



MOUGUERRE-MUGERRE

**ZAC DU CENTRE EUROPEEN DE FRET
DE MOUGUERRE-BAYONNE-
LAHONCE**

AMENAGEMENT DE LA DERNIERE RESERVE
FONCIERE

PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE
ELECTRONIQUE

SYNTHÈSE DES REMARQUES ET
OBSERVATIONS DEPOSEES



Table des matières

1 – Préambule.....	3
2 – Contexte Législatif.....	3
3 – Déroulement de la PPVE.....	4
4 - Statistiques de consultation du dossier :.....	6
5 - Observations recueillies et réponses apportées par le Maître d'ouvrage :	7
4 – Conclusions	52

1 – Préambule

Le présent document constitue la synthèse de la procédure de Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) préalable à la délivrance du permis d'aménager nécessaire à la réalisation de l'aménagement de la dernière réserve foncière du Centre Européen de Fret de Mouguerre – Bayonne – Lahonce.

À ce titre il a vocation à rendre compte des contributions du public de manière synthétique et a vocation à préciser les réponses apportées par le Maître d'ouvrage.

2 – Contexte Législatif

Le principe est que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement doivent faire l'objet d'une enquête publique (art. L. 123-2 du Code de l'environnement).

Par ailleurs, l'article L122-1-1 du CE précise que : « *III-Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.*

Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée. »

Par ailleurs, la sollicitation d'un avis de l'Autorité Environnementale sur la mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC 3 datant de juin 1989 s'inscrit dans la procédure de l'article R.441-5 du code de l'urbanisme qui prescrit que : le dossier joint à la demande de permis d'aménager comprend en outre, selon les cas : 2° L'étude d'impact actualisée lorsque le projet relève du III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement ainsi que les avis de l'autorité environnementale compétente et des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet rendus sur l'étude d'impact actualisée.

Suite à la délivrance de l'avis de l'autorité environnementale et conformément à l'article L.123-19 du Code de l'Environnement, le permis d'aménager incluant l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et les avis rendus dans le cadre de l'instruction sont mis à disposition du public dans la cadre d'une participation du public par voie électronique (PPVE)

Cette procédure permet au public de prendre connaissance du projet avant la décision de l'autorité compétente pour l'instruction (Commune de Mouguerre) et faire valoir ses observations et propositions.

À noter également, sur le même périmètre de l'extension du CEF, une demande de dérogation pour autoriser la destruction ou le prélèvement d'espèces végétales protégées ainsi que de leurs habitats au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement a été déposé le 16 février 2023. Cette demande de dérogation a ensuite fait l'objet d'un avis du Conseil National de Protection de la Nature le 20 avril 2023. Un mémoire en réponse à l'avis du CNPN a été déposé par le pétitionnaire (SEPA) le 28 août 2023 auprès de la DREAL Nouvelle Aquitaine qui a ensuite lancé la procédure de consultation du public en ligne le 1er septembre pour une durée de 15 jours.

L'arrêté préfectoral de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées a été notifié au pétitionnaire le 7 novembre 2023.

3 – Déroulement de la PPVE

La participation du Public par Voie Electronique a été ouverte le vendredi 1^{er} décembre 2023 pour une durée de 30 jours consécutifs soit jusqu'au mardi 2 janvier 2024, 18h00.

Au préalable de l'ouverture de la PPVE, le pétitionnaire a informé le public par voie de presse (publication du 14 novembre 2023 dans le Sud-Ouest et dans la République des Pyrénées), par internet en publiant l'avis sur le site de la commune de Mouguerre et par affichage sur site à cinq localisations différentes ainsi qu'en Mairie de Mouguerre et en Mairie de Lahonce, affichage qui a été maintenu pendant toute la durée de la PPVE.

Le dossier mis à disposition sur le site (<https://www.registre-dematerialise.fr/5010/>.) comportait initialement les pièces suivantes conformément au II de l'article L.123-19 et IV de l'article R.123-46 -1 du CE) :

N° Pièce	Intitulé	Statut
0.0	AVIS DE PARTICIPATION AU PUBLIC	Obligatoire
0.1	ARRETE MAIRIE ORGANISATION ET OUVERTURE DE LA PPVE	Obligatoire
1.0	MISE A JOUR DE L'ETUDE D'IMPACT	Obligatoire
1.1	ARRETE ZAC 3	Obligatoire
1.2	ARRETE DLE	Obligatoire
2.0	RESUME NON TECHNIQUE	Obligatoire
3.0	AVIS MRAE	Obligatoire
3.1	REPONSE DU MOA AVIS MRAE	Obligatoire si nécessaire
4.1	NOTE INFORMATION SUR LE CONTEXTE JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF DE LA PPVE	Obligatoire
5.0	AVIS EMIS SUR LE PROJET	
5.1	AVIS DE L'ETAT SUR LA NON OPPOSITION DU SURSIS A STATUER DU PROJET GPSO	Optionnel
5.2	AVIS SNCF RESEAU	Optionnel
5.3	AVIS DU DEPARTEMENT SUR LE PA	Optionnel
6.0	AUTRES AUTORISATIONS	
6.1.1	DOSSIER AUTORISATION DDEP (CNPN)	Optionnel
6.1.2	AUTORISATION DDEP_AVIS CNPN	Optionnel
6.1.3	AUTORISATION DDEP_MEMOIRE EN REPONSE AVIS CNPN	Optionnel
6.1.4	AUTORISATION DDEP _ARRETE PREF	Optionnel
6.1.4	AUTORISATION DDEP _ARRETE MINISTERIEL	Optionnel
6.2.1	PORTER A CONNAISSANCE HYDRAULIQUE	Optionnel
6.2.2	LETTRÉ DE NON OPPOSITION DE LA DDTM SUR LE PAC	Optionnel
6.3.1	PERMIS D'AMENAGER INITIAL ET COMPLEMENT	Optionnel

À noter, le Maître d'Ouvrage, pour faciliter la compréhension du dossier a fait le choix de mettre à disposition du public les éléments relatifs à la Demande de Dérogation pour Destruction d'Espèces Protégées et au Porter à Connaissance Hydraulique ainsi que les décisions correspondantes.

Ultérieurement, à la demande d'une association, le Maître d'Ouvrage a ajouté deux documents dont la fourniture n'était pas obligatoire à savoir :

- 5.4 AVIS DU CD64 SUR INTERFFACE GPSO DEVOIEMENT RD312
- 5.5 ETUDE DE FAISA INTERFACE GPSO DEVOIEMENT RD312

4 - Statistiques de consultation du dossier :

Au total 66 observations ont été exprimées entre le 1^{er} décembre et le 2 janvier, le dossier a fait l'objet de 846 téléchargements partiels avec un total de 1516 visites uniques.

La consultation du dossier a eu lieu pendant toute la durée de la PPVE avec un nombre important de consultation dès l'ouverture (155 visiteurs les trois premiers jours) et jusqu'à la fin de celle-ci (183 visiteurs les trois derniers jours).

Le site a recueilli une moyenne de 44 visites par jour à raison de 2 contributions.

5 - Observations recueillies et réponses apportées par le Maître d'ouvrage :

Dans le cadre de la PPVE, les réponses aux observations ont été apportées par les acteurs suivants :

- La Société d'Équipement des Pays de l'Adour, maître d'ouvrage, concessionnaire et pétitionnaire du permis d'aménager,
- La Communauté d'Agglomération Pays Basque concédant du Centre Européen de Fret,
- Brittany Ferries

Les observations ont été regroupées selon les catégories ci-dessous :

1. les aspects hydrauliques, le risque d'inondation et le PPRI,
2. la demande de Dérogation pour Destruction d'Espèces Protégées et la biodiversité
3. le coût du projet, son financement et les avantages que peut en retirer la Collectivité,
4. Le giratoire d'accès à Enovis et l'interface avec le projet GPSO
5. Les aspects administratifs avec la demande de prolongation de la PPVE, les aspects, la question de l'enquête publique, la concertation préalable, la complétude des procédures réalisées,
6. Le choix de relocalisation de l'entreprise ENOVIS sur le site de l'extension du CEF,
7. La vocation du CEF :
8. Le report modal, le développement du feroutage et la relocalisation de ces activités sur le site de Tarnos ou d'Hendaye :
9. L'accroissement de la circulation, les nuisances sonores et la préservation du paysage :
10. Compatibilité du projet avec les documents de programmation SCOT, PLU, Plan Climat,
11. Les conditions de réalisation des travaux,
12. Sujets divers,

Pour chaque catégorie, les contributions en lien ou des extraits de celles-ci sont présentées au préalable puis la réponse de la Maitrise d'ouvrage est formulée.

1- Les aspects hydrauliques, le risque d'inondation et le PPRI :

Contribution N°2 :

« constituant d'autre part une zone d'infiltration des pluies, et une zone tampon en cas d'inondation, disparaisse »

Contribution N°6 :

J'habite la zone des Barthes... Et en 7 ans, l'eau qui se cantonnait au fond de mon jardin en 2017, monte chaque année un peu plus... L'année passée les inondations sont arrivées à 2 mètres de mon habitation. Mes voisins eux, ont été envahis par l'eau.

Contribution N°9 :

Elle s'amplifie d'année en année, au gré du développement et des remblaiements de la zone de fret... La route et la voie verte ont récemment été refaites... Cela n'a fait qu'accentuer les problématiques d'évacuations des eaux pluviales, des fontes et marées... Il y a une vraie problématique et une mauvaise appréciation de la situation en phase étude. Où va s'éprendre l'eau des zones vouées à être remblayées ???? Face à des projections, il faut évaluer l'impact après coup des travaux déjà effectués. Merci par avance de cette prise en compte de la réalité !!!

Contribution N°17 :

Le remblaiement accroît les risques d'inondation des quartiers environnants, d'autant plus avec le changement climatique - les impacts du projet dépassent largement le périmètre du CEF, et ce projet aurait dû faire l'objet d'une vaste concertation.

Contribution N°19 :

Comment seront protégés les riverains contre les inondations à prévoir ?

Contribution N°22 :

En outre le remblaiement de ces zones humides et inondables, engendre sur les terres voisines des conséquences inconsidérées, accélérant les montées des eaux et les difficultés lors de gros coefficient pour l'écoulement des eaux de surface.

Contribution N°23 :

4) avec le changement climatique, il faut s'attendre à des précipitations plus fréquentes et plus importantes. Artificialiser davantage ce quartier ne peut qu'engendrer davantage d'inondations de plus grande ampleur. Le Maire de Mouguerre a dit que ce n'était pas un problème, qu'il suffisait d'installer davantage de pompes.... Qui paiera l'entretien de ces pompes ? Qui paiera les factures d'électricité qui les fera fonctionner ? DJO ou nos impôts ?

Contribution N°25 :

Le risque inondation, s'il est bien prévu par le PPRI de MOUGUERRE, ne prend pas en compte l'évolution du risque inondation lié au réchauffement climatique et à la surélévation inévitable des océans tels que cartographié par le BRGM et les services de la DREAL. De plus, le dossier pointe l'aggravation du risque d'inondation pour les habitants de Lahonce

Contribution N°27 :

La DDTM dit dans son courrier d'autorisation (document 6.2) prendre acte de l'absence d'aggravation du risque d'inondation des biens et des personnes. Cette conclusion n'est pas conforme aux conclusions du dossier « Porté à connaissance hydraulique » (rubrique 6.2 des documents en ligne). Page 44 de ce dossier sur l'impact des crues : « Le remblaiement total du CEF présente différents impacts. Si on considère le volume présent dans l'espace aujourd'hui non remblayé et qu'on le reporte « simplement » sur le restant des surfaces basses, on aurait une surélévation des niveaux d'eau de 11 cm dans la Cité des Barthes neuves et de 10 cm en amont de la RD coté Lahonce. ». Sur Mouguerre, il y a des pompes au quartier des barthes neuves qui seraient efficaces (quoiqu'on puisse penser qu'en cas de crues, il y ait des coupures de courant et que les 10 cm d'eau en plus ne seraient pas évacués). Mais pour Lahonce, c'est effectivement le niveau d'inondation qui monte : « Coté barthe de Lahonce (amont), si on considère également un « simple » report des volumes, le niveau d'eau passera de 2.82 à 2.92 m NGF, la plupart des habitations existantes dans cette barthe sont déjà inondées, seul le château de Naguile (en bord

d'Adour) n'est pas inondé en Q100 puisque positionné sur un promontoire, les niveaux sur l'habitation passeront de 0 à entre 0 et 0.50m (bleu clair). Ses accès sont inondés et restent inondés. » Le maire de Mouguerre peut-il accorder en toute connaissance de cause un permis d'aménager sur sa commune qui aggrave pour les riverains de Lahonce le risque d'inondation en cas de crue ?

Contribution N°41 :

Ils envisagent, maintenant, de modifier le PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation) de MOUGUERRE. Ainsi les terrains des Barthes consacrés à cette extension et rehaussés pour la circonstance seraient exclus du champ d'application du PPRI.

Au préalable, il convient de rappeler que le projet d'extension du CEF est acté par Autorisation au titre de la Loi sur l'eau par l'arrêté du 18 septembre 2000. Dans le cadre de cette demande d'autorisation, le maître d'ouvrage a fait procéder à la réalisation d'une première étude hydraulique uniquement sur l'aspect pluvial au titre des rubriques ci-dessous :

- 5.3.0 – Rejet d'eaux pluviales dans les eaux superficielles ou dans un bassin d'infiltration, la superficie totale desservie étant supérieure ou égale à 20 ha,
- 6.4.0 – Création d'une zone imperméabilisée supérieure à 5 hectares d'un seul tenant, à l'exception des voies publiques affectées à la circulation,
- 2.5.0 Détournement, dérivation, rectification du lit, canalisation d'un cours d'eau,

En effet, le Centre Européen de Fret, est, depuis sa création et comme une bonne partie des barthes, hydrauliquement isolé des crues de l'Adour par des digues à des niveaux compris entre 3,00 et 3,20 m NGF au droit du CEF. Les différentes modélisations hydrauliques réalisées dans le cadre de l'élaboration du PPRI notamment indiquent un niveau de crue pour une occurrence centennale (probabilité de se produire de 1/100 chaque année) à une côte altimétrique comprise entre 2,85 m et 2,89 m NGF au droit du CEF et un niveau d'environ 3,10 m NGF dans la configuration de la crue de référence type de 1952 d'occurrence 1/5200 ans.

Il est important de mentionner que cette crue de référence type de 1952 correspond à la concomitance d'une crue centennale de l'Adour, d'une crue centennale de la Nive et d'une marée de fréquence centennale. Par ailleurs, les conditions bathymétriques du lit de l'Adour ont considérablement évolué depuis cette époque avec des secteurs très approfondis par des extractions massives réalisés notamment dans le cadre des travaux de A64 en 1981, ainsi il est très peu probable que les conditions de la crue de 1952 puissent se retrouver aujourd'hui.

En décembre 2004, une étude hydraulique sans lien avec l'autorisation loi sur l'eau du CEF avait été demandé par les services de la DDTM dans le but de vérifier à posteriori, les incidences du remblaiement du CEF sur la ligne d'eau de l'Adour, cette demande faisant suite à la construction du modèle mathématique de l'Adour Maritime utilisé par ailleurs dans le cadre de l'élaboration du PPRI de Bayonne.

La comparaison des modélisations avec et sans le CEF a conclu que pour une crue centennale les remblaiements successifs n'avaient pas d'influence sur les niveaux d'eau dans l'Adour et qu'au droit du CEF il n'y avait pas de surverses, les niveaux de l'Adour étant inférieurs aux endiguements de protection du lit majeur.

Toujours pour l'évènement de type centennal au vu des côtes d'eau et du terrain actuel, les eaux de débordement de l'Adour n'atteindraient pas la Cité des Barthes neuves qui serait protégée à la fois par le remblaiement du CEF, par sa propre digue et par la route d'Ibusty au droit de la maison du garde barrière.

Enfin, pour les barthes de Lahonce, qui sont situées en zone rouge du PPRI avec un terrain naturel à une côte altimétrique comprise entre 1,00 m et 1,20 m NGF, si le CEF n'avait pas été créé la côte d'inondation centennale se situerait à 2,82 m NGF environ. Le remblaiement complet du CEF depuis son origine et jusqu'à son terme conduit à une côte d'inondation centennale à 2,92 m NGF environ.

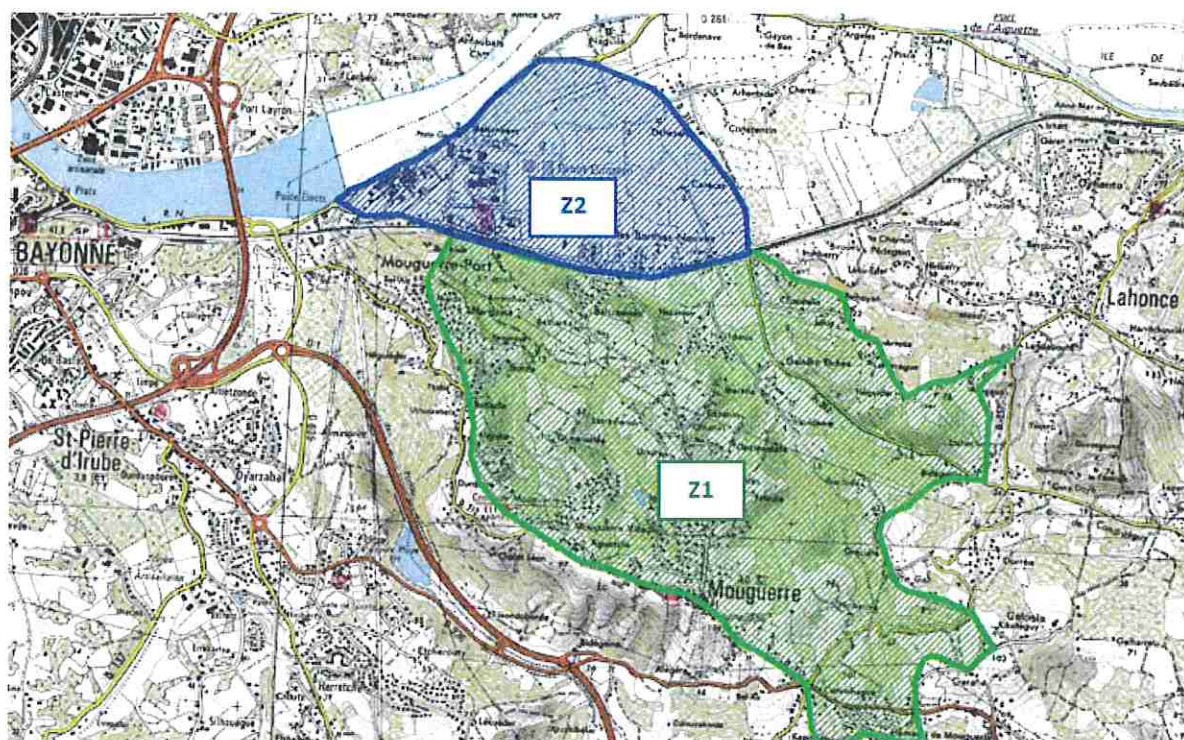
Depuis les années 2000, les travaux de protections contre les inondations suivants ont été réalisés :

- Recalibrage du grand canal (section de 24 m³/ml)
- Recalibrage du fossé central afin de permettre le stockage des 1200 m³/ha
- Déviation du ruisseau de Bordaberry rendue nécessaire pour permettre la construction de la digue de protection de la cité des Barthes
- Mise en place d'un système de pompage pour vidange de la cité des Barthes lors des gros évènements pluvieux (500 l/s)
- Bassin sec pour la cité des Barthes neuves (11 000 m³)
- Création des bassins est au sud de la voie ferrée (130 000 m³)
- Recalibrage du fossé central

Dans le cadre de l'extension du CEF et afin d'atteindre les volumes de stockage dimensionnés par les études hydrauliques, les ouvrages suivants seront réalisés :

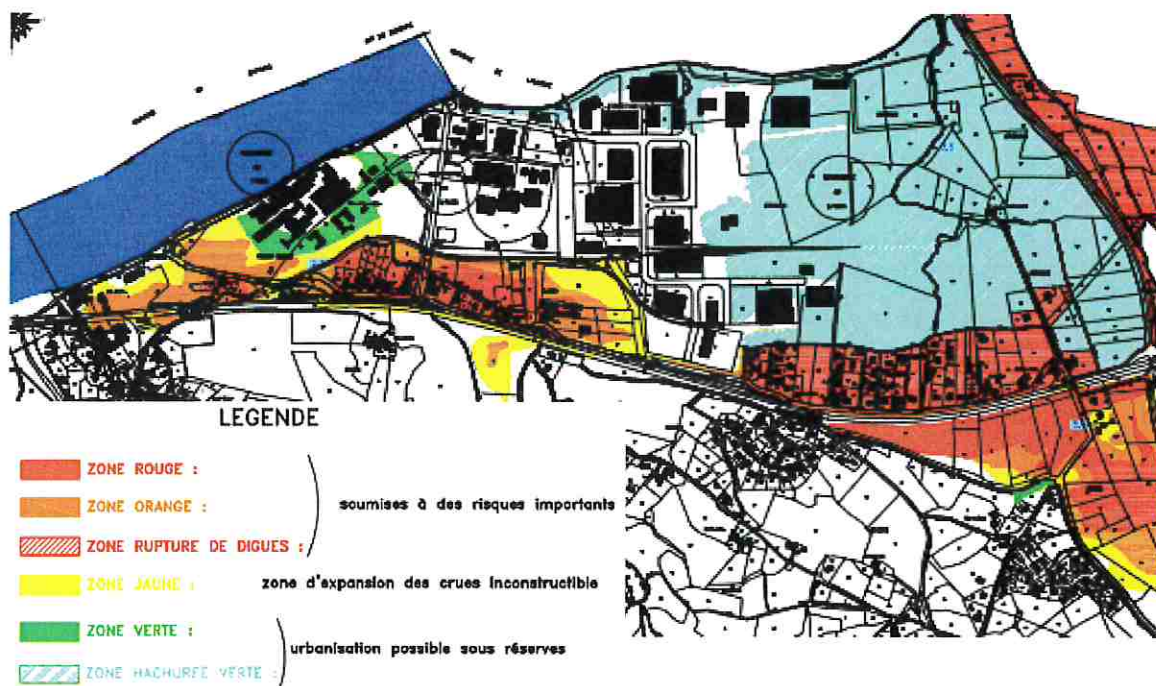
- Fossé de ceinture le long de la RD312 de 17 000 m² permettant de stocker 7350 m³ supplémentaires,
- Busage du Fraitz sur 293 ml au droit des plateformes ferroviaires actuelles,

Ainsi, au terme des travaux hydrauliques mis en œuvre dans le cadre de l'extension du CEF les ouvrages respecteront les prescriptions de l'autorisation loi sur l'eau qui découlent des études hydrauliques. Ces ouvrages de protection des inondations sont conçus pour stocker une pluie centennale sur une durée de 6h (pluie la plus pénalisante) qui correspond à une marée complète et ce pour le bassin versant du CEF mais également pour le bassin versant des coteaux de Mouguerre.



Découpage des bassins versants pris en compte dans le dimensionnement des ouvrages de rétention du CEF

Pour répondre à la contribution°41 dont le détail figure ci-dessus, il n'est pas envisagé de modifier le PPRi, le CEF ayant toujours été classé en zone hachurée verte : urbanisation possible sous réserve.



Extrait Plan de Prévention du Risque Inondation

Par ailleurs, le Syndicat des Berges et la commune de Mouguerre ont sollicité la Communauté d'Agglomération Pays Basque afin que celle-ci fasse réaliser une étude hydraulique générale complémentaire sur l'intégralité des bassins versants concernés dans le but d'étudier la mise en œuvre et le dimensionnement d'un dispositif de pompage permettant de relever les eaux du Grand Canal vers l'Adour quel que soit le niveau de marée. Une étude sera réalisée sur les bassins versants pour déterminer si des mesures hydrauliques complémentaires devront être (ou non) mises en œuvre ultérieurement au regard de l'évolution hydrométéorologique.

Enfin, il convient de rappeler que, si la protection des personnes et des biens face au risque d'inondation est la préoccupation essentielle et légitime des riverains, elle est aussi celle de du maître d'ouvrage et des Collectivités qui porte le projet, en particulier pour la commune de Mouguerre.

2- La demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées et la biodiversité,

Contribution N°21

Ce projet d'extension du CEF, quelle qu'en soit la justification, ne peut pas être accompli sans une réflexion de fond sur son aspect environnemental. Je lis dans la contribution n°1 "Ces travaux de remblaiement ne font que terminer ce qui a été initié il y a 30 ans"

Les mesures de compensation, ne ramèneront jamais le vison d'Europe (un seul aurait été retrouvé en plus de 10 ans, à la plaine d'Ansot), ni la biodiversité encore plus utile aux abords de nos villes. (pour capter le CO2) Le Parc d'Activités de Lahonce confondu avec le CEF dans la contribution n°3 n'en est pas moins une zone humide artificialisée encore plus récemment. On y a même détruit des haies arbustives naturelles pour y replanter des espèces qui ont du mal à grandir.

Contribution N°22 :

Ayant assisté depuis plus de 10 ans à la transformation et l'extension du CEF, je peux garantir que l'impact sur la faune et la flore de cette zone protégée, est plus que significatif.

Contribution N°25

Le principe ERC (soit Eviter, Réduire, Compenser) édicté par l'article L 110-1 du code de l'environnement n'a pas été respecté. La règle étant que tout doit être fait pour éviter de détruire des zones humides et que seules des raisons impératives d'intérêt public majeur permettent d'obtenir cette dérogation, ce qui n'est pas le cas en l'espèce, DJO pouvant s'installer ailleurs (l'ex site des salines, Saint martin de Seignaux, etc.).

Le projet d'ailleurs parle essentiellement de compensation, compensation très inférieure à ce qui devrait être, les zones considérées comme humides ayant été volontairement minimisées

Contribution N°40 :

Les barthes sont des zones humides qui jouent un rôle majeur pour préserver la ressource en eau, lutter contre les canicules, maintenir la biodiversité mais aussi pour prévenir des inondations les quartiers environnants. Leur destruction est interdite pour des projets qui peuvent se dérouler ailleurs ou

autrement. C'est l'esprit de la loi et de la séquence « Eviter, réduire, compenser » qui impose d'éviter en tout premier lieu. C'est aussi ce qu'impose le SAGE Adour Aval, avec d'éventuelles mesures de compensation qui ne sont pourtant pas prévues dans le projet (a minima 150% de la surface des 12 ha zones humides détruits à compenser),

Contribution N°62

- les barthes concernées accueillent une des dernières métapopulations de Cuivré des marais en Pays Basque (cf. carte jointe). Les autres noyaux de population sont de petite taille et isolés les uns des autres. Pourtant, ce papillon de zone humide bénéficie du Plan National d'Actions pour les papillons de jour. Cette espèce est également identifiée comme pouvant être utilisée pour favoriser la mise en place de zones de protection des espèces et des espaces (priorité 1 du PNA)... - les barthes qui vont être remblayées et le réseau hydrographique associé sont des habitats de prédilection pour le Vison d'Europe, espèce protégée en danger critique d'extinction en France. Pourtant cette espèce bénéficie d'un Plan National d'Actions dont l'action 4.1 préconise de lutter contre la disparition des habitats favorables au Vison d'Europe. De plus, la circulation augmentée sur la RD 312 va engendrer des risques de collisions routières supplémentaires, une des principales causes de destruction accidentelle de cette espèce. - les objectifs de compensation des zones humides sont très difficiles à atteindre car il faut retrouver des zones humides ayant les mêmes fonctionnalités écologiques que celles qui seront détruites. Les parcelles éligibles à cette compensation sont donc très rares. Il est plus que temps de réduire les incohérences nationales par une réflexion vertueuse des projets à l'échelle locale.

Au préalable du dépôt du dossier de Demande de Dérogation pour Destruction d'Espèces Protégées, le maître d'ouvrage a fait réaliser des inventaires écologiques « 4 saisons » conséquents avec :

- 31 prospections physique sur site entre février 2021 et juin 2022,
- 7 experts disposants de compétences spécifiques impliqués (entomofaune, herpétofaune, mammifères, avifaune, botanique, etc...),
- 29 placettes de relevé phytosociologique investiguées permettant de caractériser les milieux,
- Disposition de 4 points d'écoute pour l'avifaune,
- Pose et relevé pendant toute la durée du diagnostic, de 6 pièges à crottes pour les micromammifères,
- Pose et relevé pendant toute la durée du diagnostic de 9 pièges à crottes et à poils,
- Pose et relevé pendant toute la durée du diagnostic de pièges photographiques,
- Inspection des bâtiments abandonnés des arbres et écoutes ultrasonores dans le but de répertorier les gîtes potentiels à Chiroptères,
- Prospection à vue et inspections de caches artificielles pour identification des reptiles,
- Pêches à l'épuisette et écoutes nocturnes pour les amphibiens

En parallèle, toutes les données bibliographiques disponibles sur site et à proximité ont été analysées, des données d'inventaires de l'Observatoire de la Biodiversité (OBV) reposant sur 11 relevés effectués entre 2010 et 2020, une étude bibliographique des données d'inventaires de FAUNA, les données naturalistes en provenance de OpenObs et de la plateforme Faune Aquitaine, les inventaires réalisés dans le cadre de la mise en place de l'Espace Naturel Sensible de Lahonce et les inventaires écologiques réalisés par la MIFENEC dans le cadre de sa mission de gestion des noues et canaux du CEF.

Par ailleurs, dans son avis rendu le 17 avril (pièce 6.1.2 du dossier de PPVE) le CNPN souligne en page 3 la qualité des inventaires réalisés avec le commentaire suivant « *globalement les méthodologie et périodes d'inventaire sont bonnes, avec l'utilisation de diverses méthodes. On notera toutefois une faiblesse (légère) pour les chiroptères (une seule écoute passive en septembre) (relative) pour la flore (absence de prospection automnale) et plus gênante pour l'ichtyofaune (prospections seulement à vue) »*

À la suite de cet avis, le maître d'ouvrage a engagé des prospections complémentaires de façon à parfaire l'état initial du secteur avec notamment :

- Des analyses complémentaires pédologiques et phytosociologiques sur le site actuel des Serapias protégées et sur les futurs sites d'accueil de façon à s'assurer de la compatibilité des sites de transplantation et ainsi garantir la réussite de celle-ci,
- Des écoutes actives complémentaires dans le but de recenser les chiroptères (chauves-souris) présents sur site,
- Un recensement complémentaire de la flore protégée avec la mise à jour des inventaires pour les Serapias et le Lotier,

Ainsi, les éléments présentés ci-dessus garantissent que l'état initial de l'environnement a correctement été pris en compte dans la quantification des impacts du projet.

Concernant le vison d'Europe, malgré tous les efforts de prospection mis en œuvre avec notamment la pose de pièges spécifiques pendant plus d'un an, celui-ci n'a pas été détecté sur site. Toutefois, il s'agit d'une espèce difficilement observable en raison de sa grande mobilité et notamment nocturne. En conséquence, puisque celle-ci a été contacté à proximité de l'aire d'étude en 2003, il a été décidé de considérer d'ajouter la dette vison d'Europe à la guilde des milieux aquatique comme si l'espèce était présente sur site. **Ce choix a contraint la maîtrise d'ouvrage à augmenter la surface dédiée à la mise en œuvre des mesures de compensation.**

En ce qui concerne le cuivré des marais, en raison de son classement en espèces patrimoniale, celui-ci a fait l'objet de prospections spécifiques, cette espèce a été contacté une vingtaine de fois dans l'emprise du projet lors de l'inventaire quatre saisons mais également sur le lotissement de la cité des barthes neuves. Ainsi, la surface d'habitat du cuivré des marais considérée comme impactée s'élève à 6,53 ha sur l'aire d'étude. La demande de dérogation pour destruction d'espèces protégés prévoit des mesures spécifiques avec notamment une adaptation de la période de travaux aux exigences écologiques permettant de limiter les incidences sur le stade non mobile du Cuivré des marais.

La démarche ERC (Eviter, Réduire Compenser) est un principe qui vise à prévenir autant que possible les risques d'incidences négatives d'un projet sur l'environnement. Cette séquence "éviter, réduire, compenser" (ERC) est une démarche à la fois d'action préventive et de correction des risques d'atteintes à l'environnement. Elle se met en œuvre en priorité à la source, autrement dit : avant la réalisation du projet qui est la source de ces risques. La poursuite de l'aménagement de la ZAC du CEF, s'inscrit en continuité d'une zone d'activités et de terminaux ferroviaires existants. Le projet tel qu'il a

été conçu, constitue en effet la dernière pièce au puzzle de la zone d'activités autorisée par arrêté préfectoral en 2000. L'implantation des derniers terminaux ferroviaires de fret intermodal, qui doivent être impérativement mis en œuvre à la suite des terminaux déjà en activités, ne laisse que très peu de marge de manœuvre quant à leur positionnement sur le secteur restant à aménager. Ainsi, il apparaît clairement que l'évitement géographique des impacts n'a pas été possible pour cette dernière phase de réalisation de la ZAC au regard de la nature des aménagements prévus nécessaires à la concrétisation de la stratégie européenne des mobilités à faible émission (report modal). Par ailleurs, dans son avis en page 2 (pièce 6.1.2 du dossier de PPVE) le CNPN reconnaît que « aucune autre solution alternative ne pouvait être envisagée, même si d'autres implantations géographiques ont été étudiées ».

Concernant la caractérisation des zones humides et le ratio de compensation, dans le cadre de l'étude, les critères floristiques (espèces végétales et habitats naturels) ont été utilisés pour la détermination des zones humides. Conformément à l'Arrêté du 24 juin 2008, un espace peut être considéré comme humide dès que sa végétation comporte :

- soit des communautés d'espèces végétales, dénommées « habitats », caractéristiques de zones humides, identifiées sur la liste figurant à l'Arrêté. Dans cette liste, on distingue :
 - les habitats caractéristiques de zones humides, codés H ;
 - les habitats non caractéristiques des zones humides, codés p, pour lesquels l'étude des espèces végétales contenues dans les relevés phytosociologiques est nécessaire pour conclure à la présence d'une zone humide.
- soit, si le cas précédent se présente, par des espèces végétales indicatrices de zones humides, identifiées selon la liste d'espèces figurant à l'Arrêté.

Pour les habitats naturels codés « p », il est nécessaire d'utiliser le critère « Espèces végétales » qui consiste à analyser les relevés phytosociologiques. Le protocole, tel que le préconise l'Arrêté du 24 juin 2008, est le suivant : pour chaque strate (herbacée, arbustive, arborée) :

- noter le pourcentage de recouvrement des espèces ;
- les classer par ordre décroissant ;
- établir une liste des espèces dont les pourcentages de recouvrement cumulés permettent d'atteindre 50 % du recouvrement total de la strate ;
- ajouter les espèces ayant individuellement un pourcentage de recouvrement supérieur ou égal à 20 %, si elles n'ont pas été comptabilisées précédemment ;
- une liste d'espèces dominantes est ainsi obtenue pour la strate considérée ;
- répéter l'opération pour chaque strate ;
- examiner le caractère hygrophile des espèces de la liste générale obtenue ; si la moitié au moins des espèces de cette liste figurent dans la liste des espèces indicatrices de zones humides » le relevé est indicateur d'une zone humide.

La surface de zone humide déterminée d'après le critère floristique et impactée par le projet est ainsi de 4,25 ha (en bleu ci-dessous), le code EUNIS est également renseigné :

Habitats naturels et anthropiques	Code Corine Biotope	Code EUNIS correspondant	Zone humide	Emprise du site à aménager Surface en ha
Communauté invasive à Jussie	22.3	C3.42	Oui	0,01
Cours d'eau	24.1	C2.32	Non	0,23
Ourlet à Ciste à feuilles sauge et Genet à balais	31.2411	F4.2411	Non	0,04
Formation de Bambou	31.8	F3.1	Non	0,01
Dépression colonisée par le Saule blanc	31.8	F3.1	Oui	0,14
Formation dominée par la Ronce	31.831	F3.131	Non	0,36
Prairie siliceuse à annuelles naines enfrichée sur remblais	35.21x87.1	E1.91 x I1.52	Non	0,27
Prairie hygrophile de hautes herbes	37.1	E5.421	Oui	0,51
Prairie humide à Jonc acutiflore	37.22	E3.42	Oui	0,15
Ourlet humide à Grande prêle	37.7	E5.4	Oui	0,06
Prairie de fauche mésohygrophile thermo-atlantique	38.2	E2.21	Non	2,11
Prairie de fauche mésophile thermo-atlantique	38.2	E2.21	Non	5,18
Prairie mésophile enfrichée	38.2x87.1	E2.21 x I1.52	Non	0,57
Phragmitaie	53.11	C3.21	Oui	0,39
Typhaie	53.13	C3.23	Oui	0,02
Parvo roselière de bords de cours d'eau soumise aux marnages	53.14	C3.24	Oui	0,04
Communauté à Souchet odorant	53.2	C3.2	Oui	0,10
Dépression humide colonisée par le Souchet robuste et le Scirpe maritime	53.2x53.17	C3.2 x C3.27	Oui	0,11
Jonchaie haute	53.5	D5.3	Oui	0,75
Alignement de Peuplier	84.1x83.3211	G5.1 x G1.C11	Non	0,01
Haie arborée mono-spécifique	84.2	FA	Non	Nul
Haie bosquet humide	84.2	FA	Oui	0,75
Ferme et habitation abandonnée	85.3x86	I2.2 x J2	Non	0,10
Zone résidentielle	85.3x86	I2.2 x J2	Non	0,26
Site industriel en activité	86.3	J1.4	Non	0,07
Route, chemin, bâtiment	86	J2	Non	0,14
Friche herbacée sur sol remanié	87.1x86	I1.52 x J2	Non	3,01
Friche herbacée à Herbe de la Pampa	87.1	I1.52	Non	0,29
Friche herbacée humide	87.1x37.1	I1.52 x E5.421	Oui	1,22
Surface totale (ha)				16,90
Surface de zone humide (ha)		4,25		

Au-delà de la caractérisation réglementaire des zones humides sur le site et indépendamment de l'utilisation des critères floristiques ou pédologiques, les enjeux liés aux milieux humides vis à vis des espèces susceptibles de les utiliser pour la réalisation de tout ou partie de leur cycle biologique ont bien été intégrés au dossier de dérogation. En effet, sur les 5 guildes faunistiques considérées pour le calcul de la dette écologique, 3 sont strictement inféodées aux milieux humides et/ou mésophiles.

Si l'on ajoute aux 4,25 ha de zones humides floristiques la superficie des prairies favorables au Cuivré des marais (7,3 ha), ce sont ainsi plus de 11,5 ha qui sont compensés à un ratio de 3 :1 .

Ainsi Le projet a pris en compte la superficie totale des milieux humides favorables aux espèces présentes sur le site dans l'évaluation des surfaces à compenser.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a pris un certain nombre d'engagement retranscrits dans l'arrêté préfectoral de dérogation pour destruction d'espèces protégées dans le but de réduire les impacts liés à la mise en œuvre du projet, avec notamment :

- La mise en place une surveillance forte (semestrielle) des espèces exotiques envahissantes végétales, compte-tenu des remblaiements envisagés et de l'apport de matériaux extérieurs,
- La plantation de haies champêtres sur le haut des berges du réseau hydrographique existant sur l'ensemble du CEF,
- La plantation de l'axe principal de l'avenue de Bordaberri quand les conditions le permettent (absence de réseaux souterrains, maintien des conditions de circulation)
- L'adaptation des pratiques de gestion, avec la diminution des tontes et la mise en place d'une gestion différenciée,
- L'installation d'aménagements artificiels et de passage pour la microfaune,
- L'intégration de la démarche de rétablissement des trames vertes, bleues et noires sur le projet du parc d'activité de Mouguerre,
- La diminution des surfaces imperméables du stationnement sur le projet de parc d'activité de Mouguerre,
- Le développement des mobilités alternatives en discussion avec le Syndicat des Mobilités,
- L'étude de la mise en place d'un passage petite faune sous la RD312 permettant d'assurer une continuité écologique entre le réseau hydrographique du CEF et les barthes de Lahonce (faisabilité technique à confirmer et accord du CD64 à obtenir),
- L'aménagement d'une banquette à l'intérieur de l'ouvrage cadre soit la RD831 (route d'Ibusty) pour permettre le transit des mammifères semi-aquatiques entre les bassins Irauldenia et le réseau hydrographique du CEF,
- La mise en place de ralentisseurs et/ou de panneaux d'avertissement sur la RD312 pour réduire le risque de collision

À ce stade, le cout de ces mesures portées par la maîtrise d'ouvrage est évalué à environ 430 000 Euros HT.

Sur la compensation, la démarche de recherche foncière des terrains destinées à accueillir les mesures compensatoires du projet c'est inscrit dans le respect de la doctrine nationale déclinée dans le Guide du dimensionnement des mesures compensatoire (OFB, CERENA, mai 2021). Les critères d'éligibilités définis en partenariat avec la DREAL et la DDTM64 étaient les suivants :

- Distance maximale de 20 km par rapport au site d'impact, en rive gauche ou en rive droite de l'Adour,
- Les sites situés en périmètre ENS ou Natura 2000 sont considérés comme éligibles à partir du moment où ils n'ont pas fait l'objet d'un engagement au titre de la compensation,
- Les sites permettant un gain écologique le plus proche de la perte de fonctionnelle du site d'impact sont privilégiés

Au total, ce sont 1218 ha qui ont été analysés et 102 ha retenus pour la compensation soit un ratio de 7.8 environ si l'on considère l'intégralité de la surface restant à remblayer. Sans prendre en compte, la compensation sur le site du CEF spécifique au Lotier velu, le projet prévoit 8 sites de compensation situées sur les communes de Bayonne, de Mouguerre, de Lahonce, Urcuit, Saint Martin de Seignanx, Guiche et Saint Geours de Maremne. Chaque site fait l'objet d'une sécurisation sur une durée de 50 ans par le prestataire en charge de la mise en œuvre des mesures de compensation soit par acquisition soit par conventionnement avec le propriétaire. Les sites sont ensuite expertisés, renaturés de façon à correspondre avec les milieux à compenser et gérés pendant toute la durée de la compensation.

À ce stade du projet, le coût de la compensation portée par la maîtrise d'ouvrage représente un montant estimé à 5,8 Millions d'Euros HT sur une durée de 50 ans soit prêt de 10 % du montant total du projet si l'on considère les investissements privés et 37 % si l'on considère uniquement les investissements publics.

3- Sur le coût du projet, son financement et les avantages que peut en retirer la Collectivité :

Contribution N°8 :

Le site de la CAPB indique que le coût du projet est de 12 millions d'euros, avec un financement public de 1,75 M € (dont 1M€ prévus au titre du plan de relance) - Région Nouvelle Aquitaine : 1,75 M€ (au titre du Contrat d'Attractivité) - Union Européenne : 1,75 M€ (prochain appel à projet MIE RTET), soit un reste à charge pour la collectivité de 6.75 millions d'euros. Pourriez-vous préciser si le coût du projet est toujours de 12 millions, notamment eu égard aux évolutions tant relatives aux exigences réglementaires (augmentation des mesures de réduction et de compensation des impacts, et des coûts associés en particulier), que conjoncturelles (inflation et surcoût des matériaux et travaux) ? Quelles sont les aides publiques réellement octroyées à ce jour ? Quel est le montant restant à prendre en charge par la CAPB ? Quel est son plan de financement et l'impact sur les contributions des citoyens (impact sur la taxe d'habitation ? foncière?).

Contribution N°14 :

Vous pouvez faire mieux sur les 14 hectares que vous comptez détruire. S'il vous plaît ne faites pas ça pour l'argent c'est triste. Merci

Contribution N°19 :

Combien ces travaux vont-ils coûter ?

Contribution N°23 :

Une décision d'artificialiser toujours plus ne peut se prendre pour des raisons économiques et est-ce vraiment un projet porteur de développement ?

Contribution N°44 :

Je souhaite connaître le modèle économique des entreprises qui vont s'implanter pour garantir la pérennité du ferroutage. Quelles sont les garanties fournies pour que les finances publiques ne viennent pas combler les risques industriels. Enfin, compte tenu de l'évolution financière très sensible à la hausse du projet, quel est la nouvelle répartition à ce jour acté et officiellement délibéré par l'ensemble des partenaires.

Contribution N°61 :

Deux maires partagent le projet d'agrandissement du CEF en soutenant celui ci par des subventions.

En décembre 2023, hors mesures de compensation, le cout du projet porté par la maîtrise d'ouvrage est estimé à 15,5 M d'€, il comprend :

- Les travaux de viabilisation du site avec la création du giratoire sur la RD312, l'amenée des réseaux
- Les travaux de remblaiement,
- Les travaux hydrauliques, la création du fossé périphérique, du dalot et d'un pont cadre,
- Les travaux de modernisation et d'agrandissement des voies ferrées du terminal embranché qui représente quasiment la moitié du coût total de l'investissement,
- Les études préalables, l'obtention des autorisations administratives,
- Les travaux de dévoiement des réseaux,

Le plan de financement prévoit :

- Une subvention déjà obtenue à hauteur de 1 M d'€ dans le cadre de la Dotation de Soutien à l'Investissement Local Exceptionnelle,
- Une subvention déjà obtenue auprès de la région nouvelle aquitaine à hauteur de 1,7 M d'€ dans le cadre du plan de Relance / CPER 2015/2020
- La vente des terrains déjà partiellement contractualisées aux opérateurs ferroviaires et la SEPA pour un montant total de 7,6 M d'€

Par ailleurs, dans le cadre du consortium mis en place avec les opérateurs ferroviaires, la CAPB et la SEPA sollicitent auprès de l'Union Européenne une subvention à hauteur de 4,7 M d'€ au titre de l'appel à projet pour le Mécanisme d'Interconnexion en Europe du Réseau transeuropéen de transports.

Ainsi, dans l'hypothèse où la subvention Européenne serait obtenue, le reste à charge de la Collectivité s'élèverait à 0,5 M d'€, soit 3 % de l'investissement public total.

Enfin, il est important de préciser que les opérateurs ferroviaires portent en propre spécifiquement sur le CEF, un investissement proche de 52,5 M d'€ en supplément de l'investissement public. Ainsi, un euro investi par la collectivité génère 3,38 euros d'investissement privé.

Enfin, le projet de développement du Centre Européen de Fret répond 3 enjeux majeurs pour le territoire :

- **Un enjeu écologique** : l'augmentation des capacités de ce site positionné sur un nœud autoroutier et ferré stratégique raccordé à l'A63/A64 et embranché au réseau ferré national (à proximité immédiate du Corridor Atlantique), **favorise le report multimodal et la réduction des gaz à effet de serre**. À horizon 2029, le projet de développement ouvre en effet des perspectives remarquables :
 - augmentation du report annuel de la route vers le rail estimées à 75 000 camions supplémentaires par an pour atteindre un report modal total de 155 000 camions, soit une multiplication par deux environ par rapport à aujourd'hui (80 000 camions).
 - doublement de la part modale du fret ferroviaire sur le corridor Atlantique (actuellement 2%) contribuera à décongestionner l'A63

- réduction des émissions de CO2 de 50.000 t/an, ainsi que d'autres externalités du transport routier (pénurie de conducteurs, accidents, bruit...).
- **Un enjeu économique** avec la création d'emplois directs et indirects, notamment via le développement des opérateurs de transport combiné Novatrans et Ambrogio et l'arrivée de Brittany Ferries (2024). La plateforme actuelle du CEF emploie déjà 1800 personnes.
- **Un enjeu de développement** : la suppression de la rupture de charge entre les réseaux ferrés français et espagnol ne devrait être effective qu'en 2040. L'importance du volume de trafic poids lourds sur l'autoroute A63 (près de 10 000 poids lourds quotidiens en pointe) et la faible part de marché du fret ferroviaire sur l'arc atlantique (environ 2%, quand la moyenne nationale est à 9% et la moyenne européenne à 18%) dans les échanges internationaux entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe offrent des perspectives très intéressantes de développement de trafic combiné que pourrait capter le Centre Européen de Fret dès la mise en service de l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre et au-delà de 2040.

Ce projet déterminant vise ainsi à accompagner l'accélération de la transition énergétique du territoire en réduisant les externalités du transport routier tout en favorisant le développement économique local, national et européen. C'est à ce titre que la Communauté d'Agglomération Pays Basque a délibéré le 24 juillet 2021 pour approuver sa mise en œuvre.

4- Giratoire d'accès à ENOVIS et interfaces avec le projet GPSO :

Contribution N°16 :

A cause de l'installation de DJO sur 3,3 ha de barthes (DJO n'a rien à voir avec le fret ferroviaire, elle n'a rien à faire à cet endroit et d'autres sites peuvent l'accueillir), si la LGV se fait, la route de Briscous sera fermée à la circulation pendant tout le temps des travaux (création d'un pont route pour enjamber la voie ferrée Bayonne Toulouse), c'est à dire pendant des mois ! Il n'y a cependant pas dans le dossier les documents nommés dans la lettre du préfet (rubrique 5) : - l'étude technique de la SEPA qui validerait la fermeture de cette route - la lettre du département du 3 octobre 2023 qui donnerait son accord. Je demande à ce que ces deux documents soient mis en ligne très vite et suffisamment tôt avant la clôture de cette participation du public.

Contribution N°17 :

le nouvel accès au CEF par la route de Briscous ne doit pas être créé -

Contribution N°30 :

J'ai signalé le 12 décembre que les deux documents mentionnés dans la lettre du le préfet qui alerte sur la fermeture de la RD312 pendant la durée des travaux de la LGV étaient absents (une étude de la SEPA et la lettre d'accord donné par le département). Ces documents ont été mis en ligne le 19 décembre. Il s'avère en fait qu'il y a 2 possibilités : - Soit on ferme la RD312 pendant 9,5 mois, reportant l'important trafic (plus de 3000 véhicules /j) sur les routes locales (d'Ibusty,Irauldenia) pas du tout adaptées et avec des carrefours dangereux. Cette option n'est pas celle recommandée par l'étude de la SEPA. - Soit on construit une nouvelle route (4ème voie du giratoire) qui se trouve sur la commune de Lahonce, sur l'Espace naturel sensible, nécessite de toucher au ruisseau et empiète sur les zones humides. Cette solution est d'autant plus probable qu'elle serait nécessaire de manière définitive, et non pas seulement pendant les travaux, pour assurer une continuité de trajet pour les voitures arrivant de d'Ibusty ou de la route des Barthes. Je mets en pièce jointe des extraits graphiques. Ces nouveaux éléments n'ont visiblement été validés que par des services techniques, les conséquences paraissant pourtant suffisamment fortes pour que les élus des communes concernées donnent leur avis , les élus de Lahonce notamment. La solution est simple: - ne pas accorder le permis d'aménager pour DJO qui cumule beaucoup trop d'impacts (zones humides, nouvel accès, giratoire et sa 4eme voie) et qui peut s'installer ailleurs. - Et pour le ferroviaire, laisser faire les phases 1 prévues dans le dossier qui peuvent se dérouler sur les parties déjà remblayées et attendre avant toute autorisation de remblaiement des barthes que le besoin soit avéré (plusieurs autres plateformes se développent en Espagne qui sont plus judicieusement positionnées que le CEF, Mouguerre étant trop loin de la frontière).

Contribution N°38 :

"Travaux d'aménagement du Centre Européen de Fret" ? PAS D'ACCORD, car le rond-point EST en projet et surtout la 4ème VOIE sur Lahonce sont clairement situés hors du périmètre de la ZAC comme l'indique le schéma ci-joint, bien moins ambigu que celui de la SEPA. Pour information, le schéma ci-joint date de 2009, soit avant le remblaiement du Parc d'Activités de Lahonce (PAL)

Contribution N°40 :

le nouvel accès au CEF par la route de Briscous ne doit pas être créé, et il faut respecter les engagements pris à la création du CEF (la RD 312 doit rester une voirie locale, sans trafic industriel).

- Les documents mis très tardivement en ligne montrent qu'il sera indispensable de créer une 4ème voie au giratoire en cas de travaux de LGV pour assurer une continuité viaire (pendant les travaux, mais aussi de manière définitive). Cette voie sera sur l'espace naturel sensible de Lahonce. La commune de Lahonce est donc partie prenante du projet d'aménagement, son avis est indispensable (voire même sa décision sur le permis demandé), ses habitants doivent avoir le même droit à l'information, et leur mairie aurait dû pouvoir les informer de l'existence de cette consultation du public.

Contribution N42

. Les numéros de parcelles dans l'adresse du projet intègrent-elles les parcelles de Lahonce ? Mais comment le Maire de Mouguerre peut-il décider dans son permis d'aménager de la création d'une route dans les Barthes de Lahonce sans l'avis ou l'information de la commune concernée ?

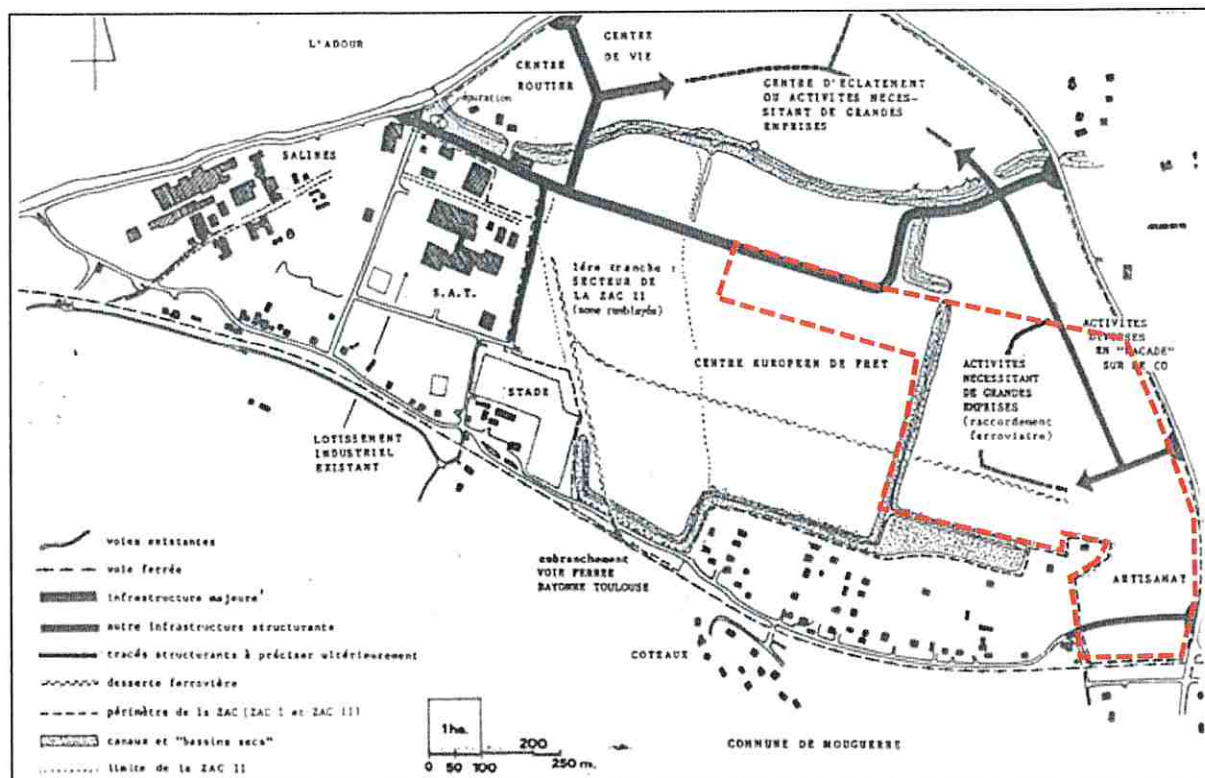
Contribution N°43 :

De plus je suis particulièrement interpellé par les pièces rajoutées au dossier le 19/12/2023, notamment l'étude de faisabilité interface GPSO dévoiement de la DR 312. . Ajouté la veille de fête de fin d'année, elle ne sera pas consultable un mois complet. Or, cette pièce présente une construction d'une route en ENS de Lahonce à proximité immédiate de ma maison et en pleine zone protégée.

Contribution N°46 :

L'ensemble du Conseil Municipal de la commune de Lahonce vous adresse cette contribution pour vous faire part de notre opposition formelle et unanime au scénario n°1 concernant le dévoiement de la RD312, dans le cadre du projet de « construction d'un giratoire de desserte côté Est » des travaux d'aménagement du Centre Européen de Fret. En effet, cette option consistant à créer un giratoire puis une 4ème voie sur ce giratoire nécessite bien sûr une artificialisation des sols conséquente mais également le dévoiement d'un ruisseau de Lahonce, tout cela sur un Espace Naturel Sensible, dit des Barthes de l'Adour. Pour l'unanimité des élus municipaux lahonçais et pour bon nombre de citoyens, il est inacceptable de permettre de telles pratiques qui vont résolument à l'encontre de nos engagements de protection de cette zone à fort enjeu écologique, dont la présence d'espèces rarissimes est clairement avérée. Au vu de ces éléments, il nous paraît indispensable que les études concernant l'implantation de la société ENOVIS (ex-DJO) sur le CEF soient largement approfondies, notamment en termes d'accessibilité. De plus, il est particulièrement regrettable que ce scénario ne nous ait jamais été soumis et que nous n'en ayons été informés que par l'intermédiaire de l'association Mouguerre-Cadre de Vie. En tant qu'élus de la commune concernée, cette information aurait dû nous être adressée en tout premier lieu. En outre, les documents afférents à la création de ce giratoire n'ont été communiqués au public qu'à partir du 19 décembre 2023. Aussi, nous demandons expressément à l'autorité décisionnaire que la consultation du public soit prorogée jusqu'au 19 janvier 2024 inclus, à minima. Enfin, cette consultation du public est organisée par la commune de Mouguerre mais force est de constater qu'elle aurait dû également concerner la commune de Lahonce puisque celle-ci semble directement impactée par les travaux. Dans ce cadre, veuillez noter que la commune de Lahonce envisage d'organiser également une consultation du public dès le mois de janvier 2024. En conclusion, sachez que de manière unanime, nous, élus municipaux lahonçais, sommes fermement opposés au projet d'aménagement de la RD312 et qu'en conséquence, les demandes éventuelles d'autorisations que nous pourrions recevoir ne sauraient être validées par nos soins. Signataires : • David HUGLA : Maire de Lahonce • Martine PÉRÉ, Jérôme HARGUINDEGUY, Sandrine MINNE, Bruno MOCORREA, Francis MERLIN : Adjoints au Maire • Stéphanie BALZER, Sylvie BUCHMANN, Jean-Marie DARRIGOL, Bernard DELMAS, Jean-Marie DEMANGE, Benoît DEYTIEUX, Jessica ETCHEVERRY, Florence GAMALEYA, Jérémie SEGUIN, Christiane SIEBERT, Hélène VEZA : Conseillers municipaux

Au préalable, il est important de rappeler que depuis la création de la ZAC III en 1988, le projet prévoit la création d'un parc d'activité Economique dédié à de l'artisanat dans le quart sud-est de l'extension avec la création d'un accès depuis l'est (voir extrait de l'étude d'impact de la ZAC III ci-dessous).



Extrait plan masse du projet figurant dans l'étude d'impact de la ZAC III

Suite aux études de circulations de 2021 démontrant que la capacité de l'entrée principale du CEF située à l'ouest est suffisante pour absorber le trafic généré par les projets s'inscrivant sur l'extension et, malgré les demandes des opérateurs ferroviaires, les collectivités (CAPB, SPL, Communes) ont fait le choix de ne pas mettre en œuvre l'accès Est de façon à ne pas augmenter les nuisances pour les riverains situés au sud au nord et à l'est du CEF.

Le projet comme l'indique le plan masse du permis d'aménager (pièce 6.3.1 de la PPVE) prévoit la création d'un giratoire sur la RD312, uniquement dans le but de permettre l'accès au parc d'activité de Mouguerre, une sortie de secours, contrôlée par un portail est néanmoins prévue pour la future plateforme de Brittany Ferries.

Ce giratoire, intégralement situé sur le territoire de la commune de Mouguerre est conçu de façon à réduire au maximum les impacts sur les milieux naturels avec l'optimisation de ses caractéristiques géométriques (implantation, réduction du rayon externe, ouvrage de soutènement), ainsi, le lit majeur du ruisseau limitrophe côté est ne sera pas impacté.



Plan masse du giratoire figurant dans l'avant-projet (novembre 2023)

Oltre le fait d'offrir un accès au parc d'activité de Mouguerre, le giratoire a également comme objectif de **garantir la sécurité des usagers de la RD312**, en réduisant les vitesses, en limitant les interactions avec le passage à niveau RD312/ voie ferrée Bayonne-Pau et de façon à ce que les entrées et sorties du parc d'activité de Mouguerre ne perturbe pas la circulation sur la RD312.

Par ailleurs, L'arrêté préfectoral du périmètre de prise en considération de la ligne lgv du GPSO renouvelé en 2020 pour une durée de 10 ans affecte le projet d'extension du CEF en accordant à l'état le bénéfice d'un sursis à statuer dans le but de différer dans le temps la réponse à apporter à une demande d'autorisation d'urbanisme pour éviter qu'une opération d'aménagement compromette la mise en œuvre du projet de lgv. La partie cartographique de cet arrêté inclut le dévoiement de la RD312 vers l'ouest par la création d'un ouvrage sur les futures emprises de l'extension du CEF (Enovis, Brittany Ferries).



Extrait compilation des projets du CEF et du projet GPSO

Dans le cadre de l'instruction du Permis d'Aménager déposé en juillet 2023, l'Etat conseillé par SNCF Réseau devait rendre une décision sur l'application ou non du sursis à statuer dans un délai de 2 mois, les premières discussions informelles de juin 2023 ont laissé penser que la SNCF allait demander à l'état d'appliquer son droit de sursis. L'application du sursis à statuer remettait en cause l'implantation d'ENOVIS et potentiellement une partie voire la totalité des projets d'extension du CEF : ceux d'Ambrogio, du faisceau ferroviaire publique ainsi que celui de Novatrans mais également l'installation de Brittany Ferries.

Afin d'étudier la possibilité de lever le sursis à statuer, un groupe de travail a été mis en place en associant l'Etat, la cellule GPSO, le CD64, et la CAPB dans le but d'étudier une solution alternative au dévoiement de la RD312 vers l'est. Les études de faisabilité avec comme objectifs ;

- S'assurer de la faisabilité technique du rétablissement de la RD312 en lieu et place,
- Evaluer les conditions de maintien ou de coupure de la RD312 pendant la réalisation de l'ouvrage de franchissement de la ligne Bayonne - Puyoô

Dans le cadre de ces études de faisabilité, un des scénarios prévoyait la création d'une 4ème voie depuis le giratoire desservant le parc d'activité de Mouguerre vers la route des Barthes pour permettre à la fois de minimiser l'impact des travaux sur la circulation mais également pour le rétablissement de tous les mouvements à terme.

A l'issue des échanges, l'état a rendu un avis en invalidant la création de la 4ème branche : « *la faisabilité de cette hypothèse, dans des conditions techniques, environnementales et économiques acceptable pour le GPSO, ne peut être validée aujourd'hui par SNCF Réseau, dans la mesure où les études de détail de la ligne Dax-Hendaye seront réalisées ultérieurement...* »

Ainsi, dans le cadre de la demande d'autorisation du Permis d'Aménager comme en témoigne le plan masse (pièce 6.3.1 de la PPVE), le projet d'extension du CEF ne comporte pas de 4ème voie sur le giratoire ni même la prise en compte des interfaces avec le projet GPSO dont l'utilité publique n'est à ce stade pas obtenue.

Par ailleurs, concernant les pièces 5.4 - avis du CD64 sur l'interface GPSO / dévoiement de la RD312 et 5.5 - étude de faisabilité interface GPSO / dévoiement de la RD321 et annexes, l'ajout de celle-ci au dossier de la Participation du Public par Voie Electronique n'était pas obligatoire. En effet, la fourniture de ces pièces ne constitue pas une obligation au sens du paragraphe II de l'article L.123-19 et du paragraphe IV de l'article R.123-46 -1 du CE régissant la PPVE car elles ne constituent pas un avis sur le projet.

Enfin, initialement, le maître d'ouvrage avait fait le choix de ne pas joindre ces pièces pressentant que celles-ci allaient entraîner une confusion du public sur la réalité du projet objet de la demande d'autorisation.

5- Sur la demande de prolongation de la PPVE, les aspects administratifs, la question de l'enquête publique, la concertation préalable, la complétude des procédures réalisées :

Contribution N°3 :

Ma dernière question porte sur la sincérité de cette consultation électronique. Que compte faire la commune de Mouguerre de ces contributions en termes d'exploitation ? Y a-t-il une volonté de prise en compte pour améliorer le projet présenté ?

Contribution N°7 :

Déjà lors de l'enquête publique relative à la révision du PLU de Mouguerre (fin 2022) incluant la proposition d'une évolution du zonage du CEF, de nombreuses observations ont été formulées par le public, dont une pétition, mettant en relief des inquiétudes quant à son impact sur l'environnement et sa contribution aux risques d'inondations. Dans son rapport de janvier 2023, la commissaire enquêteur "demande à ce que soit engagée une concertation préalable pour l'extension du Centre Européen de Fret,La commune de Mouguerre a décidé de ne pas donner suite à cette demande, et de lancer cette consultation électronique, qui ne permet pas une information facile d'accès au grand public, et qui ne permet pas d'ouvrir le débat sur le projet d'agrandissement du CEF. Cela va à l'encontre de l'information et de la participation du public aux décisions publiques ayant un impact sur l'environnement, principes pourtant inscrits dans la constitution française. Ainsi, j'aimerais comprendre pourquoi la commune de Mouguerre et les porteurs de projets associés (CAPB et SPL du CEF) ne souhaitent pas aller au-delà du minimum légal en termes de démocratie participative

Contribution N°21 :

Les procédures administratives sont longues ? elles n'ont pas été instaurées pour rien. Il faut a minima :
- refaire les études d'impact, notamment au niveau de la circulation routière (déjà engorgée ;

modélisation à réactualiser) et des inondations, au vu des répétitions des événements climatiques extrêmes et recueillir à nouveau les avis des administrations concernées (MRae....) - étudier toute alternative évitant la dégradation / destruction des zones humides et bannir toute compensation, pour nous donner bonne conscience.

Contribution N°24 :

Les élus interpellés répondent qu'avant tout, il faut préserver les ressources communales et les emplois ! Certes cela s'entend et se défend mais est-ce que cela peut légitimer la destruction irréversible d'un milieu naturel protégé alors que d'autres solutions existent et que les études présentées dans le dossier technique de 1689 pages, laissent entrevoir des manques importants dans l'analyse des conséquences à courts et moyens termes : destructions d'espèces protégées, répercussions sur le schéma hydraulique dont l'évacuation vers l'Adour et les rives aval, répercussions sur le trafic et le schéma du futur réseau routier... répercussion enfin sur la qualité de vie des riverains !

Contribution N°26 :

Ayant participé à la réunion d'information organisée par le CADE, j'ai pu constater l'absence de réelle écoute par les élus. J'aimerais donc savoir comment vont être utilisées ces contributions. Y a-t-il une volonté d'analyse et de prise en compte pour éviter réduire les impacts ? Comment aurons-nous accès à la justification des décisions prises ?

Contribution N°32 :

: Bonjour, Je réitère ici par écrit ma demande faite oralement auprès de la mairie de Mouguerre le 20 décembre (au lendemain de la mise en ligne de nouveaux documents) de prolonger la période de participation du public par internet. En effet, les nouveaux documents mis en ligne sont d'une grande importance, notamment ils élargissent encore plus les impacts du projet sur la commune de Lahonce (impact de la 4ème voie du rond-point en cas de LGV qui traverserait l'espace naturel sensible de Lahonce). Je demande donc que la période de participation du public soit prolongée jusqu'au lundi 22 janvier (sa durée minimum d'1 mois devant se recalculer à partir de la mise à disposition des nouveaux documents).

Contribution N°34:

Conseiller municipal de la commune de LAHONCE, je suis particulièrement interpellé par les pièces rajoutées au dossier le 19/12/2023, notamment l'étude de faisabilité interface GPSO dévoiement de la DR 312. Ajouté la veille de fête de fin d'année, elle ne sera pas consultable un mois complet. Or, cette pièce présente une construction d'une route en ENS de Lahonce et en qualité d'élus, je me dois de préserver les Barthes de LAHONCE et d'en discuter avec mes collègues élus et nos administrés. A ce titre, serait-il possible de maintenir la consultation publique ouverte et accessible jusqu'au 20 janvier 2024 ? Bonne fêtes

Contribution N°35 :

Le document et les informations apportés dans la contribution n°30 ressemblent fort à un pavé dans la mare de l'Espace Naturel Sensible de Lahonce. Si ce projet de 4ème voie du futur rond-point se vérifiait, il signifierait la fin de l'ENS, qui démarre péniblement 6 ans après sa création. Le maire de Lahonce devrait provoquer une réunion d'urgence du comité de pilotage de l'ENS (département + commune) début 2024, afin de faire la lumière sur cette ténébreuse affaire dont personne ne semble être au courant à Lahonce. Une prolongation de la durée de la consultation est plus que justifiée.

Contribution N°60 :

Le manque de transparence, l'absence de communication sur ce projet de la part de la mairie de MOUGUERRE ainsi que le morcellement et le nombre de procédures initiées pour ce projet d'extension du CEF avec des initiateurs différents (CAPB, Préfecture, Etat et Mairie) semble marquer la volonté de passer en force sans prendre en considération les intérêts du public et notamment des riverains qu'ils soient de MOUGUERRE ou de LAHONCE. Il aurait été préférable de procéder à une enquête publique globalisant l'intégralité des différentes procédures avec une enquête publique digne de ce nom.

Le CEF est l'aboutissement d'une ZAD instituée dès 1974 par le Syndicat Intercommunal Bayonne-Mouguerre-Lahonce, transformé en 1986 en Syndicat mixte pour l'aménagement du CEF (SMACEF). Le CEF et son parc d'activités ont été organisés en deux zones aménagement concerté dites « ZAC 2 » et « ZAC 3 » chacune faisant l'objet d'un Plan d'Aménagement de Zone (PAZ).

La « ZAC 2 de Mouguerre » qui concerne une 1ère tranche d'environ 13 ha :

- approbation du dossier de création par arrêté préfectoral du 16/05/1975,
- approbation du dossier de réalisation par arrêté préfectoral du 13/06/1977,
- approbation du dossier de réalisation modificatif par arrêté préfectoral du 29/05/1990,

La « ZAC 3 du Centre Européen de Fret de Bayonne-Mouguerre-Lahonce » concerne la seconde tranche d'environ 87 ha, qui vise le périmètre des plateformes ferroviaires à l'est du CEF et les zones restant à aménager :

- approbation du dossier de création par arrêté préfectoral du 24/10/1988,
- étude d'impact ZAC 3 du CEF de Mouguerre (CD 64/SMACEF) de juin 1989,
- approbation du dossier de réalisation par arrêté préfectoral du 29/05/1990,
- modification du PAZ par arrêté préfectoral du 13/09/2001,

Par ailleurs, le projet de parc d'activités du CEF a fait l'objet de plusieurs autorisations :

- Approbation du dossier de création de ZAC le 24/10/1988 :
- Approbation du dossier de réalisation de la ZAC le 29 mai 1990,
- Arrêté préfectoral d'autorisation Loi sur l' Eau n°00/EAU/031 du 18 septembre 2000 pour une durée de 30 ans

Plusieurs autorisations ci-dessus ont fait l'objet d'enquêtes publiques, à minima, pour les plus récentes, l'autorisation loi sur l'eau de septembre 2000 et la modification du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC 3 en 2021.

Toujours sur le même périmètre de l'extension du CEF, une demande de dérogation pour autoriser la destruction ou le prélèvement d'espèces végétales protégées ainsi que de leurs habitats au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement a été déposé le 16 février 2023. Cette demande de

dérogation a ensuite fait l'objet d'un avis du Conseil National de Protection de la Nature le 20 avril 2023. Un mémoire en réponse à l'avis du CNPN a été déposé par le pétitionnaire (SEPA) le 28 août 2023 auprès de la DREAL Nouvelle Aquitaine qui a ensuite lancé la procédure de consultation du public en ligne le 1er septembre pour une durée de 15 jours.

L'arrêté préfectoral de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées a été notifié au pétitionnaire le 7 novembre 2023.

Concernant les aspects hydrauliques et afin de s'assurer de la conformité du projet d'aménagement avec les prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation loi sur l'eau n°00/EAU/031 du 18 septembre 2000, le pétitionnaire a déposé le 19 septembre 2023 un Porter à Connaissance auprès de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées-Atlantiques qui a délivré son accord le 4 octobre 2023.

Par ailleurs, l'article L122-1-1 du CE précise que : « III-Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.

Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée. »

Pour conclure, la sollicitation d'un avis de l'Autorité Environnementale sur la mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC 3 datant de juin 1989 s'inscrit dans la procédure de l'article R.441-5 du code de l'urbanisme qui prescrit que : le dossier joint à la demande de permis d'aménager comprend en outre, selon les cas : 2° L'étude d'impact actualisée lorsque le projet relève du III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement ainsi que les avis de l'autorité environnementale compétente et des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet rendus sur l'étude d'impact actualisée.

Suite à la délivrance de l'avis de l'autorité environnementale et conformément à l'article L.123-19 du Code de l'Environnement, le permis d'aménager incluant l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et les avis rendus dans le cadre de l'instruction sont mis à disposition du public dans la cadre d'une participation du public par voie électronique (PPVE)

Une fois la PPVE close, une synthèse des observations et propositions du public est réalisée par l'autorité en charge de l'organisation de la PPVE (objet du présent rapport). Cette synthèse sera rendue

publique par voie électronique au plus tard à la date de publication de la décision d'approbation du projet (arrêté du permis d'aménager) pendant une durée de 3 mois minimum. La synthèse de la PPVE sera également transmise à la Mission Régionale d'Autorité environnementale, cette synthèse permet également à l'autorité en charge de la délivrance de l'autorisation d'arrêter son avis.

Sur la question du lien entre le CEF et la modification du PLU approuvé en mars 2023, il est important de noter que le permis d'aménager, objet de la présente Participation du Public par Voie Electronique ne concerne que la partie du CEF déjà classée en zone UT antérieurement à la modification du PLU de mars 2023.

Concernant les acteurs impliqués dans le projet rassemblés sous forme de consortium, ils sont au nombre de six :

- La Communauté d'Agglomération Pays Basque concédant du Centre Européen de Fret,
- La Société d'Équipement des Pays de l'Adour concessionnaire (aménageur) du Centre Européen de Fret pour le compte de la CAPB,
- Les trois opérateurs ferroviaires dont 2 déjà présents sur site (Novatrans et Ambrogio) et Brittany Ferries, futur opérateur,
- L'entreprise ENOVIS,

Toutes les autorisations (arrêtés de création et de réalisation de ZAC, arrêté loi sur l'eau, arrêté de dérogation pour destruction d'espèces protégées, permis d'aménager, etc...) susnommées sont délivrées à la Société d'Équipement des Pays l'Adour par les différents organismes (DDTM, DREAL, Commune de Mouguerre, etc...) en charge de l'instruction des demandes d'autorisation selon leurs compétences respectives.

Comme le précise le paragraphe précédent, l'ajout des pièces **5.4 - avis du CD64 sur l'interface GPSO / dévoiement de la RD312** et **5.5 - étude de faisabilité interface GPSO / dévoiement de la RD321 et annexes**, au dossier de la Participation du Public par Voie Electronique n'était pas obligatoire et ne justifiait pas une prolongation de la durée de la PPVE d'autant plus que ces pièces n'indiquent en aucun cas une modification du projet par rapport à ce qui était prévu dans le cadre du dossier initial de la PPVE mis en ligne le 2er décembre 2023.

6- Le choix de relocalisation de l'entreprise ENOVIS sur le site de l'extension du CEF,

Contribution N°3 :

Une partie de l'imperméabilisation des sols est vouée à accueillir l'entreprise DJO. Quel est le lien entre son activité et le ferroutage ? Quelles justifications apportent la commune de Mouguerre et la CAPB sur le fait qu'elle privilégie l'imperméabilisation au détriment de l'usage de terrains déjà imperméabilisés et en friche (site des Salines).

Contribution N°20 :

La CAPB a acquis le domaine des anciennes Salines de Mouguerre qui se trouve juste à côté. Pourquoi ne pas le dépolluer au plus vite et y installer là l'entreprise DJO, puisque le terrain est déjà artificialisé ?

Contribution N°21 :

Réfléchissons à des projets alternatifs sur des friches industrielles ? Nous ne pouvons plus remblayer.

Contribution N°23 :

DJO/ Enovis : 1) L'implantation de cette société à cet endroit est-il d'un intérêt public majeur tel que défini par la RIIPM ? Cette société, si j'ai bien lu et compris les documents, serait locataire des bâtiments construits et financés par la CAPB, c'est à dire par nos impôts. Est-il possible de connaître l'avenir de cette société à Mouguerre ?

2) la position actuelle du Maire de Mouguerre est de donner son accord pour maintenir et même développer les emplois (et par là même la taxe professionnelle) sur sa commune. Cet objectif peut être louable. Les employés actuels de DJO sont-ils en mesure de résider sur le secteur ? Ne sont-ils pas contraints d'aller habiter dans les Landes compte tenu du prix de l'immobilier (certains l'ont déjà fait) ? Ne doivent-ils pas emprunter leur voiture pour faire leurs trajets domicile travail ?

Contribution N°25 :

L'éventuelle installation de DJO est financée par le Conseil départemental et la CAPB et la SEPA.

Dans sa séance du 13 juin 2023, la CAPB expose que ce projet immobilier s'élève à 16,6 Millions d'euros plus 150 000 € d'investissement matériel. La SEPA est porteur projet et DJO seulement locataire avec un bail de 10 ans. A l'échéance de ces dix ans, le bâtiment restera propriétaire de la SEPA.

Nous ne comprenons pas que l'on crée un bâtiment sur une zone humide ayant un intérêt important écologiquement pour une durée de 10 ans pour un motif qui n'est pas impérieux et dont on ne connaît pas la destinée.

Contribution N°40 :

Enovis (ex DJO) ne doit pas déménager sur les barthes (3,3 ha), son activité n'a rien à voir avec le ferroviaire. Des solutions alternatives existent et doivent être sérieusement étudiées : site des Salines (10 ha de friches industrielles, St Martin de Seignanx par exemple).

Contribution N°41 :

Autre élément justificatif pour les demandeurs de cet agrandissement : ils font valoir qu'il permettrait celui de la société DJO France, déjà installée au Centre de Fret. Cette société à capitaux nord-américains, spécialisée dans la fabrication et la commercialisation de produits para-médicaux pourrait, à notre avis, migrer vers l'ancien site des Salines, à l'entrée du C.E.F., voire à Saint-Martin de Seignanx.

Contribution N°51 :

J'ai une question concernant l'imperméabilisation de qq hectares pour "DJO" : aucun projet de ferroutage dans leurs activités : qui sont donc les dirigeants de cette entreprise, qui sont leurs amis dans les élus pour un tel cadeau, sans compter le rond point spécifique, les aménagements uniques pour l'entreprise ?

Contribution N°65

Je déplore aussi le manque de transparence et le manque de communication , notamment sur le déménagement de l'entreprise ENOVIS dans cette zone. Combien d'emplois réels, de quelle nature (intérim, CDD, CDI) ?

Depuis la création de la ZAC III en 1988, le projet du CEF prévoit la création d'un parc d'activité Economique dédié à de l'artisanat dans le quart sud-est de l'extension.

Par ailleurs, en moins de 10 ans, l'entreprise ENOVIS (Ex DJO-France) a triplé son chiffre d'affaires et s'est solidement installée comme l'acteur N°2 du marché français. De par son positionnement, DJO France est devenu un hub de distribution pour l'Europe du Sud (Espagne, Italie), le BENELUX et supporte une partie de l'activité Export. ENOVIS a également tissé des liens très forts avec des entreprises locales présentes sur le Centre Européen de Fret : transport de marchandises (TNT/FEDEX, Geodis....), FMS, consommables, restauration et hôtellerie. Au regard d'une croissance rapide et des projets en cours, le bâtiment actuel ne permet plus à l'entreprise d'accompagner son développement dans de bonnes conditions.

Le site de Mouguerre a été choisi parmi plusieurs localisations pour répondre à une demande autour de la modernisation des entreprises locales de groupage / dégroupage et du développement de transport combiné rail-route, notamment au regard des atouts suivants du site :

- ses qualités intrinsèques liées à la variété des usagers pouvant s'y implanter,
- sa capacité à développer des projets d'envergure du fait de l'importance de disponibilités foncières d'un seul tenant,
- sa proximité du pôle économique de Bayonne-Anglet-Biarritz,
- sa continuité avec une zone d'activités existante (lotissement industriel de Mouguerre) à partir de laquelle il peut bénéficier d'ouvrages de desserte et de viabilisation existants,
- sa situation charnière au regard des infrastructures existantes (A63-A64) ou projetées et sa capacité à se brancher directement au réseau ferré SNCF,

Ainsi, la relocalisation d'ENOVIS sur l'extension du CEF va permettre aux collectivités (CAPB et commune de Mouguerre) de conserver les 300 emplois sur le territoire, et de contribuer au développement de cette société et à la création d'emplois supplémentaires (450 emplois à terme) ce qui n'aurait pas le cas si l'entreprise avait déménagé dans les Landes.

Par ailleurs, les collaborateurs d'ENOVIS habitent pour la plupart sur le territoire de la commune de Mouguerre et il semblait essentiel pour la collectivité de pouvoir permettre le maintien de la proximité des emplois.

La commune de Mouguerre a toujours voulu prioriser la vocation économique pour son territoire, en particulier sur la zone de fret, pour le maintien et la création d'emplois.

Enfin, l'aménagement du secteur des Salines, en raison de la présence de matériaux pollués notamment ne peut se faire à court terme, son calendrier n'est donc pas compatible avec les besoins de l'entreprise ENOVIS.

Le projet de bâtiment du parc d'Activité de Mouguerre est financièrement porté par la SEPA qui louera le bâtiment pour une durée de 10 ans à l'entreprise ENOVIS via un bail renouvelable.

Sur l'intérêt public majeur, le CEF est un équipement stratégique du territoire, il est en effet identifié comme un grand équipement d'intérêt métropolitain au Schéma de développement économique 2018- 2022 (approuvé en janvier 2020). Son développement est inscrit au contrat d'attractivité Région NA/CAPB (janvier 2020) et au prochain CPER. Par ailleurs, son développement est inscrit au plan de relance (2020-2022).

L'aménagement du dernier secteur du CEF constitue également un enjeu économique en matière d'emploi, tant dans la préservation des emplois existants qu'en terme de création.

La mise en œuvre du projet de développement du CEF est approuvée par une délibération du conseil communautaire du 24/07/21 (8,7 M€HT d'investissement public approuvé) qui reprend les différentes étapes de la politique locale menée pour porter le développement du fret ferroviaire dans le cadre de l'aménagement de ce dernier secteur.

Sur la reconnaissance d'intérêt public majeur, il est important de noter que dans son avis en page 2, le CNPN considère que le projet répond à l'une des conditions d'octroi de la dérogation « espèces protégées » prévue par l'article L.411-2 du code de l'environnement « *c) pour d'autre raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, ...* » et que « *cette raison est recevable compte tenu de sa mise en perspective avec l'aménagement final d'une ZAC déjà existante* »

Par ailleurs, l'arrêté préfectoral de Dérogation pour Destruction d'Espèces Protégées en date du 7 novembre considère que : « *le projet s'inscrit dans des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique et pour des motifs qui comportent des conséquences primordiales pour l'environnement.* »

7- Sur la vocation du Centre Européen de Fret :

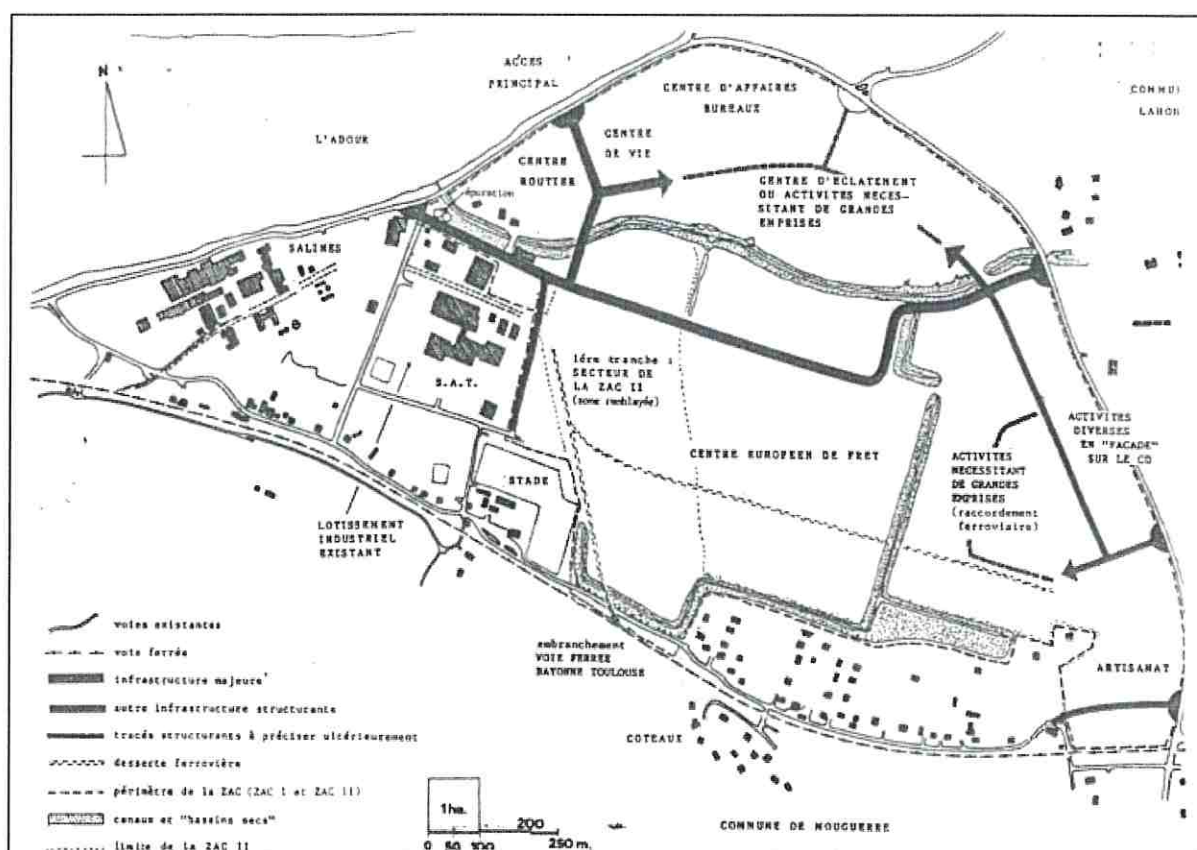
Contribution N°3 :

Je constate que les dernières extensions le long de la D261 et D312 ont permis l'implantation de nombreuses entreprises n'ayant aucune vocation à développer le ferroutage."

Contribution N°6 :

"...la réalité du terrain est que la zone de fret est ouverte à tout type d'activité (autre que routier), que le trafic routier sur cet axe entre route de Briscous et Route de Lahonce et le développement global du territoire a très mal été évalué.... "

Le projet du CEF a toujours eu vocation à accueillir des entreprises autre que celles développant le ferroutage, l'étude d'impact de la ZAC II datant de 1989 précise au paragraphe I.1) « le projet consiste à implanter, au sein du Parc d'Activités Economiques de Bayonne-Mouguerre, un Centre Européen de Fret ainsi que d'autres aménagements tel qu'un centre de vie, des bâtiments à usage industriel, commercial ou de bureau, un phasage échelonné sur plusieurs années.



Extrait de l'étude d'impact de la ZAC III

Par ailleurs, la zone UT du PLU correspondante à la zone urbaine à vocation d'activité du Centre Européen de Fret n'interdit pas les activités des secteurs secondaires ou tertiaire de type industrie, entrepôt ou bureaux.

À mentionner également Le Cahier des Charges de Cession ou de Location des Terrains de la ZAC proposé par l'aménageur et validé par le concédant défini en annexe 1, les activités autorisées sur le Centre Européen de Fret à savoir :

- le transport routier, le centre étant situé à proximité de l'échangeur entre les autoroutes A63 et A64,
- Le transport ferroviaire, le centre étant accessible grâce à un embranchement particulier relié au réseau ferré SNCF,

On entend par opérations de logistique toutes les activités effectuées par des opérateurs ou par les transporteurs sur des marchandises acheminées jusqu'au CEF par leur soin ou par leurs sous-traitants.

Les opérations de logistiques comprennent notamment :

- Services de manutention pour le chargement et le déchargement des trains ou des camions,
- Services d'entreposage ou de stockage et de maintenance,
- Activités de conditionnement, d'emballage, d'étiquetage, etc...
- Stockage frigorifique de matières périssable,
- Traitement de toute nature pouvant être appliquée dans l'enceinte du CEF sur des marchandises avant leur réexpédition vers une nouvelle destination,

Le Centre Européen de Fret est destiné, en outre, à apporter des services communs au bénéfice des activités définies ci-dessus, tels que :

- Centre technique comprenant des facilités telles que station-service, station de lavage de véhicules, réparateurs (bâches, containers, groupes froids, petits matériels de manutention ou de manœuvre, etc...), organisme de formation professionnelle, sociétés de travail temporaire, centre de communications, messageries, etc...
- Centre de vie comprenant des activités telle que la restauration, hôtellerie, petits commerces, etc...

Ainsi, les entreprises installées sur le parc d'activité de Lahonce et futurement sur le parc d'activité de Mouguerre sont parfaitement inscrites dans le programme initial du C.E.F, dans le CCTC et dans les dispositions du PLU.

8- Sur le report modal, le développement du ferroutage et la relocalisation de ces activités sur le site de Tarnos ou d'Hendaye :

Contribution N°3 :

« Le dossier ne mentionne pas la superficie du CEF actuellement dédiée à cette activité de ferroutage.

Ainsi, je souhaite que les chiffres mentionnés dans le dossier expliquant la réduction du flux de camions grâce au CEF soient justifiés et explicités de manière détaillée. Quelles sont les garanties apportées par les décisionnaires (SPL? CAPB?) quant à l'usage futur des sols ?

Contribution N°5 :

Je rebondis aussi sur la première contribution pour faire remarquer que les camions qui arriveront du port de Cherbourg sont actuellement sur des bateaux entre l'Irlande et l'Espagne, et que si on les fait sortir du train à Mouguerre, ce seront plus de camions sur l'A63 et non pas moins pour qu'ils arrivent jusqu'en Espagne ! A Hendaye, l'activité fret s'est arrêtée laissant plein de place pour accueillir ces trains, sans artificialiser nos barthes.

Contribution N°11 :

Le C.E.F répond pleinement aux besoins de notre territoire Pays-Basque. J'attends avec impatience l'arrivée de la ligne de ferroutage Cherbourg-Mouguerre qui sera la première pierre à l'édifice du transport de Poids lourds par le rail ici. L'extension du C.E.F. doit pouvoir permettre un développement du transport de fret par le rail. Nous avons pris trop de retard pour ce type de projet, alors n'hésitons plus, et allons y !!!!!

Contribution N°12

C'est un début très positif sur le ferroutage du corridor européen atlantique . Vivement la réalisation du chaînon manquant LGV Bordeaux Astigarraga

Contribution N°19

Pourquoi ne pas faire rouler les trains jusqu'à Hendaye où existe une zone de fret sous employé ?

Contribution N°22 :

Ce projet est écologiquement une catastrophe sans parler du préjudice pour le voisinage (bruit + lumière le soir etc.....).

Contribution N°24 :

12 Ha de Barthes détruits pour l'installation d'une future et hypothétique gare de ferroutage et l'installation d'une entreprise : DJO,

Est-il besoin de rappeler que Brittany Ferries, société anonyme basée à Roscoff a reçu depuis 2020 des aides substantielles de l'état français, et de ses financeurs (dont CMA CGM, partenaire depuis 2021, 3ème armateur mondial, récemment citée dans la presse pour l'opacité de ses activités, ceci dans le but de se soustraire aux réglementations françaises en matière de droit social, de sécurité ou d'environnement), aides reçues donc pour éviter de sombrer après les épisodes Brexit et Covid, à savoir: prêt garanti par l'Etat de 117 millions d'euros et exonération des cotisations salariales, puis, en 2021 nouvelle aide sous la forme d'une subvention exceptionnelle de 45 millions d'euros et abandon de

créances pour un total de 16 millions d'euros. Il est donc permis de se demander si le greenwashing affiché du projet (création d'un ferroutage pour des camions qui, jusque-là, ne traversaient pas la France !) ne cache pas d'autres enjeux ?

Contribution 25 :

Le cas de Brittany ferries est également problématique sur ce point car l'un de ses lignes existantes dessert BILBAO. Créer une ligne CHERBOURG-MOUGUERRE serait rallonger le trajet pour mettre sur autoroutes autant de camions qui pourraient débarquer directement en Espagne à BILBAO.

Les partisans de cette ligne CHERBOURG-MOUGUERRE objecteront que des camions pourraient également se diriger vers PAU et l'Occitanie. Nous pensons que ce nombre serait infime. Brittany ferries peut d'ailleurs s'installer pour la phase 1 sans d'ailleurs toucher aux barthes.

Contribution N°29 :

Je ne souhaite pas que ce projet se fasse. Depuis 2015 l'accord de Paris, nous savons que nous devons réduire les GES et ce type de projet est à l'opposé de ce principe de réduction. Pensons également à la biodiversité !

Contribution N°37

Le projet d'extension du CEF est justifié par une économie de CO₂ de 50 000T/an, sans que ce chiffrage ne soit expliqué ni justifié précisément. Le dossier laisse à penser que c'est un gain potentiel brut, qui ne prend pas en compte : - les émissions de CO₂ sur le cycle de vie de l'extension du CEF (de la phase travaux à la phase exploitation – cf recommandation de la MRAe de présenter un bilan complet et quantifié des émissions de gaz à effet de serre) calculées selon les méthodes éprouvées du bilan CO₂, - la perte de captation de CO₂ des zones humides qu'il est projeté de détruire sur la durée de vie du CEF, - les émissions de CO₂ dans le cadre d'une remise en état du site. En outre, quels sont les engagements d'économies de CO₂ apportées par les nouvelles activités de chacune des 3 entreprises citées (Brittany ferries, Ambrogio et Novatrans) sur une échelle de temps adapté. En particulier pour Brittany Ferries qui a ce jour réaliserait les transports par voie maritime, il pourrait être intéressant d'expliquer en quoi une alternative fer-route via la CEF est une opportunité de gain de CO₂. Cela ne me paraît pas évident puisque le transport maritime est peu émissif en CO₂.

Contribution N°40 :

Le remblaiement pour les activités ferroviaires est prématuré. Brittany ferries peut démarrer son activité sur la zone déjà remblayée (phase 1 prévue dans le dossier), de même pour Novatrans (phase 1 du dossier). Quant à Ambrogio, il faut de toute façon agrandir le CEF pour pouvoir allonger ses voies

Contribution N°41

L'autoroute ferroviaire envisagée par British ferry est un gâchis écologique nullement compensé pas les prévisions de trafic que nous avons pu obtenir. En effet, il est prévu un seul trajet quotidien entre Cherbourg et MOUGUERRE avec 2 rames de 21 wagons Les semi-remorques seront chargés sur des wagons spéciaux pour lesquels il a été nécessaire d'élargir et rehausser un certain nombre de ponts et tunnels sur le parcours

Contribution N°42

Pourquoi un terminal à Mouguerre avec son lot de camions supplémentaires sur une autoroute étant déjà un couloir à camions. La voie maritime existante n'est-elle pas plus écologique ?

Contribution N°45:

....mais l'arrivée du nouvel opérateur Brittany Ferries repose sur des hypothèses tout à fait contestables : le projet ne réduirait pas le nombre de camions, il en ajouterait, par transfert de trafic maritime actuel (a priori plus vertueux) vers un trafic mer/rail/route, avec en plus création d'infrastructures irréversibles.

Contribution N°50 :

Transparence sur le projet Brittany Ferries : pourquoi un parcours avec ruptures de charges eau/rail/route est-il plus intéressant que le parcours actuel par voies maritimes ? quels sont les bénéfices environnementaux et sociétaux ? quels sont les bénéfices économiques ? quelle durée de vie du projet ?

Contribution N°61 :

. Tenter de faire croire que Brittany Ferries est prêt à investir quelques millions pour 1 train par jour et 3 d'ici 2029 c'est désolant. Ne pas tenir compte de l'évolution apportée au fret du côté sud des Pyrénées comme ne pas se soucier des investissements en cours cotés Pays Basque espagnol pour le fret relèverait d'une certaine inconscience. Et laisser penser que les mesures de compensations pourraient venir remplacer l'existant n'est qu'illusoire . Pourquoi nos élus refusent d'utiliser les surfaces existantes demandant beaucoup moins de fonds publics. Pourquoi ne pas utiliser la plateforme d'Hendaye déjà existante et en capacité de recevoir les conteneurs ce qui aurait pour but de sortir définitivement les poids lourds de la route et non de les remettre sur la route.

Contribution N°63 :

Comme développé dans de nombreuses contributions ci-dessous, le projet est également obsolète dans le sens où il crée les conditions directes d'une augmentation des flux logistiques, en ouvrant une voie supplémentaire pour ces flux. Les études le documentent : élargir les routes, augmenter le nombre de voie, entraîne un effet rebond avec une augmentation du trafic

Dans les années 1980, le projet d'implantation d'un Centre Européen de Fret sur le site du Parc d'Activités Economiques de Bayonne-Mouguerre-Lahonce a fait l'objet d'études comparatives concernant la localisation du site.

Le projet en lui-même a été concerté entre diverses instances compétentes, publiques, para-publiques et privées. Cette concertation a permis d'établir la configuration générale du CEF et son emprise, ainsi que l'esquisse d'implantation des bâtiments autres que le CEF.

Cette mise au point a débouché sur l'établissement d'une voirie en continuité du lotissement industriel de Bayonne-Mouguerre et d'une voirie locale propre au C.E.F. et aux autres secteurs du Parc d'Activités Economiques. Étant donné la proximité de la voie ferrée et de la disponibilité d'une "fenêtre", le CEF a ainsi pu facilement être raccordé au réseau S.N.C.F.

Le CEF proprement dit couvrira, à terme, environ 34 hectares spécifiquement dédié au ferroulage (environ 25 ha actuellement) sur une surface totale avoisinant une centaine d'hectares au sein du Parc d'Activités Economiques de Bayonne-Mouguerre-Lahonce.

Les atouts du site sont :

- Une continuité du lotissement industriel existant ;
- Un raccordement routier et ferroviaire facilement aménageable ;
- Des acquisitions foncières effectuées ;

- Une surface d'un seul tenant suffisante pour permettre l'implantation d'un centre de fret (34 ha) et se prêtant à une trame orthogonale en grande partie construite' avec des volumes important devant obéir à des règles d'implantation très strictes.

Le projet de CEF a fait l'objet de deux variantes d'implantation. Dans un premier temps, le CEF avait été pensé en fonction d'une configuration linéaire, se déroulant du secteur remblayé jusqu'à la RD 312, avec des volumes orientés d'Ouest en Est.

Afin de ne pas occasionner de nuisances de voisinage par une présence visuelle s'étendant sur toute la largeur du quartier des Barthes Neuves, il a été choisi de donner une configuration plus "ramassée" au CEF, avec des volumes orientés Nord-Sud permettant ainsi des ouvertures visuelles les plus grandes.

Conçu à l'origine comme devant s'étendre jusqu'aux Barthes Neuves, le CEF a fait l'objet d'une mesure de recul dans l'optique de créer une zone-tampon avec les habitations. Cette zone-tampon avait, de plus, l'avantage de jouer un rôle dans le drainage du site.

Le site de Mouguerre a été choisi parmi plusieurs localisations pour répondre à une demande autour de la modernisation des entreprises locales de groupage / dégroupage et du développement de transport combiné rail-route, notamment au regard des atouts suivants du site :

- ses qualités intrinsèques liées à la variété des usagers pouvant s'y implanter,
- sa capacité à développer des projets d'envergure du fait de l'importance de disponibilités foncières d'un seul tenant,
- sa proximité du pôle économique de Bayonne-Anglet-Biarritz,
- sa continuité avec une zone d'activités existante (lotissement industriel de Mouguerre) à partir de laquelle il peut bénéficier d'ouvrages de desserte et de viabilisation existants,
- sa situation charnière au regard des infrastructures existantes (A63-A64) ou projetées et sa capacité à se brancher directement au réseau ferré SNCF,

La localisation du site est également liée à l'existence d'un point de rupture de charges du fait de l'éclatement vers le nord ou le sud-est de la France et la réalisation des systèmes d'écartement ferroviaire entre la France et l'Espagne qui imposent ce point de rupture de charges.

Enfin, le CEF offrait à son développement, l'avantage d'une superficie entièrement plane autorisant la constitution de lots fonciers de grandes dimensions et l'adaptation progressive du plan de voirie en fonction des nouveaux usagers

Le Centre Européen de Fret Bayonne Mouguerre un des plus grands sites logistiques de Nouvelle Aquitaine (100 ha- 78 sociétés, 1800 emplois)

Il constitue le point le plus au sud pouvant être atteint par un service de ferroutage de remorques P400 car 2 tunnels (Biarritz et Hendaye) sont trop étroits pour laisser passer de tels chargements.

Le choix des wagons spéciaux de l'autoroute ferroviaire est celui qui permet le report Route Rail avec le minimum de travaux de gabarit ferroviaires.

La variété des origines –destinations des remorques tant côté Nord (UK+ Irlande+Normandie) que côté Sud (Pays Basque + Espagne) donne sens à une double gamme d'offre, purement maritime d'une part, combiné ferroviaire d'autre part.

Il faut rappeler que le service de ferroutage envisagé par Brittany-Ferries n'est pas un report du trafic maritime dont l'offre ne sera pas réduite même si elle est transformée à terme (arrivées de nouveaux navires de type E Flexers). Ce service vise par contre à transférer de la route au fer 42 poids-lourds (par jour et par sens) et qui n'emprunteront donc plus la voie routière que sur 35 kms au lieu de 900 kms au départ de Cherbourg ou de Mouguerre.

À la différence du site de Tarnos en tout état de cause peu accessible, le choix du site du CEF de Mouguerre permet une synergie avec les autres activités de transport combiné dans un site déjà prédisposé à cette intention.

Le modèle économique de l'autoroute ferroviaire nécessite d'opérer des trains longs (21 à 22 wagons) dont le traitement ne serait pas possible sur la seule partie déjà remblayée de la phase 1 du projet de Brittany-Ferries.

Pour finir, le CEF offre une connexion sur le corridor central atlantique RTET avec un trafic actuel de 4 trains de marchandises par jour en 2022 et un objectif de 10 trains par jour à long terme. Par ailleurs, le site actuel ne répond plus aux besoins de développement des opérateurs historiques (Novatrans, Ambrogio) et futurs (Brittany Ferries, etc...).



Figure: Réseau de fret ferroviaire en Europe
(Source : SEPA)

Ainsi, le CEF bénéficie d'un positionnement idéal à 35 km de la frontière avec une grande zone de chalandise sans concurrence avec les autres plates formes. Son emplacement à l'entrée de l'Agglomération, au croisement de l'A63 et A64, donne au CEF un avantage concurrentiel avec des secteurs d'activité qui sont bien connectés dans sa zone de chalandise sur le Pays basque et le sud des Landes. La localisation avantageuse de la plate-forme permet une grande réactivité pour les fabricants dans une économie de production du « juste à temps ». La suppression de la rupture de charge à Hendaye et le Y basque n'apporteront pas de réponse en report modal en Espagne avant 2030/35.

Comme déjà rappelé aux paragraphes précédents, la vocation première du projet est de s'inscrire dans les objectifs nationaux de développement du fret ferroviaire visant à doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030. Ainsi, on retrouve dans les actions prioritaires fléchées par l'État (mesure à court terme 48.49 et 50) le développement de l'autoroute ferroviaire Cherbourg/ Mouguerre notamment, l'accompagnement à la création de nouveaux services par un système d'aides au démarrage. Le développement de nouveaux services nécessite une montée en charge initiale, qui rend difficile l'atteinte d'un équilibre financier sur les premières années de fonctionnement. Aussi, pour lever l'obstacle du déficit à couvrir par l'opérateur et favoriser l'émergence de nouveaux projets, l'État met en place un financement sous forme d'aides au démarrage, à hauteur de 15 M€ annuels. L'octroi de ces aides se fera sur la base d'appels à projets régulièrement lancés par le ministère chargé

des transports, dont les périmètres seront notamment définis en fonction de l'évolution et du développement des infrastructures adaptées aux services d'autoroute ferroviaire.

En permettant une réduction de la part du transport des marchandises par voie routière le projet participe à remplir l'engagement de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle du continent européen et à lutter contre le changement climatique grâce au développement du report modal.

L'analyse socioéconomique produite par SINAPCITY dans le cadre de la candidature à l'appel à projet Européen (RTET CALL), a démontré que les externalités négatives du transport routier seront fortement réduites d'au moins 1.542.940 tonnes de CO₂ au total soit -50 000 t de CO₂ /an (2029). On retrouve la transcription de cette évolution dans le graphe ci-après :

Cette analyse a été effectuée sur la base de l'étude trafic Egis (2021) portant les hypothèses de report modal pour chacun des opérateurs à horizon 2030. Ainsi il est apparu que la volumétrie d'ensemble de camions sur le rail à horizon 2032, dans l'hypothèse du développement ferroviaire pressenti sur le dernier secteur du CEF serait de 155 000 camions/an en 2032 contre 80 000 camions/an actuellement, soit 75 000 camions/an supplémentaires.

Par conséquent, le projet de développement s'inscrit pleinement dans la transition énergétique du territoire. En effet, l'objectif affiché est de réduire le trafic routier sur l'A63 :

- Le CEF permet d'éviter 80 000 camions par an actuellement sur l'A63 ;
- Le projet permettra d'éviter 155 000 camions par an pour contribuer à la transition énergétique et climatique du territoire communautaire à l'horizon 2032.

La suppression de la rupture de charge entre les réseaux ferrés français et espagnol ne devrait être effective qu'en 2040. L'importance du volume de trafic poids lourd sur l'autoroute A63 (près de 10 000 poids lourds quotidiens en pointe) et la faible part de marché du fret ferroviaire sur l'arc atlantique (environ 2 %, quand la moyenne nationale est à 9% et la moyenne européenne à 18%) dans les échanges internationaux entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe offre des perspectives très intéressantes de développement de trafic combiné que pourrait capter le Centre européen de fret même au-delà de 2040.

Le projet répond ainsi au défi climatique mondial en servant le territoire, il s'inscrit dans la réduction du trafic routier de marchandises en lien avec la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation au changement climatique.

L'usage des terrains futurs pour le développement du ferroutage est garanti par la convention liant les membres du consortium (CAPB, SEPA, opérateurs ferroviaires), par la signature en 2023 des promesses de vente pour l'ensemble des opérateurs ferroviaires et par la reconnaissance de l'intérêt public majeur.

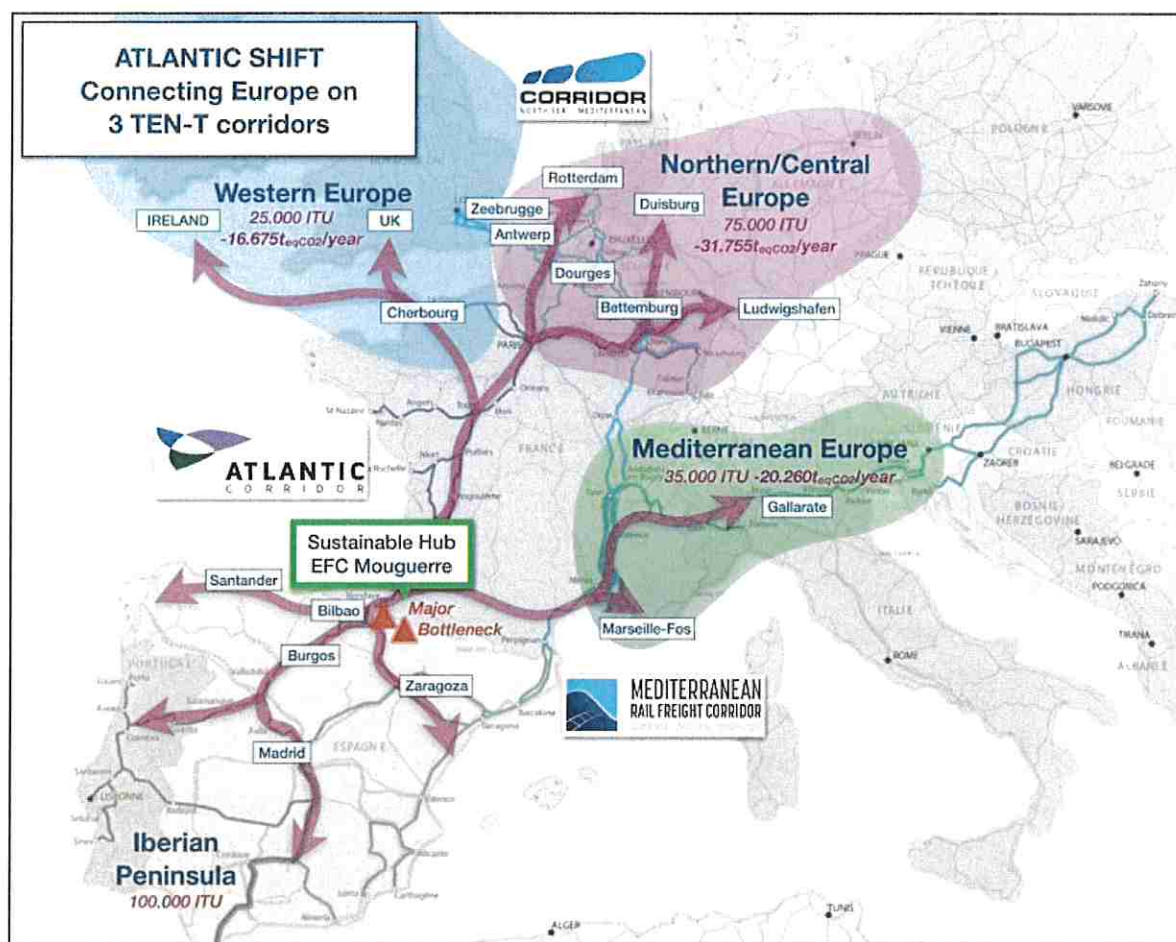
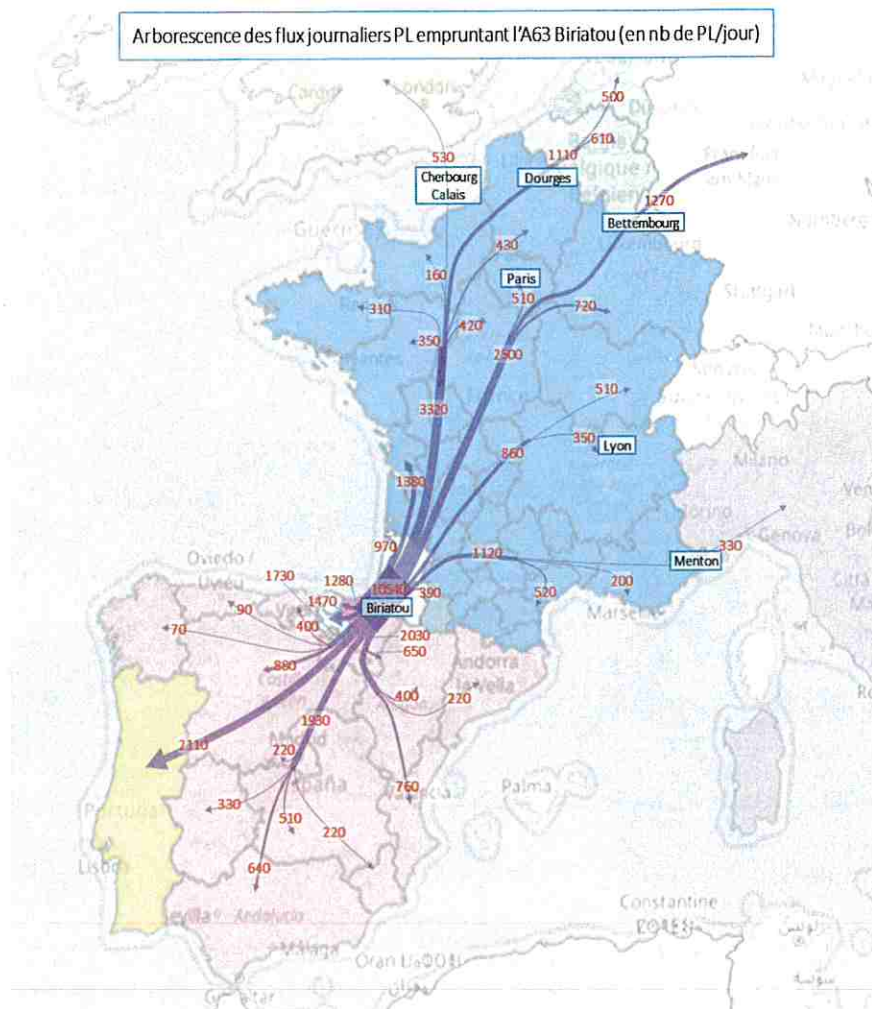


Figure : Réseau de fret ferroviaire en Europe et inscription du CEF dans le maillage
(Source : SEPA)

Par ailleurs, le projet ne vient pas se substituer au transport de marchandise par voie maritime actuellement opéré par Brittany Ferries. En effet cette compagnie confirme le maintien des lignes existantes entre l'Irlande, le sud de la grande Bretagne (Plymouth, Poole et Portsmouth) et le nord de l'Espagne (Bilbao et Santander). La dernière étude marché en date de janvier 2024 visant à caractériser les origines/destinations des PL empruntant l'A63 à Bariatou montre une zone de chalandise bien plus large que le Royaume Uni.



Origine du trafic poids lourds quotidien sur le corridor atlantique avec la péninsule ibérique (source Karo-Ecomodal janvier 2024)

Par ailleurs, il est important de mentionner que Brittany Ferries a également prévu de renforcer les rotations maritimes entre l'Irlande et le nord de l'Espagne tout en mettant en œuvre une logique de décarbonation. Par exemple, la société a procédé à l'acquisition de nouveaux navires de type E-Flexer propulsés au GNL dont le premier assure déjà des liaisons vers l'Espagne depuis 2022.

9- Sur l'accroissement de la circulation, les nuisances sonores et la préservation du paysage :

Contribution N°10

Bonjour, On ne peut pas être contre un projet d'agrandissement du centre de fret mais il faut continuer comme par le passé, à protéger du bruit et de la vue les zones urbanisées existantes et à venir. La protection des zones vertes boisées situées entre le centre de fret et le bourg sera conservée voir renforcée afin de marquer durablement la séparation de deux entités très différentes. Merci de continuer à prendre soin des habitants en préservant leur tranquillité.

Contribution N°25 :

Alors que les abords de l'agglomération bayonnaise sont déjà saturés notamment aux heures de pointe, rajouter un nombre conséquent de poids lourds sur la route conduisant du CEF vers les deux autoroutes (A63 et A 64) est une aberration.

Contribution N°43:

. Les bouchons de véhicules autour de la zone de fret explosent également depuis quelques années. Par où vont passer les camions quand ils sortiront du train?

Contribution N°65:

De plus, il est déjà difficile de circuler dans cette zone (embauche et débauche de ceux qui travaillent sur Bayonne), les camions supplémentaires vers l'Espagne n'arrangeront rien.

Sur l'évolution du trafic, les données sur les flux routiers au sein de l'aire d'étude reposent sur des recherches menées par le bureau d'étude EGIS dans le cadre d'un nouveau giratoire sur la RD312.

Le bilan de cet état initial a révélé les informations suivantes :

- Les flux observés sont principalement générés par des véhicules de particuliers (VL) ;
- La RD 261 constitue la voie principale d'entrée et de sortie du CEF. En moyenne, en heure de pointe, près de 281 véhicules légers entrent dans le CEF chaque heure via la RD 261 ;
- Le sens de circulation principale des véhicules (poids lourds et véhicules légers) sur la RD 312 correspond à la direction Sud-Nord (ex : 1936 véhicules légers/ jour ouvré dans le sens 1 contre 63 dans le sens inverse).
- Au niveau du passage à niveau Alegera, les véhicules se dirigent majoritairement au nord du CEF, s'éloignant ainsi des quartiers résidentiels (566 véhicules particuliers se déplaçant au nord du CEF en juin 2021 contre 558 au sud).

En phase travaux comme en phase d'exploitation, le projet d'extension des terminaux existants et de mise en place d'un nouveau giratoire sur la RD 312 va générer une légère augmentation du trafic sur les axes étudiés. Pour la génération de trafic due à l'augmentation du transfert rail route, celle-ci s'inscrira de façon continue sur des plages horaires étendues n'accroissant pas ainsi les problématiques de bouchons pendulaires observés sur la RD261 et principalement dus au déplacement domicile-travail.

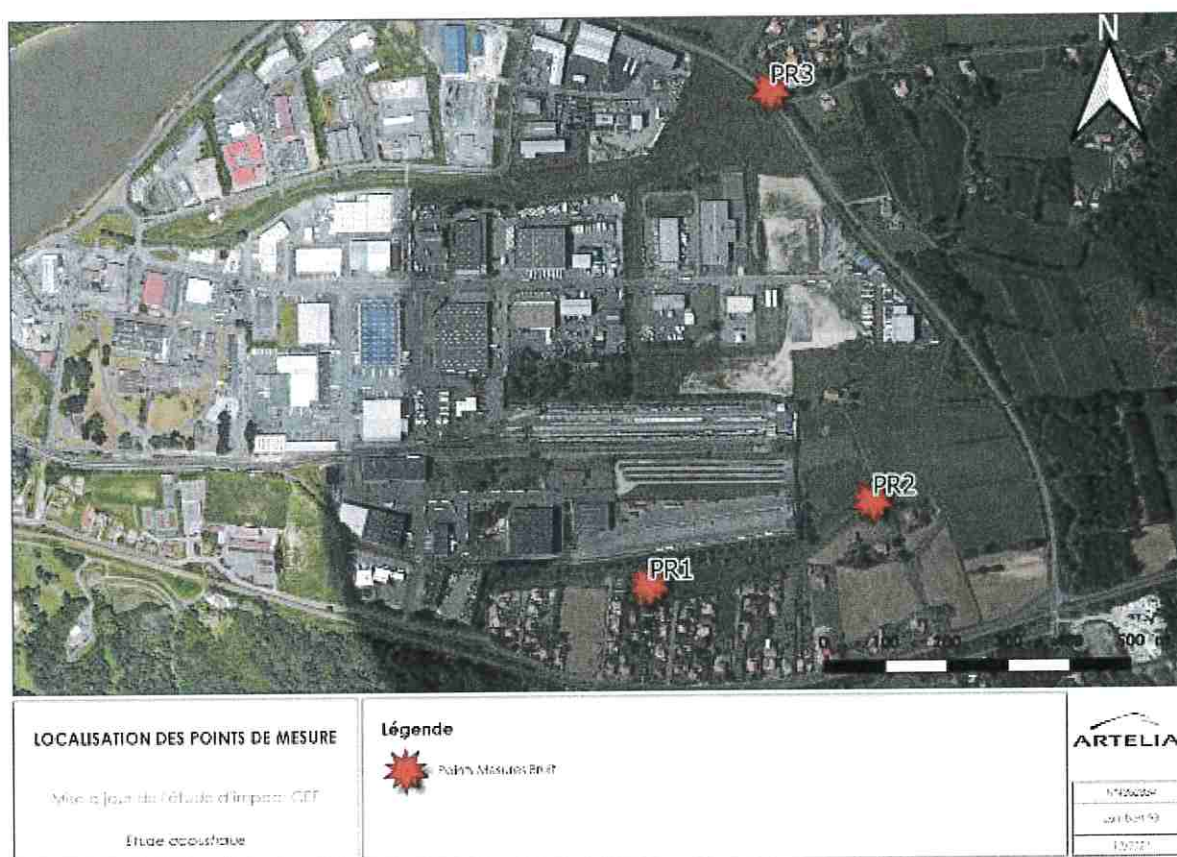
Plus spécifiquement sur la RD312, les flux générés par l'installation d'Enovis sur le parc d'activité de Mouguerre sont l'ordre de 334 VL/jour et 32 PL/jour à comparer au niveau de trafic actuel (comptage du 2 juin 2021) de 3 700 veh/ jour (moyenne journalière sur les jours ouvrables).

Concernant les nuisances sonores, une campagne de mesure des niveaux sonores autour du secteur déjà remblayé (phase 1) a été effectuée conformément à la norme NF S 31-010 (« Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement » / décembre 1996) entre le mardi 30 novembre et le mercredi 1er décembre 2020.

La campagne de mesure a permis de mesurer les niveaux de bruits en trois points de la zone d'étude. Au cours de la campagne, différentes sources de bruits ont été distinguées :

- Bruit du Centre Européen de Fret,
- Bruit de la circulation des véhicules sur le RD 312,

- Bruit des riverains,



Localisation des points de mesure du niveau de bruit ambiant

Globalement, les niveaux sonores les plus importants sont retrouvés proches de la RD 312, principalement en raison de la proximité du sonomètre avec la source de bruit que représente la route départementale.

Les points PR1 et PR2, proches du Centre Européen de Fret, présentent des niveaux sonores entre 8h et 9h respectivement 52 et 51 dB(A). Entre 16h et 17h, les niveaux sont de 49 et 48 dB(A), signe d'une activité probablement moins importante lors de la mesure. Enfin, de nuit, les niveaux sont de 45 dB(A) pour les deux points. La différence entre les valeurs relevées sur le point PR1 et sur le point PR2 est due à la distance du sonomètre par rapport au centre CEF, principale source de bruit dans le secteur. En effet, le point PR1 étant plus proche (moins de 100m), les niveaux sont logiquement plus élevés.

Concernant le point PR3, les valeurs relevées sont liées au trafic routier sur la départementale. Le trafic pendant la mesure est sensiblement le même en heure de pointe du matin (entre 8h et 9h) et en fin de l'heure creuse de l'après-midi (entre 16h-17h). Les niveaux relevés de 69 dB(A) restent donc similaires sur ces deux périodes. Enfin, pour la période nocturne, le niveau sonore reste plus important que pour les points PR1 et PR2, à hauteur de 65 dB(A).

Ainsi, le projet d'extension du CEF s'insère dans un cadre sonore modérément bruyant. Les niveaux sonores les plus élevés varient entre 50 et 70 dB(A) pendant les heures de pointe (8h-9h). L'environnement sonore présente un enjeu modéré au droit des secteurs des phases 1 et 2.

Sur le volet paysager, les aménagements prévus dans le cadre de l'agrandissement du CEF s'insèrent dans un secteur industrialisé présentant peu d'intérêt paysager. La visibilité des futures zones aménagées depuis le quartier des Barthes Neuves est obstruée par des espaces végétalisés volontairement créés à cet effet. Par conséquent, l'impact du projet sur le volet paysager est jugé faible voire négligeable en phases travaux et de fonctionnement.

A noter, la création du fossé dit de ceinture longeant la RD312 du nord au sud sur l'intégralité de la longueur de l'extension du CEF s'accompagnera d'aménagements paysagers conséquents visant à limiter la présence visuelle de l'extension depuis l'est. Par ailleurs, dans la mesure du possible le boisement existant en bordure de la RD312 sera conservé.

10- Sur la compatibilité du projet avec les documents de programmation SCOT, PLU, Plan Climat

Contribution N°3 :

Enfin quelle est la stratégie de la CAPB pour s'inscrire dans respect de la loi Climat Résilience visant à limiter l'imperméabilisation des sols, à réutiliser les friches et à renaturer ?

Contribution N°13 :

Bonjour, La loi Climat et le Cerema indiquent que Mouguerre ne peut pas consommer d'espace comme d'artificialisation de plus de 25 hectares de 2021 à 2030. Mouguerre a déjà consommé en 2021 et 2022 une part importante (voir les fichiers fonciers). Il faut y ajouter la consommation prévisionnelle contractuelle cad les PC PA CU nombreux accordés et les OAP prévues. Il n'y a plus de possibilités pour 12 ha. Ce projet est totalement fragilisé juridiquement.

Contribution N°25 :

Au niveau du droit de l'urbanisme, le fait d'artificialiser une zone naturelle, de surcroît humide, alors qu'à moins de deux kilomètres existe une friche industrielle est contraire à la loi du 20/07/23 prévoyant à terme le ZAN (Zéro Artificialisation Nette)

Contribution N°63 :

. Par ailleurs, d'après l'observation de la consommation des espaces NAF du Cerema et de l'Etat, les villes de Lahonce et Mouguerre ont respectivement consommé 27 ha et 33 ha entre 2013 et 2019, ce qui place ces deux villes en zone rouge maximale d'après le portail d'artificialisation des sols... et classe ces villes parmi les plus artificialisantes de France. Combien d'outils de diagnostics, de rapports sur la nécessité de préserver les terres faudra-t-il pour que des projets comme celui-ci ne voient plus le jour ? Le projet du CEF est résolument obsolète en artificialisant ces 12 ha de barthes.

Le projet s'implante au sein de la commune de Mouguerre disposant d'un Plan Local d'Urbanisme ayant fait l'objet d'une révision approuvée le 4 mars 2023. Les aménagements projetés s'insèrent plus précisément en zonage UT, une zone urbaine à vocation d'activités du Centre Européen de Fret (CEF).

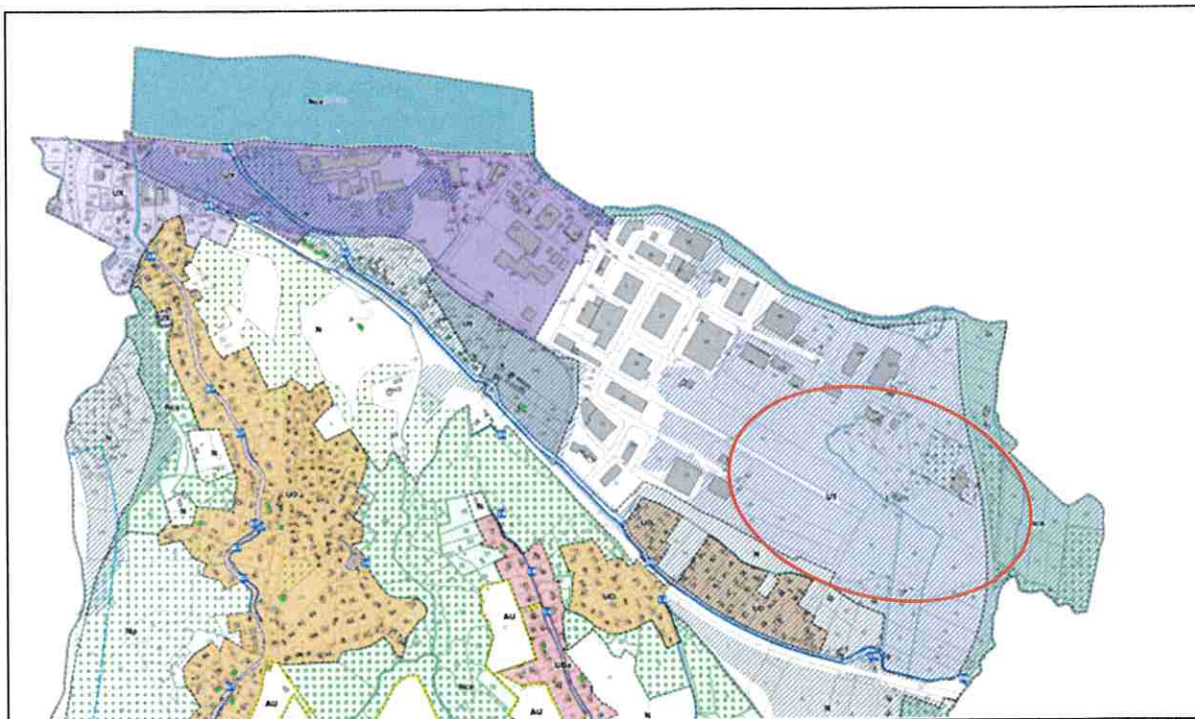


Figure : Extrait du règlement graphique du PLU de Mouguerre (Source : Géoportail de l'urbanisme)

Le règlement écrit de ce secteur stipule que les affouillements et exhaussements des sols sont autorisés « sous condition qu'ils soient nécessaires à la mise en œuvre des aménagements et constructions autorisés dans la zone ».

Les travaux de remblaiement, de viabilisation du site et d'extension des terminaux existants sont en adéquation avec la destination du zonage UT. Le projet est donc compatible avec les dispositions du PLU de Mouguerre.

Concernant la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, la dernière révision du PLU de la commune de Mouguerre approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 4 mars 2023, prévoit qu'environ 40 hectares de zones urbaines ou à urbaniser du PLU postérieurement en vigueur seront reversés en zones agricoles ou naturelles. De plus, avec des densités élevées dans les zones OAP, le PLU propose ainsi un ratio de 189 m² de consommation d'espace par habitant. A titre de comparaison, sur la décennie précédente le territoire de Mouguerre a consommé 31 ha pour 644 habitants supplémentaires, soit un ratio de 481 m² de consommation d'espace par habitant, soit 2,5 fois plus que dans ce qui est prévu dans le PLU révisé.

11- Les conditions de réalisation des travaux :

Contribution N°23

3) pour remblayer les barthes, il est nécessaire d'apporter des quantités monstrueuses de remblai. Où ce matériau sera-t'il trouvé ? sera-t'il extrait au détriment de sites naturels ? Les nuisances liées au transport sont-elles correctement évaluées ?

Contribution N°25 :

En plus pendant la durée prévisible ou potentielle des travaux de remblaiement de la zone humide, 7 000 camions viendront déverser les matériaux nécessaires au remblaiement de cette zone, ce qui, en aller retour correspond à 14 000 trajets.

Le remblaiement du site représente la mise en œuvre d'un total d'un volume total de l'ordre de 160 000 m³ à 180 000 m³ ce qui représente l'impact majeur sur les émissions de gaz à effet de serre en phase travaux. La provenance de ces sables n'est pas encore déterminée toutefois plusieurs solutions sont à l'étude avec :

- **Solution N°1 (la plus probable) : sables originaires des opérations de draguage des lacs landais déjà en stock et ne nécessitant pas d'extraction,**
- Solution N°2 : sables originaires des travaux de terrassement à proximité immédiate,
- Solution N°3 : sables originaires de carrière à proximité dans un rayon de 20 km (sablrière Lavignotte à Labenne),
- Solution N°4 : sables originaires de carrières raccordées aux réseaux ferrées,

Chaque solution présente des avantages et des inconvénients en termes d'émission de gaz à effet de serre, de coûts et de disponibilité.

	Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4
Description	Stock de draguage des lacs landais	Travaux de terrassement à proximité	Sable extrait de carrière à proximité	sables originaires de carrières raccordées aux réseaux ferrées,
Disponibilité	180 000m ³ disponible	30000 m ³ Faible disponibilité	50 000 m ³ Disponibilité moyenne	180 000m ³ disponible
Contrainte	Transport important (120 km)	Transport faible (20 km)	Transport faible (20 km)	Organisation du transport (300 km) Attribution de créneaux ferroviaires Construction d'un quai de déchargement spécifique et allongement des voies ferrées

Emission lié à l'extraction sur une base de 180 000 m ²	Externalisé	Externalisé	7,2 tCO ₂ e	7,2 tCO ₂ e
Emission lié au transport sur une base de 180 000 m ³	2 758 tCO ₂ e	460 tCO ₂ e	460 tCO ₂ e	2 680 tCO ₂ e
Coûts	24 €/m ³	16 €/m ³	18 €/m ³	12 €/m ³
Contrainte technique	Augmentation du trafic PL sur les accès du CEF	Augmentation du trafic PL sur les accès du CEF Diminution du rendement	Augmentation du trafic PL sur les accès du CEF Diminution du rendement	Impact sur les activités ferroviaire du CEF

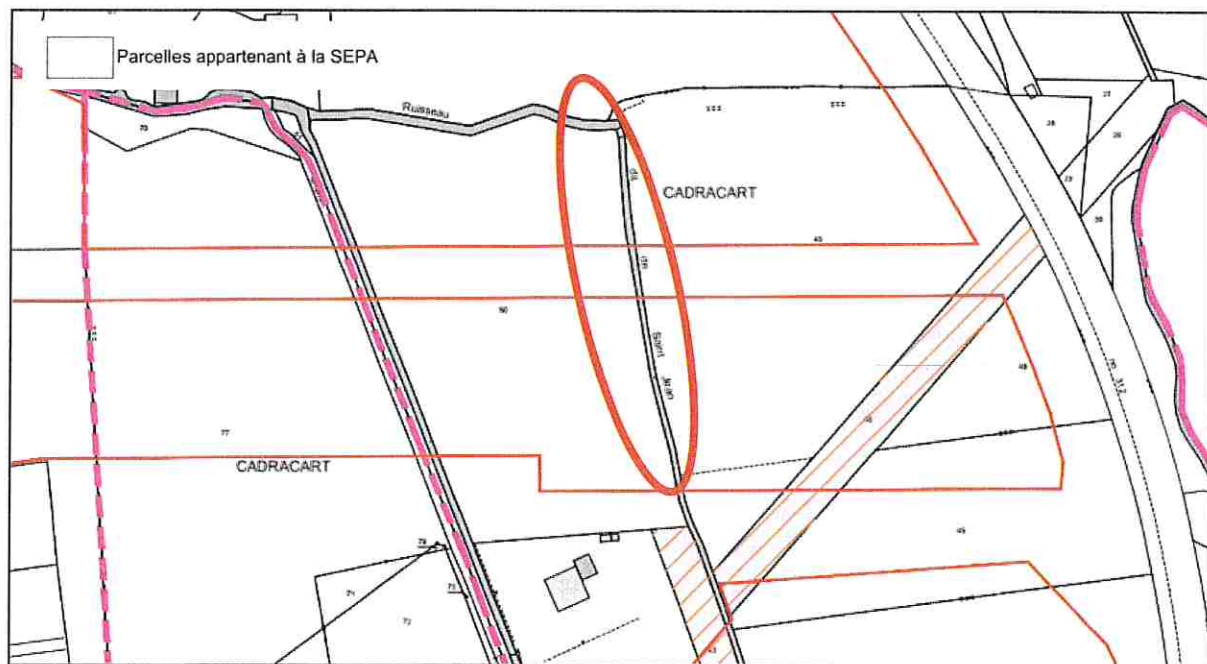
Afin de diminuer les impacts sur la circulation pendant la réalisation des travaux, le maître d'ouvrage envisage de créer plusieurs accès au site à la fois depuis le CEF mais également depuis la RD312. Cette solution qui sera soumise à l'avis du CD64 permettra une diffusion des flux. Par ailleurs, dans la mesure du possible, les rotations seront assurées en dehors des heures de pointe du matin et du soir.

12- Sujets divers :

Contribution N52 :

La mairie de Mouguerre a délibéré le 30 novembre pour dire que le chemin de Karrakar (qui amène à la ferme qui doit être démolie par la SEPA) n'avait plus d'utilité et a décidé de le vendre à la SEPA !!! La consultation du public n'avait même pas commencé !!! Ca en dit long sur la valeur de la consultation du public aux yeux des élus de Mouguerre. Quelle honte !!!

Le chemin rural de Karrakar sur sa moitié nord dessert uniquement des parcelles appartenant à la SEPA ou la CAPB, cette partie de chemin n'a donc plus de vocation publique et doit faire l'objet d'une procédure de déclassement



Extrait du plan parcellaire du CEF

Le code rural et de la pêche maritime pose le principe suivant :

- Article L161-1 : Les chemins ruraux sont les chemins appartenant aux communes, affectés à l'usage du public, qui n'ont pas été classés comme voies communales. Ils font partie du domaine privé de la commune.
- Article L161-10 : Lorsqu'un chemin rural cesse d'être affecté à l'usage du public, la vente peut être décidée après enquête par le conseil municipal, à moins que les intéressés groupés en association syndicale conformément à l'article L. 161-11 n'aient demandé à se charger de l'entretien dans les deux mois qui suivent l'ouverture de l'enquête. Lorsque l'aliénation est ordonnée, les propriétaires riverains sont mis en demeure d'acquérir les terrains attenants à leurs propriétés. Si, dans le délai d'un mois à dater de l'avertissement, les propriétaires riverains n'ont pas déposé leur soumission ou si leurs offres sont insuffisantes, il est procédé à l'aliénation des terrains selon les règles suivies pour la vente des propriétés communales.

Les communes qui souhaitent céder une partie de ces chemins doivent donc respecter une procédure aboutissant à leur désaffectation de l'usage du public. Si le chemin rural n'est plus affecté à l'usage du public, les communes peuvent mettre en œuvre la procédure de l'article L.161-10 du code rural et de la pêche maritime, qui autorise la vente d'un chemin rural après enquête publique.

Ainsi, la délibération du Conseil Municipal de la commune de Mouguerre du 30 novembre 2023 avait pour objectif d'acter le principe de suppression et d'aliénation d'une portion chemin de Karrakar (ou Cadracart) et d'autoriser le maire à lancer l'enquête publique qui s'est effectivement déroulée entre le 2 janvier et 16 janvier 2024.

4 – Conclusions

Le projet d'extension du Centre Européen de Fret a respecté l'ensemble des procédures réglementaires nécessaires à son aboutissement selon les dispositions du Code de l'Environnement et du Code de l'Urbanisme. Les observations recueillies dans le cadre de la PPVE ne sont pas de nature à remettre en cause l'intérêt public majeur du projet approuvé au préalable par la délibération du Conseil Communautaire le 24 juillet 2021

Des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement ont été mises en évidence par le maître d'ouvrage et sont reprises dans l'arrêté préfectoral de dérogation pour destruction d'espèces protégées et d'arrêté préfectoral de l'autorisation loi sur l'eau N° 00/EAU/031.

Conformément aux dispositions combinées de l'article R. 123-46-1 et de l'article L. 123-19-1, II, dernier alinéa du code de l'environnement, au plus tard à la date de la publication de la décision, le présent bilan et les motifs de la décision seront publiés pendant une durée minimale de 3 mois sur le site internet de la mairie.

Fait à Mouguerre, le 25/01/2024

Le Maire,

Roland HIRIGOYEN

