénage,
- Implantation d'un port à sec,
- Village d'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 7 000 m² 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 autres 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, le 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 Ch'Noue,
- Recomposition des abords du bureau du port et des quais,
- Zone naturelle de promenade - la Ch'Noue,
- 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.

Dans le respect de ces objectifs, le parc d'activités devra être réfléchi de manière à offrir aux entreprises qui s'implanteront un environnement de travail à la fois rationnel et valorisant. Le respect et la valorisation de l'environnement existant et le poste de refoulement général existant devront faire l'objet d'une attention particulière.

Ce schéma d'aménagement permet d'inscrire le port dans un environnement durable valorisant les liens du territoire tels que la Ch'Noue, le chenal et la Chaume. Il permet également de renforcer les liaisons entre la ville, le port et la gare tout en proposant des parcours de mobilité douce. Concernant l'attractivité du territoire, les aménagements permettront de renforcer l'ancrage local autour des grands événements nautiques. Il considère la modernisation et l'amélioration des services nautiques et des conditions des professionnels, associations et particuliers à travers le développement des infrastructures portuaires. Enfin, le développement des entreprises et associations acteurs de la transition énergétique et le développement d'activités nautiques libres et respectueuses de l'environnement permettent de réinvestir durablement la Ch'Noue.

En raison du projet de développement de la cité du Vendée Globe sur le secteur de Port Olona 2, les AOT des shipchandlers ne seront pas renouvelées. Ainsi, il convient de les déplacer. Le parc d'activités Port Olona 3, zone à urbaniser et à proximité du port, peut être aménagé afin de les accueillir. La destination du projet permet le développement de nouvelles surfaces de travail à proximité du port, en lien avec la traversée du giratoire du Docteur Charcot. Cela permet d'optimiser le déplacement des convois portuaires entre les différentes infrastructures portuaires.

II - LOCALISATION DU PROJET

Région : Pays de la Loire
 Département : Vendée (85)
 Communauté de communes : Les Sables d'Olonne Agglomération
 Commune : Les Sables d'Olonne

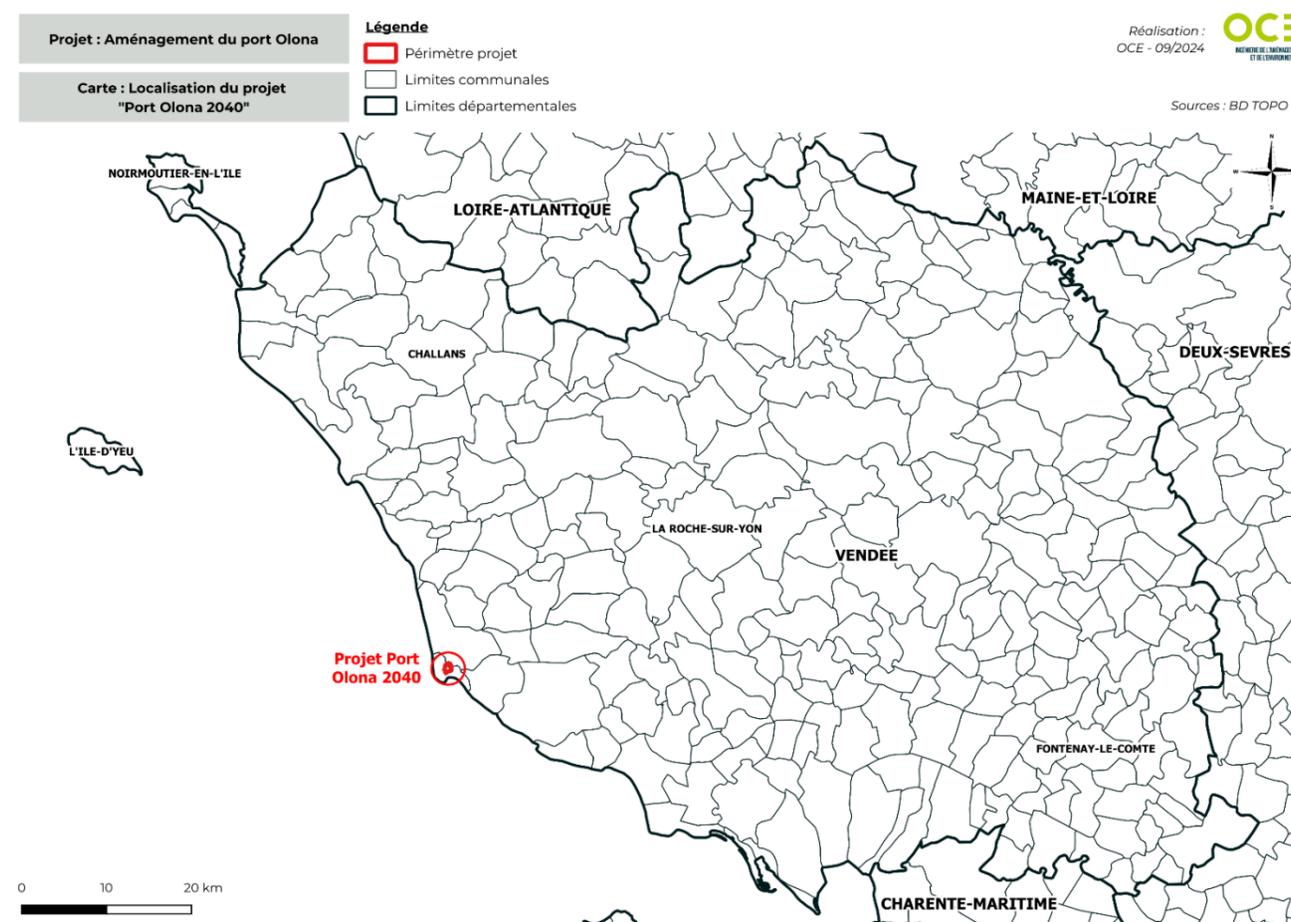


Figure 1 : Localisation du projet à l'échelle départementale

Le site de Port Olona 3 est placé au centre de la commune des Sables d'Olonne, aux lieux-dits « Les Grands marais de la Roulière » et « Le marais de la Sablière ». Port Olona 2040 englobe les abords du port.

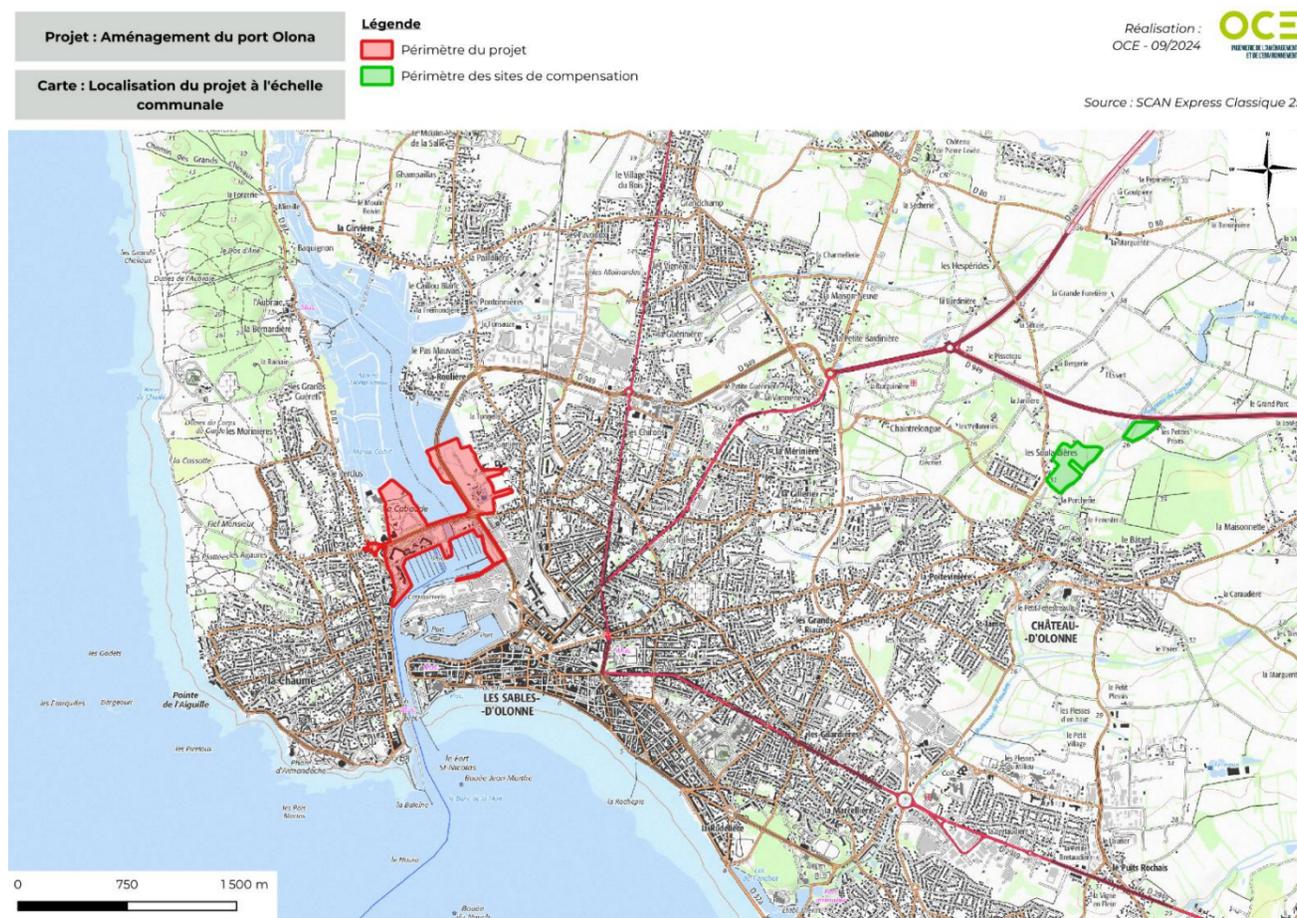


Figure 2 : Localisation du projet à l'échelle communale

Le secteur Port Olona 2040 dispose d'une localisation géographique stratégique, à proximité de l'océan. Le site est également facilement accessible depuis les grands axes de circulation du territoire (RD949). Il bénéficie d'une proximité géographique avec les grandes polarités de la commune :

- À l'Ouest du site, on retrouve les zones résidentielles du Perclus, des Agaures et de la Chaume ;
- A l'Est, la gare permet de relier la commune à l'extérieur du territoire (30 min de la Roche-sur-Yon) ;
- Au Sud, le centre-ville et la plage la plus proche sont à moins de 1 km.

Concernant le site étudié pour le projet Port Olona 3, il est bordé :

- A l'Ouest, par la RD949 (Boulevard du Vendée Globe) et par la Ch'Noue, bras de mer depuis le port des Sables d'Olonne qui s'enfonce dans les terres et les marais salants et dont le niveau est régulé par l'écluse de la Rocade ;
- A l'Est, par la rue des Bossis et le quartier pavillonnaire de « La Garlière » ;
- Au Sud, par le Centre d'Incendie et de Secours des Sables-d'Olonne ;
- Au Nord, par les Grands Marais de la Roulière, anciens parcs à huîtres.

III - DESCRIPTION DU PROJET

III.1. CONTEXTE DU PROJET

III.1.1. EMBELLISSEMENT DEVELOPPEMENT DE PORT OLONA OBJECTIF 2030 (EDPO 2030), AMORCE DE PORT OLONA 2040

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 ». 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.

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.

Restait le problème des possibilités de développement des entreprises nautiques, rapidement devenu prioritaire et qui passe par une augmentation conséquente des terres-pleins et un besoin de foncier privé. 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.

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.

III.1.2. REFLEXION SUR PORT OLONA 2040

(a) 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.

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.

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

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 shipchangers 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.

(c) 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.

(d) 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.

(e) 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.

Les shipchangers 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.

III.1.3. DEFINITION DU PERIMETRE DU PROJET PORT OLONA 2040

Le projet Port Olona 2040 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.

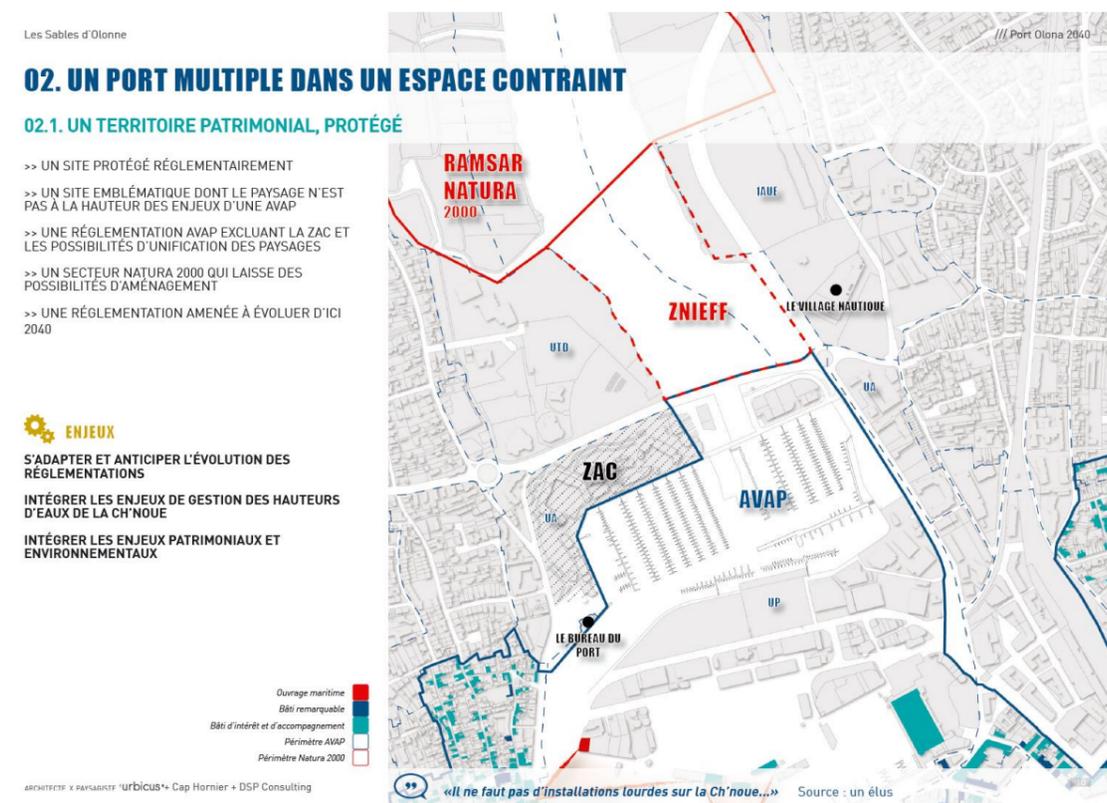


Figure 7 : Périmètres réglementaires autour de l'enveloppe du projet Port Olona 2040, Urbicus

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.).

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'Noue 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.

III.2. OBJECTIFS ET SCHEMA D'AMENAGEMENT

III.2.1. LE PROJET DANS SON ENSEMBLE (PORT OLONA 2040)

L'un des enjeux de ce projet est de prendre en compte la qualité et la fonctionnalité d'aménagements économiques en tant que vitrine du territoire tout en pratiquant une gestion raisonnée des ressources environnementales et territoriales. Le développement économique dans le tissu urbain existant permet d'animer le port mais également de développer la coopération inter-entreprises tout en conservant une sobriété foncière. Ce projet permet ainsi de poursuivre des objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU (PADD).

Le port des Sables d'Olonne se classe quatrième des ports de pêche français en termes de valeur et premier port de pêche vendéen en termes de volume. Il se classe 22^{ème} des ports nationaux en termes de tonnage. Principal port de plaisance reconnu à l'international au travers du Vendée Globe, Port Olona subit une pression sur la demande de places. Il possède également une forte activité liée à la construction navale, de plaisance et de maintenance avec près de 400 emplois dans le domaine. Ainsi, l'amélioration des services et des conditions d'accueil des professionnels, associations, et particuliers par l'optimisation et le développement des infrastructures portuaires et la structuration des extensions potentielles s'inscrivent dans le Document d'Orientation et d'Objectif du PLU (DOO).

Afin de préserver l'écosystème nautique dynamique, il est également important de favoriser les activités nautiques libres et respectueuses de l'environnement. La préservation des paysages et du cadre environnementale s'inscrit dans la démarche d'amélioration du cadre de vie des habitants. De plus, la cohérence architecturale des nouveaux aménagements permet de valoriser l'image du territoire notamment en entrée de ville et aux abords des axes de déplacements majeurs et permet ainsi de maintenir l'attractivité du territoire.

Quelques objectifs structurants illustrent cette démarche :

1. Restructurer l'organisation des activités sur Port Olona dans un objectif d'écosystème nautique conforté, modernisé et dynamisé
2. Intégrer le port dans un environnement durable valorisant les liens avec le territoire
3. Optimiser le site actuel dans un souci d'économie d'espace en facilitant le redéploiement, la mutation et la réorganisation des activités présentes
4. Permettre la réalisation d'infrastructures nécessaires au fonctionnement des activités liées à la mer
5. Privilégier l'implantation d'activités portuaires, industrialo-portuaires et maritimes dans les espaces portuaires
6. Renforcer l'animation culturelle et sportive au profit d'un territoire dynamique

La concertation d'acteurs institutionnels, associatifs et professionnels, de particuliers, d'habitants et d'élus est une donnée importante dans l'élaboration de ce projet. Il s'agit au travers de cette participation de créer des espaces publics ou équipements, attractifs et attendus, répondant à des nouveaux besoins et/ou pratiques quotidiennes. Des « ateliers de travail » ont permis de préciser et d'enrichir les programmes afin qu'ils soient porteurs d'usages et de liens sociaux pour les habitants. Ainsi, il s'agit de mettre en place un processus de conception intégrée empreint d'échanges et de dialogues constructifs.

Cette opération d'aménagement s'inscrit dans une gestion raisonnée du foncier, d'économie d'énergie et de la ressource en eau (cf. SCoT de l'agglomération des Sables d'Olonne approuvé le 18/04/2024).

Le programme sera échelonné sur une vingtaine d'années et propose un découpage en cinq sous-secteurs. Ce découpage permet :

- D'améliorer le cadre de vie des habitants et des usagers ;
- D'améliorer l'accueil des associations ;
- De dynamiser le territoire autour des domaines sportifs, associatifs et patrimoniaux ;
- De réaménager le village d'entreprises nautiques ;
- D'équiper le port.

Les cinq secteurs sont réunis par une même philosophie d'ambiance : vivre en cohérence avec le paysage environnant. Les cinq entités se caractérisent de la manière suivante :

Les Sables d'Olonne

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 THEME 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 ST EN LIBRE SERVICE...)
- >> DÉVELOPPEMENT D'UNE BASE NAUTIQUE LÉGÈRE ET DES PRATIQUES LIBRES SUR LA CH'NOUE

ARCHITECTE : X PAYSAGISTE : 'URBICUS' + Cap Hornier + DSP Consulting



Les Sables d'Olonne

04. LES ZOOMS

LE MONDE ASSOCIATIF

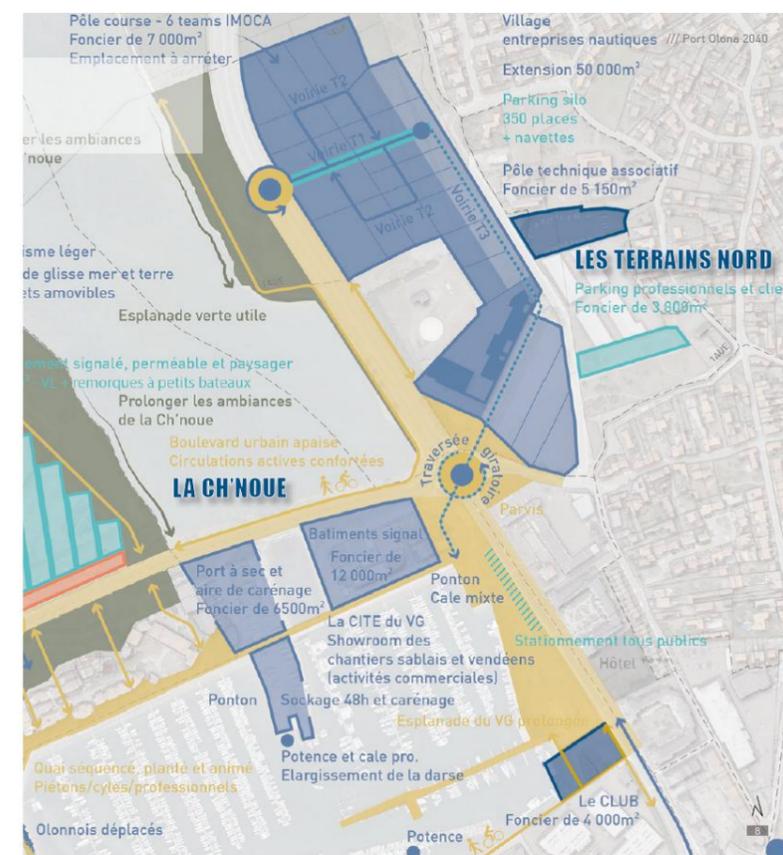
LE PROGRAMME DU CLUB

- >> EMPRISE FONCIÈRE DE 4 000M²
- >> LES ASSOCIATIONS ET CLUBS
- >> LES PROFESSIONNELS DU NAUTISME
- >> ACCUEIL DES PLAISANCIERS
- >> PC COURSES

LE PROGRAMME DU PÔLE TECHNIQUE ASSOCIATIF

- >> EMPRISE FONCIÈRE DE 5 150M² PERMETTANT D'ACCUEILLIR :
 - >> SPORTS NAUTIQUES SABLAIS
 - >> AMICALE DES OLONNOIS
 - >> VENDÉE VAA
 - >> YACHTING CLUB SABLAIS
 - >> ...

ARCHITECTE : X PAYSAGISTE : 'URBICUS' + Cap Hornier + DSP Consulting



Les Sables d'Olonne

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



ARCHITECTE & PAYSAGISTE 'URBICUS'+ Cap Hornier + DSP Consulting

Les Sables d'Olonne

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 SABLAIS AU NORD DE L'ESPLANADE DU VG



ARCHITECTE & PAYSAGISTE 'URBICUS'+ Cap Hornier + DSP Consulting

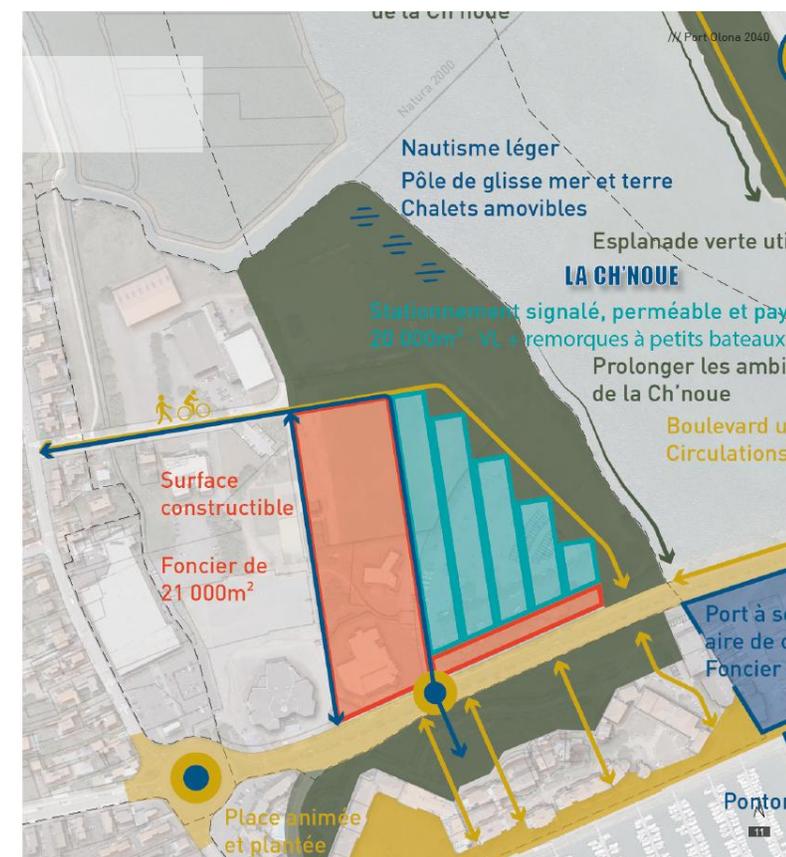
Les Sables d'Olonne

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



ARCHITECTE & PAYSAGISTE 'URBICUS'+ Cap Hornier + DSP Consulting

Figure 3 : Découpage du projet en cinq sous-secteurs

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

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 shipchangers 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.

III.2.2. IMPLANTATION DES ACTIVITES SUR PORT OLONA

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...

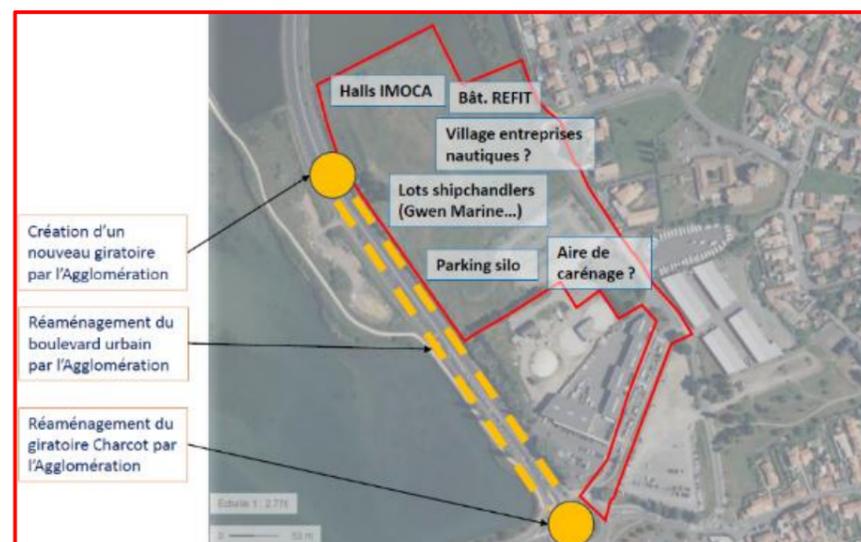
Les shiphandlers et artisans nautiques qui occupent aujourd'hui ce secteur verront leurs ateliers et magasins transférés sur Port Olona 3, dans des locaux neufs et mieux adaptés. Cette relocalisation permet de préserver l'activité économique (aucune fermeture d'entreprise) tout en faisant de la place 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).

Les shiphandlers 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.

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.



UN SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT PARTAGÉ ET APPROUVÉ PAR LE CONSEIL DU NAUTISME

PORT OLONA

- Actions court terme
- Actions moyen terme
- Actions long terme
- Emprise du projet d'aménagement à court terme

- 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 viaires, réservées aux professionnels
- Circulations viaires tous publics
- Circulations actives
- Nouveaux giratoires



Figure 4 : Schéma du projet d'aménagement de Port Olona 2040 (février 2022)

Source : Architecte X Paysagiste 'urbicus', Cap Hornier, DSP Consulting – 2022

III.2.3. LE PROJET A COURT TERME (SECTEUR NORD-EST)

Carrefour et pôle majeur des Sables d'Olonne à réputation internationale, le projet Port Olona 3 ambitionne d'étendre le développement de Port Olona en créant une offre de parcelles destinées à l'accueil d'activités maritimes et portuaires, dont notamment 6 halls IMOCA, de créer une nouvelle voie de desserte au parc vers un rond-point à créer sur le Boulevard du Vendée Globe, de requalifier les rues des Bossis et de la Sablière et d'accompagner les itinéraires cycles par son intégration aux aménagements.

Le plan de masse général du projet présente un découpage en 5 îlots au sein du futur parc d'activités portuaires. Ces îlots sont placés à l'Est du Boulevard du Vendée Globe relié au parc d'activités par la nouvelle voie.

Le développement de Port Olona nécessite la définition des espaces de circulation pour permettre l'accueil de plusieurs types et tailles d'entreprises tout en sécurisant les flux entre poids lourds, véhicules utilitaires, véhicules légers, piétons et vélos. Pôle d'attractivité vendéen notamment lors des événements nautiques, il est important de proposer une offre de stationnement adaptée. Il est alors possible de rechercher la mutualisation des espaces verts, des stationnements, des locaux techniques et de stockage en lien avec les besoins de fonctionnement du parc d'activités.



Figure 5 : Plan masse de Port Olona 3
 Source : Urbicus, octobre 2024

III.3. DEPLACEMENTS

III.3.1. RESEAU VIAIRE

Le site va être desservi par le Boulevard du Vendée Globe, boulevard structurant de l'agglomération sablaise, véritable périphérique qui diffuse l'ensemble des flux routiers entrants et sortants sur la commune et la connexion avec les principaux axes routiers : RD 32 et 38 vers le Nord du département (St Gilles, Challans, Noirmoutiers ...), RD160 vers l'Est (La Roche / Yon et A87), la RD 949 vers le Sud Vendée (Fontenay le Comte ...). Le projet se situe à la terminaison Ouest de ce boulevard. Le projet intègre la requalification de ce dernier en voie urbaine, entrée occidentale de la ville des Sables d'Olonne et du Port Olona

Le projet présente un réseau viaire hiérarchisé qui prend appui sur les voiries existantes. Un axe structurant, intercommunal, parcourt le projet du Sud vers le Nord depuis la RD949 (en empruntant le boulevard du Souvenir Français). Cet axe Nord-Sud structure le projet.

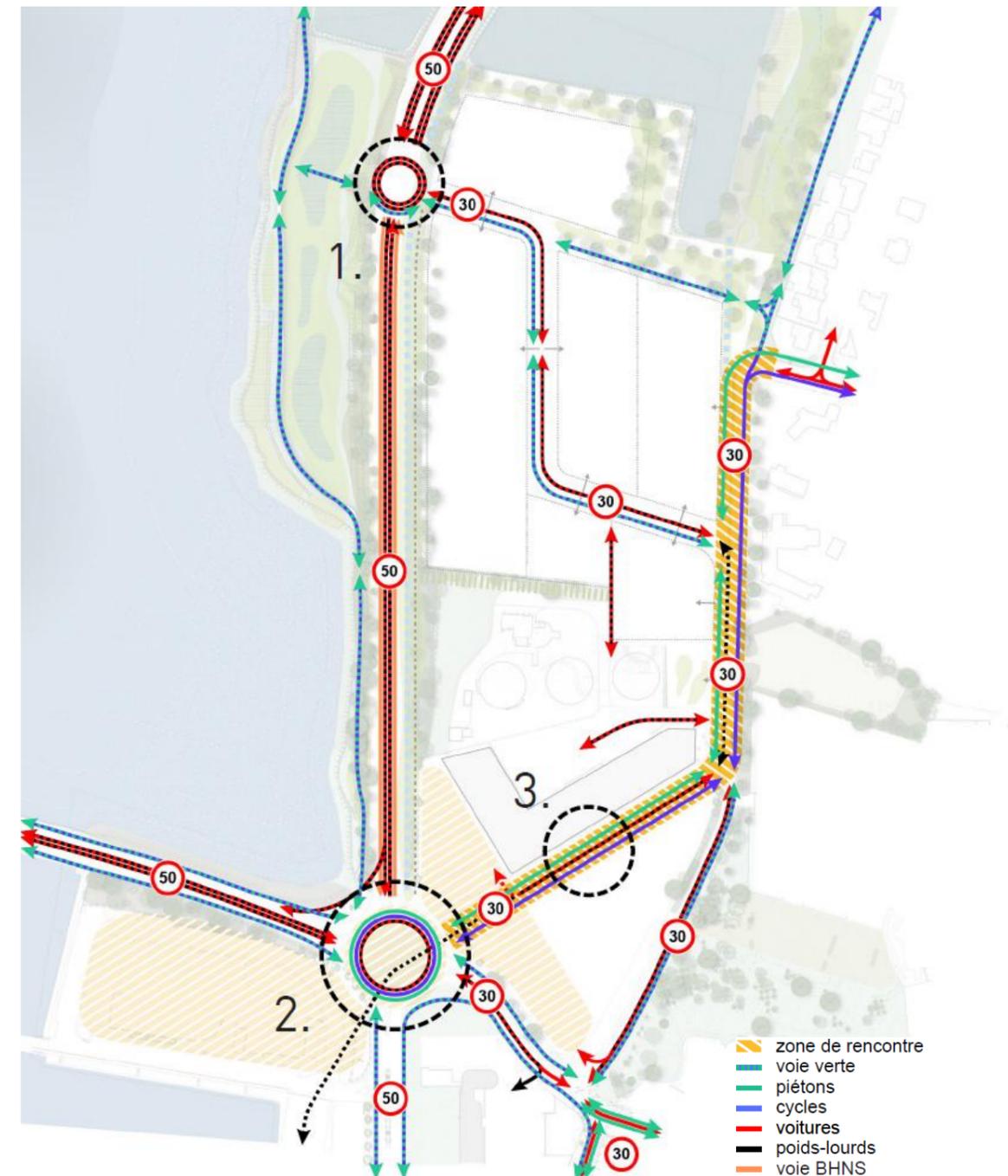


Figure 6 : Schéma du réseau viaire sur le projet
 Source : Urbicus, 2024

III.3.2. STATIONNEMENTS

Le projet propose un parking silo (parking à étage) et un parking à destination des professionnels et des clients. Ils se localisent sur les terrains Nord. Le parking silo, à proximité du nouveau giratoire, remplacera le parking de la Sablière qui va être supprimé (parking estival en sablage d'une capacité estimée à environ 330 places). La capacité prévisionnelle de ce parking est de 250 places. Il présente donc une capacité un peu plus faible que le parking de la Sablière. Ce dimensionnement a été choisi par le maître d'ouvrage dans un objectif de rationalisation de l'espace et d'éviter de créer un grand parc de stationnement qui ne sera pas plein la majorité du temps. Des reports seront possibles sur les deux parkings en cours de construction à la Vannerie (avec report modal) :

- L'Arena Escale : aire de stationnement (positionnée au Nord de la future Arena) de 800 places sur 5 niveaux, qui accueillera les véhicules lors des grands événements sur l'Arena Forum (aire événementielle spacieuse et polyvalente conçue pour accueillir de grands concerts, des festivals, des foires ou autres salons de plein air) et pour servir de parking-relais lors du Vendée Globe, ou en pleine saison estivale et ainsi limiter le trafic en centre-ville.
- L'Arena Le Phare : aire de stationnement (positionnée à côté de la station multi-énergies et au Sud de la future Arena) de 600 places, avec des navettes pour rejoindre le centre-ville.

III.3.3. LIAISONS DOUCES

Le site propose aujourd'hui un réseau de déplacements doux incomplet et discontinu. Compléter et renforcer ce réseau permettrait d'offrir un maillage de mobilités douces structuré et cohérent, en s'appuyant sur les caractéristiques paysagères et géographiques du site. Le projet prévoit ainsi :

1. Une traversée pacifiée du boulevard urbain après le carrefour giratoire ;
2. La suppression des bandes cyclables en bord de RD au profit de la voie-verte ;
3. Un double anneaux piétons-cycles prioritaires sur giratoire ;
4. Une zone de rencontre avec voie réservée pour convois portuaires en site propre.

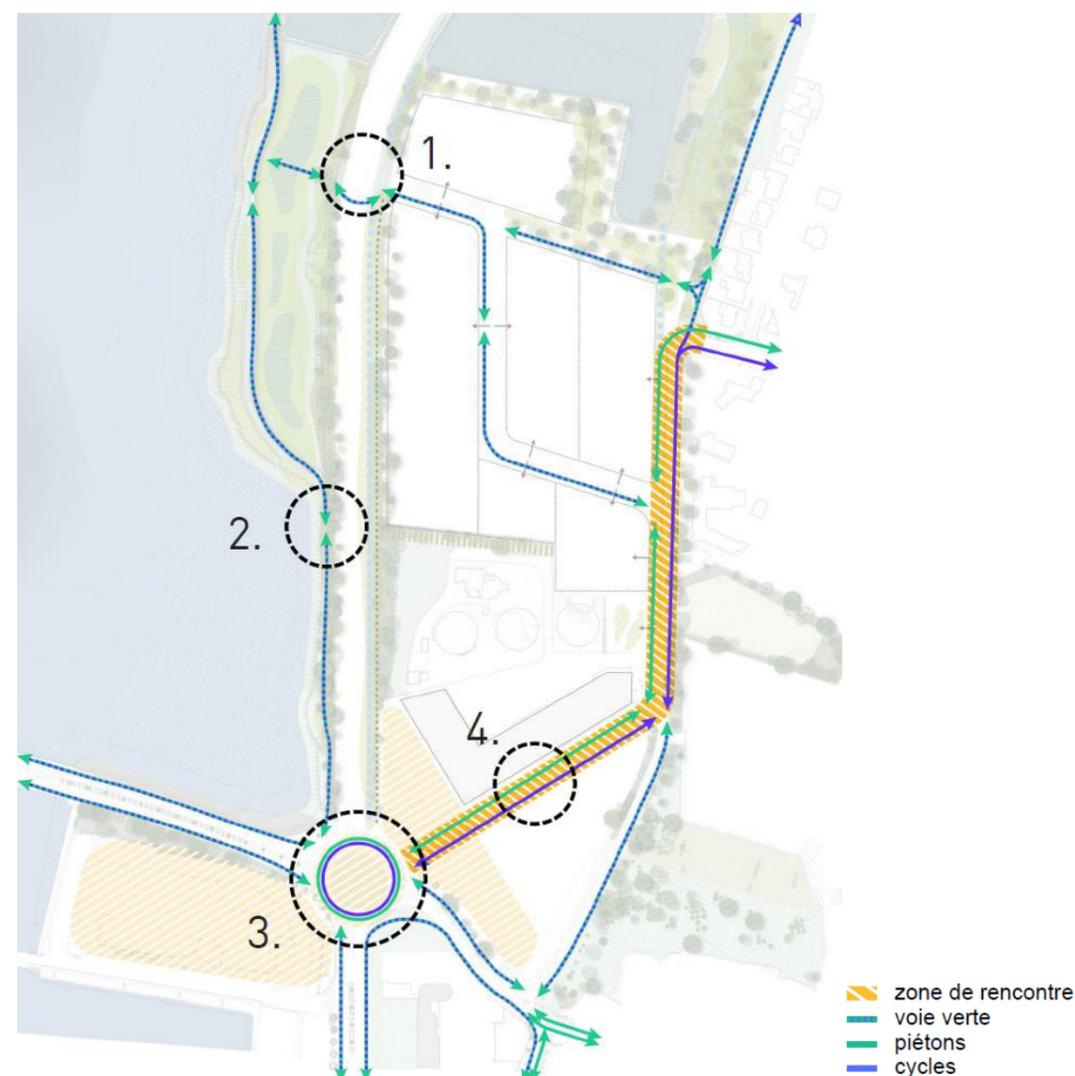


Figure 7 : Schéma du réseau de mobilités douces sur le projet
 Source : Urbicus, 2024

III.4. GESTION DES EAUX PLUVIALES

Les eaux pluviales du projet seront gérées par des solutions intégrées, par infiltration au plus près de leur point de chute (gestion à la source). L'approche intégrée consiste à trouver une solution sur mesure, adaptée aux caractéristiques du site et aux ambitions du projet. Elle permet d'apporter une réponse multifonctionnelle qui ne se limite pas à un objectif de régulation hydraulique mais peut apporter bien d'autres services : valorisation paysagère, développement de la biodiversité et mise en valeur du cadre de vie, atténuation des effets d'îlots de chaleur et régulation de l'ambiance thermique,

III.4.1. GESTION DES EAUX DES ESPACES COLLECTIFS

Les eaux de ruissellement des espaces publics sont orientées vers des noues et espaces verts en creux. Ces espaces végétalisés permettent la filtration des eaux, leur infiltration. Ils participent aussi au paysagement du projet, au maintien d'îlots de fraîcheur, ... Ce réseau de noues assure également l'évacuation des éventuelles surverses des dispositifs de gestion des eaux pluviales des lots cessibles.

III.4.2. GESTION DES EAUX DES ESPACES PRIVATIFS

Les eaux de ruissellement des lots cessibles sont gérées à la parcelle. Il est attendu une infiltration intégrale des eaux pluviales sur l'emprise du lot pour une occurrence décennale minimum (occurrence trentennale pour les secteurs dont le trop plein est susceptible de rejoindre le réseau pluvial de la rue des Bossis vers le poste de la Cabaude, i.e., partie Sud du site). Il n'est pas prévu de branchement pluvial pour ces lots.

Les solutions d'infiltration des eaux pluviales préconisées sont les mêmes que celles de l'espace public : noues et espaces verts en creux de faible profondeur. Si les surfaces d'espaces verts sont insuffisantes pour permettre l'infiltration des eaux de ruissellement du projet, des solutions de type chaussée réservoir pourront être envisagées. La mise en place de puisard est proscrite (solution technique incompatible avec la présence de la nappe à faible profondeur). L'utilisation de revêtements perméables sur les espaces extérieurs permet de limiter les flux d'eau à gérer.

Les eaux de ruissellement susceptibles de contenir des eaux souillées feront l'objet d'un traitement préalable adapté avant infiltration (cas de l'aire de carénage éventuelle, du parking silo, ...). De même, les produits spécifiques pouvant présenter un risque de pollution des eaux seront utilisés sur des espaces imperméabilisés et couverts équipés de rétention pour pouvoir contenir les éventuelles égouttures ou déversements accidentels.

Une notice hydraulique sera jointe au Permis de Construire de chaque lot cessible. Cette notice présentera les modalités de gestion des eaux pluviales retenues sur l'aménagement projeté et présentera la conformité de ses orientations avec les prescriptions sus-citées.

III.5. GESTION PAYSAGERE

Le plan paysager projette de faire pénétrer le paysage des marais d'Olonne dans le parc d'activités portuaires. Le renforcement de la trame plantée dans les espaces publics permet de participer aux continuités des milieux écologiques à l'échelle du territoire. Les espaces plantés et les aménagements paysagers à proximité des parcelles d'activités visent à améliorer le cadre de vie et à limiter l'impact du parc d'activités dans le paysage d'entrée de ville situé à proximité directe des zones d'habitation.

III.6. GESTION DES EAUX USEES

Les eaux usées du projet seront raccordées au poste de refoulement présent en bordure du site pour être orientées vers la station d'épuration du Petit Plessis. Cette station présente une capacité nominale de 112 500 Equivalents Habitants (EH). Elle a été mise en service en 2007. Elle est équipée d'un outil épuratoire performant répondant à la réglementation en vigueur. En 2022, elle était conforme en équipement et en performance.

III.7. GESTION DES DECHETS

Il n'y aura pas de collecte publique dans la zone du parc d'activités portuaires. La collecte des déchets sera privée. Les déchets spécifiques, produits toxiques et inflammables (huiles usagées, solvants, résidus de peinture, ...) seront stockés dans des contenants spécifiques et éliminés par des filières de traitement adaptées.

III.8. MAITRISE DE L'ENERGIE

Dans une démarche de développement durable, les équipements publics et les futures activités devront favoriser les énergies renouvelables et les économies d'énergie. L'implantation des bâtiments doit également être optimisée en fonction de l'apport solaire et des vents dominants.

Une étude du potentiel de développement des énergies renouvelables sur le site a été effectuée par le bureau d'étude NERGIK dans le cadre de ce projet. Cette étude avait pour objectif de mesurer la pertinence technique et économique des différentes solutions permettant de développer et de mobiliser les énergies renouvelables et de récupération sur la zone aménagée, afin d'apporter des éléments d'aide à la décision et des préconisations pour la réalisation de l'aménagement.

III.9. PLANNING DES GRANDES ETAPES DU PROJET

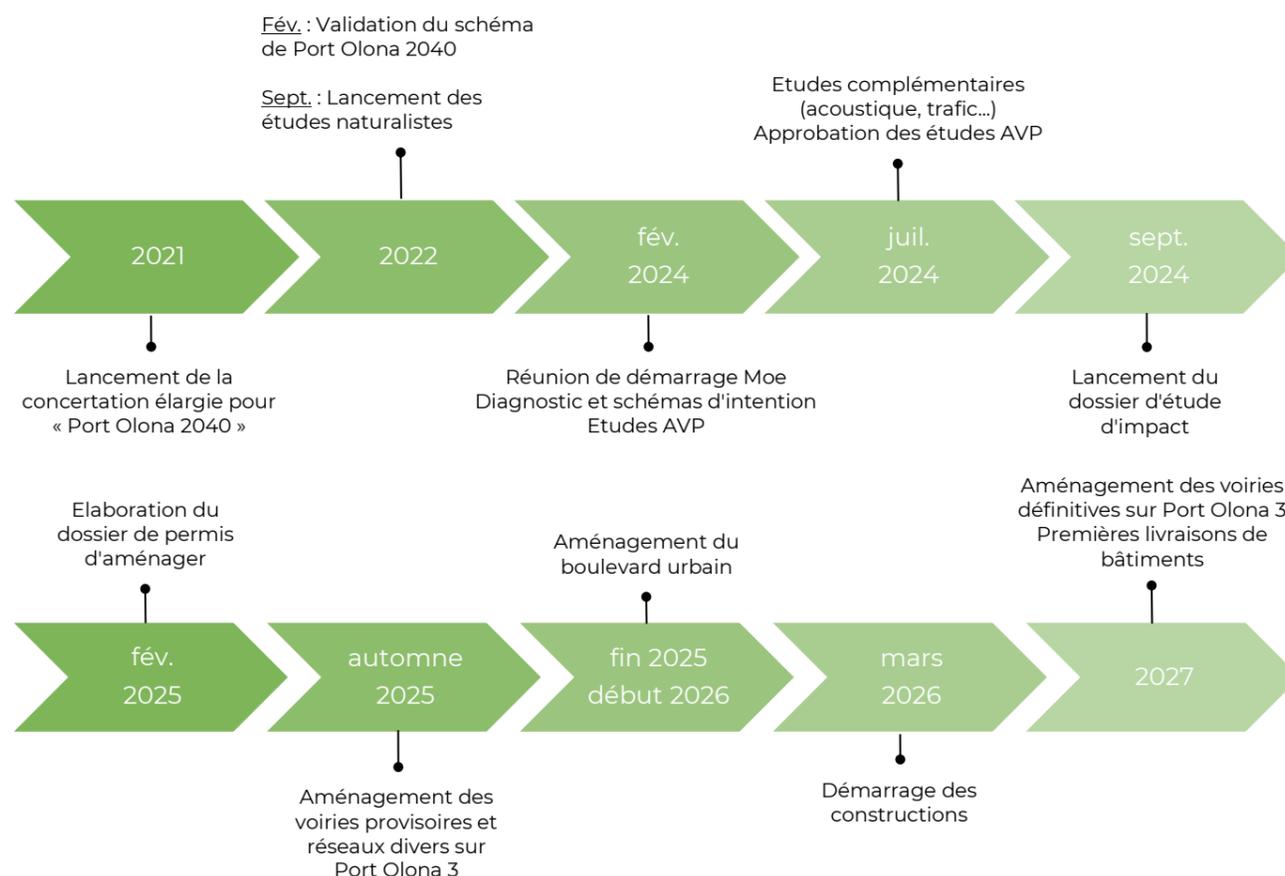


Figure 8 : Identification des grandes étapes du projet d'aménagement du parc d'activités portuaires

L'optimisation de la durée des travaux permettra d'en limiter les nuisances. Cette optimisation passe par la mise en place d'une coordination étroite entre les différents intervenants. Cette coordination intégrera l'information de la population riveraine sur l'avancement des chantiers et de leur incidence sur le fonctionnement du secteur, notamment lors des travaux affectant la circulation sur les voiries et les éventuelles coupures des réseaux d'approvisionnement en énergie et en eau.

¹ Extrait article R.562-14 du code de l'environnement, article VI : « Une digue établie antérieurement à la date de publication du décret n° 2015-526 du 12 mai 2015 mentionné au II du présent article n'est plus constitutive d'une digue au sens du I de l'article L. 566-12-1 si elle n'est pas incluse dans un système d'endiguement autorisé à l'une des deux dates suivantes : 1° Le 1er janvier 2021, pour une digue qui protégeait plus de 3 000 personnes ; 2° Le 1er janvier 2023, pour les autres digues. Dans ce cas, l'autorisation dont bénéficiait l'ouvrage est réputée caduque. Le titulaire de cette autorisation devenue caduque neutralise l'ouvrage conformément aux dispositions des articles L. 562-8-1 et L. 181-23. Les échéances prévues aux 1° et 2° sont toutefois reportées de dix-huit mois dans le cas où le préfet accorde la prolongation de délai prévue au 2° du II du présent article. »

IV - CONTEXTE REGLEMENTAIRE DU PROJET

IV.1. ETUDE D'IMPACT

Le terrain d'assiette de l'opération d'aménagement étant supérieure à 10 ha (environ 46 ha en tenant compte des terrains de compensation des Soulardières), le projet est soumis à une évaluation environnementale en application des articles R.122-1 et suivant du Code de l'environnement. L'étude d'impact qui constitue le support matériel de l'évaluation environnementale fait l'objet du présent dossier.

IV.2. ETUDE DE DEVELOPPEMENT DES ENERGIES RENOUVELABLES ET D'OPTIMISATION DU FONCIER

Toute opération d'aménagement faisant l'objet d'une évaluation environnementale doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone et d'une étude d'optimisation de la densité des constructions dans la zone concernée en application du L.300-1-1 du Code de l'urbanisme. Ces études ont été réalisées respectivement par NERGIK et URBICUS. Elles sont synthétisées dans l'étude d'impact et jointes dans leur intégralité, en annexe.

IV.3. ETUDE D'INCIDENCES LOI SUR L'EAU

Les activités et travaux susceptibles d'affecter le libre écoulement des eaux, les écosystèmes aquatiques et la qualité de la ressource sont soumis aux dispositions des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement et à ses décrets d'application.

Le projet s'inscrit sur un secteur qui a été aménagé et remblayé sur des zones estuariennes et de marais salés entre les années 1970 et 1990, avant donc la publication des décrets d'application de la Loi sur l'Eau (29 mars 1993). Afin de faire reconnaître l'antériorité de ces aménagements et conformément au R.214-53 du Code de l'environnement, un dossier d'antériorité d'existence a été transmis à la Police de l'Eau le 04/12/2024. Les rubriques visées par cette antériorité sont les suivantes :

- **2.15.0.** Rejet d'eaux pluviales, la surface du projet et de son bassin versant intercepté étant supérieure à 20 ha
- **2.23.0.** Rejet dans les eaux de surface, le flux total de pollution brut dépassant le seuil de référence R1 jusqu'en 2007
- **3.11.0.** Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau constituant un obstacle à la continuité écologique
- **3.12.0.** 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, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau
- **3.13.0.** 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 supérieure à 10 m
- **3.14.0.** Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes sur une longueur supérieure à 20 m
- **3.15.0.** Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, 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, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet
- **3.2.2.0.** Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau, la surface du projet étant supérieure à 10 ha
- **3.2.6.0.** Ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions
- **3.3.1.0.** Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la surface affectée étant supérieure à 1 ha
- **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
- **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, d'un montant supérieur à 1 900 000 euros

D'après les informations recueillies auprès du service Police de l'eau le 31/01/2025, la reconnaissance d'antériorité est à la signature du responsable du service Eau et Nature de la DDTM. Toutes les rubriques ont été reconnues à l'exception de la 3.2.6.0 qui devra faire l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au titre de l'article R562-14 (VI) ¹. Cette

demande d'autorisation environnementale portant sur l'écluse de la rocade et plus largement sur les ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions n'est pas inclus dans ce dossier. En effet, cet équipement existant ne fait pas parti du projet et concerne des enjeux bien plus vaste que ceux de Port Olona 2040. Les modifications qui seront apportées au secteur du fait de la réalisation du projet seront portées à la connaissance du préfet conformément au II du R.181-46 du code de l'environnement.

IV.4. ETUDE D'INCIDENCES NATURA 2000

Le projet étant visé par la réglementation sur l'eau, il doit intégrer une évaluation de ses impacts sur les objectifs de préservation des sites Natura 2000 les plus proches. Cette évaluation Natura 2000 est intégrée au présent dossier.

IV.5. DOSSIER DE DEROGATION ESPECES PROTEGEES

Des inventaires naturalistes ont été réalisés sur ce site. Compte-tenu de la présence d'espèces protégées sur le site du projet, de l'existence d'impacts résiduels malgré la mise en œuvre de la séquence d'évitement et de réduction des impacts, de la nécessité d'envisager la mise en œuvre de mesures compensatoires, un dossier de dérogation à l'atteinte d'espèces protégées sera nécessaire. Une étude spécifique portant sur cette thématique sera déposée à la préfecture (DDTM, service biodiversité). Une synthèse des éléments de ce dossier est intégrée à la présente étude d'impact.

C. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

I - MILIEU PHYSIQUE

I.1. CLIMATOLOGIE

Le climat qui règne en Vendée est de type Océanique, comme pour l'ensemble des départements bordant l'Atlantique. La Vendée est majoritairement touchée par un flux à dominante Ouest qui apporte douceur et humidité. En effet, les perturbations naissent à l'Ouest du bassin Atlantique où les gradients thermiques sont majeurs, et s'échouent en Europe, à des latitudes plus ou moins élevées. Cette circulation zonale tempère nos régions : l'inertie thermique de l'océan permet à la chaleur accumulée en été de se restituer l'hiver et à la fraîcheur accumulée en hiver de se restituer l'été.

Les vents dominants sont orientés Ouest / Nord-Ouest. La côte vendéenne est sujette aux tempêtes, parfois sévères comme Lothar et Martin en décembre 1999, Quentin en février 2009 ou encore Xynthia en février 2010.

Les mois les plus pluvieux sont ordinairement octobre, novembre, décembre et janvier (autour de 100 mm par mois). La pluviométrie est cependant assez variable d'une année à l'autre. L'hiver est parfois plus sec que le printemps. Le dérèglement climatique pourrait engendrer à court terme des épisodes de sécheresse plus marqués.

I.2. GEOLOGIE ET HYDROGEOLOGIE

D'après les informations relevées sur la carte géologique au 1/50 000, le secteur étudié est intégralement placé sur un socle rocheux métamorphique (schistes) recouvert par les alluvions marines flandriennes (« bri »). Ce secteur a été entièrement aménagé sur la zone de marais.

Les différentes investigations géotechniques menées sur l'emprise de Port Olona 3 ont confirmé les successions lithologiques suivantes :

- Remblais limono sablo-graveleux à sablo limono-argileux à éléments anthropiques (présence de briques, cailloux et graviers) en surface (épaisseurs comprises entre 1m et plus de 4m) ;
- Argiles sableuses ;
- Socle micaschisteux plus ou moins altéré.

Des sables dunaires sont observés sur l'intégralité du sondage. Les sols sont d'épaisseur et de résistance variables de par les éléments anthropiques qu'ils contiennent. Ils sont également susceptibles d'être sensibles aux variations hydriques saisonnières (accumulation d'eau dans les interstices de cet horizon superficiel perturbé).

Les roches métamorphiques sur le secteur des Sables d'Olonne (essentiellement composées de micaschistes et gneiss) sont peu productives sur le plan aquifère. Rares sont les points d'eau dont le débit d'exploitation excède 1 m³/h.

Le site étudié est placé sur des formations géologiques où la ressource en eau souterraine exploitable y est très faible. De plus, il est probable que sur la zone d'étude, ces eaux souterraines soient saumâtres. La présence d'une nappe à une profondeur moyenne de 2m a été relevée.

I.3. TOPOGRAPHIE ET EAUX DE SURFACE

La commune littorale des Sables d'Olonne présente un relief général peu pentu. La topographie atteint 40 m_{NGF} sur les parties les plus élevées à l'Est. Le secteur de marais à l'Ouest se situe aux alentours de 2 m_{NGF} sur les parties terrestres.

Le projet Port Olona 3 vient s'implanter en transition entre la Ch'Noue à l'Ouest et un secteur urbanisé à l'Est. La zone d'étude modelée par l'homme et remblayée présente des altimétries qui oscillent entre 3 et 5 m_{NGF}. Sa topographie est peu marquée.

Le site est à proximité du marais des Olonnes dont la circulation de l'eau dans le canal d'eau salé est régulée par trois écluses : l'écluse du Havre de la Gachère au Nord, l'écluse de la Bauduère au centre et l'écluse de la Rocade au Sud, contenue dans le périmètre de Port Olona 2040. Ce canal permet, par le jeu d'ouvertures et fermetures des 3 écluses, la gestion de l'eau sur l'ensemble des marais du bassin des Olonnes (gestion des crues, renouvellement d'eau, vidanges, etc.).

La Ch'Noue, longeant le site du projet, est un cours d'eau situé en milieu saumâtre à salé, sur le secteur « Marais Sud » des Sables d'Olonnes. Il est alimenté par les rivières Auzance et Vertonne, et communique avec la mer via l'écluse de la Rocade au Sud. Sa partie amont est délimitée par l'écluse de la Bauduère. La gestion de ses niveaux d'eau est complètement anthropique. Le niveau maximal régulé de la Ch'Noue avoisine 2,4 m_{NGF}. Ce chenal est utilisé pour les activités de nautisme, de pêche ainsi que pour l'alimentation des marais.

Les Grands marais de la Roulière au Nord du projet ont été exploités jusque dans les années 60. Ils ont ensuite été mis en eau sur la partie Nord et remblayés en partie au milieu des années 70 sur la partie Sud. Les travaux de remblaiement se terminent au tout début des années 90. Le boulevard du Vendée Globe a été créé dans les années 2000. Il scinde le périmètre en deux parties sur un axe Nord-Sud. Les marais sont connectés entre eux via 4 buses qui passent sous ce boulevard. Ils appartiennent à plusieurs propriétaires. Leur gestion se fait uniquement pour le renouvellement en eau (lors de fortes marées et un peu plus régulièrement en été).

Les niveaux d'eau dans le sol varient en fonction de la saisonnalité et de la pluviométrie. Sur cette formation de remblais perméable à semi-perméable, les niveaux d'eau sont également susceptibles d'être soumis au marnage des entités hydrauliques attenantes (lagunes au Nord et Ch'Noue à l'Ouest).

Les relevés ont mis en avant un marnage relativement important sur la Ch'Noue (± 80 cm) avec un niveau maximal mesuré à 2,16 m_{NGF} et un niveau minimal à 1,35 m_{NGF} entre octobre et décembre 2024. Les niveaux d'eau de la Ch'Noue dépendent directement du fonctionnement de l'écluse de la Rocade, dont la cote maximale visée en période hivernale est de 2,17 m_{NGF}, ce qui correspond bien à la cote haute mesurée en novembre. Sur cette période de mesures, les variations de niveaux d'eau dans les entités du Grand marais restent faibles (± 15 cm) avec un niveau moyen qui oscille aux alentours de 2,00 m_{NGF}.

Les niveaux d'eau de surface au droit des entités hydrauliques attenantes au site Port Olona 3 (exutoire des eaux du site) vont avoir une influence directe sur la hauteur d'eau dans les sols de remblais.

Dans le cadre de l'établissement du Schéma Directeur d'Assainissement des Eaux Pluviales, un plan des réseaux d'eaux pluviales a été établi à l'échelle de l'agglomération. Sur la zone d'étude :

- Les eaux pluviales qui tombent sur la partie Nord du site s'infiltrent pour partie dans les remblais puis s'évacuent en surface ou sub-surface vers les Marais de la Roulière et la Ch'Noue (BV1 et BV2) ;
- Les eaux pluviales qui tombent sur la partie résidentielle au Sud-Ouest (BV7) et qui ne sont pas infiltrées dans les remblais, sont évacuées via un réseau pluvial enterré puis un fossé, vers la Ch'Noue également ;
- Les eaux pluviales de Port Olona 1, Port Olona 2 et de la place du Vendée Globe (BV 4, BV5 et BV6) sont évacuées directement dans le Port (pour partie par ruissellement direct ou pour partie, via trois rejets pluviaux) ;
- Les eaux pluviales de l'extrémité Est de la zone d'étude (BV3) sont raccordées sur le réseau pluvial de la rue des Bossis, puis dirigées vers le poste de relèvement des eaux pluviales de la Cabaude. Ce dernier collecte le bassin versant de la Maisonnette de l'ordre de 1000 ha, et évacue les eaux relevées vers le Port de plaisance.

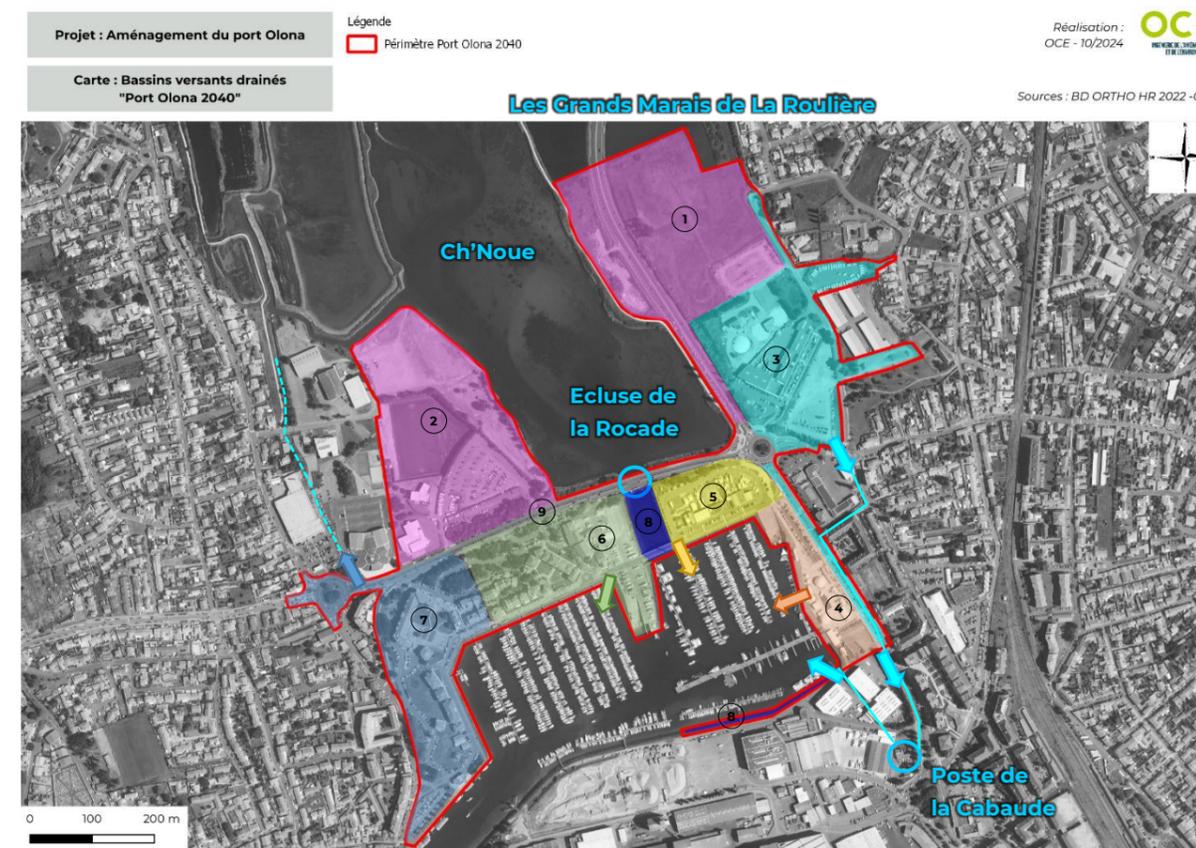
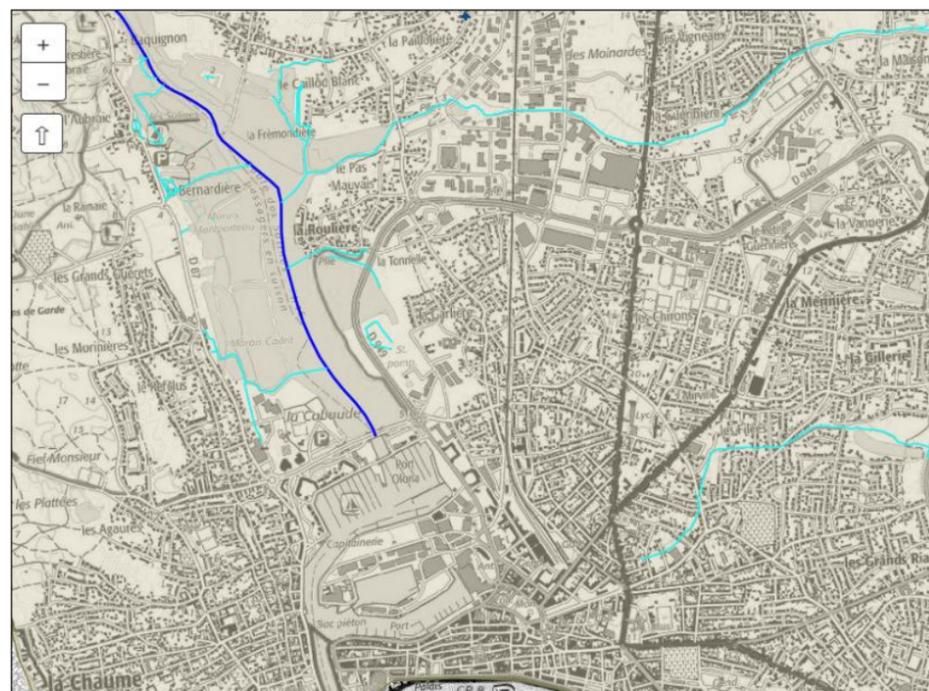


Figure 9 : Les bassins versants interceptés par les deux émissaires hydrauliques du site

Une grande partie du site Port Olona est déjà imperméabilisée et équipée de réseaux de collecte des eaux pluviales. Les parties situées sur le secteur Nord ne sont pas équipées de réseau pluvial.

Les eaux des BV1, B2 et BV7 rejoignent la Ch'Noue qui constitue la partie aval de l'exutoire Auzance/Vertonne. Elle est identifiée comme « cours d'eau » sur la cartographie des cours d'eau au titre de la Police de l'Eau. Les eaux rejoignent ensuite l'Océan Atlantique. Les BV3, BV4, BV5, BV6 et BV8 rejoignent les eaux du port de Plaisance. L'ensemble des eaux provenant du site Port Olona s'écoule ensuite vers le chenal des Sables d'Olonne puis l'Océan Atlantique.



- Légende**
- Expertise des cours d'eau**
- Non cours d'eau
 - Inexistant
 - Indéterminé
 - Cours d'eau
- Avancement expertise à la commune**
- Communes expertisées
 - Communes non expertisées

Figure 10 - Cartographie des cours d'eau identifiés au titre de la Police de l'Eau
Source : Extrait de la cartographie numérique, DDTM 85 (consultée le 19/11/2024)

Le site d'étude est placé au droit de la masse d'eau littorale FRGC51 « Sud Sables d'Olonne ». Elle est modérément exposée à exposée aux vagues et s'étend sur près de 233 km². Sa profondeur est inférieure à 30 m, les fonds sont composés de sables et graviers et l'amplitude moyenne des marées est comprise entre 1 et 5 m, voire supérieure à 5 m (extrait fiche Atlas IFREMER).

Le projet est situé sur la masse d'eau souterraine « Bassin versant de l'Auzance, Vertonne et petits côtiers » (masse d'eau GG029). Cette entité s'étend sur près de 554 km².

II - MILIEU NATUREL

II.1. CONTEXTE ECOLOGIQUE ET PATRIMOINE NATUREL

L'environnement proche du projet est en concernés par plusieurs zonages écologiques d'inventaires : une ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) de type 2, une ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux) et un ENS (Espace Naturel Sensible). De plus, une SCAP (Stratégie de Création des Aires Protégées) recouvre le site d'étude. Le projet se situe également en bordure de deux zones Natura 2000 : « Dunes, forêt et marais d'Olonne » (ZPS et ZSC) et « Secteur marin de l'île d'Yeu jusqu'au continent » (ZPS). Un site classé est situé à moins de 1 km du projet et un APPB (Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope) à moins de 5 km.

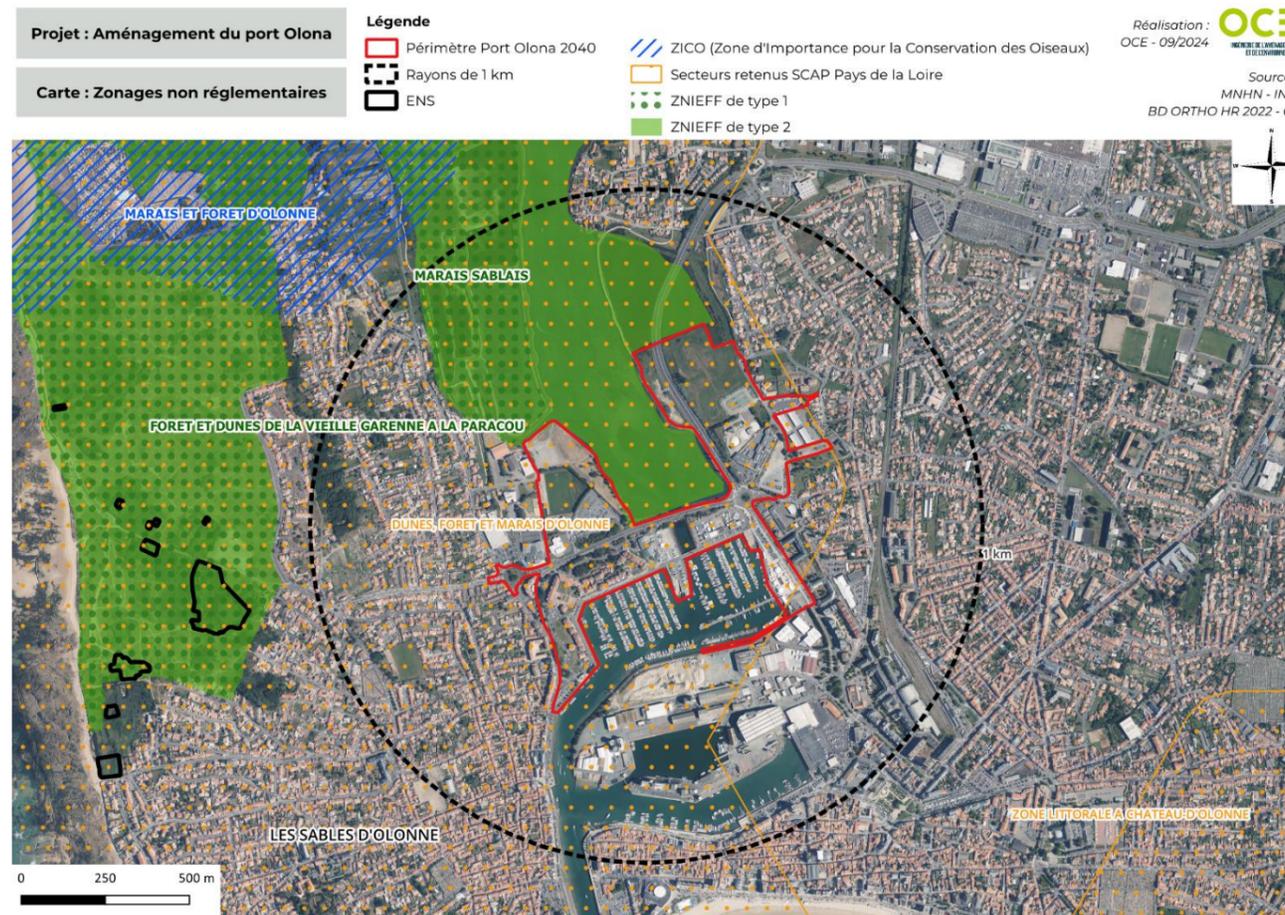


Figure 11 : Localisation des différents zonages réglementaires et d'inventaires à proximité du projet



Source : © 2025 Airbus

Source : OCE

Dunes, forêt et marais d'Olonne

A l'échelle du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), le projet se trouve en limite entre un « réservoir de biodiversité » et une « tache urbaine » caractérisée comme un élément fragmentant surfacique. La D949 qui scinde le périmètre du projet en 2 est quant à elle définie comme un élément fragmentant linéaire de niveau 1. Le tissu urbain dense des Sables d'Olonne constitue un élément fragmentant entre la zone étudiée et le littoral.

A l'échelle du SCoT, le projet ne se situe pas au sein d'un secteur présentant un enjeu de continuité écologique.

Les enjeux pour les corridors écologiques

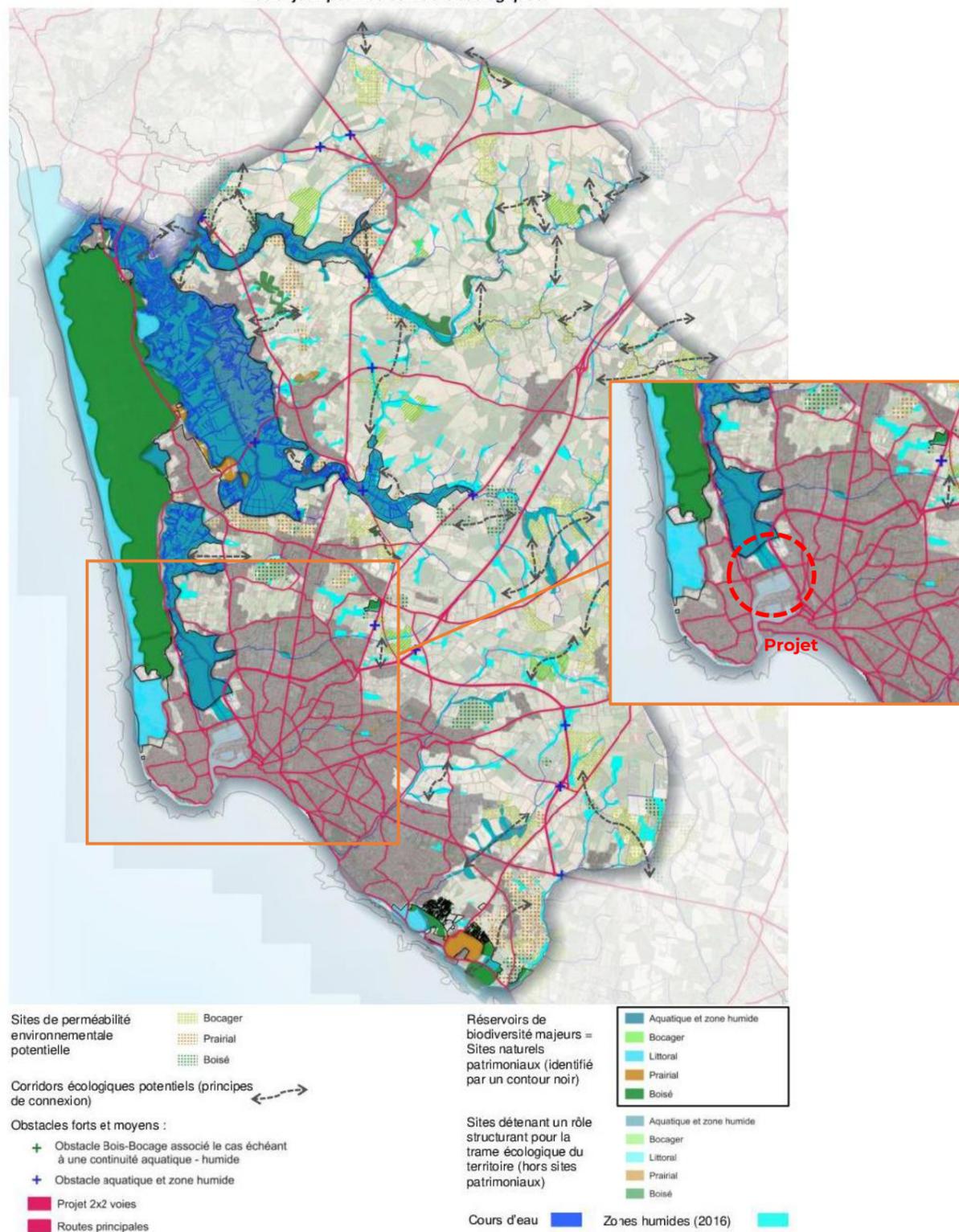


Figure 12 : La trame verte et bleue à l'échelle du SCoT
Source : SCoT Les Sables d'Olonne Agglomération

A l'échelle communale, le tissu urbain constitue un élément fragmentant. La Ch'Noue semble être le seul corridor écologique fonctionnel.



Sur le secteur Nord-Est de la zone d'étude sur laquelle est prévue l'aménagement du parc d'activités portuaires et des aménagements connexes, les continuités écologiques, les axes de déplacements préférentiels de la faune sont les haies et les fourrés. Ces éléments sont relayés par les milieux prairiaux.

Ces continuités sont altérées par la D949 et les zones urbaines.



Figure 13 : Trame verte et bleue à l'échelle communale

II.2. INVENTAIRES NATURALISTES SUR LA ZONE D'ETUDE

L'aire étudiée dans le cadre des inventaires naturalistes se veut plus large que la surface du projet en elle-même. En effet, les espèces animales se déplacent et il est important de comprendre comment ces espèces utilisent les différents milieux. Cette analyse permet de mettre en avant les continuités écologiques au sein du site et dans sa périphérie. L'extension de la zone d'étude aux parcelles voisines du site permet de connaître les types d'habitats présents et ce qu'ils apportent pour la faune.

Des études naturalistes ont été engagées sur un cycle biologique complet dans le secteur du projet prévu à court terme (zone d'étude naturaliste de 24 ha figurée en vert sur la carte ci-dessous ; inventaires réalisés de septembre 2022 à juillet 2023). Ce projet s'intégrant dans un plus vaste programme d'aménagement (Port Olona 2040), le périmètre de l'étude d'impact a donc dû être étendu à ce schéma d'aménagement projeté à long terme. Afin de disposer d'un aperçu naturaliste des enjeux sur ce secteur élargi, une prospection naturaliste estivale a été réalisée le 22 juillet 2024.



Figure 14 : Identification de la zone d'étude

II.2.1. APERCU DES ENJEUX NATURALISTES SUR LE PERIMETRE DE PORT OLONA 2040

(a) Résultats concernant la flore et les habitats

Aucune espèce végétale protégée n'a été observée au sein de l'aire d'étude.

Le périmètre « Port Olona 2040 » est largement dominé pas des espaces urbanisés. Les habitats non bitumés ou bâtis se limitent aux espaces verts ou aux plantations arbustives et arborées anthropiques.

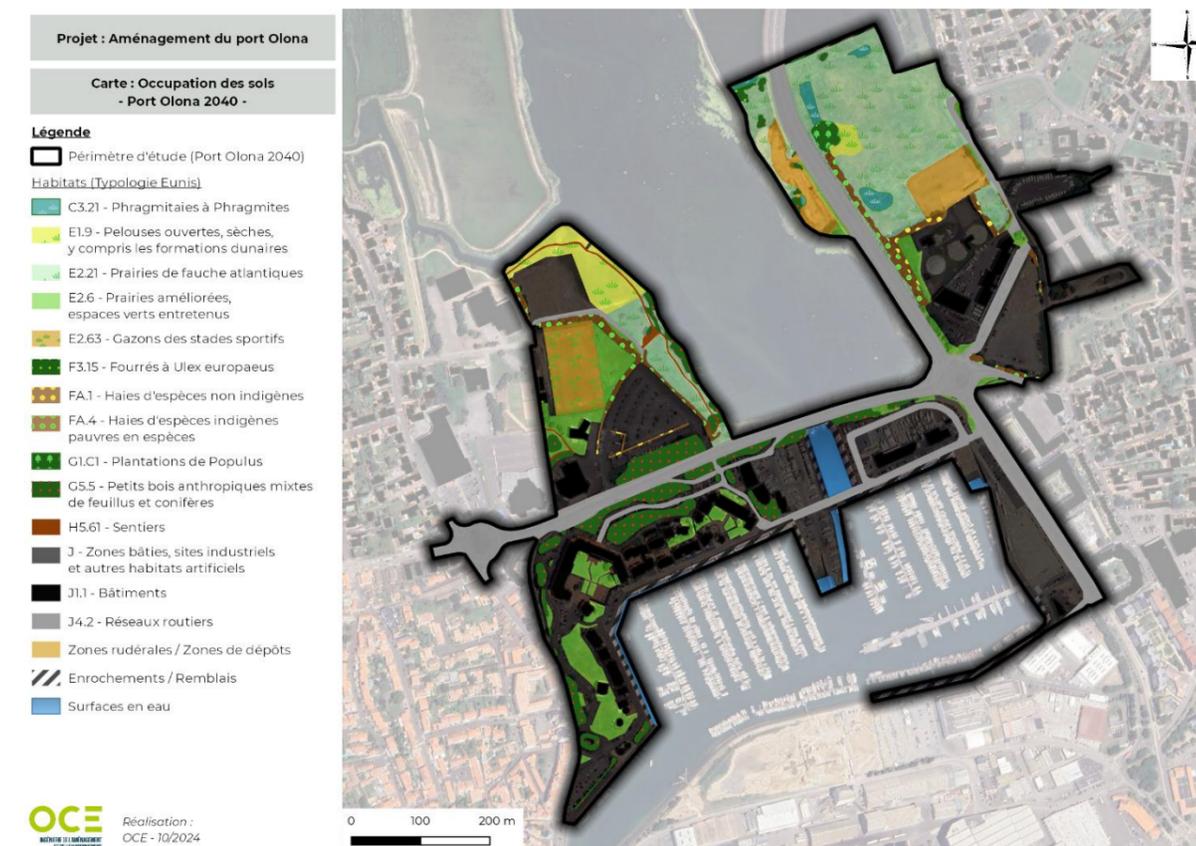


Figure 15 : Cartographie des habitats de Port Olona 2040



(b) Résultats concernant la faune

Les relevés de l'avifaune ont permis d'identifier tout un cortège d'oiseaux protégés inféodés aux milieux urbains et littoraux. Des sensibilités fortes ont été relevées dans les marais en bordure Nord-Ouest du périmètre de Port Olona 2040, à l'Ouest de la Ch'Noue. Ces zones abritent notamment des colonies de reproduction d'espèces patrimoniales.

Concernant les reptiles, des Lézards des murailles et Lézards à deux raies ont été observés. Certains secteurs, notamment sur la partie Nord-Est, sont favorables à l'accueil d'autres reptiles patrimoniaux comme la Vipère aspic.

Aucun arbre abritant des insectes saproxylophages n'a été observé. Aucun insecte, ni aucun mammifère protégé et/ou patrimonial n'a été identifié dans le cadre de l'étude naturaliste estivale de Port Olona 2040.

II.2.2. INVENTAIRES NATURALISTES SUR LE PERIMETRE DE PORT OLONA 3

(a) Périodes d'inventaire

Afin de disposer d'un aperçu le plus exhaustif des espèces présentes sur la zone d'étude, plusieurs passages in situ sont réalisés à différentes périodes de l'année. 7 prospections naturalistes ont été effectuées dont 3 nocturnes.

Tableau 1 : Synthèse des campagnes de terrain effectuées sur site (OCE, 2022 - 2023)

Date	22/09/22	12/01/23	24/04/23	26/04/23	23/05/23	27/07/23	28/07/23
Période	Nocturne	Diurne	Diurne	Nocturne	Diurne	Diurne	Nocturne
T°C (min-max)	21 - 18°C	02 - 08°C	12 - 16°C	17 - 16°C	15 - 21°C	18 - 24°C	24 - 22°C
Recouvrement nuageux (%)	20	60	70	20	0	80	0
Vent	Faible	Moyen	Faible	Faible	Faible	Faible	Nul
Pluie	Non	Faibles averses	Non	Non	Non	Non	Non
Visibilité	Bonne	Bonne	Bonne	Bonne	Bonne	Bonne	Bonne
Flore / Habitats			X			X	
Amphibiens			X	X	X		
Reptiles (transects + plaques)			X		X	X	
Avifaune hivernage		X					
Avifaune migration	X		X				
Avifaune nidification			X	X	X	X	X
Odonates			X		X	X	
Lépidoptères rhopalocères			X		X	X	
Orthoptères			X		X	X	
Coléoptères saproxylophages		X			X	X	X
Mammifères	X	X	X	X	X	X	X
Chiroptères (recherche gîte)		X					
Chiroptères (recherche active)	X			X			X

(b) Résultats concernant la flore et les habitats

Aucune espèce protégée et/ou patrimoniale n'a été identifiée sur l'emprise du projet. Toutes les espèces identifiées sont considérées comme à enjeux « Faible » à « Très faible ». Aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été relevé sur le site.

L'emprise du projet est majoritairement occupée par des zones en eau et des habitats prairiaux (~ 50% du site). Différentes typologies de fourrés s'y développent et les autres habitats présents sont des haies, des prairies sèches, des zones rudérales sableuses, des jonchaies, un bassin de rétention, des espaces verts entretenus et d'anciens sites de dépôt (équarrissage et dépôt de matériel de pêche). Ces milieux sont enclavés dans un contexte plus largement urbanisé. Le site est scindé en deux par le boulevard du Vendée Globe et des zones déjà aménagées sont présentes au Sud. Ces habitats sont en grande partie artificiels et ont fait l'objet de nombreuses modifications, d'apports et d'exports de matériaux au cours des 50 dernières années.



Prairies de fauches atlantiques



Phragmitaies à *Phragmites australis*



Fourrés à *Ulex europaeus*

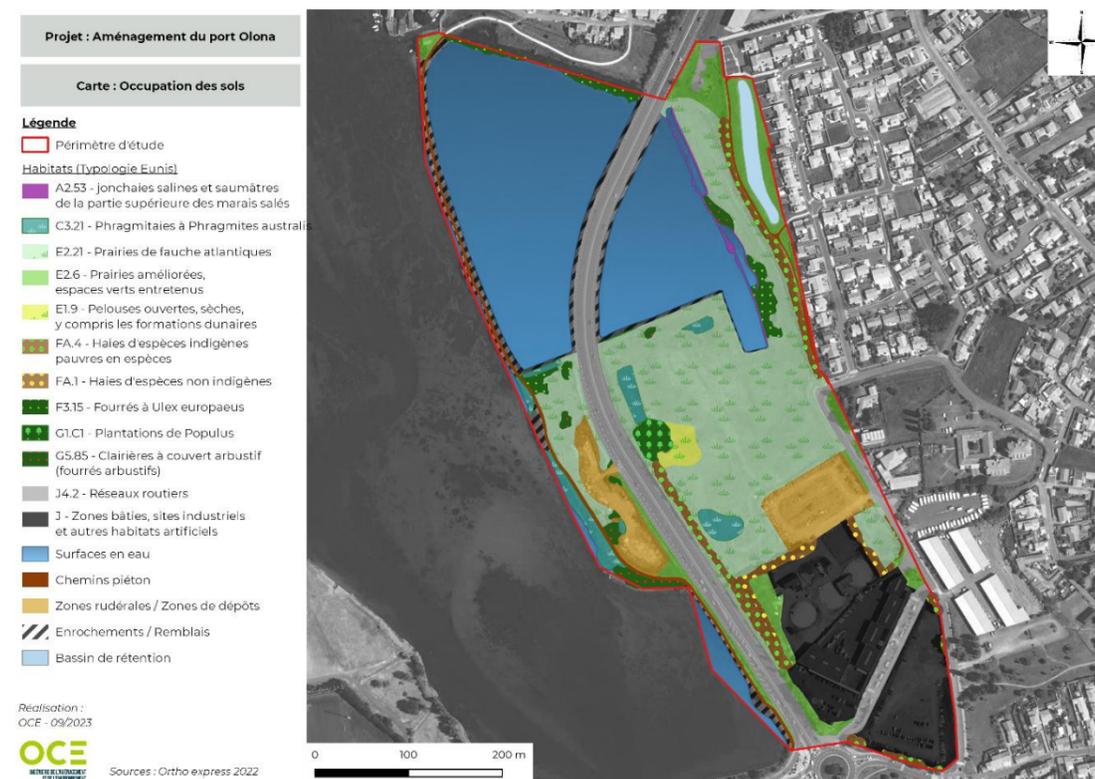


Figure 16 : Cartographie des habitats à l'échelle de la zone d'étude du projet à court terme

Deux espèces exotiques envahissantes « avérées » ont été identifiées sur la zone d'étude :

- *Cortaderia selloana* (Herbe de la pampa)
- *Baccharis halimifolia* (Séneçon en arbre)

Une autre, considérée comme invasive « à surveiller » est présente sur la plupart des espaces prairiaux :

- *Erigeron canadensis* (Vergerette du Canada)



Figure 17 : Localisation des espèces invasives avérées

(c) Résultats concernant les zones humides

La préservation des zones humides est aujourd'hui une obligation réglementaire cadrée par de nombreux textes. L'identification et la délimitation des zones humides doit être réalisée en s'appuyant sur l'analyse des critères pédologiques et floristiques définis par l'arrêté ministériel du 24 juin 2008 (modifié par celui du 1^{er} octobre 2009).

Plusieurs zones humides ont été identifiées sur l'emprise du périmètre d'étude naturaliste. Au total, elles représentent plus de 6 000 m² (6 305 m²).



Figure 18 : Délimitation des zones humides

Ces dernières ont fait l'objet d'une caractérisation, de manière à évaluer leurs fonctionnalités. Les zones humides identifiées se sont développées ponctuellement sur des remblais anciens constitués de matériaux variés plus ou moins perméables dès la surface ou sur des enrochements. Ces zones humides développées au profil d'hétérogénéité des matériaux d'apports présentent des fonctionnalités très limitées. Les capacités épuratoires de ces milieux sont réduites (pour les zones humides qui se sont développées sur de petites zones dominées par des sols hydromorphes) à nulles (pour les zones humides développées sur enrochement). Les capacités hydrologiques sont également très réduites au regard des surfaces en jeu (absence de bassin versant intercepté, capacité « éponge » très limitées, hors zone inondable pour la très grande majorité des zones humides du site, sauf celles développées en berge). Concernant les fonctionnalités écologiques, les quelques zones humides caractérisées par une végétation typique de type roselière et jonchaies constituent des micro-habitats propices à la biodiversité.

(d) Résultats concernant la faune

Les cortèges suivants ont été étudiés :

- Oiseaux
- Amphibiens
- Reptiles
- Mammifères (y compris chiroptères)
- Insectes (odonates, coléoptères saproxylophages lépidoptères rhopalocères (papillons de jour) et orthoptères)

Le tableau ci-dessous identifie le nombre d'espèces recensées par type de cortège, ainsi que le nombre d'espèces protégées.

	Nombre d'espèces recensées	Nombre d'espèces protégées
Oiseaux	50	37
Amphibiens	-	-
Reptiles	4	4
Mammifères	10	7
Insectes	39	-

Aucune espèce animale invasive n'a été identifiée sur le site d'étude.



Figure 19 : Localisation des espèces protégées et/ou patrimoniales observées sur la zone d'étude

Outre le statut de protection réglementaire (national ou régional), un statut de patrimonialité est attribué à chaque espèce. Ce statut, indépendant du statut de protection, est issu de l'analyse de différents critères : statut liste rouge (LR) national, statut liste rouge (LR) régional, si l'espèce est déterminante ZNIEFF ou non, si l'espèce est d'une espèce Natura 2000 prioritaire ou non. Ainsi, les espèces sont hiérarchisées en quatre catégories : enjeu majeur, enjeu fort, enjeu modéré et enjeu faible.

Les prospections réalisées sur la zone d'étude ont permis d'identifier :

- 3 espèces d'enjeu majeur
- 10 espèces d'enjeu fort
- 13 espèces d'enjeu modéré
- 23 espèces d'enjeu faible
- 53 espèces d'enjeu très faible

Tableau 2 : Liste des espèces d'enjeu majeur identifiées sur la zone d'étude

Groupe	Nom scientifique	Nom vernaculaire	Protection nationale	Statut LR	Statut LR R	Det. ZNIEFF	Statut européen	Enjeu propre à l'espèce
Avifaune	<i>Anthus pratensis</i>	Pipit farlouse	Article 3	VU	EN	Oui	-	MAJEUR (seulement en période de nidification)
Avifaune	<i>Actitis hypoleucos</i>	Chevalier guignette	Article 3	NT	EN	-	-	MAJEUR (seulement en période de nidification)
Reptile	<i>Vipera aspis</i>	Vipère aspic	Article 2	LC	EN	Oui	-	MAJEUR

« Statuts listes rouges » : NT = « Quasi-menacée » ; VU = « Vulnérable » ; LC = « Préoccupation mineure »
« Statut européen » : DH = Directive Habitat / DO = Directive Oiseaux

Tableau 3 : Liste des espèces d'enjeu fort identifiées sur la zone d'étude

Groupe	Nom scientifique	Nom vernaculaire	Protection nationale	Statut LR N	Statut LR R	Det. ZNIEFF	Statut européen	Enjeu propre à l'espèce
Avifaune	<i>Egretta garzetta</i>	Aigrette garzette	Article 3	LC	LC	X	DO (Ann I)	FORT
Avifaune	<i>Carduelis carduelis</i>	Chardonneret élégant	Article 3	VU	NT	-	-	FORT
Avifaune	<i>Cisticola juncidis</i>	Cisticole des joncs	Article 3	VU	LC	-	-	FORT
Avifaune	<i>Larus fuscus</i>	Goéland brun	Article 3	LC	VU	-	-	FORT
Avifaune	<i>Linaria cannabina</i>	Linotte mélodieuse	Article 3	VU	VU	-	-	FORT
Avifaune	<i>Thalasseus sandvicensis</i>	Sterne caugek	Article 3	NT	VU	X	DO (Ann I)	FORT
Avifaune	<i>Sterna hirundo</i>	Sterne pierregarin	Article 3	LC	LC	X	DO (Ann I)	FORT
Mammifères	<i>Nyctalus noctula</i>	Noctule commune	Article 2	VU	VU	X	DH (IV)	FORT
Mammifères	<i>Pipistrellus nathusii</i>	Pipistrelle de Nathusius	Article 2	NT	VU	X	DH (IV)	FORT
Mammifères	<i>Eptesicus serotinus</i>	Sérotine commune	Article 2	NT	VU	X	DH (IV)	FORT

« Statuts listes rouges » : NT = « Quasi-menacée » ; VU = « Vulnérable » ; LC = « Préoccupation mineure »
« Statut européen » : DH = Directive Habitat / DO = Directive Oiseaux

Tableau 4 : Liste des espèces d'enjeu modéré identifiées sur la zone d'étude

Groupe	Nom scientifique	Nom vernaculaire	Protection nationale	Statut LR N	Statut LR R	Det. ZNIEFF	Statut européen	Enjeu propre à l'espèce
Avifaune	<i>Cettia cetti</i>	Bouscarle de Cetti	Article 3	NT	LC	-	-	MODERE
Avifaune	<i>Tringa totanus</i>	Chevalier gambette	-	LC	LC	X	-	MODERE
Avifaune	<i>Falco tinnunculus</i>	Faucon crécerelle	Article 3	NT	LC	-	-	MODERE
Avifaune	<i>Larus argentatus</i>	Goéland argenté	Article 3	NT	NT	-	-	MODERE
Avifaune	<i>Larus michahellis</i>	Goéland leucopnée	Article 3	LC	NT	-	-	MODERE
Avifaune	<i>Larus marinus</i>	Goéland marin	Article 3	LC	NT	X	-	MODERE
Avifaune	<i>Hirundo rustica</i>	Hirondelle rustique	Article 3	NT	LC	-	-	MODERE
Avifaune	<i>Apus apus</i>	Martinet noir	Article 3	NT	LC	-	-	MODERE
Avifaune	<i>Chroicocephalus ridibundus</i>	Mouette rieuse	Article 3	NT	LC	-	-	MODERE
Avifaune	<i>Tadorna tadorna</i>	Tadorne de Belon	Article 3	LC	LC	X	-	MODERE
Avifaune	<i>Saxicola rubicola</i>	Tarier pâtre	Article 3	NT	NT	-	-	MODERE
Mammifère	<i>Myotis daubentonii</i>	Murin de Daubenton	Article 2	LC	NT	X	DH (IV)	MODERE
Mammifère	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Pipistrelle commune	Article 2	NT	NT	X	DH (IV)	MODERE

« Statuts listes rouges » : NT = « Quasi-menacée » ; VU = « Vulnérable » ; LC = « Préoccupation mineure »
« Statut européen » : DH = Directive Habitat / DO = Directive Oiseaux

Il est important également de connaître le statut reproducteur des espèces présentant un enjeu. En effet, cette donnée est essentielle pour permettre l'analyse des incidences potentielles du projet. L'incidence ne sera pas la même si le projet impact un site de reproduction ou simplement un lieu d'alimentation.

Parmi les espèces présentant un enjeu majeur, fort et modéré, 9 espèces sont susceptibles de se reproduire sur l'emprise du projet (reproduction non avérée mais possible). Les milieux arbustifs et prairiaux sont les plus sollicités par ces espèces.

Les différents milieux de la zone d'étude ont été hiérarchisés en fonction de l'intérêt écologique qu'ils apportent et des fonctionnalités qu'ils assurent. Cette hiérarchisation prend en compte les différents biotopes, leurs interactions et les espèces présentes. La carte ci-après présente la synthèse des enjeux écologiques.

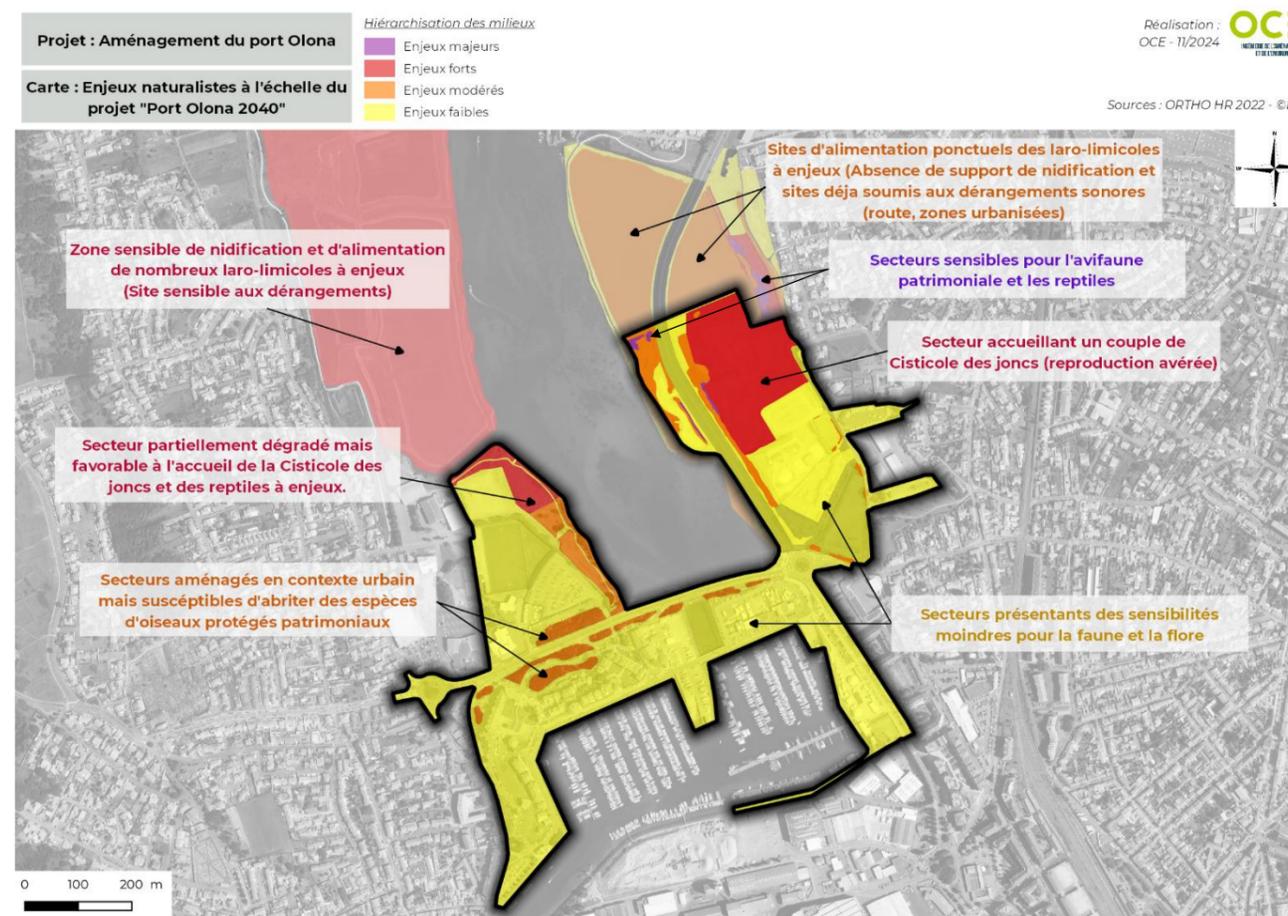


Figure 20 : Synthèse des enjeux écologiques sur la zone d'étude

Les secteurs les plus sensibles ont été identifiés sur la partie Nord-Ouest et Nord-Est du périmètre. Les niveaux d'enjeu sont principalement liés à la présence d'espèces d'oiseaux et de reptiles protégées et patrimoniaux.

III - PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL

III.1. LECTURE PAYSAGERE DU SITE ET DE SES ABORDS

Sur la photographie aérienne de 1945, le secteur d'étude était constitué de marais salés, traversés du Nord au Sud par un chenal. Le terre-plein correspondant au port de commerce existait déjà et était desservi par la voie de chemin de fer à l'Est, par la passerelle de la Chaume à l'Ouest et par un pont au Sud.

Le territoire a fortement évolué à partir des années 1970 : premiers aménagements sur le secteur d'étude, remblaiement progressif des marais, port de plaisance opérationnel (Port Olona 1, côté Ouest du chenal, suite à), création du boulevard du Souvenir Français, suppression de la passerelle qui reliait le port à la Chaume, mise en place de l'écluse (1976), construction de la station d'épuration (déconstruite fin 2007 ; ce site accueille désormais le poste de refoulement des eaux usées).

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. 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.

Puis, dès la fin des années 80, d'autres aménagements ont lieu : remblaiement des terrains de marais sur la zone d'étude, réalisation du parc d'activités portuaires Port Olona 2. Le boulevard du Vendée Globe a été créé au milieu des années 90.

L'occupation des sols sur la zone d'étude n'a pas beaucoup évolué depuis les années 90. On distingue trois grandes affectations sur cette zone : activités de sports/loisirs sur la partie Nord-Ouest, résidences et restaurants sur la partie Sud-Ouest et activités liées au nautisme sur l'ensemble du secteur Est.

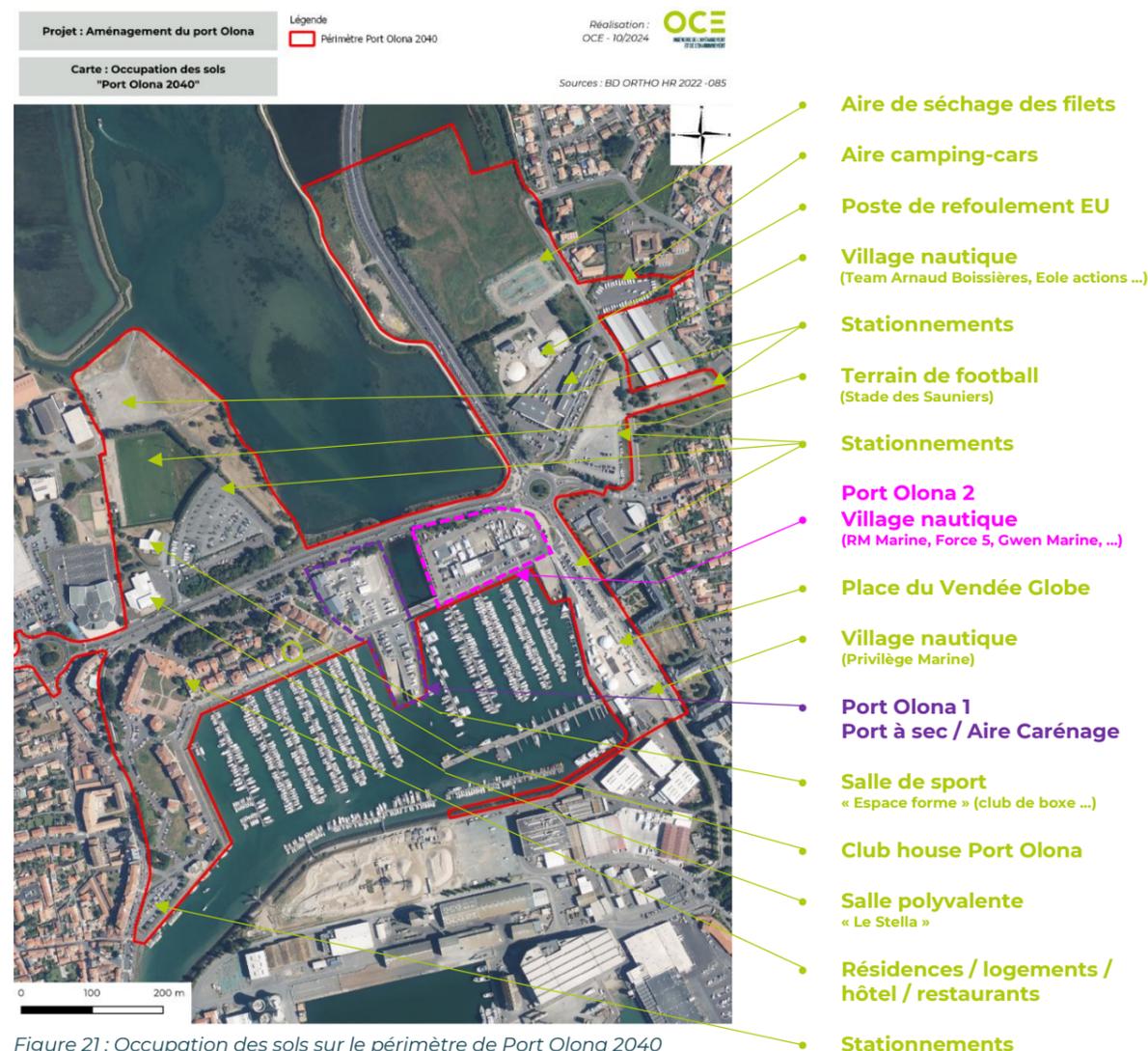


Figure 21 : Occupation des sols sur le périmètre de Port Olona 2040

Selon l'atlas des paysages des Pays de la Loire, le territoire des Sables d'Olonne Agglomération appartient principalement à l'unité paysagère de la côte vendéenne. Le projet se situe à l'interface de 3 types de paysages distincts : le paysage urbain des Sables d'Olonne à l'Ouest et à l'Est, le paysage de marais au Nord et le paysage littoral au Sud.

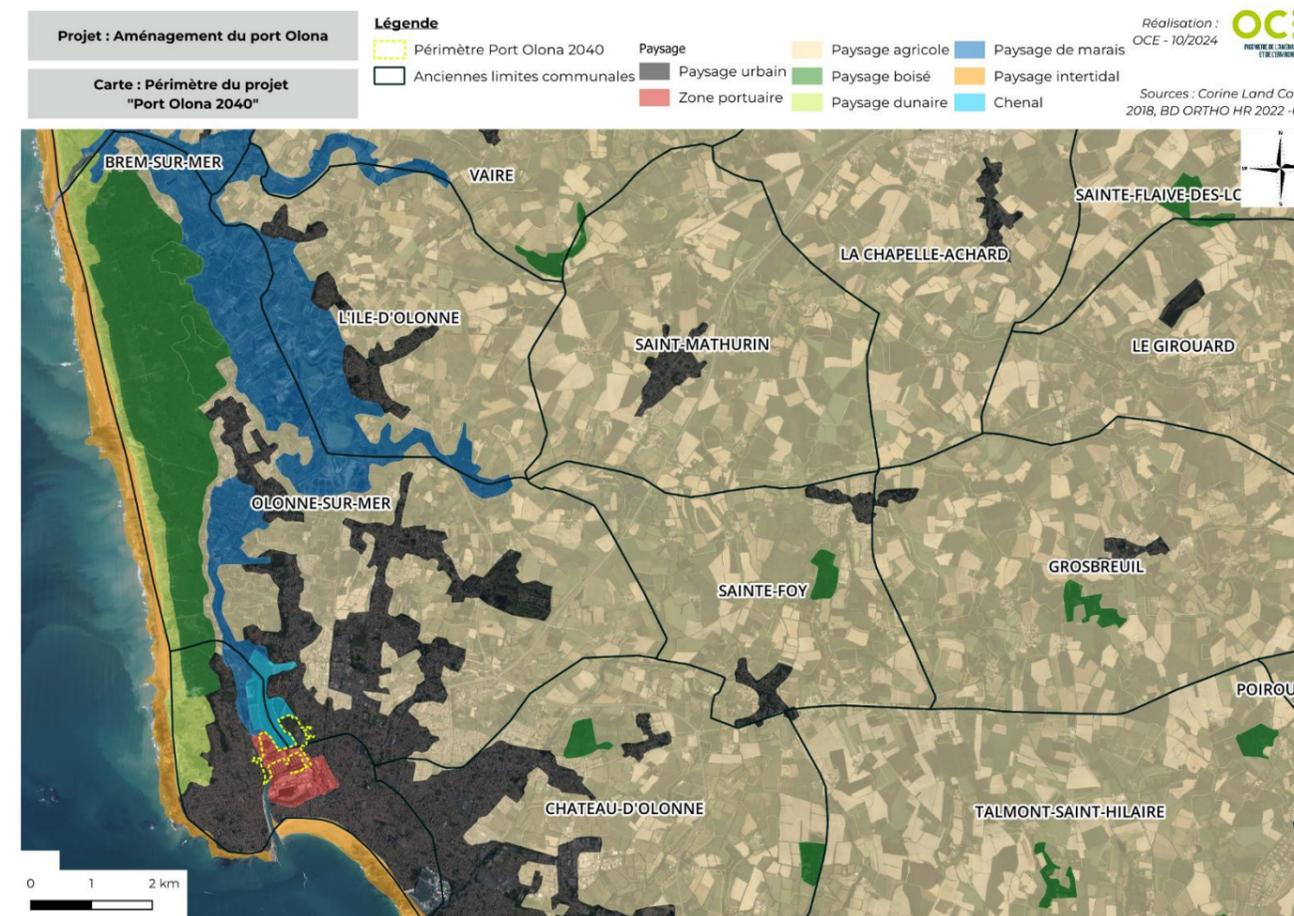


Figure 22 : Délimitation des unités paysagères à l'échelle intercommunale
Source : Corine Land Cover 2018

Le site étudié est marqué par l'hétérogénéité de son environnement immédiat.

Sur ses limites Est et Ouest, les zones urbanisées qui la bordent disposent de tissus et de fonctions très diversifiés. Ainsi le site est à la fois en interface avec des zones pavillonnaires, une architecture industrielle et des commerces. Sur ses limites Nord, le site est marqué par un paysage plus naturel composé de marais et du chenal bordés à l'Ouest et à l'Est par des zones résidentielles. Enfin, sur ses limites Sud, le site est marqué par la frange littorale.

Le périmètre d'étude dispose d'une ossature paysagère homogène de par son urbanisation. Aux alentours, les marais et le port créent des îlots de fraîcheur tout comme la forêt domaniale d'Olonne.

D'une manière générale, trois typologies paysagères se distinguent dans le périmètre d'étude de Port Olona 2040 :

- Des terrains nus composés principalement de prairies de fauche atlantiques, de haies et de fourrés ;
- Des bâtiments liés aux activités maritimes ;
- Des bâtiments résidentiels et un pôle d'équipement.

Si les espaces urbanisés prédominent l'Ouest du site d'étude, la lecture paysagère sur le périmètre d'étude du projet à court terme permet d'identifier différentes ambiances paysagères qui animent le site :

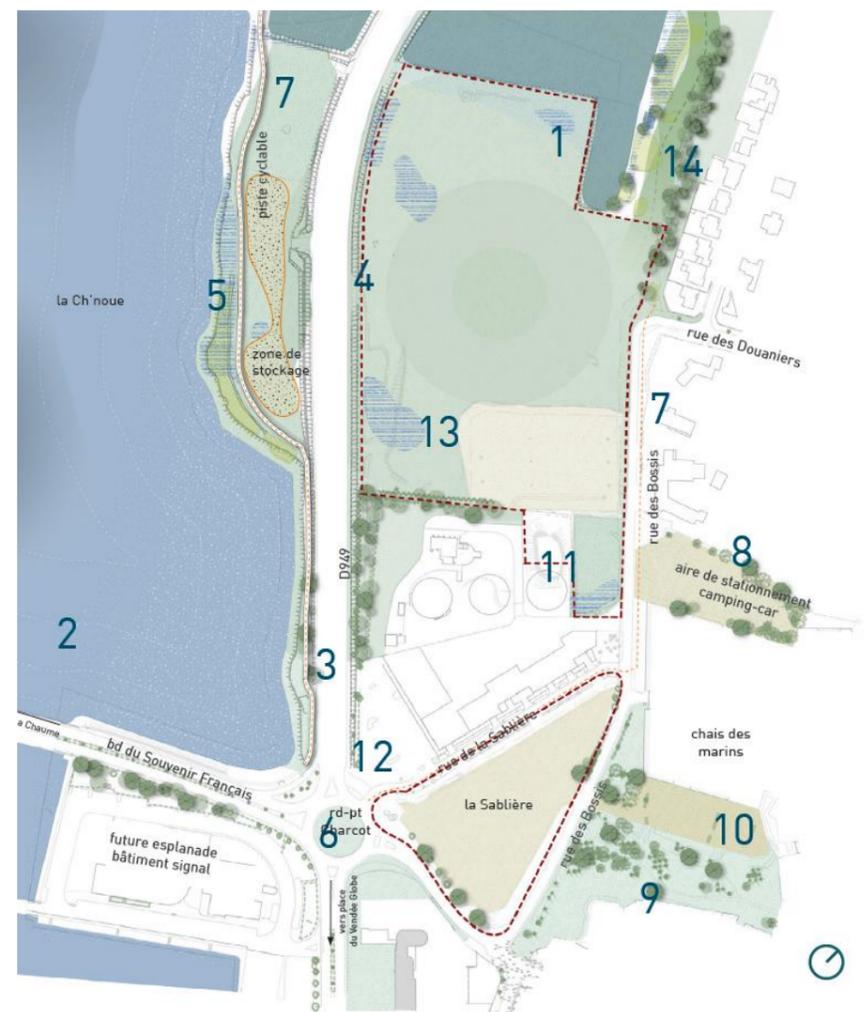


Figure 23 : Etat des lieux des paysages sur le périmètre d'étude du projet à court terme
Source : Notice AVP, Urbicus, Août 2024

1. Entrée dans le grand paysage des marais d'Olonne
2. La Ch'Noue, ancienne rivière maritime, sanctuaire de biodiversité (N2000)
3. Une entrée de ville routière et rapide (90km/h), une rupture entre le futur village nautique et la Ch'Noue
4. Un talus protecteur qui masque la voirie depuis le futur parc d'activités et la rue des Bossis, et qui assoie les vues sur la Chaume et les forêts maritimes
5. Une opportunité paysagère sur les rives de la Ch'Noue, pour une requalification et une renaturation de l'entrée de ville (ancienne aire de stockage / gravière)
6. Un rond-point qui élargi les emprises de voirie, et qui augmente la rupture entre le site et le port
7. Des voies cyclables structurantes à conforter, prolonger, réparer, une voie verte rivulaire éloignée de la voirie, profitant des grandes qualités paysagères de la Ch'Noue
8. Une aire de camping-cars qui nuit à la qualité de la lisière urbaine du site
9. Le parc de la Salorge : une opportunité d'espaces publics à programmer ?
10. Une opportunité foncière, pour suturer les pignons aveugles des bâtiments des pêcheurs ?
11. Des arrières et des fonds de cours peu intégrés / un accès à la station EP à repositionner ?
12. Des haies exogènes de conifères, qui rompt avec le grand paysage des marais
13. Des zones humides à compenser, voire augmenter ?
14. Une lisière rivulaire à conforter et prolonger ?

IV - MILIEU HUMAIN

IV.1. CONTEXTE D'URBANISME

La commune des Sables d'Olonne comptait 48 402 habitants en 2021 (dernier recensement INSEE), et l'agglomération des Sables d'Olonne en comptait 57 953 en 2021. Les deux territoires présentent une importante croissance démographique depuis 1968. La commune des Sables d'Olonne présente une variation annuelle moyenne de sa population de 2,1% entre 2015 et 2021 contre 0,8% à l'échelle du département. Cette forte croissance démographique sur la commune s'explique par sa position de pôle majeur du littoral vendéen.

En 2021, les tranches d'âges les plus représentées sont les classes âgées : les 60-74 ans représentent 28,7% de la population, et les 75 ans ou plus représentent 19,5% de la population. Cela signifie qu'un habitant sur deux a plus de 60 ans.

Le tissu économique des Sables d'Olonne Agglomération est important. En 2016, le territoire compte 17 675 emplois pour une population active de 19 501 personnes. L'indicateur de concentration d'emploi est élevé, 106 en 2013 (nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi et résidant sur zone). Cependant, les communes des Sables d'Olonne, d'Olonne-sur-Mer et de Château-d'Olonne présentent des indicateurs beaucoup plus élevés que les quatre autres communes de l'agglomération (Sainte-Foy, Saint-Mathurin, Vairé et L'Île-d'Olonne). À l'échelle de l'agglomération, seule la commune des Sables d'Olonne exerce une véritable attractivité par l'emploi sur les autres communes ou à proximité, avec deux fois plus d'emplois offerts que d'actifs occupés y résidant.

La commune des Sables d'Olonne compte 9 parcs d'activités. Sur le territoire communal, 2 131 établissements actifs ont été recensés fin 2022 dont 75% dans le secteur du commerce, transport et services divers. Il s'agit dans l'ensemble de petits établissements. Ce secteur d'activités couvre 52,3% des emplois du territoire en 2021. L'administration publique, enseignement, santé, action sociale viennent ensuite avec 9,5% des établissements actifs et 30,6% des emplois en 2021. Les secteurs de l'industrie et de la construction couvrent à eux deux un peu plus de 13,8% des établissements et 16% des emplois en 2021. Le secteur de l'agriculture ne couvre que 1,7% des établissements et 1,1% des emplois en 2021.

Le tissu associatif participe à l'animation des activités sportives, culturelles et de loisirs sur le territoire. De grands événements sportifs tels que le Vendée Globe valorisent le territoire littoral. De nombreux projets d'accueil de manifestations sportives et culturelles ou de musées maritimes sont envisagés afin de lier culture et activités nautiques.

Le port de plaisance des Sables d'Olonne dispose de près de 1700 places :

- 1 500 emplacements à Port Olona, port d'attache du Vendée Globe, dont 1400 à flot et 112 sur le port à sec qui lui a été ajouté en juillet 2022. Il est le premier port d'événements nautiques de la côte Atlantique et le premier port de plaisance vendéen ;
- 120 anneaux complémentaires sur le Quai Garnier idéalement situé en plein centre-ville des Sables d'Olonne. Ce port accueille des bateaux de 10 à 15,50 m.

Le port de pêche, situé sur le Quai Ernest de Franqueville, accueille tous les bateaux destinés à un usage professionnel. La flotte est composée de 85 bateaux de pêche pour 255 marins. Ceux-ci représentent différents corps de métiers : 34% de chalutiers côtiers, 39% de polyvalents côtiers (lignes, palangres, filets, casiers) et 24% de chalutiers et senneurs danois « hauturiers ». 1er port vendéen en volume et en valeur de produits pêchés, le port de pêche des Sables d'Olonne se classe à la 3ème place des ports de France en valeur.

Le trafic du port de commerce croît chaque année. En 2021, 1 018 060 tonnes ont été exportées et importées (+14% vis-à-vis de 2020). La flotte du port de commerce était composée en 2021 de 519 navires dont 155 cargos, 216 sabliers et 145 rotations par le caboteur CASAM IV pour l'avitaillement. Le port dessert l'une des principales régions céréalières françaises (maïs, blé...). Le reste du trafic commercial est essentiellement basé sur les entrées de sable, de ciment et d'engrais.

III.2. PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE

La commune des Sables d'Olonne compte neuf monuments historiques :

- Couvent des Bénédictines de Sainte-Croix (site partiellement inscrit depuis 1988), à 1 km du projet
- Façades et toitures sur immeubles 1, 3, 5, 7 rue Travot ; 4, 4 bis place Maréchal-Foch (site partiellement inscrit depuis 1975), à 794 m du projet
- Villa Sans Souci (site partiellement inscrit depuis 1988), à 1,2 km du projet
- Eglise Notre-Dame-du-Bon-Port (site classé depuis 1993), à 667 m du projet
- Phare des Barges (site inscrit depuis 2011), à 3 km du projet
- Phare de l'Armandèche, situé à la Chaume (site classé depuis 2012), à 1,2 km du projet
- Eglise Notre Dame de l'Assomption (site classé depuis 1908), à 3,3 km du projet
- Deux menhirs dénommés Les Pierres Jumelles (site classé depuis 1982), à 3,6 km du projet
- Château de Pierre-Levée (site inscrit depuis 1948, classé depuis 1949), à 3,7 km du projet

Le périmètre du parc d'activités est distant de plus de 500 m de ces périmètres architecturaux de protection et ne dispose d'aucune perspective visuelle sur ces derniers.

La commune ne possède pas encore de Site Patrimonial Remarquable mais des Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) depuis 2007 dont la plus proche est à 120 m et n'inclus donc pas le site du projet. Le périmètre du parc d'activités ne comporte aucun bâti remarquable. Les prescriptions réglementaires de protection portent sur les biens en eux-mêmes mais ne concernent pas les environnants.

Aucune entité archéologique n'est connue à ce jour sur le secteur du projet à court terme. Toute la commune des Sables d'Olonne est placée dans une zone de présomption de prescription archéologique. De ce fait, la DRAC a été saisie concluant que le projet ne donnera pas lieu à une prescription d'archéologie préventive.

IV.2. PLANIFICATION URBAINE

IV.2.1. SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCoT)

La ville des Sables d'Olonne fait partie du SCoT des Sables d'Olonne Agglomération. L'objectif de ce document est de mettre en cohérence les politiques sectorielles en matière d'urbanisme, d'environnement, d'habitat, de déplacements, d'implantations commerciales, de grands équipements... Il établit les orientations de développement et les conditions d'urbanisation du territoire à horizon 2040.

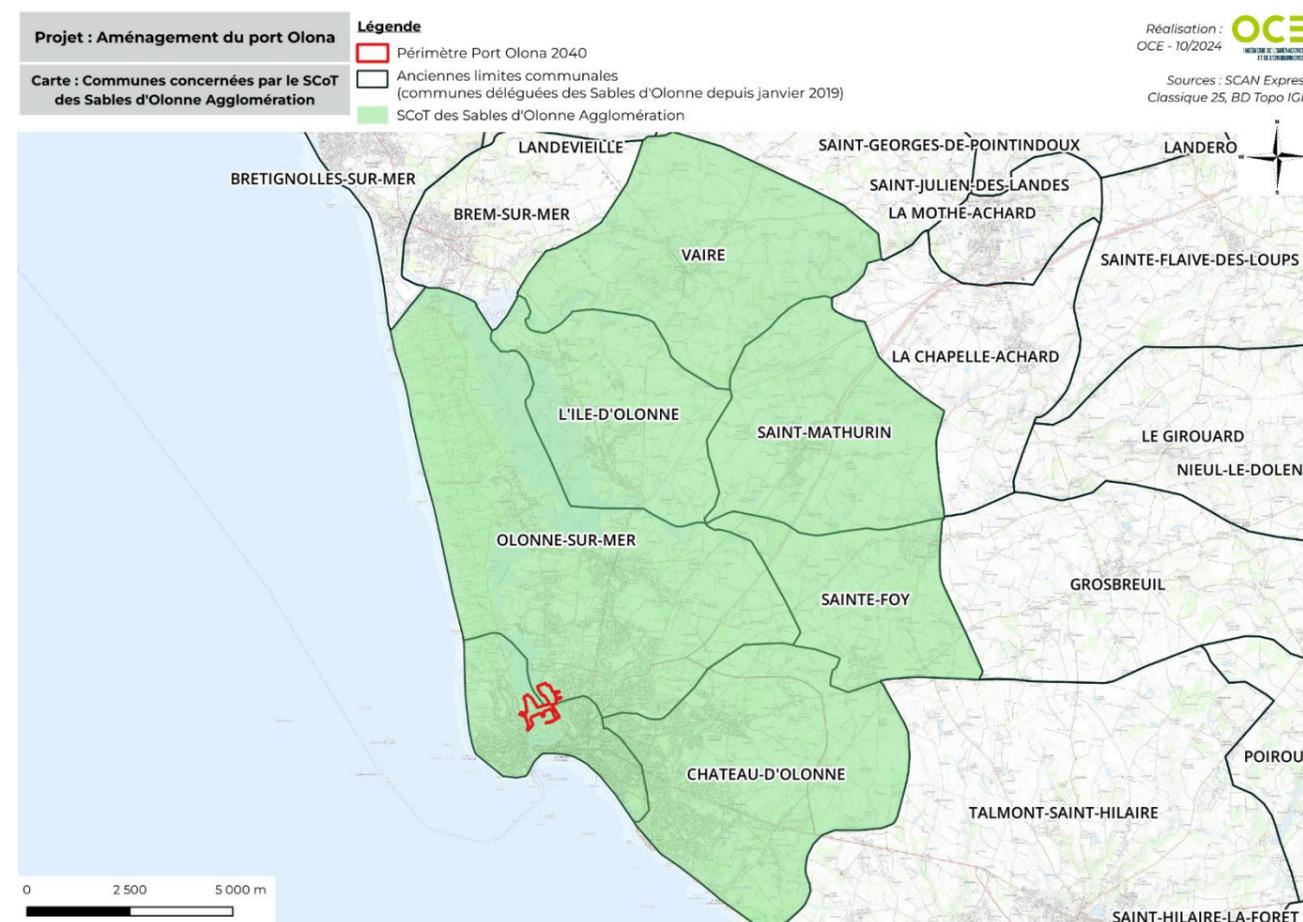


Figure 24 : Périmètre du SCoT des Sables d'Olonne Agglomération

Pour les Sables d'Olonne Agglomération, le SCoT fixe les objectifs suivants :

- Préserver la fonctionnalité écologique du territoire
 - Intégrer une trame verte et bleue adaptée aux différentes ambiances et sensibilités des milieux
 - Valoriser les ambiances paysagères au service d'un cadre de vie remarquable
 - Un territoire engagé dans la transition énergétique et la lutte contre le changement climatique
 - Préserver la fonctionnalité d'un littoral accueillant, ressourçant et authentique
- Réconcilier les modes de vie
 - Organiser l'armature urbaine multipolaire
 - Assurer un développement résidentiel équilibré et maîtrisé
 - Organiser une offre résidentielle en cohérence avec le cadre de vie des populations
 - Accompagner les évolutions des modes de vie par les équipements et services
 - Inscrire les mobilités au cœur des enjeux de développement et d'aménagement de l'agglomération
- S'engager dans une stratégie économique, agricole et commerciale à la fois globale et locale
 - Des zones économiques plus durables pour une meilleure attractivité
 - Favoriser et accompagner le dynamisme local
 - Renforcer les filières liées aux activités maritimes
 - Accompagner la montée en gamme de l'offre touristique
 - Contribuer au maintien d'un écosystème agricole créateur de valeur ajoutée durable
 - Concilier une dynamique commerciale de proximité, spécifique et valorisante, avec une offre de niveau « régional »

IV.2.2. PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

Le Plan Local d'Urbanisme des Sables d'Olonne a été élaboré puis approuvé le 12 décembre 2011. Celui d'Olonne-sur-Mer a été approuvé le 29 avril 2011, le projet du parc d'activités devra être compatible avec ce PLU. Un PLU, engagé par délibération du conseil communautaire du 31/01/2020, est en cours d'élaboration mais n'a pas encore été arrêté.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) donne les principaux axes à suivre à l'échelle communale :

- Axe 1 - Une ville pour tous
- Axe 2 - Une ville mosaïque tournée vers la mer
- Axe 3 - Une ville ouverte plus accessible
- Axe 4 - Une ville plus verte et plus durable

Le périmètre de Port Olona 2040, situé sur l'ancienne commune des Sables d'Olonne, est classé en zones :

- UTd : zone à destination d'équipements à vocation de loisirs, culture, sports ou tourisme. Il concerne les Sauniers ;
- UA : zone à caractère central d'habitat, de services et d'activités. Les capacités des équipements publics existants ou en cours de réalisation permettent d'y admettre immédiatement des constructions ;
- UP : correspond aux terrains affectés à l'utilisation des ports de pêche, de commerce et de plaisance ;
- UC : zone d'habitation périphérique à faible densité de construction.

Le périmètre de Port Olona 3, situé sur l'ancienne commune d'Olonne-sur-Mer, est classé en zones :

- 1AUE : zone dont les règles de constructions applicables sont celles des zones 1AU et UE :
 - La zone 1AU est une zone où les équipements en périphérie ont une capacité suffisante pour desservir les futures constructions et où l'extension de l'urbanisation doit se développer à court terme sous forme d'ensembles immobiliers nouveaux accompagnés des équipements publics et privés correspondants ;
 - La zone UE est une zone d'activités qui regroupe les établissements artisanaux, commerciaux, les hébergements hôteliers, ainsi que toute installation privée ou publique incompatible avec l'habitat, et pouvant être admise immédiatement compte-tenu des capacités des équipements existants ou programmés à court terme ;
- UEpo : zone du périmètre du schéma d'aménagement de Port Olona 2040 qui s'inscrit autour de quatre thématiques majeures : le développement économique et touristique ; la dynamique sportive, associative, patrimoniale ; l'amélioration du cadre de vie des Sablais et l'expérience des usagers ; des aménagements urbains adaptés aux mobilités ;
- NR : zone inconstructible strictement protégée au titre de sa qualité d'espaces remarquables constitués par le marais, la forêt d'Olonne sur mer couverte par un Espace Boisé Classé et les espaces dunaires du cordon littoral.

Aucune orientation d'aménagement et de programmation (OAP) ne concerne la zone d'étude du projet sur les PLU des Sables d'Olonne et d'Olonne-sur-Mer.

V - INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DESSERTES

V.1. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Les modalités d'accessibilité au futur parc d'activités qui se retrouve en second rideau de la RD 949 sont un des enjeux importants du projet. Afin de travailler sur ce sujet, une étude mobilité a été réalisée par le bureau d'études INGEROP en 2024.

La commune des Sables d'Olonne est desservie par trois axes routiers majeurs :

- La RD 32 vers le Nord du département (Challans, ...);
- La RD 160 vers le Nord-Est (La Roche/Yon et A87);
- La RD 949, boulevard urbain qui contourne toute l'agglomération Sablaise et permet la desserte du Sud-Est du département (Fontenay le Comte ...).

Sur la commune, 50 % des déplacements sont effectués en voiture (véhicules particuliers). L'enjeu circulatoire est donc fort.

Situé à proximité du croisement de ces axes majeurs, le secteur de Port Olona bénéficie d'un positionnement stratégique, en entrée de ville. Ce point de convergence des flux constitue néanmoins un nœud routier sensible.

D'après l'étude réalisée par INGEROP, le trafic est relativement apaisé aux heures de pointe de circulation et à l'approche des carrefours de la zone d'étude. Des remontées de files d'attente sur le Boulevard de l'Île Vertime et la Rue du Docteur Charcot sont parfois observées et peuvent être tout aussi importantes que rapidement résorbées.

Les transports en commun représentent une part modale de 8 % sur la commune. La desserte de la commune en transports collectifs présente :

- Une gare à 20 min à pied du projet où circulent le réseau TER Pays de la Loire et le TGV Atlantique ;
- Un réseau de bus régional dont 3 lignes desservent la commune ;
- Un réseau de bus intercommunal avec :
 - la ligne B desservant le périmètre du projet à une fréquence de 20 minutes entre 8h00 et 20h00 ;
 - deux navettes gratuites et électriques desservant le périmètre du projet à la haute saison touristique ;
- Des navettes maritimes.

Concernant les liaisons douces (déplacements non motorisés), l'agglomération des Sables d'Olonne élabore, depuis 2018, un Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA) qui doit conduire à la mise en œuvre d'un plan vélo à long terme dont un premier phasage aura lieu à l'horizon 2025. Ce schéma a mis en avant l'existence d'un important réseau cyclable comportant des discontinuités sur certains secteurs et des intersections complexes parfois dangereuses pour les usagers. L'agglomération est composée de 126 km d'aménagements et de 327 km de sentiers balisés dont 197 km de sentiers cyclables. Le territoire regroupe à la fois des pistes en site propre, des itinéraires touristiques sur chemin ou encore des itinéraires partagés sur des routes.

Au niveau du périmètre d'étude à long terme, le maillage de déplacements doux est actuellement incomplet.

V.2. DESSERTE DU SITE PAR LES RESEAUX

Le site sera raccordé aux différents réseaux : eaux usées, eau potable, électricité, téléphonie.

VI - RISQUES ET NUISANCES

VI.1. RISQUES MAJEURS

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) répertorie les principaux risques naturels et technologiques sur le territoire vendéen. La dernière édition de ce document établi par les services de la Préfecture date de 2024.

Tableau 5 : Risques répertoriés sur la commune des Sables d'Olonne

Catégories	Types de risques	Le secteur de Port Olona est-il concerné ?
Risques naturels	Risques littoraux (submersion marine)	Oui Au regard du PPRL, la zone d'étude est pour partie située en zone submersible (classement d'une petite partie du site en zone constructible sous condition). Les cotes de références de l'aléa modélisé à l'horizon 2100 restent proches des altimétries du terrain actuel.
	Risques inondation par remontée de nappe	Oui Le projet est situé en zone potentiellement sujette aux débordements de nappe.
	Risques inondation par débordement de cours d'eau	Oui Le secteur de Port Olona 3 est identifié dans le lit majeur d'un cours d'eau.
	Retrait gonflement des argiles	Oui La zone d'étude est classée en aléa moyen. Une étude géotechnique G2AVP, réalisée par Ginger, préalable à l'aménagement a permis de caractériser ce risque sur le terrain.
	Risque sismique	Oui Toutes les communes vendéennes sont classées en zone 3 (risque modéré).
	Risque météorologique	Oui Tout le département est aussi exposé aux risques météorologiques suivants : vents violents (tempêtes et tornades), sécheresse et canicule, neige et verglas.
	Risque Radon	Oui La commune des Sables d'Olonne est classée au niveau de risque le plus élevé (catégorie 3), cependant cette donnée est à nuancer sur les terrains du projet qui sont sur remblais.
Risques technologiques	Risques inondation par rupture de barrage	Non
	Risque transport de marchandises dangereuses (TMD)	Oui <ul style="list-style-type: none"> - Port des Sables d'Olonne - Voie ferrée, à environ 300 m à l'Est du projet - D160, D760, D32 et D949 (qui longe le projet)
	Gazoduc	Non

VI.2. INSTALLATIONS CLASSEES, SITES ET SOLS POLLUES

VI.2.1. INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE)

D'après la base de données sur la prévention des risques et lutte contre les pollutions du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, 16 ICPE soumises à autorisation ou enregistrement sont recensées sur la commune des Sables d'Olonne : Charier CM – Carrières et Matériaux, Saprofil, Partedis Bois Matériaux, Silo Cavac, Colas Centre Ouest, Brangeon Recyclage Atlantique, BRISSON Louis, Trivalis, Com com des Olonnes, Com communes des Olonnes, Transport Rousseau, Semo, Point P Trouillard SA, Sablimaris, GAEC Les Arpents, Zoo des Sables d'Olonne. Parmi ces 16 ICPE, 8 sont soumises à autorisation et 8 sont soumises à enregistrement. Aucun de ces sites n'est classé SEVESO.

Les sites les plus proches de la zone d'étude sont :

- Privilège Marine (Usine de fabrication de bateaux de plaisance) - Déclaration
- SABLIMARIS (transit et traitement de granulats) - Enregistrement
- CAVAC (entrepôt d'engrais) – Déclaration
- CAVAC (silo de stockage de céréales) – Autorisation

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.

VI.2.2. SITES ET SOLS POLLUES

Il n'y a pas de sites et sols pollués recensés sur la base de données BASOS sur l'emprise du projet. Cependant, deux anciens sites industriels et d'activités de service sont recensés au sein du périmètre de Port Olona 3, sur les emprises déjà aménagées.

VI.3. QUALITE DE L'AIR

Il n'existe pas de station de suivi de la qualité de l'air sur l'agglomération. En 2022, une campagne de mesures a néanmoins été réalisée. En 2022, la qualité de l'air aux Sables d'Olonne a été « bonne » 2 jours, « moyenne » 295 jours, « dégradée » 54 jours et enfin « mauvaise » 14 jours. La répartition des qualificatifs de l'indice ATMO aux Sables d'Olonne est proche de celles relevées à Laval ou à La Roche-sur-Yon. La proportion de « dégradé » et de « mauvais » est inférieure à celle relevée à Nantes.

La proximité du littoral permet d'assurer une bonne diffusion et dilution des pollutions atmosphériques potentielles. Les ICPE susceptibles d'émettre des rejets atmosphériques font l'objet de suivi permettant de vérifier la compatibilité des émissions avec la réglementation en vigueur.

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, ...

VI.4. BRUIT

VI.4.1. Identification des sources sonores liées aux activités

(a) 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.

(b) 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).

(c) 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).

VI.4.2. Caractérisation de l'environnement sonore initial

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 : Dans le secteur étudié, 4 routes sont classées :
 - o la RD949 en catégorie 3 (recul de 100 m),
 - o la rue du Docteur Charcot, le boulevard de l'Île Vertime et le boulevard du Souvenir Français classés en catégorie 4 (recul de 30 m).

Le site de Port Olona 3 est placé en zone d'ambiance sonore préexistante modérée ou modérée de nuit au niveau des habitations les plus exposées, dans un contexte sonore compatible avec une zone d'activités. Les niveaux sonores mesurés en bordure des boulevards sont relativement élevés. Une attention particulière devra y être portée.

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

D. ANALYSE DES IMPACTS ET PRESENTATION DES MESURES ERC

VI.1. 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 entraîne 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 dépôts 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	-	-

VI.2. 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 Cheminement piéton en dehors de la haie (le long du Boulevard du Vendée Globe) 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 m ² 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 m ² . 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 m ² 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 pâle, 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 m ² . 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 m ² 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 m ² 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 m ² (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	-	-

VI.3. EFFETS SUR LES RESSOURCES

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	
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

VI.4. 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	<p>Modification du paysage et de l'occupation du sol</p> <p>Modification des perceptions du site depuis les extérieurs</p> <p>Requalification de l'entrée de ville et valorisation du cadre paysager</p> <p>Revalorisation de l'esplanade du Port Olona</p>	Préservation des éléments paysagers structuraux	<p>Aménagements paysagers des espaces publics (plantations en accord avec la morphologie du paysage local et de son ambiance paysagère)</p> <p>Prescriptions paysagères sur les lots cessibles en vue de favoriser l'insertion des futurs aménagements (se reporter au CPAUPE)</p>	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	-	-	-

VI.5. EFFETS SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DESSERTES

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	
Circulation	Augmentation de la circulation pendant la période du chantier	<p>Augmentation de la circulation sur le site et ses abords</p> <p>Circulation de poids lourds et convois exceptionnels</p> <p>Sécurisation des abords du port de plaisance (réduction des conflits d'usages entre piétons, plaisanciers, shipchangers, ...)</p>	Préservation de la voie de shunt allant du boulevard du Vendée Globe vers la Chaume	<p>Régulation des flux routiers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	-	-

VI.6. 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	-
	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	-	-	

VI.7. 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	<p>Un parc d'activités de ce type présente des émissions sonores limitées sur le bâti existant</p> <p>Nuisances sonores liées au trafic induit par les activités de ventes et de commercialisations des bateaux</p> <p>Nuisances sonores liées aux activités de préparation et de réparation des bateaux</p>	-	<p>Limitation des nuisances sonores durant la phase chantier</p> <p>Utilisation de matériels et engins de chantier conformes</p> <p>Réalisation des travaux et activités bruyantes pendant les jours et heures ouvrables, sur une plage horaire respectueuse des riverains</p> <p>Limitation de la vitesse des engins de chantier</p> <p>Les activités bruyantes seront réalisées dans des bâtiments disposant d'une isolation phonique adaptée</p> <p>Les entreprises susceptibles de générer des émissions sonores importantes devront réaliser, préalablement à la construction de leur bâtiment, une étude acoustique</p>	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	-
Qualité de l'air	Emission de particules fines pendant la période du chantier	<p>Faible augmentation de la circulation sur le site et ses abords donc faible augmentation des émissions gazeuses polluantes</p> <p>Les activités de carénage, décapage et autres travaux peuvent générer des poussières et émanations de solvants et autres odeurs</p>	-	<p>Arrosage régulier des pistes lors des périodes sèches et ventées pour réduire les envols de poussières</p> <p>Proximité immédiate du port réduisant les distances de transport des convois maritimes</p> <p>Sensibilisation à l'utilisation d'énergies renouvelables</p> <p>Les activités de carénage, décapage et autres travaux seront réalisées à l'intérieur de bâtiments équipés de dispositifs d'aspiration et de traitement de l'air. Elles privilégieront des produits limités en risques</p>	-	-	-
Pollinose	-	Choix des espèces végétales à planter	La palette végétale fournie dans la demande de Permis d'Aménager a été mise à jour en retirant les espèces présentant un potentiel allergisant fort	-	-	-	-
Moustique	Risque de créations de gîtes	Risque de créations de gîtes	<p>Rangement et recouvrement du matériel de chantier susceptible de créer un gîte larvaire</p> <p>Adaptation des constructions de sorte à ne pas créer de zone pouvant accueillir un gîte larvaire</p>	Suppression des gîtes larvaires sur tous les espaces publics ou privés	-	-	Vérification et entretien annuel des zones présentant une probable stagnation d'eau

VI.8. INCIDENCES DU PROJET SUR LE CLIMAT ET VULNERABILITE 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)	-	<p>Implantation d'entreprises complémentaires dans le domaine du nautisme permettant la mutualisation des compétences et équipements</p> <p>Zone d'activités à proximité du port de plaisance et de commerce, au plus près des besoins</p> <p>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</p> <p>Valorisation et sécurisation des liaisons douces, développement des transports en commun</p> <p>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</p> <p>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)</p>	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	<p>Désartificialisation d'une partie du site à l'Ouest du boulevard du Vendée Globe</p> <p>Conversion d'espaces cultivés en espaces prairiaux</p> <p>Mise en place de zones en libre évolution</p> <p>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</p>	-
	-	Effet « ilot 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	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	-	<p>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</p> <p>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, ...)</p> <p>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)</p>	Non significatif	-	-

VII - ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

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 m ² , 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	2023ACPD38 / 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 »			
2020	2020APPDL32	Demande d'autorisation environnementale parc d'activités « 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	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 km ²).	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>

VIII - COUT DES MESURES ERC ET MODALITES DE SUIVI

VIII.1. ESTIMATION FINANCIERE DES MESURES ERC

Les tableaux ci-dessous synthétisent les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues sur le projet, ainsi que l'estimation financière de chaque mesure.

Le coût des mesures ERC est estimé à : **5 498 000 € HT**.

Mesures d'évitement		Coût estimatif (€ HT)
ME 1	Préservation des terrains situés à l'Ouest du boulevard du Vendée Globe à des fins de revalorisation environnementale (zones humides, zones inondables) et paysagère Ces espaces actuellement classés en zone constructible seront reclassés en zone naturelle lors du PLUi à venir	300 000 € HT (Terrassements pour récréation zone humide, terre végétale, plantations...)
ME 2	Evitement d'une partie des zones à enjeux écologiques - Secteur Nord-Est (zone à enjeux majeur) - Secteur Nord-Ouest (zone à enjeu majeur et espace de transition avec le site Natura 2000) - Secteur Sud-Est (zone humide ZH5)	0 € HT
ME 3	Adaptation du calendrier du chantier en fonction des sensibilités environnementales (intervention hors période de nidification)	-
Mesures de réduction d'impact		Coût estimatif (€ HT)
MR 1	Valorisation d'une bande tampon entre espaces construits et espaces naturels protégés, et paysagement du site (Recul des zones constructibles, plantations arbustives de la bande)	250 000 € HT (coût des aménagements paysagers)
MR 2	Plan de circulation et balisage des zones sensibles (50 m)	5 000 € HT
MR 3	Transfert de Vipère aspic avant travaux	3 000 € HT
MR 4	Densification et optimisation du foncier (création d'un parking silo de 250 places)	4 500 000 € HT
MR 5	Mise en œuvre d'un processus de chantier propre (Mise en place de sanitaires de chantiers, d'une zone de collecte et tri des déchets de chantier, entretien des engins hors site, limitation des nuisances sonores (périodes d'intervention et typologie), limitation des émissions de poussières, gestion des espèces exotiques envahissantes, mise à disposition d'un kit anti-pollution, ...)	25 000 € HT
Mesures de compensation		Coût estimatif (€ HT)
MC 1	Mesures compensatoires faune sur site des Soulardières (Coût d'acquisition foncière, conversion des espaces cultivés du site de compensation en espaces prairiaux, mise en place de zones en libre évolution, de gîtes à reptiles dans les zones de libre évolution, d'un nichoir pour Faucon crécerelle, plan de gestion, ...)	25 000 € HT (hors cout foncier)
MC 2	Mesures compensatoires zones humides à l'Ouest du boulevard du Vendée Globe (Déblai et évacuation, renappage de terre végétale, semis adaptés, plan de gestion, ...)	150 000 € HT (hors cout foncier)
MC 3	Gestion des eaux pluviales sur les espaces collectifs	200 000 € HT
MC 4	Gestion des eaux pluviales sur les espaces privatifs (dont ouvrages de traitement des eaux polluées)	Non chiffrable à ce stade du projet
Mesures de compensation		Coût estimatif (€ HT)
MS 1	Suivi en phase chantier (Etablissement charte chantier propre, management environnemental du chantier, sensibilisation du personnel de chantier)	5 000 € HT
MS 2	Suivi des mesures compensatoires (post-travaux) (6 années de suivi répartis sur 20 ans)	35 000 € HT

VIII.2. MODALITES DE SUIVI DES MESURES ERC

Le projet sera soumis à deux types de suivis environnementaux :

- Un suivi qui couvre la phase chantier, dont l'objectif est de s'assurer du respect des mesures d'évitement et de réduction d'impact, et de la conformité des travaux de mesures compensatoires ;
- Un suivi naturaliste après travaux compensatoires sur les espaces naturels concernés, afin de s'assurer de l'efficacité de ces mesures dans le temps. Ce suivi sera réalisé dans le cadre du plan de gestion des espaces naturels du parc d'activités.

Le plan de gestion des espaces naturels du parc d'activités comprend des modalités de fauche tardive :



Ce suivi permettra de dresser un bilan quantitatif et qualitatif des espèces/habitats en présence. Les données récoltées seront analysées pour connaître l'évolution des milieux et des populations et ainsi évaluer si les mesures de gestion sont bien favorables à la biodiversité. En fonction des résultats obtenus, les mesures de gestion proposées pourront faire l'objet d'adaptation.

L'analyse sera basée sur l'évolution d'indicateurs choisis, tels que : nombre d'espèces, effectif des populations, répartition des populations, état de conservation des milieux, etc. Pour chaque groupe étudié, des méthodes permettant de comparer les résultats d'années en années seront mises en place, comme par exemples les indices de Shannon et d'Equitabilité.

Tableau 6 : Période concernée par les suivis des mesures compensatoires

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	N+6	N+7	N+8	N+9	N+10	N+11	N+12	N+13	N+14	N+15	N+16	N+17	N+18	N+19	N+20		
A																							
B																							
C																							
D																							

N : Année d'achèvement des travaux des mesures compensatoires
A : Réalisation des mesures compensatoires et rédaction du plan de gestion
B : Suivi des mesures compensatoires
C : Campagnes de terrain du suivi naturaliste et comptes-rendus associés
D : Bilan du suivi naturaliste et du plan de gestion.

IX - COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE SDAGE, SAGE ET PGRI

Le projet est compatible avec les orientations suivantes du SDAGE Loire-Bretagne 2022-2027, et en particulier les dispositions :

- 1B - Prévenir toute nouvelle dégradation des milieux,
- 1I - Préserver les capacités d'écoulement ainsi que les zones d'expansion des crues et les capacités de ralentissement des submersions marines,
- 3D - Maîtriser les eaux pluviales par la mise en place d'une gestion intégrée à l'urbanisme,
- 8B - Préserver les zones humides dans les projets d'installations, ouvrages, travaux et activités.

Le projet est compatible avec les orientations suivantes du SAGE Auzance – Vertonne, et en particulier les dispositions :

- 7 - Protéger les zones humides,
- 8 - Compenser les atteintes portées aux zones humides,
- 19 - Intégrer des actions d'économie et d'optimisation de la ressource en eau potable en amont des projets d'urbanisation et d'aménagement,
- 30 - Privilégier la mise en œuvre de systèmes de rétention alternatifs des eaux pluviales, autres que les bassins d'orage classique.

Le projet est compatible avec les dispositions suivantes du PGRI 2022-2027, et en particulier les dispositions :

- 1-1 - Préservation des zones inondables non urbanisées,
- 1-2 - Préservation dans les zones inondables des capacités d'expansion des crues et de ralentissement des submersions marines,
- 2-7 - Adaptation des nouvelles constructions,
- 2-14 et 2-15 - Prévenir, voire réduire, le ruissellement et la pollution des eaux pluviales, limiter les apports d'eaux de ruissellement dans les réseaux d'eaux pluviales et le milieu naturel.

E. CONCLUSION

Construit en 1979, Port Olona est le premier port de plaisance de Vendée. Il constitue le cœur historique de l'activité, de la prospérité et de l'attractivité sablaise. Les nombreuses manifestations nautiques prestigieuses qu'il reçoit lui confère une portée internationale.

Afin de renforcer, moderniser, et dynamiser le Port Olona et les activités qui rayonnent autour de ce dernier, un schéma d'aménagement et de développement a été établi pour les 20 prochaines années. Ce schéma conçu de façon concertée entre les différents acteurs du nautisme et du territoire s'étend sur une emprise de près de 40 ha. La première phase d'aménagement de ce projet porte sur la partie Nord-Est du périmètre et repose sur la création d'un parc d'activités portuaires, le réaménagement de l'entrée du port (surface concernée de l'ordre de 11 ha). Le parc d'activités, dénommé Port Olona 3, va permettre de rassembler sur un même site, des activités de service et commerce du nautisme. Il comprend la viabilisation d'une dizaine de lots. Le réaménagement du boulevard du Vendée Globe, la création d'un parking silo, et la revalorisation de l'espace délaissé le long de la Ch'Noue à l'Ouest du boulevard, vont permettre d'apaiser, sécuriser et mettre en valeur cette entrée de ville.

Compte-tenu de l'importance du projet, ce dernier a fait l'objet d'une évaluation environnementale. Cette démarche vise à concevoir des projets de moindre impact sur l'environnement dans son ensemble (biodiversité, climat, eau, sol, paysage, santé humaine, ...). Lancée au plus tôt, elle permet de définir des mesures pour éviter, réduire et si nécessaire compenser les impacts négatifs identifiés. Le travail de conception est établi de manière partagée entre les différents acteurs et s'effectue de façon itérative pour aboutir à ce qui paraît être le meilleur compromis entre enjeux qui peuvent être parfois antagoniques. Ce travail est synthétisé et restitué dans le présent dossier d'étude d'impact.

Sur ce projet, les principaux enjeux qui ont été soulevés et pris en considération dans la conception de l'aménagement sont liés à la biodiversité, la thématique eau (risque submersion, traitement de l'eau, préservation de la ressource), les circulations et le développement des mobilités douces et des transports en commun, le paysage.

ANNEXE 10 – LEXIQUE DE L'ETUDE ACOUSTIQUE

Source : ALHYANGE, juin 2025

ANNEXE 10 - LEXIQUE ETUDE ACOUSTIQUE

- **Niveau sonore global L_{Aeq}**

Le L_{Aeq} est le niveau sonore moyen équivalent pondéré A, mesuré sur un intervalle donné. Cet indicateur tient compte de tous les événements sonores de la mesure et pondère leur importance en fonction de leur temps d'apparition.

- **Indices Fractiles LX**

Niveau de pression acoustique pondéré A dépassé pendant X% de l'intervalle de temps considéré. Les L90 et L50 (niveaux sonores dépassés pendant 90 et 50% du temps) sont les plus utilisés pour caractériser une ambiance sonore.

- **Niveau de pression L_p**

Le L_p dépend de la distance de la source au récepteur et des conditions de propagation. Il est généralement exprimé en dB par bande de fréquence (octave ou tiers d'octave) et en dB(A) pour le niveau global. Il est mesurable avec un sonomètre.

- **L_w : niveau de puissance acoustique**

Le L_w est une valeur intrinsèque à la source caractérisant la puissance acoustique de la source et qui ne dépend donc pas de la distance et des conditions de propagation. Il est généralement exprimé en dB par bande de fréquence (octave ou tiers d'octave) et en dB(A) pour le niveau global.

- **Niveau de bruit résiduel (« bruit de fond »)**

C'est le niveau de bruit caractérisant le paysage sonore du site, à l'endroit et au moment de la mesure, en l'absence du bruit particulier considéré comme perturbateur.

- **Niveau de bruit particulier**

C'est le niveau de bruit produit par la source sonore étudiée seule (ou le projet étudié seul).

- **Niveau de bruit ambiant**

C'est le niveau bruit comprenant le bruit résiduel et le bruit particulier considéré comme perturbateur.

- **Emergence**

Différence arithmétique entre le niveau de bruit ambiant et le niveau de bruit résiduel.

- **$D_{nT,w}$ (C; C_{tr}) : Isolement standard pondéré aux bruits aériens**

Le $D_{nT,w}$ (C; C_{tr}) caractérise la performance d'isolement acoustique d'un local vis-à-vis des bruits aériens. L'isolement aux bruits aériens peut être calculé à partir des performances acoustiques des éléments constitutifs des parois (R_w et $D_{n,e,w}$) et des caractéristiques du local de réception. Il peut également être mesuré in situ en réalisant une mesure dite d'isolement. Il est donné en dB et la durée de réverbération de référence T_0 du local de réception est de 0,5 seconde.

- L'isolement de façades vis-à-vis des bruits extérieurs (bruit routier) est décrit par l'isolement $D_{nT,A,tr} = D_{nT,w} + C_{tr}$;
- L'isolement entre locaux à l'intérieur du bâtiment (bruit rose) est décrit par l'isolement $D_{nT,A} = D_{nT,w} + C$.

- **R_w (C; C_{tr}) : Indice d'affaiblissement standardisé pondéré**

Le R_w permet de caractériser en une valeur globale l'indice d'affaiblissement acoustique R. Les constructeurs donnent une valeur globale R_w et des termes correctifs C et C_{tr} qui tiennent compte du contenu spectral de la source excitatrice de bruit. R_w est donné en dB.

Les indices d'affaiblissement R_A et $R_{A,tr}$ sont calculés de la manière suivante :

- Indice d'affaiblissement au bruit rose $R_A = R_w + C$;
- Indice d'affaiblissement au bruit routier : $R_{A,tr} = R_w + C_{tr}$.

- **a_w et a : Coefficients d'absorption**

Le a_w permet de caractériser en une valeur globale la performance d'absorption acoustique d'un matériau. Le coefficient a dépend de la fréquence, et est fourni par bande d'octave ou de tiers d'octave. Le coefficient d'absorption varie entre 0 et 1 (0 correspond à une absorption nulle du son et 1 à une absorption totale). Cette valeur est mesurée en laboratoire. Le temps de réverbération d'un local dépend directement de ces coefficients.