



les Sables  
d'Olonne...

AGGLOMÉRATION

# **PROJET D'OPTIMISATION DE L'AÉRODROME DES SABLES D'OLONNE**

**Réunion d'ouverture de la concertation préalable**

**Mercredi 30 novembre**



# **Alain BLANCHARD**

Vice-président de l'Agglomération en  
charge de l'économie



## **Loïc PERON**

Vice-président de l'Agglomération en charge  
du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Vice-président du SyDEV



## Déroulé de la réunion

18 h 30 : Accueil et introduction

18 h 40 : L'aérodrome des Sables d'Olonne dans son territoire

19 h 00 : Étapes clés et objectifs du projet d'optimisation de l'aérodrome

19 h 25 : Les enjeux environnementaux du projet

19 h 50 : Les modalités de la concertation préalable

20 : 00 : Temps convivial à l'issue de la réunion



**Après chaque temps de  
présentation, un temps  
de questions/réponses  
dédié avec le public**

# Partie 1 : L'aérodrome des Sables d'Olonne dans son territoire

## Implantation de l'aérodrome dans son territoire



Situé au sud est  
de la commune  
des Sables d'Olonne

Surface : 32 ha

# Partie 1 : L'aérodrome des Sables d'Olonne dans son territoire

## L'aérodrome actuel : une infrastructure centenaire



Vue aérienne de l'aérodrome en 1950

- Créé au début du 20<sup>ème</sup> siècle
- Ouvert à la circulation aérienne le 6 février 1947



Vue aérienne de l'aérodrome en 1971

- 1<sup>er</sup> aérodrome civil créé en Vendée
- Depuis 2017, géré par la CA des Sables d'Olonne

# Partie 1 : L'aérodrome des Sables d'Olonne dans son territoire

## L'aérodrome actuel : activités de loisirs et usages



Station d'avitaillement



Hangar utilisé par l'aéroclub de la Vendée



Piste principale



Stationnement des aéronefs



### Les parcelles

Surface totale concernée par le projet : **5000m<sup>2</sup>**  
sur un total de **32 ha**



### Surface bâtie

Hangar principal (accueil aéroclub, club house, bureau, atelier, espace avions) : **680m<sup>2</sup>**  
Bureaux professionnels du site : **260m<sup>2</sup>**  
Bâtiment modulaire : **80m<sup>2</sup>**  
Hangar démontable parachutisme : **315m<sup>2</sup>**



### Equipements aéroportuaires

- 2** pistes parallèles de 700mètres (une piste bitumée de 700m et une piste enherbée de 790m)
- 1** zone carburant gérée par Total et l'aéroclub de Vendée
- 1** espace stationnement aéronef extérieur de 6000m<sup>2</sup> (dont 4200m<sup>2</sup> enherbés)

# Partie 1 : L'aérodrome des Sables d'Olonne dans son territoire

## L'aérodrome actuel : photographies des activités de loisirs et usages



Robin DR400-120  
Avion de tourisme  
monomoteur à hélice  
4 places  
École de pilotage, vol local

Source : Aéroclub de la Vendée



Héli-SMUR  
Hélicoptère léger avec moteur à piston

Source : CHD Vendée



Activité d'ULM  
Aéronef propulsé par une hélice à moteur, à voilure tournante libre assurant la sustentation

Source : ULM (Ailes Vendéennes)



Activité de parachutisme réalisée par Vendée aviation

Source : Vendée aviation

# Partie 1 : L'aérodrome des Sables d'Olonne dans son territoire

## L'aérodrome actuel : un vecteur de développement économique et touristique

L'aérodrome participe à l'économie touristique en proposant des activités de loisirs en particulier en période estivale.

L'aérodrome est aussi un équipement support lors du départ et des arrivées du Vendée Globe, du GGR (Golden Globe Race) et de l'Ironman dont les retombées économiques sont importantes pour le territoire.



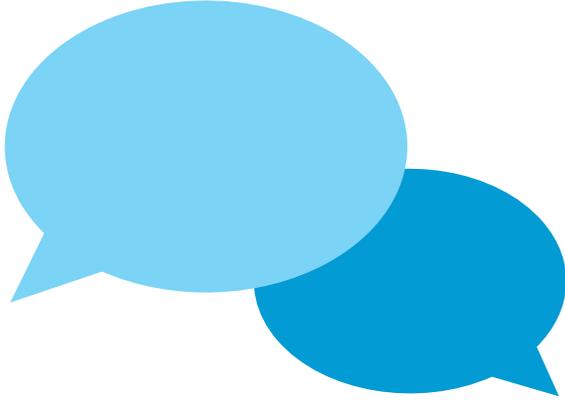
### Quelques chiffres :

- 1 association
- 3 sociétés
- 20 emplois équivalents temps pleins



© Benoit Stichelbaut

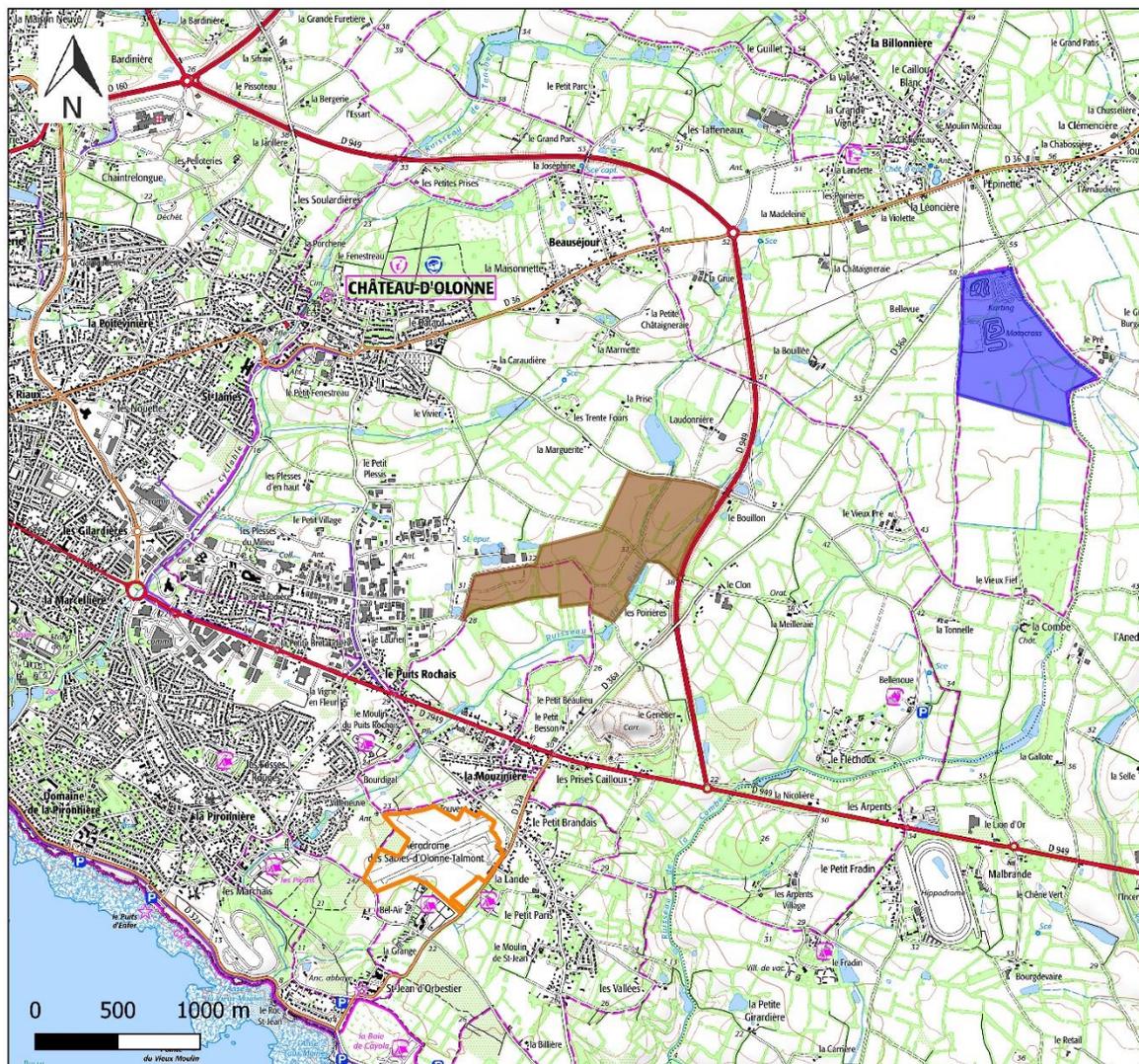
Source : Benoit Stichelbaut



## **TEMPS DE QUESTIONS / RÉPONSES**

**Vos questions au sujet de l'historique et  
des activités de loisirs de l'aérodrome**

# Partie II : Le projet d'optimisation de l'aérodrome : étapes clés et objectifs



En 2016, des sites étudiés puis écartés

## Légende

- Périmètre actuel aérodrome
- Périmètre du Vendéopôle
- Site de Courdriou

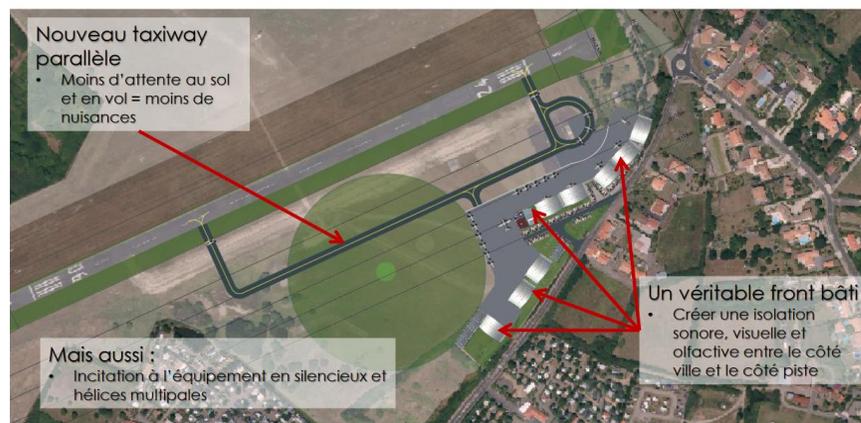
Fond : SCAN 25 - IGN

> Ces deux sites n'ont pas été retenus notamment du fait du prix et de leurs incidences environnementales.

## Partie II : Le projet d'optimisation de l'aérodrome : étapes clés et objectifs

- Depuis 2017, la Communauté d'Agglomération a engagé des démarches pour **réaménager l'aérodrome actuel** des Sables d'Olonne
- Une étude préalable a été réalisée par la société **ESPELIA** en 2017/2018 pour définir les possibilités d'aménagement de l'aérodrome

Objectifs : conforter le site et protéger son voisinage



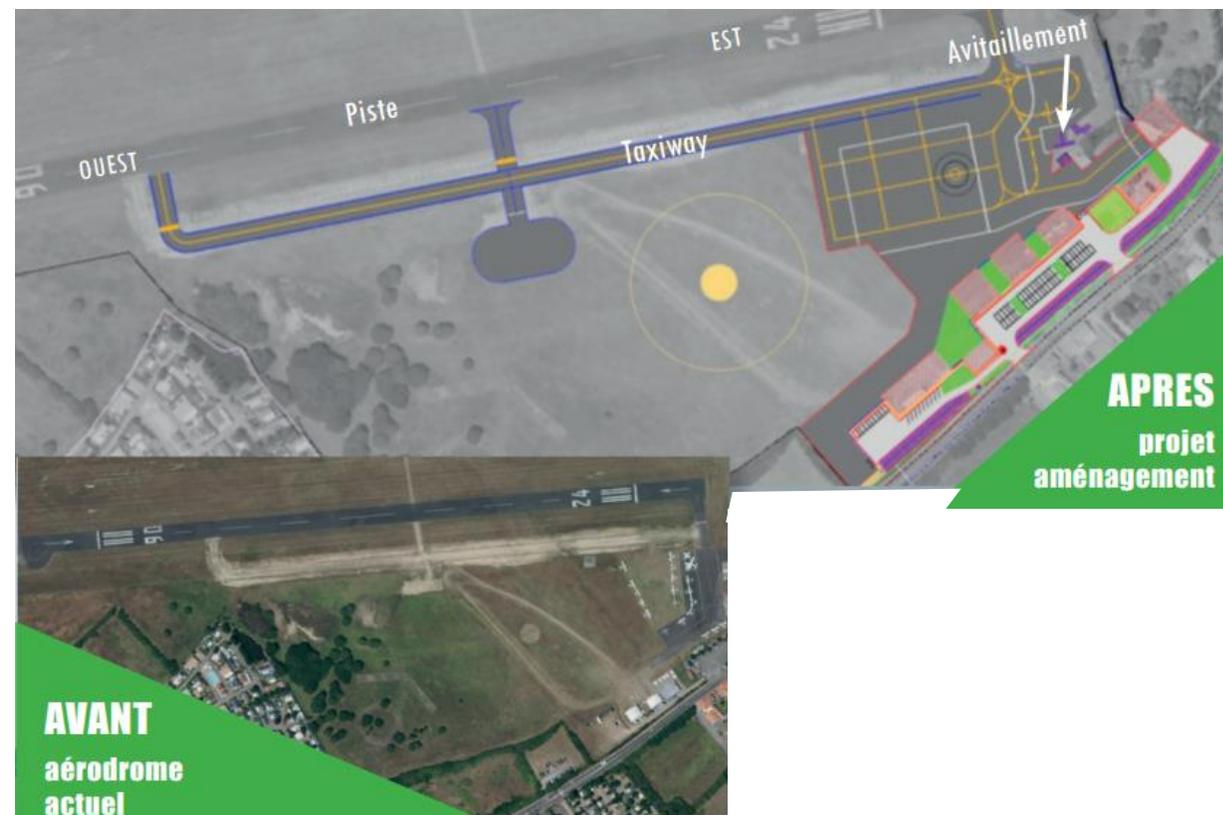
L'objectif principal est **d'optimiser** et de **dynamiser** la plateforme actuelle et de **requalifier l'espace existant**, notamment dans un souci de répondre aux besoins des occupants du site et préserver la quiétude du voisinage (réduire les nuisances sonores et olfactives).

# Partie II : Le projet d'optimisation de l'aérodrome : étapes clés et objectifs

Le projet de réaménagement a été initié en **2018** et confié à **INGEROP**.

Ils consistent principalement à :

- Enrober le **taxiway** actuellement en terre pierre (10 000m<sup>2</sup>),
- Etendre de **14 000m<sup>2</sup>** 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 600m<sup>2</sup>),
- Structurer une **zone d'accueil** (escale + restaurant de 300m<sup>2</sup> ) et **2 hangars**
- Sécuriser les accès au site et les stationnements des particuliers/usagers.



Budget prévisionnel, **4 millions d'euros HT** (hors foncier)

# Partie II : Le projet d'optimisation de l'aérodrome : étapes clés et objectifs



**Mars 2021**

dépôt de l'avant projet auprès de l'AE  
(l'Autorité Environnementale)



**5 Mai 2021**

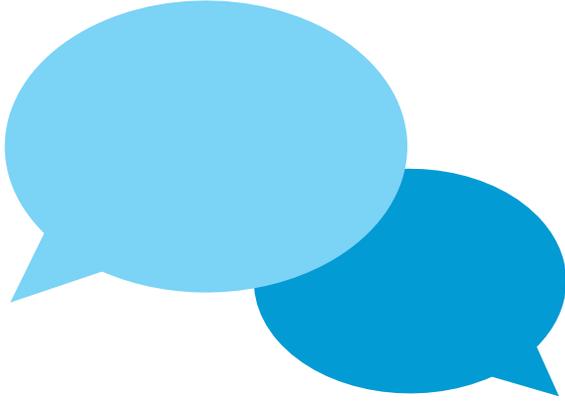
**arrêté préfectoral**

le projet d'optimisation de l'aérodrome des Sables  
d'Olonne doit être soumis à la réalisation d'une étude  
d'impact par décision de l'AE

## **Ce que doit contenir l'étude d'impact :**

- Une description de toutes les composantes du projet y compris les modalités de travaux
- La présentation de l'état initial de l'environnement
- Les incidences du projet sur toutes les composantes de l'environnement ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation
- Les solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées et les principales raisons du choix du projet

**> L'étude d'impact s'élabore en parallèle du projet**, en particulier pour permettre l'évitement de certaines incidences

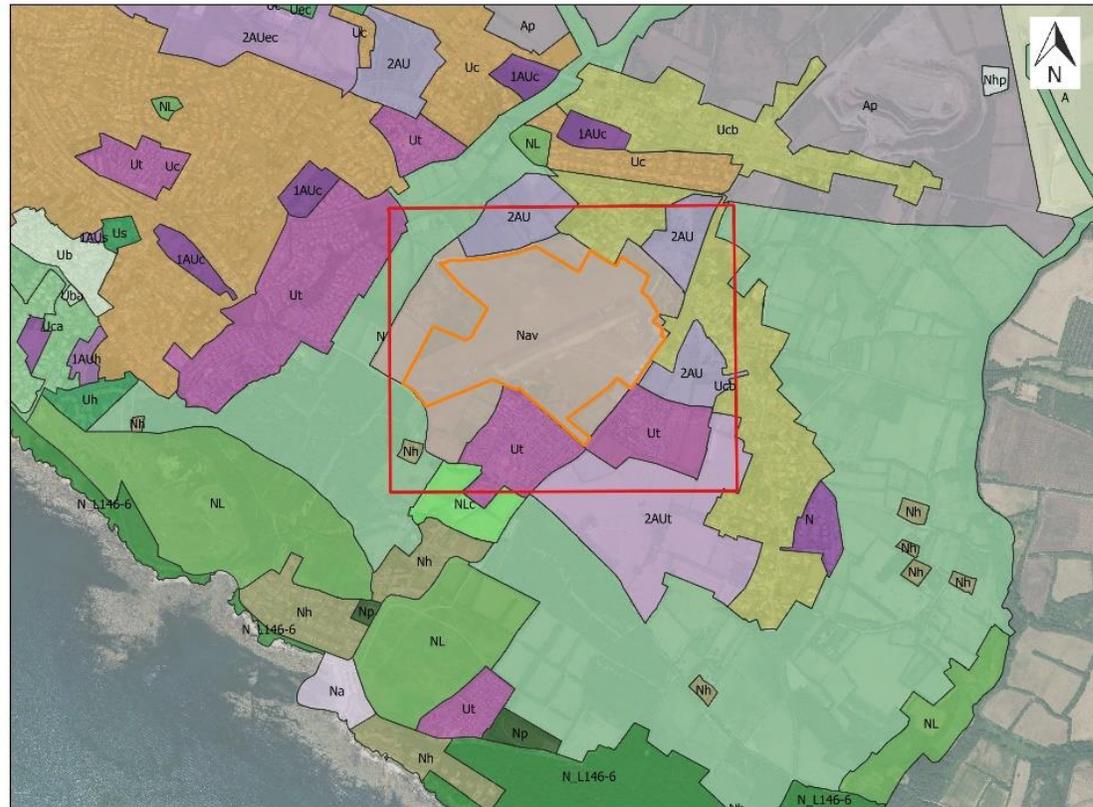


## **TEMPS DE QUESTIONS / RÉPONSES**

**Vos questions au sujet au sujet du projet  
d'optimisation de l'aérodrome**

# Les enjeux environnementaux du projet

## Zoom sur l'étude acoustique – les enjeux



PLU Château d'Olonne (approuvé en 2008)

- Aéroport à l'écart du cœur d'agglomération
- Zones dédiées à l'habitat autour de l'aéroport
  - Habitat permanent (maisons)
  - Habitat de loisirs (parc résidentiels, campings, etc.)

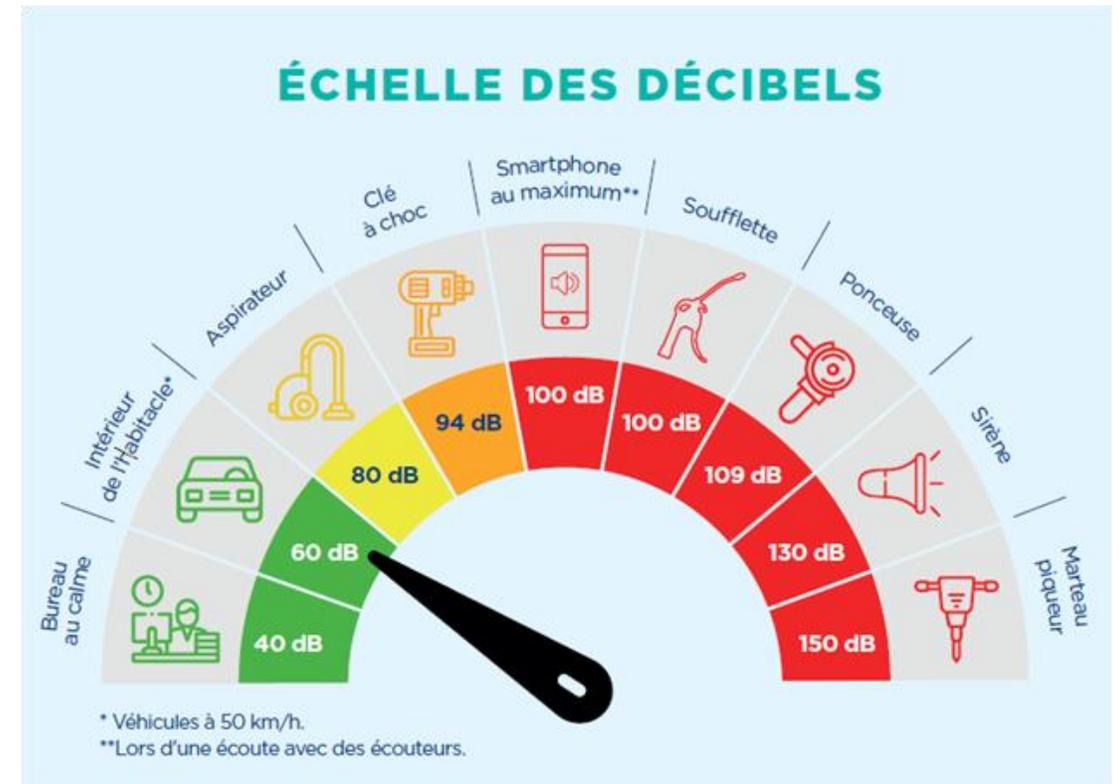
→ **Gêne acoustique pour les riverains en période de forte activité**

# Les enjeux environnementaux du projet

## Zoom sur l'étude acoustique – l'étude des incidences

Quelques généralités sur le bruit

- **Le son** = sensation auditive engendrée par une onde acoustique
- **Le bruit** = mélange confus de sons produits par une ou plusieurs sources sonores qui provoquent une vibration de l'air
- **La gêne sonore** = réaction psychologique globale comprenant de nombreux facteurs non acoustiques. On distingue la gêne instantanée et la gêne à long terme
- **Le niveau de pression acoustique** (perçu par l'oreille) exprimé en décibel dB.
  - Arithmétique du dB particulière :  $60 \text{ dB} + 60 \text{ dB} = 62 \text{ dB}$
  - Perception par l'oreille d'une légère augmentation du niveau sonore à + 3 dB



# Les enjeux environnementaux du projet

## Zoom sur l'étude acoustique - la réglementation

Pour les aéroports avec aviation légère :

- **Pas de texte réglementaire** concernant les nuisances sonores
- Le **bruit des aéronefs** n'est **pas** concerné par la **réglementation sur les bruits de voisinage**
- **L'aéroport** n'est **pas** une **installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE)** → les textes relatifs aux émergences de ces installations ne s'appliquent pas

### Les recommandations



**Lden** = bruit moyen sur 24 h

**Laeq nocturne** = bruit moyen de nuit (22h-6h)

Indicateur	Valeur seuil	Source
Lden	60 dB(A)	Avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France (CSHPPF) – 2004 - Toutes sources de bruit confondues
L <sub>Aeq</sub> nocturne (22h-6h)	55 dB(A)	
NA70,night	10	Moins de 10 événements sonores, avec un L <sub>Amax</sub> > 70 dB(A) toutes sources confondues

**L<sub>Amax</sub>** = niveau maximum mesuré durant un événement d'1 seconde

# Les enjeux environnementaux du projet

## Zoom sur l'étude acoustique – l'étude des incidences

### L'étude des incidences du projet d'optimisation

- Objectifs :
  - Répondre à la demande de l'**Autorité Environnementale** avec une « **modélisation acoustique** »
  - Apporter une **réponse aux riverains vis-à-vis de l'évolution du fonctionnement**
- Composantes du projet étudiées :
  - **Projet d'optimisation** = modification des infrastructures
    - Sans modification des seuils de piste / distances d'atterrissage et décollage
    - Sans accueil d'avions plus gros
    - Avec constitution d'un front bâti par de nouveaux hangars
  - **Hypothèses d'évolution de l'activité des opérateurs actuels**

- Limites rencontrées :

**Manque d'une méthode et d'une base de données adaptées capables d'étudier les aérodromes au même titre que les aéroports** (activité irrégulière sur l'année, manque d'une base de données sur les bruits des petits avions)

# Les enjeux environnementaux du projet

## Zoom sur l'étude acoustique – l'étude des incidences

### Méthodologie développée

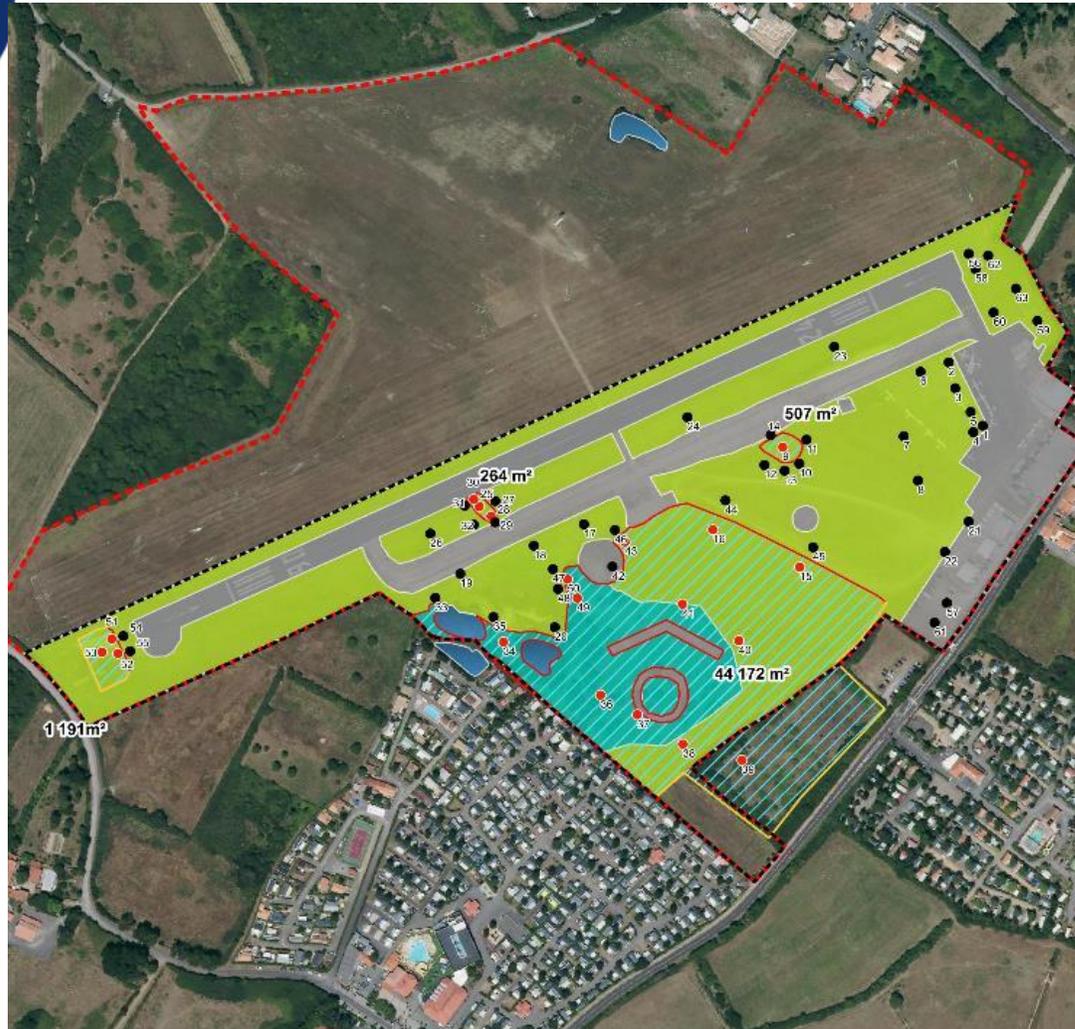
- A partir de mesures sur site (chez des riverains, auprès des avions), **reconstituer les niveaux de bruits moyens sur une journée type en période estivale** → campagnes de mesures de juillet 2019 (1 week-end) puis juillet 2022 (1 mois)
- A partir d'hypothèses d'évolution de l'activité des opérateurs, **évaluer par calcul l'évolution des niveaux de bruits moyens**
- **Évaluer l'effet de la réalisation du front bâti sur la perception du bruit par les riverains**



Sources : INGEROP

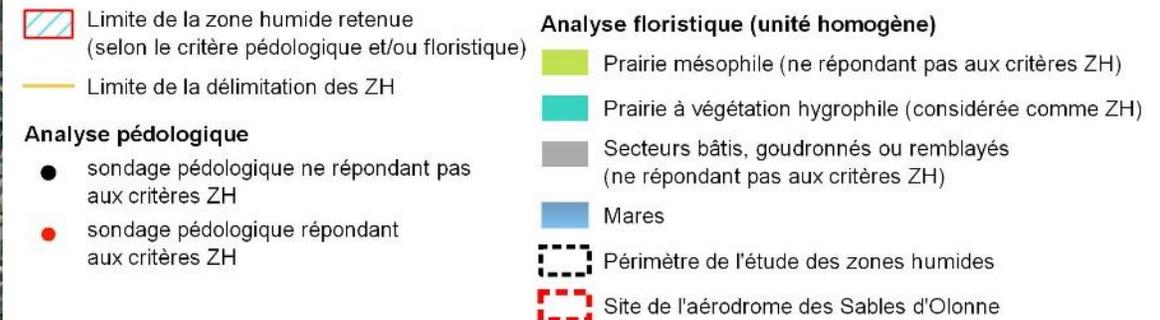
# Les enjeux environnementaux du projet

## Zoom sur l'étude de la biodiversité – les enjeux



Évaluation des sensibilités par des écologues au démarrage de l'étude sur l'ensemble de l'aérodrome (2018 puis 2022)

→ Présence de **zones humides sur la partie sud-ouest de l'aérodrome** (végétation et/ou sols caractérisant des zones humides)



# Les enjeux environnementaux du projet

## Zoom sur l'étude de la biodiversité – les enjeux



→ Le périmètre de l'aérodrome présente des enjeux forts sur les espaces périphériques, peu utilisés par l'activité actuelle

- Habitats d'intérêt communautaire : lande atlantique, pelouse atlantique, etc.
- Habitats propices à la présence de nombreux oiseaux et reptiles
- Espèces protégées, dont :
  - Sérapias à petites fleurs
  - Centaurée maritime
  - Vipère aspic, Couleuvre vipérine
  - Triton palmé
  - Campagnol amphibie



# Les enjeux environnementaux du projet

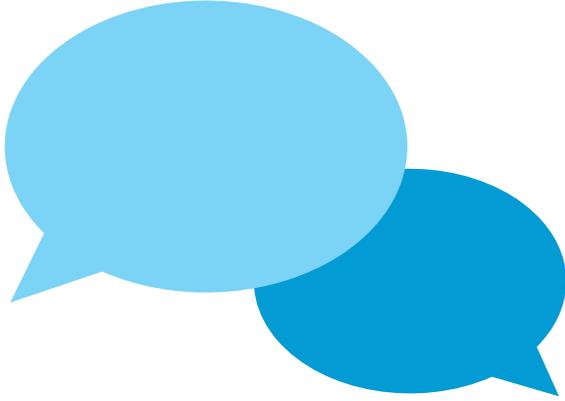
## Zoom sur l'étude de la biodiversité – la méthode d'évaluation des incidences

Pendant l'élaboration du projet, appliquer la doctrine **ERCA** :

- **ÉVITER**
  - Boisements en ZNIEFF et Espace Naturel Sensible du Département → pas d'extension de la piste
  - Adaptation du plan de composition pour éviter des zones humides ou habitats d'espèces
- **RÉDUIRE**
  - Adaptation du plan de composition pour réduire certaines emprises sur des zones humides ou habitats d'espèces protégées
  - Imposer des mesures de précaution pendant les phases de travaux pour réduire les incidences temporaires ou définitives
- **COMPENSER**
  - En cas d'incidences résiduelles significatives, compensation par la récréation ou la restauration d'habitats équivalents
  - Mettre en place des mesures de suivi de l'efficacité de la compensation
- **ACCOMPAGNER**

Pour évaluer les incidences sur la biodiversité :

  - **Hiérarchiser les enjeux** (phase de diagnostic)
  - **Superposer enjeux et aménagement** par les outils cartographiques
  - **Qualifier l'incidence** (directe, indirecte, définitive, temporaire, etc.)



## **TEMPS DE QUESTIONS / RÉPONSES**

**Vos questions au sujet de l'étude  
d'impact**

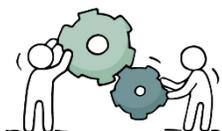
# Les objectifs de la concertation préalable



Informier sur le **projet** et **répondre aux questions** du public



Mettre à disposition des outils pour **recueillir les avis et les contributions du public** pour nourrir le projet



Associer des **temps d'échanges directs** et des **espaces de participation en continu** pour faire vivre la consultation du public

# Les modalités pour s'informer et contribuer

## PARTICIPER AUX ATELIERS



Pour échanger sur les enjeux clés du projet

- **Atelier n°1 : Quels sont les impacts potentiels du projet sur son environnement et quelles mesures de réduction des impacts peut-on envisager ?**
  - 7 décembre de 18h00 à 20h00
  - Mairie annexe de la Jarrie – Salle du Conseil – 85340 Les Sables d'Olonne
  - Sur inscription
- **Atelier n°2 : Quels besoins, quelles attentes, quels points de vigilance en matière d'aménagement et d'usages des nouveaux équipements du site ?**
  - 15 décembre de 18h00 à 20h00
  - Salle Audubon – 60 bd Pasteur – 85100 Les Sables d'Olonne
  - Sur inscription

## DÉPOSER SA CONTRIBUTION



- **Via l'adresse électronique dédiée :**  
[aerodrome.concertation@lsoagglo.fr](mailto:aerodrome.concertation@lsoagglo.fr)
- **Sur les registres de concertation** mis à disposition au siège de la Communauté de Communes des Sables d'Olonne et les mairies de : Les Sables d'Olonne, L'Île d'Olonne, Sainte-Foy, Saint-Mathurin, Vairé et mairies annexes
- **Par courrier à l'agglomération**



**Clôture**  
**Alain BLANCHARD**

**Merci pour votre participation**