

**Demande d'examen au cas par cas préalable
à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale**
Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Date de réception :

25/02/2021

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Dossier complet le :

31/03/2021

N° d'enregistrement :

2021-5189

1. Intitulé du projet

Optimisation de l'aérodrome des Sables d'Olonne - Talmont

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Les Sables d'Olonne Agglomération

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Monsieur le Président - Yannick MOREAU

RCS / SIRET

2 0 0 0 7 1 1 6 5 0 0 0 1 9

Forme juridique Communauté d'agglomération

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
8-Aérodrome	La piste en enrobés actuelle de 700 m est allongée à l'ouest (60m) et à l'est (40m). Un taxiway est créé au sud de la piste avec une petite zone d'attente. L'accueil et le stationnement avions sont réorganisés, avec la construction de nouveaux bâtiments (accueil, restaurant, hangars avions). Les stationnements VL sont réorganisés, en vue de disposer d'environ 80 places. La surface concernée par le réaménagement est d'environ 7,8 ha. La surface des futurs hangars (soumis à PC) variera de 300 à 600 m ² .
41-Aires de stationnement ouvertes au public	
39 - Travaux, constructions et opérations d'aménagement.	

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste à :

- allonger la piste en enrobé de 60 m à l'ouest et 40 m à l'est, pour sécuriser les manœuvres de décollage et d'atterrissage (pas de modification des seuils et des conditions de survol),
 - créer un nouveau taxiway en enrobé au sud de la piste actuelle et une petite zone d'attente pour l'avion du parachutisme,
 - Étendre et réorganiser la zone de stationnement aérien pour les aéronefs au sud de la piste et du taxiway (préparation et attente), tout en sécurisant le déplacement des avions,
 - Conserver une zone de poser sécurisée pour l'activité parachutisme et proposer une petite zone d'attente pour l'avion,
 - Permettre la réalisation de nouveaux hangars pour le stationnement des aéronefs et les activités des différents opérateurs intervenant sur l'aérodrome, afin notamment de créer un nouveau front bâti entre l'aérodrome et les quartiers bâtis au sud,
 - réaliser un nouveau bâtiment d'accueil pour l'aérodrome, comprenant également un restaurant,
 - réaménager le stationnement des VL.
- Le projet nécessitera la démolition de l'actuel bâtiment d'accueil, du hangar. Des travaux d'enlèvement d'enrobés seront nécessaires au droit de l'actuelle zone de stationnement des avions.

4.2 Objectifs du projet

Les Sables Agglomération a la volonté de maintenir l'activité aéroportuaire dans un lieu proche de l'agglomération, ce qui nécessite de repenser l'aménagement de cet équipement vecteur de développement économique. Le territoire dispose d'un potentiel réel local pour conforter les activités actuelles en les développant (aviation de loisirs, parachutisme, publicité aérienne).

Les objectifs du projet d'optimisation de l'aérodrome sont :

- 1 - Donner de l'air aux occupants actuels
 - réaliser de nouveaux hangars,
 - réaliser un nouvel espace d'accueil,
 - éloigner physiquement les activités,
- 2- Retrouver de la neutralité dans le traitement du site
 - avoir la même visibilité pour toutes les activités,
 - valoriser la collectivité avant toute activité,
- 3- Préserver la quiétude du voisinage
 - isoler le côté ville du côté piste, par un front bâti, par une végétalisation,
 - créer une plateforme de stationnement isolée,
 - rapprocher le front bâti de la piste et éloigner les installations des habitations.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

- démolition du bâtiment d'accueil, du hangar, des plateformes actuelles
- réalisation de l'extension de la piste et du taxiway : terrassements peu profonds et enrobés,
- réalisation de la zone de stationnement avions : terrassements peu profonds et enrobés,
- secteur des bâtiments et espaces attenants : terrassements peu profonds dont tranchées pour les réseaux, enrobés, construction des bâtiments,
- réalisation de la contre-allée et des espaces de stationnement : terrassements peu profonds et enrobés,
- travaux d'assainissement (tranchées drainantes, fossés enherbés, bassin, ...),
- abattage d'arbres en particulier en partie est.

Dans un second temps, de nouveaux bâtiments seront réalisés : bâtiment accueil/restauration et 5 hangars. Si le plan annexé donne les implantations de ces bâtiments, les surfaces sont indicatives car les études de ces bâtiments n'ont pas été engagées (sauf hangar Vendée Evasion à l'ouest).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet vise essentiellement à moderniser l'infrastructure afin d'optimiser son fonctionnement et son utilisation par les différents usagers/opérateurs.

Il vise également à sécuriser les manœuvres d'atterrissage et de décollage, les mouvements au sol et le stationnement des avions.

Le projet va également permettre de mieux partager l'espace aéroportuaire (hors piste) entre les différents usagers, qui disposeront de plusieurs hangars.

Le stationnement des avions s'effectuera au plus près de la piste ou dans des hangars relativement éloignés des habitations, ce limitera les nuisances diverses.

Le stationnement des VL s'effectuera sur des espaces délimités, en bordure de la contre-allée, à côté du bâtiment accueil/restaurant.

Un bâtiment spécifique sera dédié à l'accueil de l'aérodrome ; il sera associé à une activité de restauration (non spécifique à l'aérodrome).

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- Déclaration au titre de la loi sur l'eau : surfaces imperméabilisées du projet entre 1 et 20 ha et impact sur zone humides entre 1000m² et 10000m²
- Étude des incidences sur Natura 2000
- Permis d'aménager (parking VL > 50 places ; affouillements/exhaussements du projet < 2 m de hauteur), portant sur l'ensemble de l'aménagement
- Saisine de la DRAC au titre des prescriptions d'archéologie préventive (surface permis d'aménager > 10 000 m²)
- Dans un second temps, permis de construire pour la réalisation du bâtiment d'accueil/restaurant (surface de 300 m²)
- Si les études ultérieures ne permettent pas l'évitement, demande de dérogation pour destruction d'espèce/habitat protégée

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
- Allongement de la piste	100m (soit une piste allongée à 800m)
- périmètre concerné par l'aménagement	Environ 7,8 ha
- surface nouvellement imperméabilisée dans le cadre du projet (extension piste, taxiway, parkings avions et voiture, voie d'accès)	Environ 2,9 ha
- surface du bâtiment accueil/restauration	300 m ²
- surface du hangar Vendée Evasion (à l'ouest)	600 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Rue du Petit Versailles/RD32A
Territoire du Château d'Olonne -
Commune nouvelle des Sables
d'Olonne

Coordonnées géographiques¹ Long. 0 1° 43' 12" 57 Lat. 46° 28' 31" 66

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ : Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___
Point d'arrivée : Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Communes traversées :
Les Sables d'Olonne (partie Château d'Olonne)

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non
Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

L'aérodrome des Sables d'Olonne a été réalisé au début du XXème siècle et relevait de la compétence de l'Etat. Il a été transféré à la commune des Sables d'Olonne en 1999.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

Il comprend : une piste (700m), une station d'avitaillement (2 postes à carburant), d'un bâtiment d'accueil et d'un hangar. Les opérateurs disposent de hangars et bureaux préfabriqués. L'aérodrome ne dispose d'aucune autorisation au titre du code de l'environnement. Le projet vise principalement à allonger la piste de 100m et de réorganiser le stationnement des avions, des VL, la circulation des avions, et créer de nouveaux bâtiments.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Commune des Sables d'Olonne / Château d'Olonne
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La RD32A et la rue de Touvent, qui encadrent l'aérodrome, ne sont pas concernées par le PPBE Ces voies ne sont pas classées bruyantes.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'extension de la piste à l'ouest s'effectue dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation selon les critères des arrêtés de 2008 et 2009. La petite zone humide au sud de la piste est potentiellement impactée par la réalisation du nouveau taxiway. La zone humide plus vaste identifiée au sud de la piste n'est pas concernée par des travaux d'aménagement.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan de prévention des risques littoraux Pays d'Olonne approuvé le 30 mars 2016, concernant les Sables d'Olonne y compris le territoire de Château d'Olonne. Les aléas à l'horizon 2100 sont localisés sur la bande littorale du territoire.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Château d'Olonne est concernée par 2 sites Natura 2000 : ZCS FR5200657 (Marais de Talmont et zones littorales entres Les Sables d'Olonne et Jard-sur-Mer) ; ZPS FR5212015 (Secteur marin de l'île d'Yue jusqu'au continent) La partie sud-ouest de la piste est située à plus de 500 m du périmètre de la ZSC les principaux aménagements se situent à plus d'1km.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le réaménagement des plateformes aéroporutaires nécessitera de légers terrassements : légers déblaiements avant la mise en œuvre des couches de formes et enrobés.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un apport extérieur de matériaux pourra être nécessaire pour la réalisation de la couche de forme des plateformes. Les matériaux proviendront d'une carrière en exploitation.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'extension de piste à chaque extrémité et le réaménagement des plateformes va impacter des habitats naturels, donc certains habitats sont déjà intégrés dans l'enceinte aéroporutaire et concernés par l'activité portuaire. Le réaménagement de la partie est (bâtiment accueil/restaurant, hangar, voirie d'accès) va s'effectuer partiellement sur des arbres/arbustes.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'a pas d'impact direct sur des habitats situés dans les périmètres des 2 sites Natura 2000 recensés sur la commune.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet impacte de façon mesurée des habitats prairiaux situés dans l'enceinte aéroportuaire et entretenus par fauchage. Au nord-est, il impacte à la marge des haies et des formations arborées présentant des enjeux faunistiques.
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Château d'Olonne est concerné par le PPR littoraux Pays d'Olonne mais les risques se situent sur la bande littorale, hors de la zone aéroportuaire - risque sismique de niveau modéré - aléa faible de retrait/gonflement des argiles - risque météorologie (dont tempête)
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'activité actuelle de l'aérodrome est une source de bruit non régulière. Elle n'engendre pas de dégradation de la qualité de l'air, de la qualité de l'eau ou de la qualité des sols.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet d'optimisation vise à conforter les activités actuelles qui pourront se développer dans une certaine mesure. Cependant, il ne permet pas d'accueillir des avions de plus grande capacité pouvant générer plus de nuisances.
	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le fonctionnement de l'aérodrome conduit à un trafic aérien, globalement modeste, et à un trafic associé de VL. Le trafic VL est plus important en été. Le projet d'optimisation va permettre aux opérateurs de développer leur activité dans une certaine mesure. La phase de travaux conduira à un trafic supplémentaire de poids lourds pendant la durée du chantier.
Nuisances	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'activité aéroportuaire est, par le bruit propre aux avions, une source de bruit. Le trafic routier associé est aussi bruyant.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet vise à : sécuriser l'utilisation de la piste ; optimiser l'organisation de la plateforme (éloigner le stationnement des avions, disposer d'un front bâti entre les plateformes et les habitations). L'allongement de la piste vise à sécuriser les décollages/atterrissage sans modifier les seuils et donc les conditions de survol. Le taxiway permet de limiter l'attente des avions en vol.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les avions, selon le carburant utilisé, émettent des odeurs, particulièrement perceptibles lorsqu'ils sont au sol.</p> <p>Le projet propose une nouvelle zone de stationnement des avions avant/ après les vols, permettant de s'éloigner des habitations.</p> <p>Certaines phase de travaux, dont la mise en œuvre des enrobés, sera une source ponctuelle de nuisances olfactives pour les habitations les plus proche.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Certaines phases de travaux, notamment les interventions à proximité de la RD32A (travaux de la contre-allée dont terrassements) sont susceptibles de provoquer occasionnellement des vibrations. Les terrassements seront cependant limités.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'aérodrome n'est pas utilisé de nuit et ne dispose pas d'éclairage spécifique</p> <p>Après aménagement, certains secteurs localisés (abords du restaurant et parking associés, abords des bâtiments) pourront être plus éclairés qu'actuellement.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les avions et les véhicules fréquentant l'aérodrome émettent des particules polluantes mais le contexte local est favorable à leur dispersion dans l'atmosphère.</p> <p>L'activité modeste de l'aérodrome, en condition actuelle comme en condition future, n'est pas susceptible de dégrader la qualité de l'air.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet va conduire à augmenter les surfaces imperméabilisées et donc à générer du ruissellement.</p> <p>Les eaux pluviales générées seront rejetées indirectement (via le réseau public ou via infiltration) dans le réseau hydrographique situé à l'aval, constitué par le ruisseau du Puits Rochais puis par l'océan.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, en raison des démolitions d'installations existantes (bâtiment d'accueil, hangar, postes à carburant, plateforme), des déchets divers seront produits.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Actuellement les opérateurs intervenant sur l'aérodrome disposent d'une Autorisation d'Occupation Temporaire, sur laquelle ils réalisent les installations nécessaires à leur activité, dans le respect notamment du code de l'urbanisme, des règles du PLU. Il faut ainsi noter que Vendée Evasion, disposant d'une AOT au sud, le long de la RD32A, projette la construction d'un hangar dans le périmètre aéroportuaire (PC déposé fin 2020). Ce projet de construction s'appuie sur le projet d'optimisation, notamment par la localisation du hangar ; des échanges ont eu lieu avec LSOA. Vendée Evasion utilise dans le cadre de son activité des parcelles privées contiguës à l'aérodrome.

Les projets connus sur le territoire de Château d'Olonne sont les suivants :

- Contrat territorial Auzance Vertonne et Cours d'eau côtiers - demande d'Autorisation environnementale en cours
- Lotissement du Petit Fief du Puits Rochais - Déclaration loi sur l'eau de novembre 2018
- Lotissement des Bisquines - Déclaration loi sur l'eau de mai 2018
- Parc d'activités économiques Les Sables d'Olonne sud - avis MRAE sur la demande d'autorisation environnementale du 8 juillet 2020
- Projet Littoral III : avis CGEDD 2019-04 du 3 avril 2019 - projet modifié depuis l'avis CGEDD avec maintien du projet de renaturation de l'ancien circuit uniquement.

Ces projets n'ont pas d'interférence directe avec le projet d'optimisation de l'aérodrome.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

EVITEMENT

- préservation de la végétation au nord de la RD32A
- pas de travaux dans la grande zone humide située au sud
- limitation des aménagements en partie est de l'aérodrome pour préserver les haies (enjeux faunistiques)
- Éloignement des hangars par rapport aux habitations le long de RD32A et isolement vis à vis des zones d'évolution des avions au sol

REDUCTION

- Création de noues le long de la RD32A pour le recueil des eaux pluviales de la contre-allée et des espaces de stationnement VL

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet porte sur une optimisation de l'infrastructure existante et sur une extension limitée (allongement de la piste à des fins de sécurité de 40m + 60 m).

Le projet vise à améliorer la qualité du service rendu aux usagers, à sécuriser les manœuvres de décollage et d'atterrissage, à mieux organiser l'intervention des opérateurs. Il ne conduit pas à augmenter de façon notable l'activité aéroportuaire, notamment en augmentant la taille des avions accueillis.

La réalisation d'une étude d'impact ne semble pas nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Diagnostic de l'état initial de l'environnement (INGEROP - ATLAM Environnement) - Janvier 2020
Note de présentation des solutions alternatives au projet présenté - Janvier 2021

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

le,

Signature

Signé électroniquement par : Alain
Blanchard
Date de signature : 29/03/2021
Qualité : Les Sables d'Olonne
Agglomération M. Blanchard