



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la renaturation des dunes du Puits d’Enfer
« Littoral 3 » à Château-d’Olonne (85)**

n°Ae : 2019-04

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 3 avril 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la renaturation des dunes du Puits d'Enfer « Littoral 3 » à Château d'Olonne (85).

Étaient présents et ont délibéré collégialement : Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Annie Viu, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Eric Vindimian

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de département de la Vendée, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 10 janvier 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 22 janvier 2019 :

- le préfet de département de Vendée,
- le préfet de région, qui a transmis une contribution du 9 août 2018,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Pays de la Loire, qui a transmis une contribution en date du 18 mars 2019.

Sur le rapport de Marie-Françoise Facon et Éric Vindimian après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le projet, dont les maîtres d'ouvrage sont la commune nouvelle des Sables d'Olonne et le conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, propriétaire d'une partie du site, porte sur la renaturation d'une partie du littoral de Château d'Olonne (Vendée). Il intègre la façade littorale, l'ancien circuit automobile du Puits d'Enfer et un massif boisé (partie boisée du Fief Saint-Jean). Baptisé « Littoral 3 », le projet s'inscrit dans la continuité des deux opérations précédentes de renaturation du littoral de la commune, « Littoral 1 » et « Littoral 2 ». La fusion des communes de Château d'Olonne, Olonne sur mer et Les Sables d'Olonne a conduit le nouveau conseil municipal à voter un moratoire sur l'instruction du projet suite à l'opposition de certains riverains. Malgré ce moratoire, la saisine de l'Ae a été maintenue car cet avis est jugé par le préfet de la Vendée comme de nature à éclairer le conseil municipal pour sa décision finale.

Pour l'Ae, les principaux enjeux sont la réussite d'une opération de renaturation et restauration des continuités et fonctionnalités écologiques d'un ensemble composé de milieux littoraux (habitats de hauts de falaises et dunes grises), humides et boisés, avec des habitats et des espèces protégées dans un contexte de relocalisation de la route littorale et de prise en compte des risques de submersion marine, d'érosion et de recul du trait de côte sur un secteur faisant l'objet d'une importante fréquentation touristique en période estivale.

Le dossier est de très bonne qualité. L'étude d'impact est de bonne facture, claire, lisible, pédagogique et proportionnée aux enjeux. La séquence « Éviter, réduire, compenser » est déclinée de façon satisfaisante. Étant donnée la nature du projet, la compensation est intrinsèque à l'effort de renaturation et conduit à un impact environnemental positif. Les différentes alternatives étudiées sont présentées de façon transparente, mais l'Ae observe que la variante sans voirie routière, qui a été envisagée, mériterait d'être présentée et analysée compte tenu de son intérêt pour l'environnement. Le site est situé dans le prolongement de la piste de l'aérodrome des Sables d'Olonne que l'agglomération des Sables d'Olonne envisage de moderniser. Des effets cumulés pourraient alors se produire mais n'ont pu être évalués à ce stade.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur l'inclusion de la variante supplémentaire, évoquée lors de la visite des rapporteurs, étudiant l'option de l'arrêt de la circulation automobile sur le littoral ou à travers le site, sur l'évaluation paysagère du point de vue des résidents du domaine de l'Estran et sur les impacts cumulés avec le projet de modernisation de l'aérodrome.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et périmètre du projet

La renaturation des dunes du Puits d'Enfer, projet dit « Littoral 3 », a pour objet la renaturation du littoral de la commune nouvelle des Sables-d'Olonne au sein de l'ancienne commune Château-d'Olonne située dans le département de la Vendée. Au 1^{er} janvier 2019, la commune nouvelle des Sables-d'Olonne s'est substituée aux communes des Sables-d'Olonne, de Château-d'Olonne (chef de file du projet) et d'Olonne-sur-Mer.

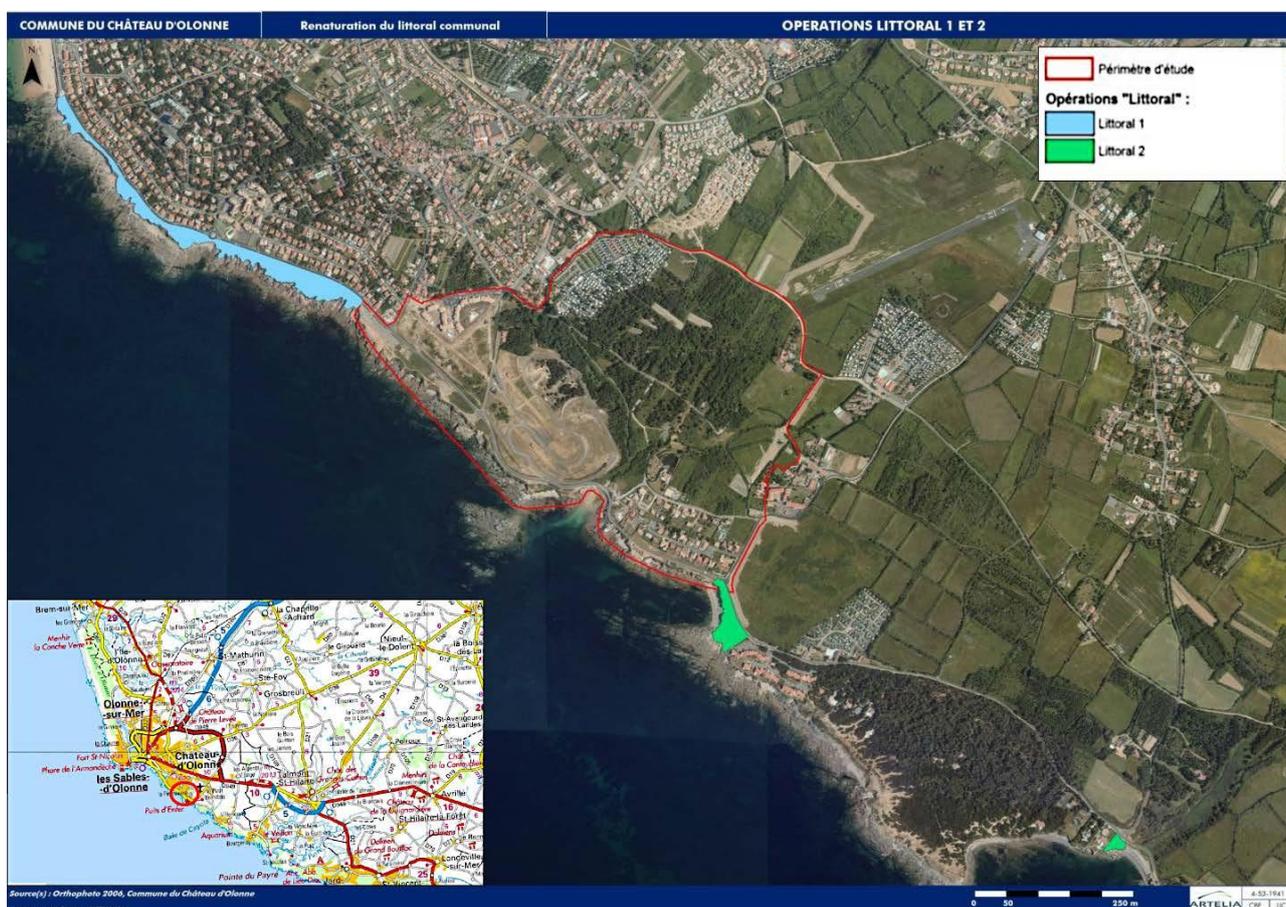


Figure 1 : Périmètres du site du projet et des opérations précédentes de renaturation du littoral : « Littoral 1 » en bleu et « Littoral 2 » en vert. En bas à gauche : localisation générale des sites. Source : étude d'impact

L'objectif de renaturation s'inscrit dans la continuité de deux opérations précédentes dénommées Littoral 1 et 2, entreprises à partir de 2003, dont l'objectif était de canaliser le public pour freiner l'érosion des pelouses littorales et préserver les zones accueillant des espèces protégées. L'opération « Littoral 1 » concerne la partie Nord, de Tanchet au Puits d'Enfer et s'est déroulée de 2003 à 2004. L'opération « Littoral 2 » concerne la partie Sud, l'Anse aux moines et Cayola et s'est déroulée en 2005-2006 (figure 1). Elles ont permis la restauration écologique des espaces littoraux, le réaménagement des aires de stationnement et la création de pistes et de sentiers piétons.

L'ensemble de ces projets trouve son origine dans la volonté de « réparer » le littoral de la commune de Château d'Olonne, particulièrement endommagé par les hydrocarbures, puis par les techniques de nettoyage de certains espaces rocheux, suite au naufrage en décembre 1999 de l'Erika. Dès 2001, une première étude préalable à la renaturation de l'espace littoral et des milieux naturels a été réalisée sur l'ensemble de l'espace communal et un diagnostic écologique et paysager a été réalisé de Tanchet à Cayola. Deux grands enjeux ont émergé : un enjeu touristique et un enjeu écologique, les préconisations d'aménagement ayant vocation à les faire cohabiter.

En 2010, la tempête Xynthia frappe fortement le littoral, notamment la route littorale qui est partiellement détruite et met ainsi l'accent sur d'autres enjeux, notamment liés aux risques de submersion marine et au recul du trait de côte.

Le projet « Littoral 3 », s'inscrit dans la continuité des projets Littoral 1 et 2 qui portent ensemble sur la restauration de 5 kilomètres de littoral. Le projet est inscrit dans le plan local d'urbanisme de la commune de Château-d'Olonne depuis 2008 et est porté par la commune nouvelle, le conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (CELRL) et le Département de la Vendée avec pour partenaires la Région Pays de la Loire, l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne et l'Union Européenne.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet a pour objet de remettre en état un site naturel composé d'un ensemble dunaire, aujourd'hui occupé par un circuit de courses automobiles (créé en 1958) désaffecté, et d'un espace boisé, l'ensemble étant en continuité avec l'estran². La commune (voiries et stationnement) et le CELRL (renaturation du circuit automobile) sont maîtres d'ouvrage. Par une délibération du 4 février 2019, le conseil municipal de la commune nouvelle a voté une motion demandant un moratoire, suite à l'opposition de certains riverains au projet, sur la poursuite de l'instruction du dossier notamment de la déclaration d'utilité publique (DUP).

Le projet s'étend sur une surface globale de 70 ha (composée d'environ 750 parcelles), comprenant la renaturation de 25 ha de falaises littorales, sur un linéaire de 1 500 m, et de milieux dunaire d'un seul tenant. Il prévoit la démolition de certaines infrastructures, la relocalisation d'autres (une portion de la route du littoral notamment) et la renaturation de ces secteurs.

Le projet comprend ainsi la démolition complète de l'ancien circuit automobile, aujourd'hui fermé au public, de la rue des Marchais, de certaines parties de la route du littoral (RD 32a) et du parking du Puits d'Enfer, soit au total 3,17 ha d'enrobés. La démolition du parking du Puits d'Enfer et de la route du littoral permettra une renaturation en habitats de hauts de falaise sur 1,27 ha tandis que la démolition partielle des structures de la chaussée de la rue des Marchais (dont une partie sera conservée comme assise au sentier piéton) et celle des pistes du circuit automobile permettra une renaturation en habitats de dunes sur 1,90 ha. Une continuité paysagère et écologique entre les précédents aménagements côté ouest (Littoral 1) et le projet de renaturation du circuit qui s'étend jusqu'à la côte sera ainsi constituée.

La nécessité de prévenir les risques littoraux de submersion marine et d'érosion des falaises conduit à la réorganisation des dessertes (voiries, pistes cyclables, sentiers piétons et réseaux). Selon

² L'estran correspond à la partie du littoral comprise entre les limites des plus hautes et des plus basses marées.

des études du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), à l'horizon 2100, la route du littoral (RD 32a) sera détruite par le recul du trait de côte³. Le projet prévoit que cette route, entre le Puits d'Enfer et l'Anse aux Moines, sera déplacée en arrière-littoral à 400 mètres sur l'emplacement actuel de la rue du Fief Saint-Jean, qui serait élargie de 2 mètres (de 3,35 m à 5,50 m) et prolongée (elle est actuellement en impasse) à travers l'espace boisé du Fief Saint-Jean, en direction de l'Abbaye Saint-Jean d'Orbestier. À cette occasion, les deux cours d'eau, présents sur le site (ruisseau du Puits Rochais et son affluent), traversés par la rue du Fief Saint-Jean, bénéficieront d'une restauration de leur continuité écologique, deux ouvrages de ponts cadres équipés de banquettes de 50 cm pour le déplacement de la faune remplaçant les buses existantes.

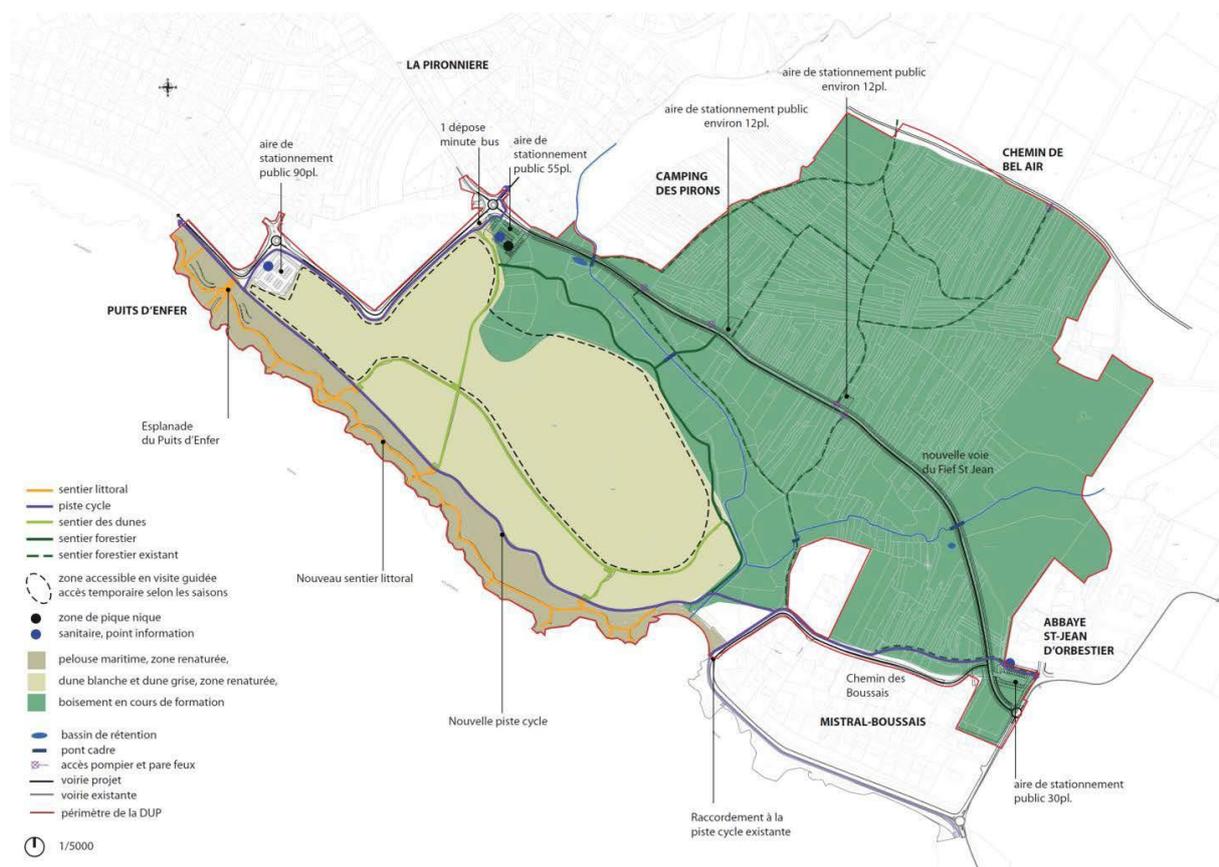


Figure 2 : Plan général des travaux – Source : étude d'impact

Une nouvelle voie routière au sud du Domaine de l'Estran doit être créée sur des terrains appartenant au CELRL, reliant la rue du Puits d'Enfer à la rue du Fief Saint-Jean, avec deux nouveaux giratoires aux points de raccordement. Un écran anti-bruit le long du domaine de l'Estran va être édifié.

Les itinéraires piétons et cyclables (piste cyclable le long du littoral) sont réorganisés ainsi que les aires de stationnement dans le souci de maîtriser la circulation automobile et prévenir la dégradation des espaces naturels par un stationnement irrégulier. L'actuel parking du Puits d'Enfer, situé au niveau de la faille du même nom en bordure de mer, sera démoli sans que la totalité des places supprimées soient compensées. Les cinq zones de stationnement prévues, pour un total de 161 places, sont traitées de façon à garantir leur perméabilité et font l'objet de traitements paysagers.

³ Cf. § 2.2.1

Le projet prévoit également le confortement et la restauration des zones humides : à l'intérieur du circuit automobile, au niveau de la rue des Marchais, une zone de 2 750 m² sera restaurée. Au sud-est du circuit une zone humide de 150 m² sera confortée et restaurée, et dans le boisement du Fief Saint-Jean deux mares seront créées et une peupleraie de 2 750 m² sera supprimée.

Outre la prévention des risques littoraux, celle du risque d'incendie sera assurée par des opérations de suppression de caravanes et de démolition de bâtiments non réglementaires permettant d'améliorer le positionnement de pare-feux pour lutter contre la propagation des incendies.

Différentes mesures de gestion et d'accompagnement sont prévues :

- canalisation du public, via une réglementation de l'accessibilité du site (maîtrise de la fréquentation en fonction des enjeux) ;
- création de zones de mises en défens et de zones de quiétude (les sentiers contournant la zone de quiétude de la faune seront canalisés par du grillage à moutons d'une hauteur d'un mètre posé sur des piquets bois) ;
- gestion du milieu boisé du Fief Saint-Jean ;
- nettoyage de l'ensemble du Fief Saint-Jean.

Le coût prévisionnel est de 7,2 millions d'euros HT (dont 2,5 millions au titre de l'acquisition foncière, 4,1 millions au titre des travaux et 200 000 euros pour le suivi avant, pendant et après les travaux). Le coût prend en compte la mise en sécurité de la route et des réseaux de gaz et d'eaux usées situés sous la piste cyclable.



Figure 3 : Vue aérienne de l'ancien circuit. On distingue également deux zones de vulnérabilité de la route du littoral, dont l'une, à droite est protégé par des enrochements- Source : étude d'impact

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet de renaturation des dunes du Puits d'Enfer fait l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale, suite à une [décision au cas par cas du 10 juin 2016](#).

Le CELRL, établissement public sous la tutelle du ministre chargé de l'environnement, étant co-maître d'ouvrage, l'Ae est compétente en application du 2° du II de l'article R. 122-6 du code de l'environnement.

Une concertation préalable a été organisée et a donné lieu à plusieurs moments d'échanges et d'information (groupes de riverains, associations de quartier et naturalistes). Une consultation spécifique, par courrier, a concerné les co-propriétaires du domaine de l'Estran (entre le 24 avril et le 17 mai 2017). Le 17 mars 2018, l'assemblée générale de la résidence « Domaine de l'Estran » a exprimé son rejet d'une des variantes, celle du tracé Nord de la future route au sein de la résidence de l'Estran.

En complément des acquisitions amiables réalisées par la commune de Château d'Olonne, par le CELRL et le Département de la Vendée, la commune a identifié l'ensemble des parcelles sans propriétaire apparent et engagé une procédure de biens sans maître qui a permis l'intégration de 27 parcelles au domaine privé communal représentant une surface totale de 7 657 m². La réalisation du projet nécessite le recours à la procédure d'expropriation, toutes les surfaces n'ayant pu être acquises selon l'une de ces deux modalités. Un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) a en conséquence été déposé par la commune du Château d'Olonne auprès du préfet de la Vendée accompagné du dossier d'enquête parcellaire.

Le projet nécessite une demande de dérogation pour la capture et la destruction de spécimens d'espèces animales protégées (Lézards des murailles, Lézard vert et Orvet fragile, Linotte mélodieuse, Tarier pâtre, Cisticole des joncs) ainsi qu'un dossier de demande de dérogation pour l'enlèvement de spécimens d'espèces végétales protégées (Ornithope penné et comprimé, Silène des ports, Linaires des Sables). Deux avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) ont été délivrés le 7 décembre 2017 et le 13 juin 2018, tous deux favorables. Le conseil national de la protection de la nature (CNPN) a rendu un avis favorable sous conditions⁴ le 9 décembre 2018.

Le dossier transmis à l'Ae comprend une demande de défrichement qui porte sur une surface de 26 ares et 87 centiares. Cette demande porte sur l'aménagement d'une aire de stationnement à l'est du Domaine de l'Estran, la création d'une section de sentier piéton accessible aux personnes à mobilité réduite (platelage bois), l'élargissement de la rue du fief Saint-Jean et l'aménagement d'un bassin de rétention des eaux pluviales lié à l'élargissement de la rue.

Le projet nécessite un permis d'aménager, au titre des aires de stationnement et de la section nouvelle de voirie (nouvelle rue au sud du domaine de l'Estran). Il nécessite une demande d'autorisation de travaux étant situé dans le périmètre de protection d'un monument historique (l'Abbaye Saint-Jean-d'Orbestier).

⁴ Les deux conditions concernent les matériaux de stockage des matériaux de déconstruction et l'intégration des paramètres de cycle de vie des espèces patrimoniales, l'Anguille d'Europe et la Loutre d'Europe (absente toutefois du périmètre du projet).

Il relève également d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau. Une évaluation des incidences Natura 2000⁵ est nécessaire, d'autant que le site est en partie classé en Natura 2000 (ancien circuit automobile).

L'étude d'impact vaut étude d'incidence sur les sites Natura 2000 et étude d'incidence au titre de la loi sur l'eau.

Le projet est compatible avec les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) des Sables d'Olonne, approuvé le 20 février 2008. Le site est classé comme réservoir de biodiversité dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et dans la trame verte et bleue du SCoT. Les aménagements projetés respectent le plan local d'urbanisme (PLU). Ils sont autorisés en espaces remarquables au titre de la loi littoral (R. 121-5 du code de l'urbanisme).

L'emprise du site fait partie de la zone de préemption du Département au titre des Espaces naturels sensibles (ENS). Des procédures de déclassement de la section de la RD 32a sont en cours, ces voiries ayant vocation à être intégrées dans le domaine public communal.

Suite au regroupement des communes, le nouveau conseil municipal a voté le 4 février 2019 un moratoire sur l'instruction du projet, les procédures administratives sont donc suspendues à sa future décision. Le préfet de la Vendée a souhaité maintenir la saisine de l'Ae estimant que « *cet avis serait de nature à [...] permettre d'avoir une vision claire des enjeux environnementaux, ainsi que des forces et faiblesses du projet. L'avis qui sera rendu par [l'Ae du] CGEDD à l'issue de son déplacement contribuera utilement à éclairer les membres [du] conseil municipal sur la suite qu'ils souhaitent apporter au moratoire* ».

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux concernent :

- les risques naturels littoraux (submersion marine, érosion des falaises, recul du trait de côte) ;
- la préservation des milieux en lien avec la fréquentation du site ;
- la biodiversité (impact de la nouvelle route du littoral et des accès aux zones de stationnement).

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est de bonne facture, claire, lisible et proportionnée aux enjeux.

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Les variantes analysées concernent toutes le report de la route du littoral (RD 32a). Cette route est en effet soumise à des inondations par submersion marine, elle se trouve ainsi fermée plusieurs

⁵ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

fois chaque année. Les études confiées au BRGM montrent que cette route est condamnée à terme par le recul du trait de côte.

Quatre alternatives sont présentées dans le dossier, situées à une distance croissante du littoral (figure 4). Une cinquième possibilité qui consisterait à supprimer la route du littoral sans aménager de nouvelle voie n'est pas présentée au dossier⁶. L'Ae considère que cette variante, qui apporte potentiellement les plus grands bénéfices environnementaux, devrait être incluse dans l'analyse.

L'intérêt de la variante retenue, par rapport aux autres scénarios est justifié, dans le dossier, par plusieurs « principes d'intervention » :

- « éviter l'isolement du quartier de la Pironnière,
- éviter la sanctuarisation du site naturel,
- maintenir autant que possible la perception de la mer,
- accentuer le statut actuel de la voie de desserte locale,
- utiliser, si possible, une infrastructure existante. »

Le dossier n'explique pas en quoi la pénétration de la circulation automobile au sein du site est nécessaire pour respecter ces principes d'intervention. Le quartier de la Pironnière n'apparaît pas isolé par la réalisation du projet, l'absence de circulation automobile au sein du site ne saurait le sanctuariser du fait des accès périphériques, ni restreindre la perception de la mer, la desserte locale pouvant s'effectuer par la route du Talmont.



⁶ Les rapporteurs ont été avisés oralement qu'elle avait bien été envisagée.

La comparaison des variantes proposées fait appel à plusieurs arguments qui concernent le milieu humain et l'environnement. Elle présente quelques incohérences :

- l'absence d'incidence sur certains enjeux est présentée tantôt comme positive tantôt comme neutre (par exemple la variante 1 est notée « ++ » du fait de l'absence d'incidence sur le vallon humide en amont de l'Anse de la Parée, tandis que la 2 et la 4 reçoivent la même note « = » en rouge pour l'absence de fragmentation entre les milieux boisés et dunaires ;
- la réutilisation de la voirie qui semble plus intéressante pour l'alternative 4 (seulement 500 m à viabiliser reçoit « ++ » contre « +++ » pour la 3 qui implique la création de 800 m de voirie ;
- l'isolement de l'espace renaturé, au sens de l'accès du public, est jugé très négativement pour l'alternative 4 « --- » alors qu'il n'est pas mentionné pour la 3, ce qui revient à considérer que seul l'accès automobile permet la valorisation d'un site naturel dont la plus grande dimension est de l'ordre du kilomètre ;
- le potentiel de développement touristique est classé « +++ » pour l'alternative 3 alors qu'il n'est pas mentionné pour l'alternative 4 ;
- de même, la mise en valeur de l'abbaye qui reçoit « ++ » pour la variante 3 et « -- » pour la variante 4 ne semble liée qu'à la possibilité d'y accéder en voiture à travers le site ;
- l'incidence sur la circulation à proximité des riverains ne semble pas homogène selon la variante considérée, la variante 3 aurait peu d'incidences, donc pas d'accroissement du trafic tandis que la 2 et la 4 induiraient des circulations dans les quartiers et à proximité des campings.

L'ancien circuit étant largement en zone Natura 2000, le choix de la variante 2 n'était pas envisageable du point de vue environnemental selon le dossier. L'Ae aboutit à la même conclusion pour la variante 3, *in fine* retenue.

La conclusion valorise plusieurs bénéfices sur le milieu humain de la solution retenue (variante 3) en termes de potentiel touristique, lié à l'accès en automobile, alors qu'elle semble sous-estimer ses impacts, notamment la création de deux franchissements et de 800 m de voirie, des conséquences liées à la réorientation du flux de circulation, les nuisances sonores et la pollution pour les habitants du Domaine de l'Estran, le risque d'accentuation de la fragmentation entre milieux boisés et dunaires et la présence d'incidences sur les espèces protégées ainsi que des travaux dans le périmètre de l'abbaye. De fait, la suppression pure et simple de la circulation automobile, tant le long du littoral qu'à travers le site, présenterait des impacts environnementaux bien moindres. Les bénéfices seraient préservés puisque l'ensemble des sites sont accessibles depuis la route de Talmont. Un accès piéton et cycliste au littoral et au site serait vraisemblablement tout aussi bénéfique à l'activité touristique qu'un parcours en voiture.

Plusieurs scénarios ont également été envisagés pour le raccordement à la route du littoral au niveau de la zone urbanisée à l'ouest. Le choix de contourner par le sud la copropriété du « Domaine de l'Estran » a été pris suite à l'opposition des copropriétaires à une alternative (rejet du tracé nord) qui consistait à emprunter une voie privée du domaine de l'Estran afin de limiter les impacts sur les espèces protégées découvertes au sud en 2016. L'étude d'impact retrace clairement les différentes discussions et oppositions qui ont conduit *in fine* au choix opéré (coût

d'acceptation sociale et de l'engagement budgétaire qu'une expropriation du domaine de l'Estran engendrerait). L'étude conclut que « *l'enjeu majeur est de limiter l'emprise foncière des aménagements nécessaires à la renaturation complète du site* ». L'Ae comprend bien que l'accord des riverains est indispensable⁷ mais observe que cette situation conduit à une solution présentant des incidences environnementales sans pour autant que le choix d'une liaison routière au sein des espaces naturels soit remis en cause.

À l'est, six variantes ont été examinées pour *in fine* choisir un tracé qui longe l'ancienne abbaye et traverse une zone d'enjeu écologique fort. Toutes les solutions étudiées impliquent des enjeux environnementaux ou humains forts. L'étude d'impact explicite et synthétise toutefois de façon satisfaisante les raisons du choix du tracé.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des variantes de l'ensemble du parcours prévu pour la route en incluant une option d'arrêt de la circulation automobile sur le littoral et à travers le site qui présenterait moins d'impacts, notamment en termes de coupure entre les milieux dunaire et forestier.

2.2 État initial, analyse des incidences du projet, et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.2.1 Risques naturels

Les risques naturels littoraux concernent les risques de submersion marine, d'érosion des falaises et le recul du trait de côte. La prise en compte de ces risques constitue l'une des justifications du projet (évitement de l'aléa de submersion marine au lieu-dit l'Anse de la Parée⁸ et mise en sécurité de la route vis-à-vis de l'érosion des falaises) qui s'inscrit ainsi dans une démarche de recul stratégique visant à diminuer la vulnérabilité des usagers et infrastructures vis-à-vis de ces phénomènes. La commune de Château d'Olonne est concernée par le plan de prévention des risques prévisibles littoraux (PPRL) du Pays d'Olonne approuvé le 30 mars 2016, annulé par le tribunal administratif de Nantes le 14 mai 2018, pour insuffisance de concertation avec le public. L'Anse de la Parée (figure 5) est une zone exposée aux chocs mécaniques de la houle, soumise au zonage Rn et Ru⁹ (zones correspondant aux secteurs soumis aux chocs des vagues et dissipation de leur énergie, liés aux paquets de mer ou jets de rive au niveau des fronts de mer les plus exposés), le trait de côte est exposé à l'aléa d'érosion et l'embouchure du ruisseau du Puits Rochais en zone RN1 (bande de précaution liée aux structures de protection, digues par exemple). Les risques liés à l'érosion ont fait l'objet de quatre rapports du BRGM, selon lesquels les falaises de Vendée reculent de 12 cm par an, et sur le secteur d'études, le recul des falaises est estimé entre 9 (ouest de l'Anse de la Parée) et 22 cm/an (Puits d'Enfer). En ce qui concerne le risque d'inondation, le camping « les Pirons » figure dans l'emprise de l'inondation de l'évènement décennal. Pour les inondations par remontée de nappe, le niveau de risque le plus élevé est localisé le long du trait de côte et du ruisseau du Puits Rochais (nappe sub-affleurante).

⁷ Lors de la visite sur site les rapporteurs ont observé que la position des riverains, si elle préserve l'intégrité de leur propriété, conduit la route à passer entre leurs fenêtres et la mer, à proximité de leur piscine privée, au lieu de longer l'espace arrière de leurs immeubles qui présente peu d'ouvertures.

⁸ Notamment quand les vents d'ouest à sud-ouest soufflent violemment et que le coefficient de marée est élevé

⁹ Rn : Zone rouge naturelle ; Ru Zone rouge urbaine.

L'étude d'impact qualifie le niveau des risques d'inondation fluviale, de submersion marine et d'érosion des falaises comme « sensible ». Le risque « inondation par remontée de nappes » est qualifié de « moyennement sensible ». Les tableaux de synthèse de l'état initial et la hiérarchisation des enjeux opérée sont très clairs.



Figure 5 : Photographies illustrant la violence de la tempête Xynthia de 2010 et les dégâts apparus sur la route du littoral (RD 32a) au niveau de l'Anse de la Parée. (Source dossier)

2.2.2 Émissions de gaz à effet de serre et climat

Le dossier rappelle les engagements internationaux de la France et les objectifs de la directive européenne de 2012 relative à l'efficacité énergétique¹⁰. Ces éléments importants d'information n'ont pas été actualisés par les engagements postérieurs aux conférences environnementales de 2012 et 2013, or la France a depuis lors pris un engagement de neutralité carbone qui accroît les efforts à consentir dans ce domaine, dans la droite ligne de l'accord de Paris de la 21^e conférence des parties de la convention des Nations unies sur le changement climatique (COP 21). Des données régionales, fournies sur la base du schéma régional climat, air, énergie, soulignent la prépondérance des émissions agricoles et le rôle des transports du fait d'un recours important à la voiture individuelle.

L'Ae recommande d'actualiser le chapitre sur le climat dans l'état initial afin de prendre en compte l'engagement de neutralité carbone de la France à l'horizon 2050.

La vulnérabilité importante du territoire aux effets du réchauffement climatique est signalée notamment en ce qui concerne l'érosion côtière et le risque de submersion marine.

2.2.3 Sols pollués

Les analyses effectuées sur les sols ne détectent pas de pollution particulière sauf au niveau des enrobés des chaussées du circuit automobile qui seront évacués dans des filières de traitement des déchets dangereux.

2.2.4 Risques de pollution sonore, visuelle et atmosphérique

Plusieurs nuisances sont susceptibles de se produire pendant les travaux. Des mesures seront prises pour éviter l'envol de poussières (arrosage des pistes, interdiction des travaux par vent su-

¹⁰ [Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique.](#)

périeur à 40 km/h). Les nuisances potentiellement les plus importantes sont liées au bruit. Celles-ci seront réduites par application de l'article R. 571-50 du code de l'environnement. Elles consisteront à informer le préfet, lequel pourra prescrire des mesures de protection des populations.

Les impacts acoustiques ont été modélisés sur la base du trafic moyen journalier estival. Les niveaux modélisés sont supérieurs à la réglementation pour quelques habitations. Le dossier indique que compte-tenu du type d'occupation, l'isolation des façades, dont l'Ae rappelle qu'elle ne doit intervenir qu'en dernier ressort, n'est pas souhaitable. Les mesures de réduction qui consistent à installer, selon le lieu, un écran acoustique de 1,5 m de hauteur, un merlon de 1 m de hauteur et un revêtement peu bruyant, sur une voie sur laquelle la vitesse sera limitée à 30 km/h, permettent de ramener les nuisances sonores au-dessous des seuils réglementaires de 60 dB de jour et 55 dB de nuit.

2.2.5 Milieux aquatiques et zones humides

Deux ponts-cadre vont remplacer deux buses, sur le ruisseau du Puits Rochais et son affluent, ce qui permettra une amélioration de la transparence et la récréation d'un cours d'eau avec berges et lit dans l'ouvrage de franchissement. Les eaux pluviales ne sont actuellement pas traitées. Elles le seront dans le cadre du projet qui vise, en outre, à restaurer les écoulements naturels du site (création côté nord de la rue du Fief Saint-Jean d'un fossé interceptant les écoulements naturels).

L'étude des zones humides s'est appuyée sur des évaluations pédologiques et botaniques conformément à l'article L. 211-1 du code de l'environnement. Le site comprend plusieurs zones humides d'une surface totale de 5,6 ha, le long du ruisseau du Puits Rochais (corridor écologique), au niveau de l'ancien circuit automobile et le long du littoral. La relocalisation des dessertes (sentiers, pistes cyclables et adaptation de la rue du Fief Saint-Jean) induit un impact sur celles-ci sur une surface de 790 m², compensé par la création sur le site de 965 m² de zones humides, associée à une restauration par réouverture et curage des milieux humides adjacents qui porte la surface à 2 750 m².

Au sein des milieux dunaires, les zones humides présentes (d'une superficie restreinte) s'assèchent rapidement et certains secteurs sont dégradés. La gestion de ces zones restaurera leur fonctionnalité, les milieux s'étant appauvris par l'accumulation de matières organiques et le développement d'espèces invasives (*Baccharis* notamment). Des opportunités de restauration sont identifiées (suppression de deux peupleraies d'une surface de 2750 m² présentes dans le vallon humide, le long du cours d'eau du Puits Rochais dans le cadre de la restauration de la zone humide associée au cours d'eau).

2.2.6 Milieux naturels – Zones protégées ou d'inventaires

Le projet s'inscrit au sein de milieux naturels ou semi-naturels riches et variés, littoraux et littoraux (dunes grises et dunes boisées, roselières, prairies, friches, bocage, cours d'eau et mares), parfois anthropisés et dégradés, constitutifs d'une coupure d'urbanisation, au milieu d'un littoral très urbanisé. Les milieux sont très hétérogènes en raison de leur état de conservation. Plusieurs zonages réglementaires sont présents.

L'ancien circuit automobile est identifié comme un réservoir de biodiversité. Il constitue la seule zone significative de milieux dunaires sur la commune.

Le projet se situe pour partie dans la zone spéciale de conservation Natura 2000 « *Marais de Tal-mont et zones littorales entre les Sables d'Olonne et Jard-sur-Mer* », qui intègre, en 2013, l'ancien circuit automobile et le littoral voisin (342 ha supplémentaires). Le site comprend une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique¹¹ (Znieff) de type I « *Falaises maritimes à *Rumex rupestris* entre Port Bourgenay et les Sables-d'Olonne* », une Znieff de type II « *Bordure littorale au nord de Bourgenay* », un espace naturel sensible.

Les données bibliographiques sont issues d'extractions réalisées essentiellement entre 2011 et 2016, certaines données issues des travaux du Conservatoire botanique national de Bretagne étant plus anciennes. Plusieurs passages sur le terrain à plusieurs saisons végétatives et portant sur différents groupes de faune et de flore ont été réalisés en 2016. Les modalités (dates et conditions) sont décrites très précisément (groupes visés, heures, conditions météorologiques).

Trente-quatre habitats ont été recensés au niveau du périmètre d'étude, dont quatre d'intérêt communautaire, les dunes boisées (3,53 ha), les dépressions humides intradunaires (0,66 ha), les groupements et falaises atlantiques (2,08 ha) et les dunes grises (10,22 ha dont 4,8 ha dégradés) qui constituent un habitat d'intérêt communautaire prioritaire. Les dunes grises du secteur du domaine de l'Estran sont dégradées par piétinement ou remblaiement et par la présence d'enrobés (zones centrale et sud de l'ancien circuit, celles qui longent le domaine étant « enfrichées » par l'Ajonc d'Europe).

Le dossier présente une synthèse des enjeux biologiques par zone du projet, par types d'habitats recensant la flore protégée et la faune protégée ou remarquable.

Au regard de la faune, le site comprend 34 espèces patrimoniales¹² d'oiseaux, dont 31 protégées, sept espèces protégées de mammifères, six espèces protégées d'amphibiens, quatre espèces protégées de reptiles, trois espèces patrimoniales d'insectes et une espèce patrimoniale de poisson.

Pour l'avifaune les espèces rencontrées sont caractéristiques des milieux littoraux (laro-limicoles), dunaires (Pipit farlouse, Engoulevent d'Europe), de friches (Linotte mélodieuse, Fauvette grisette, Tarier pâtre ...), de bocage et de zones boisées (Tourterelle des bois, Fauvette des jardins, Pouillot véloce, etc.).

Les enjeux relatifs à la faune protégée ou remarquable (Lézard vert, Pipit farlouse, Tarier pâtre, Linotte mélodieuse, Engoulevent d'Europe) sont principalement situés au niveau de l'ancien circuit, eu égard à la mosaïque des milieux présents (dunes grises, boisées, lisières boisés) et aux abords du Puits Rochais, les zones humides proches constituant un habitat, corridor écologique pour les amphibiens (Crapaud commun, Grenouille agile...).

Le secteur du domaine de l'Estran et la zone boisée (dont le Fief Saint-Jean) ainsi que la frange littorale figurent en enjeu modéré à fort (milieu naturel en assez bon état de conservation, présence d'une ou plusieurs espèces animales ou végétales protégées).

¹¹ Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique sont des outils de connaissance et d'aide à la décision. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et les Znieff de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés offrant des potentialités biologiques importantes.

¹² Notion subjective qui attribue une valeur d'existence forte aux espèces qui sont plus rares que les autres et qui sont bien connues. Par exemple, cette catégorie informelle (non fondée écologiquement) regrouperait les espèces prise en compte au travers de l'inventaire ZNIEFF (déterminantes ZNIEFF), les espèces Natura 2000, beaucoup des espèces menacées... Source MNHN

Une demande de dérogation à la préservation stricte des espèces protégées porte sur la destruction des sites de reproduction ou d'aires de repos de six espèces animales, trois espèces de passereaux (Linotte mélodieuse, Tarier pâtre, Cisticole des joncs) et trois espèces de reptiles (Lézard des murailles, Lézard à deux raies et Orvet fragile). En matière de flore, il s'agit de quatre plantes : l'Ornithope penné, l'Ornithope comprimé, la Silène des ports et la Linaire des sables. Ces dérogations portent sur les espaces de stationnement et la partie de la route qui contourne le domaine de l'Estran.

Le bilan des impacts sur les milieux naturels est positif du fait de la nature même du projet qui vise la renaturation d'un espace important en remettant notamment à la surface un écosystème dunaire auparavant recouvert par les enrobés d'un circuit automobile et en adoptant une démarche écologique supervisée par un conseil scientifique. Par exemple, le dossier détaille précisément les mesures de compensation des milieux dunaires¹³, les mesures d'accompagnement qui seront mises en œuvre sur chaque site ou encore les modalités de restauration des zones humides (création par exemple de deux mares distantes de 130 et 140 m d'une mare existante accueillant des amphibiens). La compensation est intrinsèque au projet dont les impacts positifs sur la biodiversité l'emportent sur les impacts négatifs. Ainsi l'impact sur les milieux dunaires lié à la réalisation des aires de stationnement est de 12 400 m². Les mesures compensatoires qui visent la re-création de milieux de même nature par enlèvement des recouvrements qui les artificialisaient portent sur une surface de 19 000 m² (ancien circuit et rue des Marchais).

Néanmoins, des impacts sont présents, l'effet positif de la suppression de la route du littoral étant contrarié par la création d'une voie de circulation au sein du site. Cette voirie crée un effet de fragmentation des milieux, un risque de collision avec la faune et des pollutions. Même si son emprise est limitée, elle implique la nécessité d'obtenir une dérogation à la réglementation sur les espèces protégées. Le dossier identifie bien ces impacts dont la présence renforce la recommandation de l'Ae d'examiner une variante du projet sans circulation automobile.

2.2.7 Paysage

L'analyse paysagère est très détaillée et illustrée. Des dessins de la situation future permettent de montrer une amélioration globale de la perception paysagère vers et depuis le site. La suppression de la route littorale apporte un bénéfice très net pour la vue de la mer depuis le site.

L'Ae observe néanmoins que le dossier ne présente pas de simulation de l'impact paysager pour les habitants du domaine de l'Estran, or la présence d'un écran anti-bruit d'une hauteur d'1,5 m, nécessaire pour éviter les nuisances sonores générées par la circulation automobile, pourrait supprimer la vue pour plusieurs logements de cette résidence.

L'Ae recommande d'évaluer l'impact de l'écran acoustique sur le paysage depuis le domaine de l'Estran.

¹³ « Décapage des zones sableuses (aires de stationnement) sur 10 cm maximum, le produit de décapage étant régalé sur une épaisseur de 1 cm pour inoculer le sable vierge par les micro-organismes (Cyanobactéries) afin de le réensemencer, les micro-organismes jouant un rôle de fixateur et permettant ainsi la redistribution de la banque de graines (Ornithope penné, Ornithope compressé, Linaire des Sables et Silène des Ports) et l'augmentation de leur population »

2.2.8 Effets cumulés

L'analyse des effets cumulés est conforme aux prescriptions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. L'Ae a toutefois pris connaissance, lors de sa visite sur le terrain, d'un projet de modernisation de l'aérodrome porté par l'agglomération pour un montant de quatre à cinq millions d'euros. Ce projet vise notamment à rallonger la piste d'une centaine de mètres, à créer une voie de desserte pour les avions et à reconstruire les hangars. Il n'est pas mentionné dans le dossier, y compris dans l'analyse des variantes alors qu'il est manifestement incompatible avec la variante 4 (relocalisation de la route du littoral par le chemin de Bel air). Pour l'Ae, il apparaît que ce projet pourrait augmenter sensiblement le trafic aérien de l'aérodrome et accroître les impacts cumulés sur le site, notamment sur l'avifaune.

L'Ae recommande à la commune et à l'agglomération de préciser le risque d'effets cumulés du projet de modernisation de l'aérodrome, porté par l'agglomération, avec le présent projet.

2.3 Évaluation des incidences Natura 2000

Le dossier comprend une analyse des incidences Natura 2000. Celle-ci identifie de manière claire et synthétique les impacts temporaires et permanents, les superficies correspondantes aux types d'aménagement (aires de stationnement, piste cyclable, routes et fossés, sentiers) en les croisant avec les types d'habitats concernés. Elle conclut en précisant que le projet va détruire 1,45 ha d'habitats d'intérêt communautaire, la route et les aires de stationnement expliquant 1,23 ha de cette destruction. L'habitat communautaire le plus affecté (dunes côtières fixées à la végétation herbacée) est détruit sur 1,25 ha soit 1 % de la surface présente sur le site « Marais de Talmont », tandis que la destruction des habitats « falaises avec végétation des côtes atlantiques et balistiques » et « dunes boisées des régions atlantique, continentales et boréales » représente 0,20 ha soit 0,06 % de la surface du site. L'étude précise que leur destruction ne mettra pas en péril les habitats d'intérêt communautaire du site. Sa conclusion est que le projet de renaturation aura une incidence significative positive sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire qui ont conduit à la désignation des sites « Marais de Talmont » et « secteur marin de l'île d'Yeu ».

Le dossier mentionne quatre espèces d'intérêt communautaire¹⁴ ayant justifié la désignation du site et indique qu'aucune de ces espèces n'a été repérée lors des inventaires. En revanche, le Lucane cerf-volant, qui n'est pas listé dans les documents Natura 2000, est présent sur le site. L'étude d'impact souligne les effets positifs de l'aménagement des franchissements de cours d'eau sur la Loutre d'Europe, elle n'aborde en revanche pas les impacts éventuels de la coupure que constitue la route sur le Grand rhinolophe et le Lucane cerf-volant.

L'Ae recommande d'inclure dans l'étude d'incidences Natura 2000 l'analyse des impacts de la rupture de continuité liée à la route sur le Grand rhinolophe et le Lucane cerf-volant.

2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Les mesures de suivi concernent les nuisances sonores, l'érosion du trait de côte, la gestion des eaux pluviales, la fréquentation du site et la biodiversité. Le suivi des mesures compensatoires permettra de s'assurer de leur réalisation et de vérifier leur efficacité. Le dossier indique qu'il sera

¹⁴ Grand rhinolophe, Loutre d'Europe, Oseille des rochers, Cynoglosse des dunes.

possible de les réajuster ou de les compléter en fonction des résultats du suivi. Le coût des mesures de suivi est évalué à 200 000 €.

Le suivi sera supervisé par un comité scientifique comportant des représentants de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), des écologues, des représentants de la commune, du conservatoire du littoral et d'associations naturalistes locales.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair, complet, illustré et présente de manière très lisible les enjeux du projet et les mesures d'évitement, de rédaction et de compensation.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.