

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES SABLES D'OLONNE

Projet d'optimisation de l'aérodrome des Sables d'Olonne

Atelier 1 – Les impacts potentiels du projet

Mercredi 07 décembre 2022

Compte-rendu de l'atelier participatif n°1

INTERVENANTS

- Steven SARREAU : DGSTA des Sables d'Olonne
- Enora LASNE : Animatrice Neorama - AMO Concertation

INFORMATIONS GENERALES

Nombre de participants : 34 personnes

L'atelier s'est déroulé comme suit :

- Un premier temps participatif sur l'état initial de l'aérodrome afin d'identifier les zones à enjeux sur le site actuel d'après la connaissance des habitants ;
- Un second temps de présentation des composantes de l'avant-projet d'optimisation de l'aérodrome des Sables d'Olonne ;
- Un dernier temps d'échanges avec les participants sur la base de cette dernière présentation afin de préciser les caractéristiques de l'avant-projet.



Illustration : Atelier n°1 du 7 décembre 2022

Sujets abordés pendant le temps de questions/réponses avec les participants :

- L'opportunité et l'ambition du projet ;
- La gestion actuelle de l'aérodrome (AOT, retombées économiques pour le territoire etc.) ;
- Les activités de loisirs autour de l'aérodrome aujourd'hui ;
- Les nuisances sonores générées par les activités de loisirs de la plateforme ;
- La Charte de bonne conduite.

Répartition des temps de présentation et d'échanges avec la salle :

- Temps de présentation : 15 minutes
- Temps de participation : 40 minutes
- Temps de questions/réponses : 60 minutes

INTRODUCTION

Enora LASNE, Animatrice NEORAMA

L'animatrice présente les objectifs de ce premier atelier participatif organisé dans le cadre de la concertation préalable relative au projet d'optimisation de l'aérodrome des Sables d'Olonne.

Cet atelier doit permettre :

- D'identifier les zones à enjeux thématiques autour du site de l'aérodrome d'après la connaissance des habitants (cadre de vie, intégration paysagère du site, environnement) ;
- De recueillir la vision et les points de vigilances des habitants vis-à-vis de l'avant-projet et ses incidences sur son environnement ;
- De formuler avec les participants des premières idées d'action/d'aménagement pour atténuer les impacts identifiés.

Pour ce faire, il est proposé aux participants un découpage de l'atelier en 3 temps distincts. Deux temps participatifs et un temps de présentation. Toutefois, à l'issue du temps de présentation sur les composantes de l'avant-projet, il est clairement apparu le besoin d'apporter de plus amples informations sur le fonctionnement actuel de l'aérodrome, les caractéristiques de l'avant-projet et les nuisances associées aux activités de loisirs présentes sur le site. Dès lors, en réponse à la demande formulée en séance par les participants, le choix a été fait d'ouvrir un nouveau temps de questions/réponses pour continuer de recueillir les questions et les remarques des habitants. Pour autant, il est convenu avec les participants, que le deuxième temps participatif initialement prévu pendant cet atelier soit reconduit lors de l'atelier n°2.

TEMPS PARTICIPATIF N°1

Objectifs : Identifier et localiser les zones à enjeux thématiques sur le site et les zones à proximité et préciser sur des supports dédiés la nature de ces enjeux (qualité de vie des riverains, esthétisme du site, environnement, etc.). Pour l'exercice, les zones à enjeux sont entendues comme les zones affectées ou susceptibles d'être affectées par l'activité de l'aérodrome.

Modalités d'animation : En 4 sous-groupes de 8 ou 9 participants et sur la base d'une photographie aérienne de l'aérodrome (2022), les participants ont été invités à localiser sur le support, les zones à enjeux selon leur expertise d'usage. Un second support permettait de préciser la localisation du site et la nature de l'enjeu identifié.

Nombre de contributions récoltées : 31 contributions écrites

- Environnement : 11
- Qualité de vie : 11
- Intégration paysagère : 1
- Autres : 9

Visuels des supports mis à disposition des participants



Synthèse des contributions : A l'échelle du site, les contributions recueillies ont permis de localiser plusieurs zones sur lesquels des enjeux environnementaux et relatifs à la qualité de vie peuvent être identifiés par les habitants. Par ailleurs, les nombreuses contributions faites hors du périmètre géographique du support d'animation proposé ont également été recensées et intégrées à la synthèse des contributions qui suit.

Dès lors, la synthèse des contributions représente les grandes tendances des contributions qui ont émergé du temps participatif à deux échelles :

- **L'échelle micro** qui correspond à l'échelle du site de l'aérodrome ;
- **L'échelle macro** qui correspond à l'échelle du site et des quartiers limitrophes.

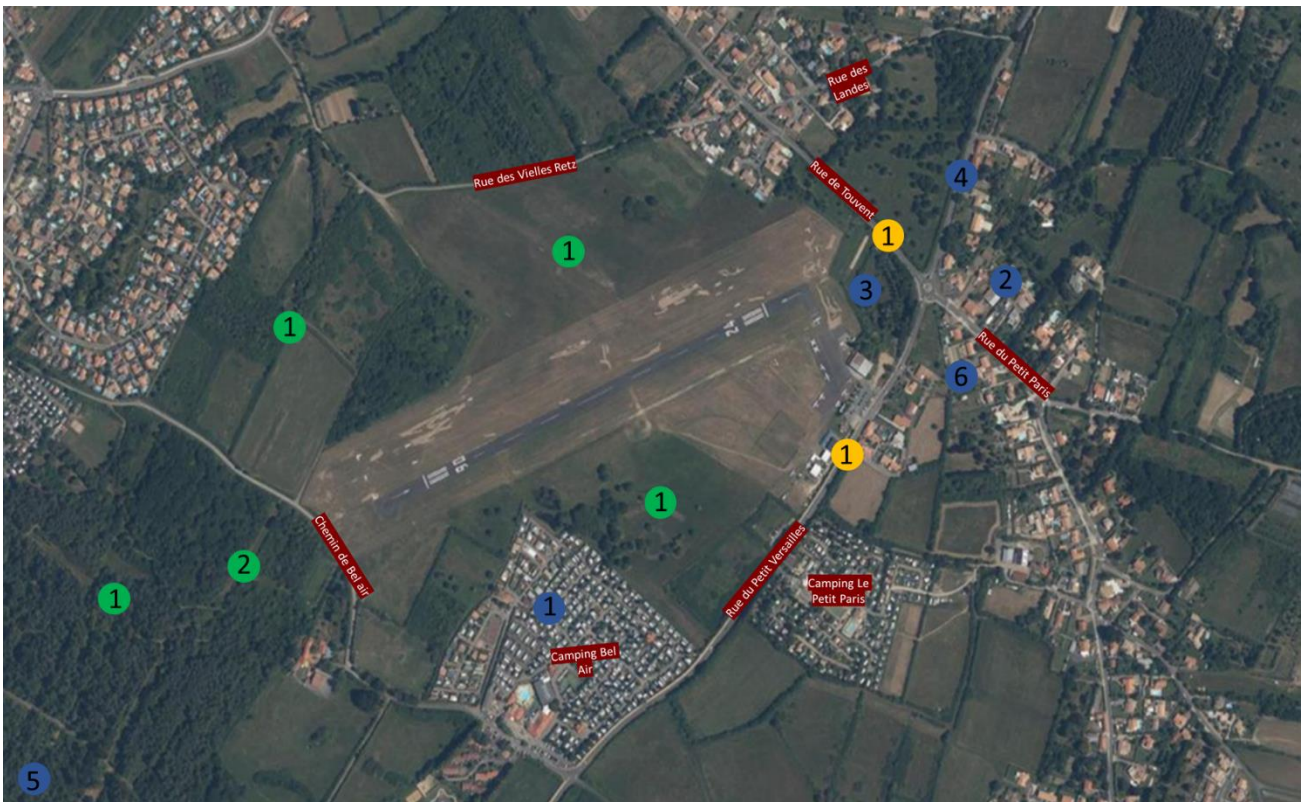


Illustration : Synthèse des contributions issues du temps participatif n°1

- **Contributions à l'échelle micro**

Enjeux **Environnementaux** (identifiés par des **gommettes vertes** sur la synthèse)

- **Gommette n°1** : Présence d'espèces protégées sur plusieurs sites sur la plateforme : leurs habitats doivent être protégés.
- **Gommette n° 2** : Risque d'impact sur les bois en cas d'augmentation du trafic aérien.

Enjeux sur la **Qualité de vie** (identifiés par des **gommettes bleues** sur la synthèse)

- **Gommette n°1** : Allée de la Chevreuse : nuisances sonores, olfactives et augmentation du trafic.
- **Gommette n°2** : Le Petit Brandais : bruit intense régulier et quotidien tous les jours pendant l'été. Pollution au kérosène notamment lors de fortes chaleurs. Survol régulier des habitations à basse altitude.
- **Gommette n°3** : En bout de piste : pollution permanente au kérosène.
- **Gommette n°4** : Rue du Brandais : nuisances sonores et olfactives.
- **Gommette n°5** : Nuisances sonores 6 mois de l'année. Les couloirs aériens ne sont pas respectés. Les banderoles devraient être interdites et les silencieux sur les avions obligatoires.
- **Gommette n°6** : Problème saisonnier de nuisance sonore au décollage et lorsque l'arrêt moteur fonctionne. Odeurs de kérosène selon le sens du vent.

Enjeu **Autres** (identifiés par une **gommette jaune** sur la synthèse)

- **Gommette n°1** : Un mur anti-bruit devrait être installé rue Petit Versailles et rue du Touvent. Des caméras doivent être mises sur le site.

- **Contributions à l'échelle intermédiaire :**

Des contributions font référence à des sites situés hors du périmètre proposé par le support d'animation.

Enjeux **Environnementaux** :

- Village du Bois de Saint-Jean et dunes du Puits d'Enfer : impact potentiel de l'augmentation du trafic.
- Rue du Fief Saint-Jean et des dunes du Puits d'Enfer : fortes perturbations pour la faune dans un environnement classé ENS (Espace Naturels Sensibles) et NATURA 2000.
- Au-dessus des marais et de la forêt : impact sonore régulier sur les espaces naturels sensibles.
- Pollution du bord de mer : bruit et kérosène.

Enjeux sur la **Qualité de vie** :

- Quartier du Bois de Saint-Jean : décollage face à la mer, survol, bruit, émissions atmosphériques.

Enjeux sur **l'Intégration paysagère du site** :

- Impact au niveau du quartier de la Pironnière

Première lecture des contributions : Les contributions recueillies attestent **d'enjeux acoustiques forts** à **proximité directe du site** (Petit Paris, Petit Brandais) et **sur les quartiers limitrophes** (La Pironnière, Saint-Jean d'Orbestier, Lac de Tanchet, Résidence Côtes de Lumière). Au total, 11 des 31 contributions portent sur les nuisances sonores sur le cadre de vie. Par ailleurs, les **enjeux environnementaux en lien avec le rejet de kérosène** dans l'atmosphère ont été cités à 12 reprises.

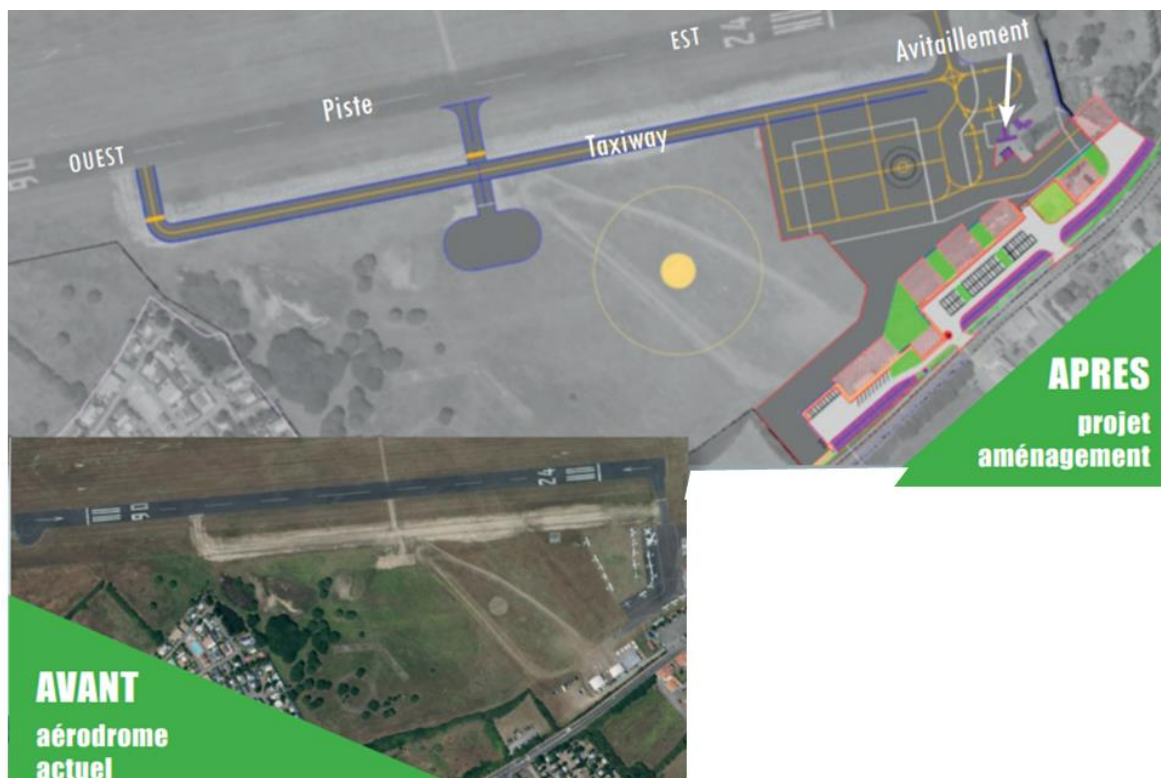
De plus, un certain nombre de questions ont été écrites par les participants sur les supports mis à disposition. Elles portent sur des sujets plus globaux liés à l'avant-projet. Ces questions font l'objet d'une réponse intégrée dans ce compte-rendu dans la partie dédiée aux temps d'échanges avec les participants. Pour être identifiables, ces contributions sont référencées **en orange** dans le tableau.

PRESENTATION DE L'AVANT-PROJET

Steven SARREAU, Directeur des Services Techniques Adjoint (DGSTA) des Sables d'Olonne Agglomération

L'avant-projet consiste principalement à :

- Enrober le taxiway actuellement en terre pierre (10 000m²),
- Etendre de 14 000m² les surfaces de stationnement des avions,
- Augmenter la longueur de la piste à chaque extrémité (40 mètres à l'ouest et 60 mètres à l'est),
- Optimiser les circulations d'avions autour de la station d'avitaillement,
- Construire des zones de stationnement dédiées aux aéronefs (deux hangars de 600m²),
- Structurer une zone d'accueil (escale + restaurant de 300m²) et 2 hangars,
- Sécuriser les accès au site et les stationnements des particuliers/usagers.



TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Pour une optimiser la lecture et la structuration des questions posées pendant l'atelier, elles ont été regroupées par grands thèmes récurrents de questionnement :

- Activité et fonctionnement actuel de l'aérodrome ;
- Charte de bonne conduite ;
- Les objectifs et l'ambition du projet ;
- L'opportunité du projet ;
- Les impacts sur l'environnement ;
- Divers.

Les tableaux ci-dessous intègrent les questions posées pendant l'atelier, les réponses qui ont été apportées en séance ainsi que des éléments de réponse complémentaires apportés à l'issue de l'atelier.

Par ailleurs, pour plus de transparence sur les réponses apportées en séance par les différents intervenants présents, les réponses apportées par Steven Sarreau, DGSTA de l'Agglomération des Sables d'Olonne sont en noir, les compléments apportés par Pierre-Yves Eugène, gérant de Vendée Evasion et Vendée Aviation ont été rédigés en vert, les réponses de Pierre Corny, gestionnaire de l'aérodrome sont identifiées en bleu tandis que la prise de parole d'Olivier Foubert, gérant des Ailes Vendéennes est rédigée en gris. Pour rappel, les questions colorées en orange correspondent aux questions et commentaires recueillis sur les supports du temps participatif n°1.

→ L'ACTIVITE ET LE FONCTIONNEMENT ACTUEL DE L'AERODROME

Questions	Réponses apportées en séance	Complément apporté à l'issue de l'atelier
Combien d'avions utilisent l'aérodrome ? QUID des avions extérieurs qui utilisent l'aérodrome.	Pour l'année 2022 : 4000 mouvements ont été constatés (1800 mouvements pour le parachutisme, 320 mouvements pour l'ULM, 400 mouvements pour les avions externes) notamment entre le 1er avril et fin septembre. 1 mouvement = 1 atterrissage ou 1 décollage	

Quelle est la part de la population qui utilise l'aérodrome ? Occasionnellement ? Et régulièrement ?	8 aéronefs stationnent (3 appartiennent à l'aéroclub). Plus de 2500 personnes profitent de l'usage de cet aérodrome. Le chiffre d'affaires des activités de loisirs présent sur l'aérodrome représente 2 millions d'euros. De plus, selon une étude, cette activité permettrait d'injecter 2,5 millions d'euros dans l'économie locale.	
Existe-il des couloirs aériens au-dessus des Sables d'Olonne ?	Des règles sur les hauteurs de survols existent. En revanche, il n'existe pas de couloirs aériens.	
Les avions présents sur l'aérodrome utilisent-ils des silencieux ? Est-il possible de les y obliger ?	Il n'est pas possible d'installer des silencieux sur tous les avions. L'avion utilisé pour le parachutisme utilise un moteur à réacteur qui ne peut pas en être doté. L'aéroclub a récemment acheté un nouvel avion équipé d'un silencieux. L'autogire est équipé d'un silencieux mais présente globalement un bruit caractéristique.	
Combien de décollages sont fait par semaine sur l'aérodrome ?	L'activité de parachutisme réalise 30 mouvements maximum par jour.	
L'augmentation générale de l'activité de l'aérodrome a été perçue par plusieurs participants		La fréquentation du trafic extérieur sur l'aérodrome n'est pas du ressort de l'Agglomération.

→ LA CHARTE DE BONNE CONDUITE

Questions	Réponses apportées en séance	Complément apporté à l'issue de l'atelier
-----------	------------------------------	---

<p>Comment déposer une réclamation pour non-respect de la charte de bonne conduite ?</p>	<p>Pour déposer une réclamation pour non-respect de la charte de bonne pratique : le formulaire présent à la fin de la Charte de bonne conduite doit être rempli et envoyé au gestionnaire de l'Aérodrome. Il est conseillé d'envoyer une copie de réclamation à la Préfecture de la Vendée.</p> <p>L'aéroclub a reçu une douzaine de plaintes depuis la mise en place de la charte.</p>	
<p>Qui a rédigé la Charte ?</p>	<p>La charte date du 21 mars 2014 et a été signée par le Sous-Préfet de la Vendée, les maires des Sables d'Olonne et du Château d'Olonne, le président de l'aéroclub, un représentant des usagers et des représentants des associations de riverains. La commission de suivi de la charte se réunit en principe chaque année.</p> <p>La réactualisation de la charte de bonne conduite est en cours, elle a été établie avec la Commission de suivi.</p>	
<p>La charte n'est pas consultative.</p>	<p>Les membres signataires de la charte se réunissent une fois par an. La Commission de suivi est composée d'associations qui représentent les riverains dont la DCA des Olonne. Lors de la dernière réunion de suivi, un sujet a été travaillé : le renouvellement de l'AOT et les horaires de l'autogire. La Charte de bonne conduite sera mise à jour en ce sens.</p> <p>Concernant le collectif constitué "Stop aérodrome". La Préfecture leur a indiqué que pour intégrer la Commission de suivi de la charte de bonne conduite, il était nécessaire de se constituer en association et d'élire un représentant.</p>	

	La Charte impose des heures et des directions de vols pour les activités présentes sur l'aérodrome.	
--	---	--

➔ **LES OBJECTIFS ET L'AMBITION DU PROJET**

Questions	Réponses apportées en séance	Complément apporté à l'issue de l'atelier
QUID de l'allongement de la piste ?	L'allongement de la piste va permettre aux avions d'être plus haut lors de leurs passages au-dessus des habitations. En ce qui concerne la zone de chargement, les mises en route et le plein de carburants se feront plus loin des habitations.	
Va-t-il y avoir une enquête publique de servitude de l'aéronautique ?	L'Agglomération n'a pas prévu de réaliser d'enquête publique des servitudes aéronautiques car les seuils de décollage et d'atterrissage ne vont pas changer. En revanche, lors des 9 mois d'instruction de l'étude d'impact par les services de l'Etat, des études complémentaires pourront être demandées. Cette instruction s'achèvera par une enquête publique.	
Qui va occuper les hangars qui vont être construits ?	L'occupation des hangars est régie par les AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) qui sont délivrés par l'Agglomération.	
Aujourd'hui il y a des zones non bâties. Avez-vous prévu des parkings sur ces zones ?	L'espace restant peut être utilisé pour un parking dédié uniquement à l'espace d'accueil et de restauration.	

A quoi va servir le parking pour avions ?	Un parking en enrobé va permettre de limiter les temps de roulage des avions vers la piste et le taxiway. Cet aménagement va conduire à la diminution des nuisances.	
Est-il possible que d'autres entreprises similaires à l'activité de parachutisme s'installent sur l'aérodrome ?	Tous les espaces dédiés aux activités économiques sont occupés. Aucun AOT supplémentaires n'est prévu.	
Y a-t-il des chiffres sur les rotations de l'activité de parachutisme pour les années à venir ?	L'activité de parachutisme s'engage à ne pas dépasser 1000 largages par an.	

→ L'OPPORTUNITE DU PROJET

Questions	Réponse apportée en séance	Complément apporté à l'issue de l'atelier
Comment va être rentabilisé le projet ?	C'est un équipement public qui participe au développement économique du territoire.	
Une augmentation du trafic est-elle prévue ?	Les travaux de confortement prévus par l'Agglomération pour optimiser cet équipement n'ont pas vocation à augmenter le volume d'activités sur le site. En revanche, la fréquentation des avions extérieurs n'est pas maîtrisable.	
L'aérodrome de la Roche-Sur-Yon a été cité à deux reprises comme solution pour le déplacement de l'aérodrome des Sables d'Olonne		A l'issue des études de 2017, les élus de l'Agglomération des Sables d'Olonne ont acté la non-délocalisation de l'aérodrome, ainsi

		que son maintien/aménagement sur le site du Château d'Olonne.
--	--	---


→ **LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT**

Questions	Réponses apportées en séance	Complément apporté à l'issue de l'atelier
Comment souhaitez-vous prolonger la piste ? Elle va toucher des zones ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique), Natura 2000 et du Conservatoire du littoral	Le projet ne s'étend pas au-delà de la zone ZNIEFF identifiée. L'allongement de la piste permet d'avoir une hauteur de vol plus importante. La distance de roulement permettra d'être plus haut au passage de la forêt. L'impact sur la forêt sera moindre.	
QUID de la gestion des eaux pluviales. Un bassin de rétention est-il prévu ?	Concernant la gestion des eaux pluviales, un bassin supplémentaire va être créé.	
QUID du survol des marais poitevins	Il est possible de mettre en place des règles de survol. Ainsi, une demande d'interdiction du survol des marais peut être faite par le gestionnaire de ces espaces (Conservatoire du littoral...).	
De nombreuses contributions font référence à l'enjeu environnemental du projet, notamment l'impact sur la faune et la flore présentes sur le site et les zones NATURA 2000 et ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) situés à proximité de l'aérodrome		L'analyse n'a pas encore été réalisée. L'équipe projet a besoin d'avoir une projection plus précise de l'activité future.

→ DIVERS

Questions	Réponses apportées en séance	Complément apporté à l'issue de l'atelier
Capacité de mettre des caméras sur le site pour contrôler les avions externes ?	Il y a déjà des caméras sur le site, a proximité de la zone d'avitaillement.	
Les risques de terrorisme ont-ils été pris en compte ?	Des services de douane sont présent en Vendée. Ils sont en capacité de contrôler l'aérodrome.	
Il n'y a pas d'élus présent lors de l'atelier.	L'objectif de l'atelier n'était pas de reproduire une réunion publique mais plutôt de travailler en format atelier de travail avec les participants.	
QUID du projet photovoltaïque sur le site ?	Il s'agit d'un autre projet qui est piloté par Vendée Energie. Il ne fait pas partie des objets de la concertation préalable en cours.	
Les vols intérieurs courts viennent d'être interdit en France.	C'est vrai. Seulement, ils sont remplacés par des trains qui consomment beaucoup d'électricité et qui coûtent cher aux contribuables, en investissement et en fonctionnement. En revanche, de nouveaux carburants alternatifs apparaissent pour les avions tel que le SAF (carburant d'aviation durable), mais Total n'est pas en mesure d'approvisionner l'aérodrome à ce jour.	
La consommation annuelle de carburant de l'aérodrome ?		50 000 litres de AVGAS 100 LL (=essence) 50 000 litres de Jet A1 (kérosène)

ANNEXES – FEUILLES D'EMARGEMENT



FEUILLE D'EMARGEMENT

ATELIER I


LES IMPACTS POTENTIELS DU PROJET

MERCREDI 7 DECEMBRE DE 18H A 20H
Salle du Conseil de la Mairie annexe de la
Jarrie - 85340 Les Sables d'Olonne

NOM	Prénom	Adresse mail	Signature	Commune
DURILLON	Bernard			
BEUZE	Jean-Loup		OK	
RAUD	Jacques			
RAUD	Chantal			
DEVEAUTOUR	Jean-Louis			
MALLET	Ludovic			
JAMINAIS	Philippe			
GUILLERMIN	Daniel			
DUCOS	Annie			
AYACHE	Alain			
VIGNAUD	Jean-Michel		OK	
TENDIL	Jean		OK	
FORTIN	Alain			
CICHOSTEPSKI	Jean		OK	
DAGLAND	Pascal			

1

Les informations recueillies sur ce formulaire sont enregistrées dans un fichier informatisé par NEORAMA pour Les Sables d'Olonne Agglomération. En application de la réglementation applicable, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement et de portabilité de vos données ainsi que d'un droit d'opposition au traitement et de limitation. Elles sont conservées pendant la durée de la concertation puis elles sont supprimées. Vous pouvez exercer l'ensemble de ces droits en vous adressant à aerodrome.concertation@soaggl.fr ou en contactant Les Sables d'Olonne Agglomération : Place du Pôlu de France – 85100 Les Sables d'Olonne. Vous pouvez également adresser une réclamation à la CNIL.



NOM	Prénom	Adresse mail	Signature	Commune
DAGLAND	Catherine			
TESSIER	Nicolas		OK	
DAVESNE	Daniel		OK	
ROSSIGNOL	Guy			
DURAND	Joël			
SANDRAS	Evelyne		OK	
FRAGUAS	Patrice		OK	
FOUBERT	Olivier		OK	
BOULINEAU	Jean-Michel		OK	
ODON	Thibault		OK	
MERCERON	Damien		OK	
ALLAIN	Bernard		OK	
CORNAT	Pierre		OK	
MONTEC	Jacques		OK	
BROSARD	Philippe		OK	
SONCK	Bernard		OK	
BRANDSTATTER	Remy		OK	
BOURDEVAIRE	Liliane		OK	
LECLERC	Marthe		OK	
LEFEBVRE	Jean-Paul		OK	

2

Les informations recueillies sur ce formulaire sont enregistrées dans un fichier informatisé par NEORAMA pour Les Sables d'Olonne Agglomération. En application de la réglementation applicable, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement et de portabilité de vos données ainsi que d'un droit d'opposition au traitement et de limitation. Elles sont conservées pendant la durée de la concertation puis elles sont supprimées. Vous pouvez exercer l'ensemble de ces droits en vous adressant à aerodrome.concertation@soaggl.fr ou en contactant Les Sables d'Olonne Agglomération : Place du Pôlu de France – 85100 Les Sables d'Olonne. Vous pouvez également adresser une réclamation à la CNIL.

VILLAIN Patrick	OK
DUPUY du Puy Michel	OK
HEAULME Odile	OK
RIVEMONT Jean-Marc	OK
FEYS	OK
FEYS	OK
CLOUTOUR	OK
MOLDES	OK
MOLDES	OK
LEDIÔLE Jean	OK
LEDIÔLE Vincent	OK
Eugene Pierre Yves	OK
Colin Christophe	OK