



SEPA

SOCIÉTÉ D'ÉQUIPEMENT DES PAYS DE
L'ADOUR

Travaux de VRD et d'aménagements hydrauliques de la partie Sud-Est du centre Européen de Fret Bayonne-Mouguerre- Lahonce

Notice du permis d'aménager (PA2)



Travaux de VRD et d'aménagements hydrauliques de la partie Sud-Est du centre Européen de Fret Bayonne-Mouguerre-Lahonce
Notice du permis d'aménager (PA2)

| VERSION | DESCRIPTION | ÉTABLI(E) PAR | CONTROLÉ(E) PAR | APPROUVÉ(E) PAR | DATE |
|---------|--|---------------|-----------------|-----------------|------------|
| 01 | Version initiale | ENO | EPA, SGY | | 09/06/2023 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | ARTELIA – Agence de Pau Hélioparc – 2 avenue Angot CS 8011 64 053 Pau Cedex 9 – Tel : +33(0)5 59 84 23 50 | | | | |

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------------------------|
| OBJET DU DOCUMENT | 5 |
| A. CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL DU SITE D'IMPLANTATION DU PROJET | 6 |
| 1. ETUDES ET DONNÉES BIBLIOGRAPHIQUES | 6 |
| 2. GENÈSE DU PROJET | 7 |
| 3. LOCALISATION DU PROJET..... | 8 |
| 4. ACCESSIBILITÉ | 9 |
| 5. OCCUPATION DU SOL..... | 10 |
| 6. RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE | 10 |
| 7. MILIEU NATUREL..... | 12 |
| 7.1. Habitats et flore | 12 |
| 7.2. Faune | 14 |
| 7.3. Zones humides | 18 |
| 8. RÉSEAUX..... | 21 |
| B. DESCRIPTION DU PROJET | 22 |
| 9. DÉMOLITION DU BÂTI | 23 |
| 10. REMBLAIEMENT..... | 25 |
| 11. VOIRIES ET RÉSEAUX DIVERS | 27 |
| 11.1. Ouvrages hydrauliques..... | 31 |
| 12. LES RÉSEAUX | 36 |
| 13. PLANNING DES TRAVAUX..... | ERREUR ! SIGNET NON DEFINI. |
| 14. URBANISME | 36 |
| 15. CONCLUSIONS..... | 38 |

TABLEAUX

| | |
|---|---|
| Tableau 1 : Etudes et données utilisées pour réaliser le dossier de permis d'aménager du projet « Finalisation du développement du CEF» | 6 |
|---|---|

FIGURES

| | |
|---|----|
| Figure 1 : Plan de situation du CEF (Source : SEPA) | 8 |
| Figure 2 : Localisation du périmètre du projet sur le site du CEF | 9 |
| Figure 3 : Voies de desserte de l'aire d'étude (Source : Géorisques, juin 2023) | 9 |
| Figure 4 : Occupation du sol au droit du secteur du projet (Corine Land Cover 2018)..... | 10 |
| Figure 5 : Réseau hydrographique au droit du secteur à aménager | 10 |
| Figure 6 : Reportage photographique effectué sur le secteur (Source : Etude Artelia 2020) | 11 |
| Figure 7 : Cartographie des habitats identifiés sur le site (Source : dossier CNPN, GEOCIAM, novembre 2022) | 12 |
| Figure 8 : Le Sérapias à petites fleurs (à gauche) et le Sérapias en cœur (à droite) (Source : GEOCIAM) | 13 |
| Figure 9 : Flore protégée et patrimoniale sur l'aire d'étude (Source : dossier CNPN, GEOCIAM, novembre 2022) | 13 |
| Figure 10 : Points de contact et habitats d'espèces pour l'avifaune sur l'aire d'étude (Source : Dossier CNPN, GEOCIAM)..... | 14 |
| Figure 11 : Points de contact et habitats d'espèces pour les mammifères sur l'aire d'étude (Sources : dossier CNPN, GEOCIAM) | 15 |
| Figure 12 : Habitats d'espèces pour les chiroptères sur l'aire d'étude (Source : Dossier CNPN, GEOCIAM) | 16 |
| Figure 13 : Points de contact et habitats d'espèces des reptiles sur l'aire d'étude (Source : Dossier CNPN, GEOCIAM)..... | 17 |
| Figure 14 : Points de contact et habitats d'espèces des amphibiens sur l'aire d'étude (Source : Dossier CNPN, GEOCIAM)..... | 17 |
| Figure 15 : Habitats d'espèces du Cuivré des marais et points de contact (Source : Dossier CNPN, GEOCIAM) | 18 |
| Figure 16 : Zones humides effectives et potentielles au sein et à proximité de l'aire d'étude (Source : SAGE Adour Aval, Google Satellite, BD Carthage ; Cartographie : GEOCIAM)..... | 19 |
| Figure 17 : Localisation de la zone humide sur l'aire d'étude (Source : Google satellite, BD Carthage ; Cartographie : GEOCIAM)..... | 20 |
| Figure 18 : Zone humide marécageuse identifiée sur le site (Source : GEOCIAM)..... | 20 |
| Figure 19 : Plan des réseaux existants..... | 21 |
| Figure 20 : Implantation du giratoire envisagé pour l'accès Est | 29 |
| Figure 21 : Réseau modélisé (Source : Modélisations des trafics du centre européen de fret de Bayonne-Mouguerre, Egis, juin 2021) | 30 |
| Figure 22 : Points de modélisations du trafic routier (Source : Modélisations des trafics du centre européen de fret de Bayonne-Mouguerre, Egis, juin 2021) | 30 |
| Figure 23 : Trafic actuel issu du comptage automatique réalisé en juin 2021 (Source : Modélisations des trafics du centre européen de fret de Bayonne-Mouguerre, Egis, juin 2021) | 31 |
| Figure 24 : Trafic projeté aux horizons 2029 et 2039 (Source : Modélisations des trafics du centre européen de fret de Bayonne-Mouguerre, Egis, juin 2021) | 31 |
| Figure 25 : Extrait du plan d'aménagements hydrauliques projetés (plan joint en pièces PA4).. | 34 |
| Figure 26 : Profils en travers des fossés projetés | 34 |
| Figure 27 : Coupe type du dalot sud/nord | 35 |

| | |
|---|----|
| Figure 28 : Coupe type de l'ouvrage cadre d'accès au CEF 5 x 2.80 m | 35 |
| Figure 29 : Coupe type des enrochements d'accompagnement du cadre..... | 35 |
| Figure 30 : Extrait du PLU de Mouguerre..... | 37 |

OBJET DU DOCUMENT

Le Centre Européen de Fret de Bayonne – Mouguerre – Lahonce (64) poursuit son développement sous l'égide de la Communauté d'Agglomération Pays Basque et de son concessionnaire, la SEPA.

La SEPA encadre ce développement depuis de nombreuses années et souhaite lancer une dernière tranche d'aménagement du foncier pour une mise en commercialisation de celui-ci. Le secteur concerné correspond à la zone Sud-Est du site qui reste, à ce jour, occupé par une zone de prairies à jonc humide présentant des enjeux environnementaux importants

Le présent document constitue une pièce obligatoire (PA2) jointe au formulaire CERFA de demande de permis d'aménager pour le projet. Cette notice vise à décrire le terrain et le projet d'aménagement projeté. Elle comprend ainsi :

- La présentation de l'état initial du terrain d'implantation du projet et de ses abords,
- La description des caractéristiques du projet.

A. CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL DU SITE D'IMPLANTATION DU PROJET

1. ETUDES ET DONNEES BIBLIOGRAPHIQUES

Les études réalisées pour le projet et les données utilisées pour constituer le dossier de Permis d'Aménager et la présente notice sont listées au tableau ci-après.

Tableau 1 : Etudes et données utilisées pour réaliser le dossier de permis d'aménager du projet « Finalisation du développement du CEF »

| Item/composante | Titre | Source de données consultées/ Auteurs |
|----------------------------|--|---------------------------------------|
| Autorisation réglementaire | Dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau du 17/11/1999 et arrêté d'Autorisation du 18/09/2000 | SEPA |
| Autorisation réglementaire | Arrêté d'Autorisation de travaux pour le CEF (Zone d'Aménagement Concerté) N° 00/EAU/031 | SEPA |
| Règlement de site | Cahier des charges de cession ou de location des terrains ZAC du Parc d'Activités économiques de Bayonne-Mouguerre-Lahonce CET et annexe 1 | SEPA |
| Règlement de site | Gestion des eaux pluviales – Recommandations de l'aménageur, Artelia Mai 2009 | SEPA |
| Risques | PPRI Mouguerre | DDTM 64 |
| Autorisation réglementaire | Arrêté approuvant la modification du plan d'aménagement de zone de la zone d'aménagement concerté 3 du CEF de Bayonne-Mouguerre-Lahonce 13/09/2001 | SEPA |
| Environnement naturel | Etude d'impact initiale du CEF – ZAC 3 - 1989 | SEPA |
| Environnement naturel | Mise à jour de l'Etude d'impact (dont étude de bruit et étude Air) | SEPA |
| Environnement naturel | Diagnostic écologique des zones remblayées du CEF – Nov 2021 GEOCIAM | SEPA |
| Environnement naturel | Dossier CNPN et Avis du conseil national de la protection de la nature du 17/04/2023 | SEPA |
| Topographie | Plans du site (Topographie, Foncier) dernière mise à jour du 05/06/2020 | SEPA |
| Hydraulique de surfaces | Note hydraulique fossés Artelia 11/2020 | CAPB |
| Evolution du site | Porter à connaissance de l'évolution du site, Artelia décembre 2022 | CAPB |
| AVP | Etudes de niveau AVP pour le dimensionnement des fossés, Giratoire et VRD du site. Artelia 2022. | SEPA/CAPB |
| Projet | Etudes de circulation schéma stratégique Karo Internationale et EGIS (juin et décembre 2021) | SEPA |
| Projet | Notice de présentation des opérateurs ferroviaires – Autoroute ferroviaire – Brittany Ferries, Novatrans, Ambrogio | SEPA / CAPB |

| | | |
|--------------------------------------|--|---------------------------|
| Projet | Projet de développement du CEF de Bayonne – Mouguerre 23/09/2021 | CAPB |
| Sols | Etude Alios G2 AVP 01/03/2023 | SEPA |
| Urbanisme | PLU de Mouguerre | Mouguerre / CAPB |
| Eaux souterraines et eaux de surface | Site SIE Adour Garonne et consultation des données SDAGE Adour-Garonne | Consultation en juin 2022 |

2. GENESE DU PROJET

Implanté au cœur de l'Euro région, le Centre Européen de Fret (CEF) en est un élément structurant. En effet, situé à la confluence des réseaux ferroviaires, routiers et autoroutiers de l'Europe du Sud, le CEF constitue à ce jour la seule plateforme logistique au sud de l'Adour capable d'accueillir simultanément sur le même site des entrepôts logistiques de grandes dimensions et des services ferroviaires de nouvelle génération assurant la rapidité et la rentabilité des opérations de transport combiné.

Ainsi, le CEF s'inscrit non seulement comme pôle économique dans l'Agglomération de Bayonne Anglet Biarritz, mais il s'encre également pleinement dans la transition énergétique du territoire. L'aménagement de la partie sud-est du site permettra de renforcer son activité logistique.

Le projet d'aménagement du CEF présente un intérêt public majeur regard des enjeux écologiques, économiques et de développement du territoire. En particulier, les perspectives d'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 à horizon 2029, soit une multiplication par deux environ par rapport à aujourd'hui (80 000 camions).**

La plateforme multimodale du CEF de Bayonne-Mouguerre constitue l'un des principaux équipements logistiques du Pays Basque et de la Nouvelle-Aquitaine pour organiser le transport par fret ferroviaire en direction du Nord de la France, de l'Allemagne ou de l'Italie.

Le projet d'aménagement du Centre Européen de Fret a pour objectif la création et l'extension de terminaux de fret ferroviaire sur un total de 25ha (contre 15ha aujourd'hui). Les travaux visent à **répondre aux besoins de modernisation des infrastructures et d'augmentation du trafic (estimation de 10 trains par jour à l'horizon 2029) avec l'arrivée de l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre.**

Ce projet de développement répond à 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.

3. LOCALISATION DU PROJET

Implantée sur les communes de Mouguerre et de Lahonce, la zone du C.E.F. est située dans la plaine alluviale de l'Adour, en rive gauche du fleuve, à environ 3,5 km en amont du centre-ville de Bayonne. Le secteur se trouve à l'extrémité aval des Barthes de l'Adour.

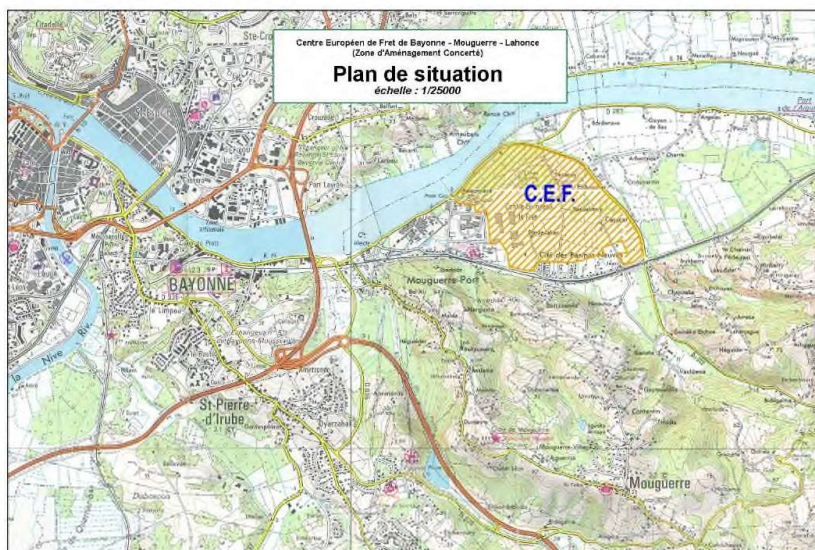
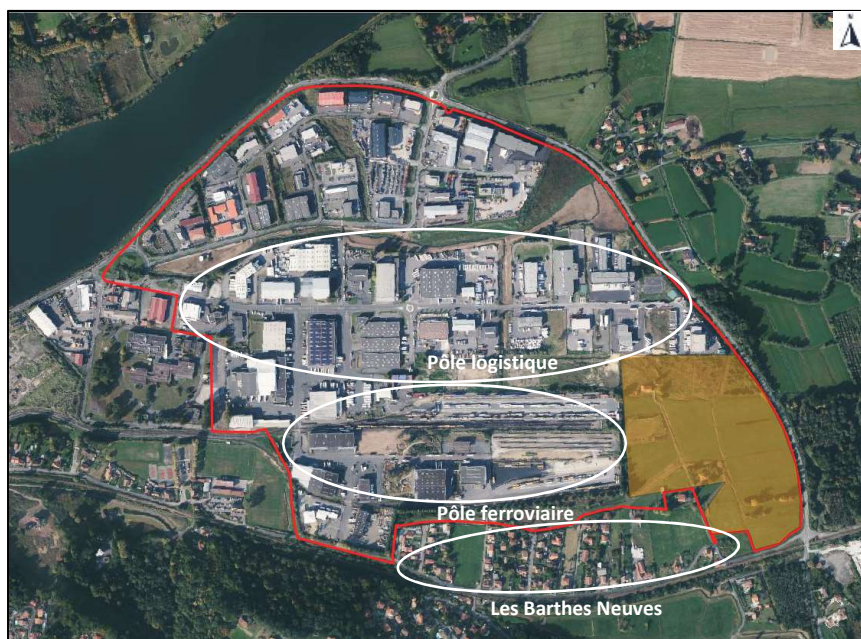


Figure 1 : Plan de situation du CEF (Source : SEPA)

Le périmètre d'étude, objet de la présente demande de permis d'aménager, se trouve au sud-est de cette ZAC (en orange à la figure suivante). Il est limité :

- À l'ouest par des entreprises appartenant au pôle ferroviaire (Ambrogio Terminal, Novatrans, Brittany Ferries),
- Au nord par le pôle logistique qui accueille des services d'expéditions et de livraisons tels que FedEx ou encore Chronopost,
- À l'est par la route départementale n°312,
- Et au sud par le lotissement d'habitation des Barthes Neuves, lui-même longé par la voie ferrée Bayonne-Toulouse.



4. ACCESSIBILITE

Il existe plusieurs moyens permettant de desservir le secteur d'étude. Tout d'abord, le site peut être rejoint en empruntant la route des salines, encore appelée RD 261. Elle constitue la voie principale d'entrée du CEF. Une fois à l'intérieur du CEF, il est possible d'emprunter l'avenue de Bordaberri qui dérive sur plusieurs allées menant au site d'implantation du projet.

Hormis cette solution, il est également possible d'accéder au site d'étude via la route d'Ibusty (RD 831), bornant le sud de son emprise.



Figure 3 : Voies de desserte de l'aire d'étude (Source : Géorisques, juin 2023)

5. OCCUPATION DU SOL

L'emprise du projet est occupée par des terres agricoles. Quelques habitations et notamment une vieille ferme, la ferme « Caracar » ont été recensées.

Historiquement, ces terres étaient fauchées pour la récolte du foin. Aujourd'hui, la majorité de ces terrains sont entretenus par une fauche tardive. Seules les parcelles au nord de la ferme « Caracar » ne sont pas entretenues et sont occupées par une végétation naturelle et spontanée.

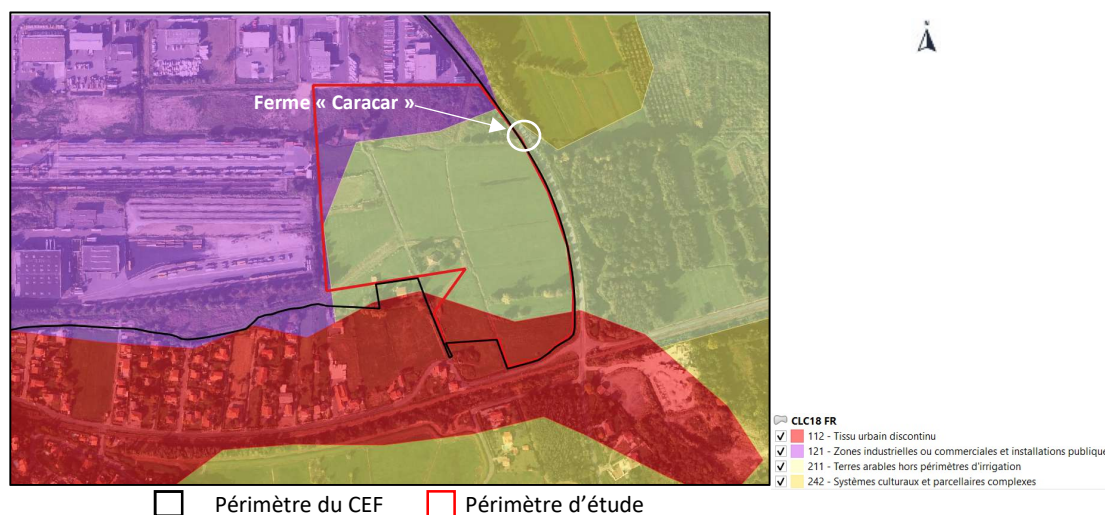


Figure 4 : Occupation du sol au droit du secteur du projet (Corine Land Cover 2018)

6. RESEAU HYDROGRAPHIQUE

Le secteur à aménager est aujourd'hui traversé par un fossé principal du sud au nord. Il s'agit d'un canal creusé dans le cadre de la déviation du ruisseau de Bordaberry. Il draine les eaux de ruissellement sur le secteur jusqu'à sa confluence avec un fossé en provenance du quartier de la cité des Barthes. Les eaux collectées sont dirigées par la suite vers le ruisseau le Grand Canal, qui franchit la RD312 avant de se jeter dans l'Adour.

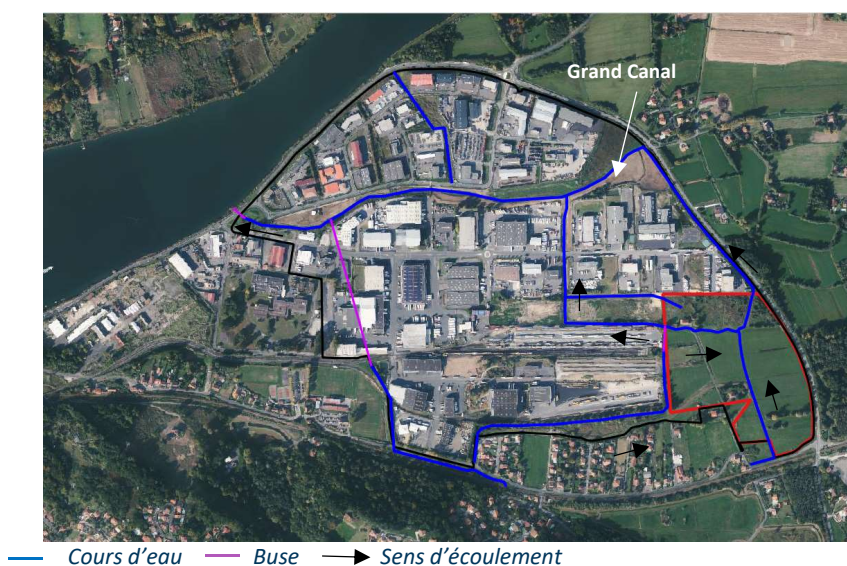
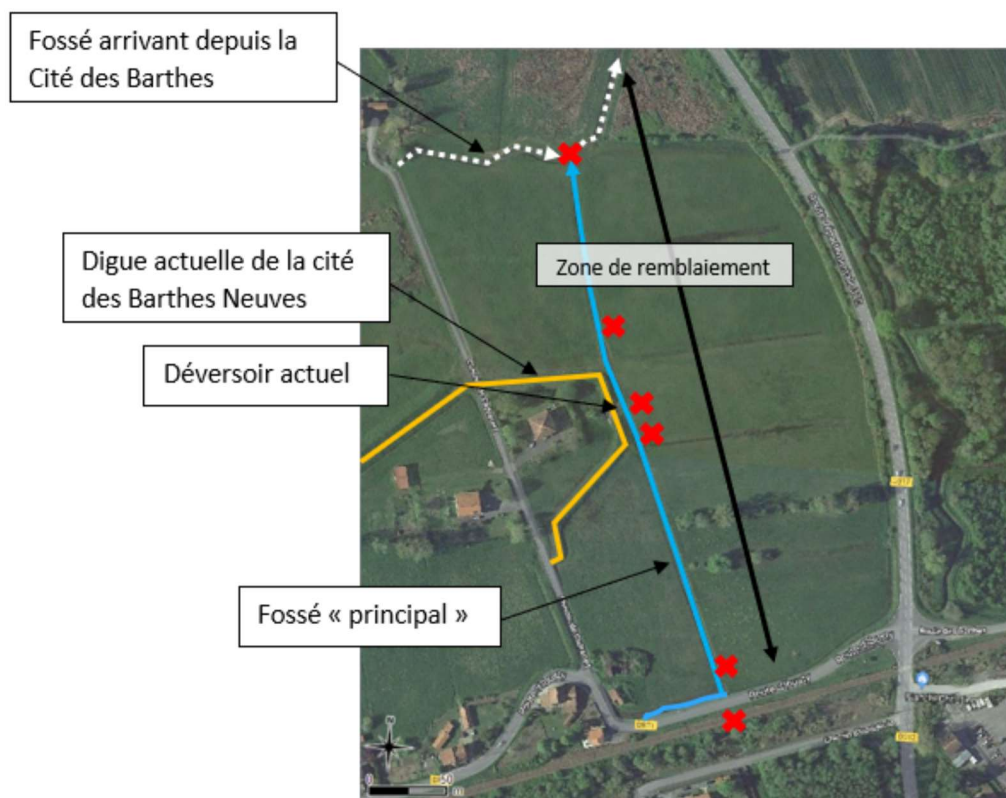


Figure 5 : Réseau hydrographique au droit du secteur à aménager



Fossé de vidange faisant le lien avec le grand canal, avant confluence avec le fossé venant de la Cité des Barthes – Extrait Etude Artelia août 2020

Figure 6 : Reportage photographique effectué sur le secteur (Source : Etude Artelia 2020)

7. MILIEU NATUREL

7.1. HABITATS ET FLORE

Le projet, objet du présent permis d'aménager, a été intégré dans la mise à jour de l'étude d'impact du CEF de Mouguerre déposée en 2022.

Son emprise a donc fait l'objet d'investigations faunistiques et floristiques, permettant ainsi de préciser les habitats et les enjeux de biodiversité présents sur le secteur.

Habitats naturels

Les prospections réalisées en 2021 et 2022 dans le cadre des inventaires « 4 saisons » ont permis de caractériser les habitats naturels présents sur le secteur non remblayé.

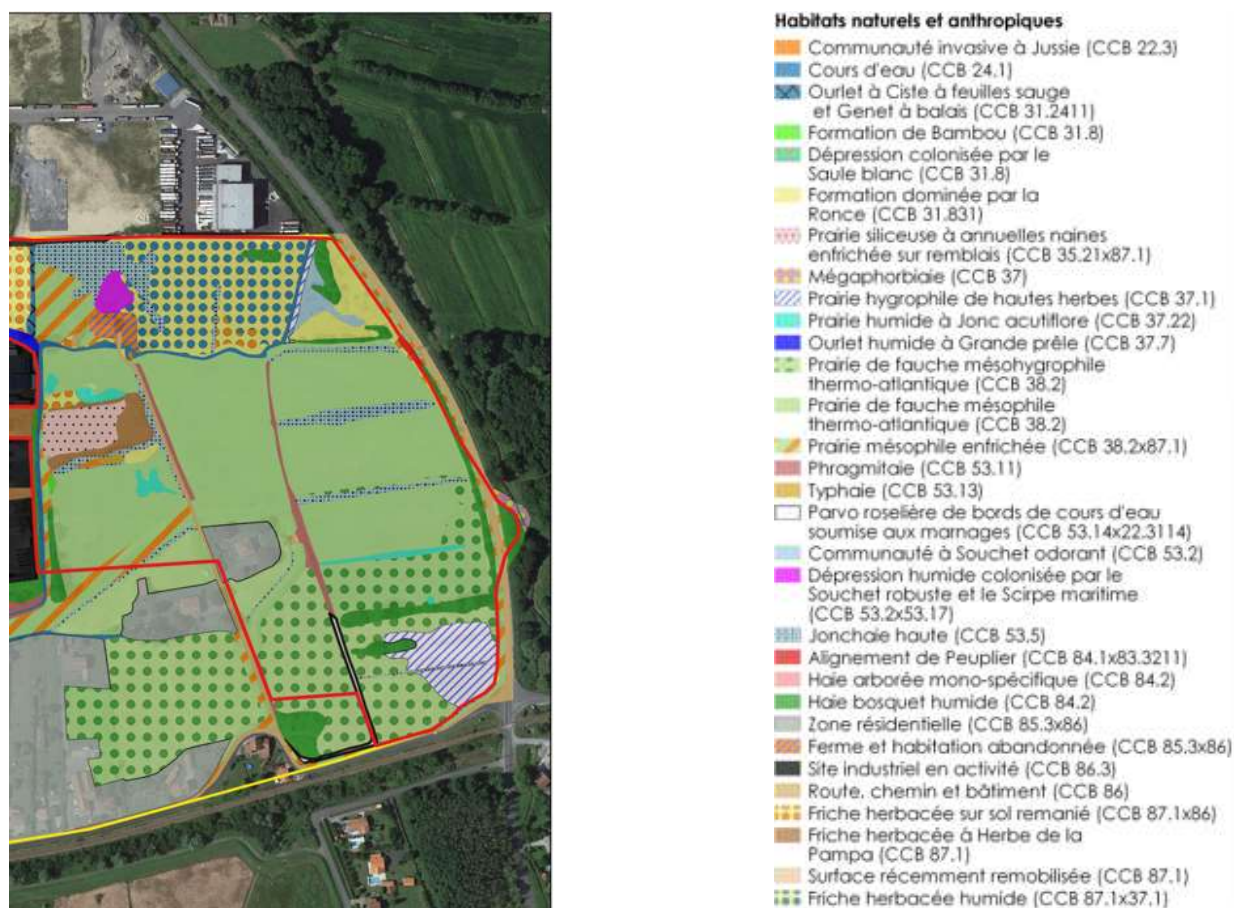


Figure 7 : Cartographie des habitats identifiés sur le site (Source : dossier CNPN, GEOCIAM, novembre 2022)

Au nord du site, l'habitat le plus fréquemment rencontré est la friche herbacée humide, avec des secteurs localisés de jonchaie haute

Au centre du site, l'habitat le plus fréquemment rencontré est la prairie de fauche, avec des secteurs localisés de jonchaie haute ;

Enfin, au sud, l'habitat le plus fréquemment rencontré est la prairie de fauche mésohygrophile.

De manière globale, le secteur concerné par les travaux est occupé par des prairies de fauche humides (avec des jonchaie haute, ourlet humide, friches, etc.) (voir chapitre 7.3).

Flore

Les investigations de terrain ont permis d'identifier des espèces floristiques dont deux espèces protégées sur le site d'étude (le Sérapias à petites fleurs et le Sérapias en cœur).



Figure 8 : Le Sérapias à petites fleurs (à gauche) et le Sérapias en cœur (à droite) (Source : GEOCIAM)

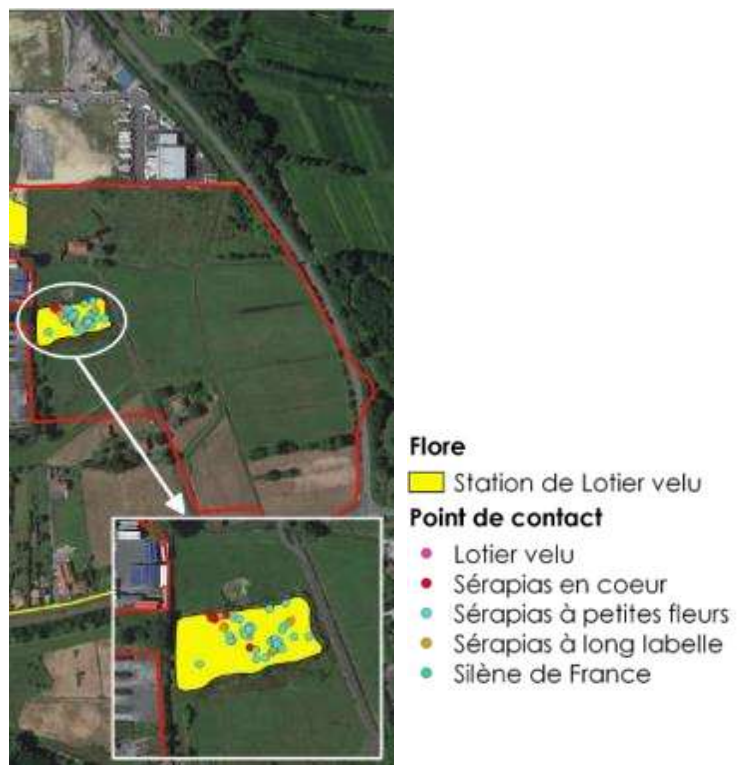


Figure 9 : Flore protégée et patrimoniale sur l'aire d'étude (Source : dossier CNPN, GEOCIAM, novembre 2022)

7.2. FAUNE

Les oiseaux

Un cortège d'oiseaux diversifié a été inventorié totalisant :

- 21 oiseaux protégés nicheurs dont 8 nicheurs certains sur le site d'étude (4 patrimoniales)
- 44 espèces d'oiseaux contactées en période de migration ;
- 39 espèces hivernantes.

Le secteur à remblayer est un espace de nidification des espèces patrimoniales suivantes : la Cisticole des joncs, du Tarier pâtre, de la Bouscarle de cetti et de l'Hirondelle rustique.



Figure 10 : Points de contact et habitats d'espèces pour l'avifaune sur l'aire d'étude (Source : Dossier CNPN, GEOCIAM)

Les mammifères

Les investigations de terrain ont confirmé la présence du Campagnol amphibie sur le site (canaux et habitats humides associés). La Vison et la Loutre d'Europe sont présentes sur le bassin versant et peuvent transiter sur le site (aucun indice de présence détecté).

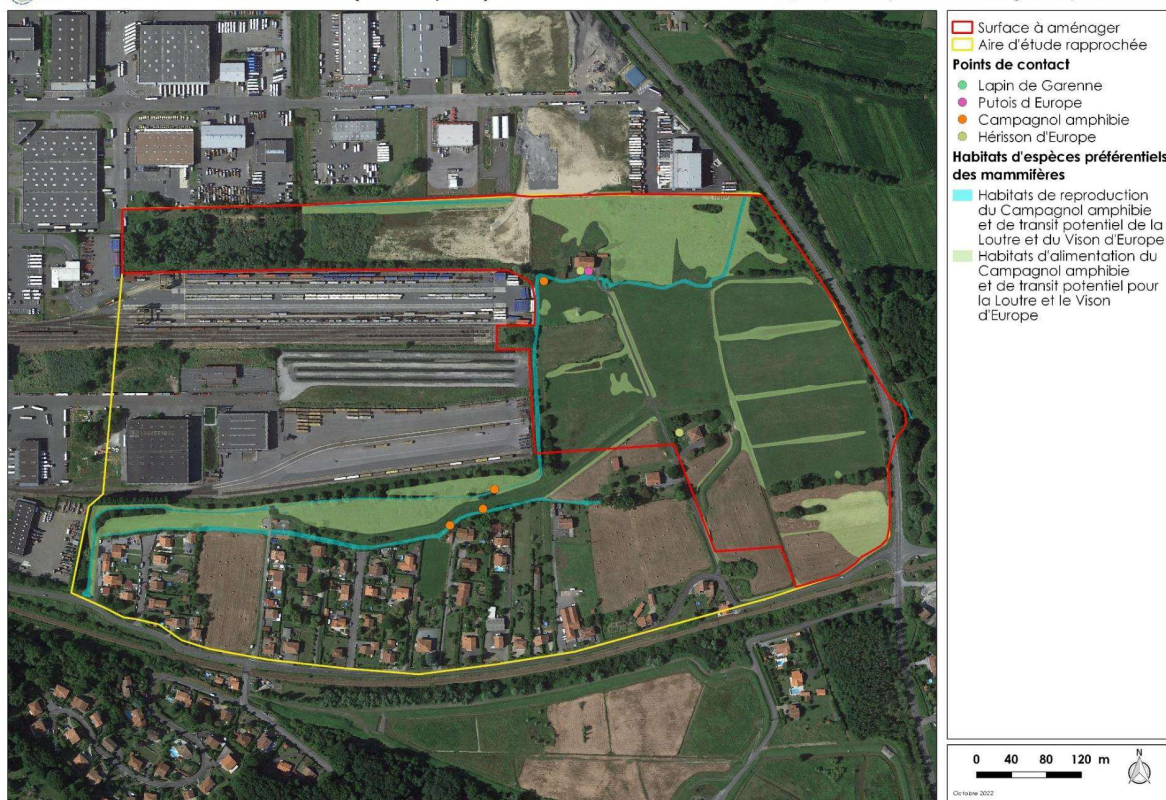


Figure 11 : Points de contact et habitats d'espèces pour les mammifères sur l'aire d'étude (Sources : dossier CNPN, GEOCIAM)

La ferme abandonnée sur le secteur constitue un gîte d'hivernage et de reproduction avéré de la Pipistrelle commune. Au regard de l'absence de lisière, le secteur est considéré comme un habitat de chasse moyennement favorable.

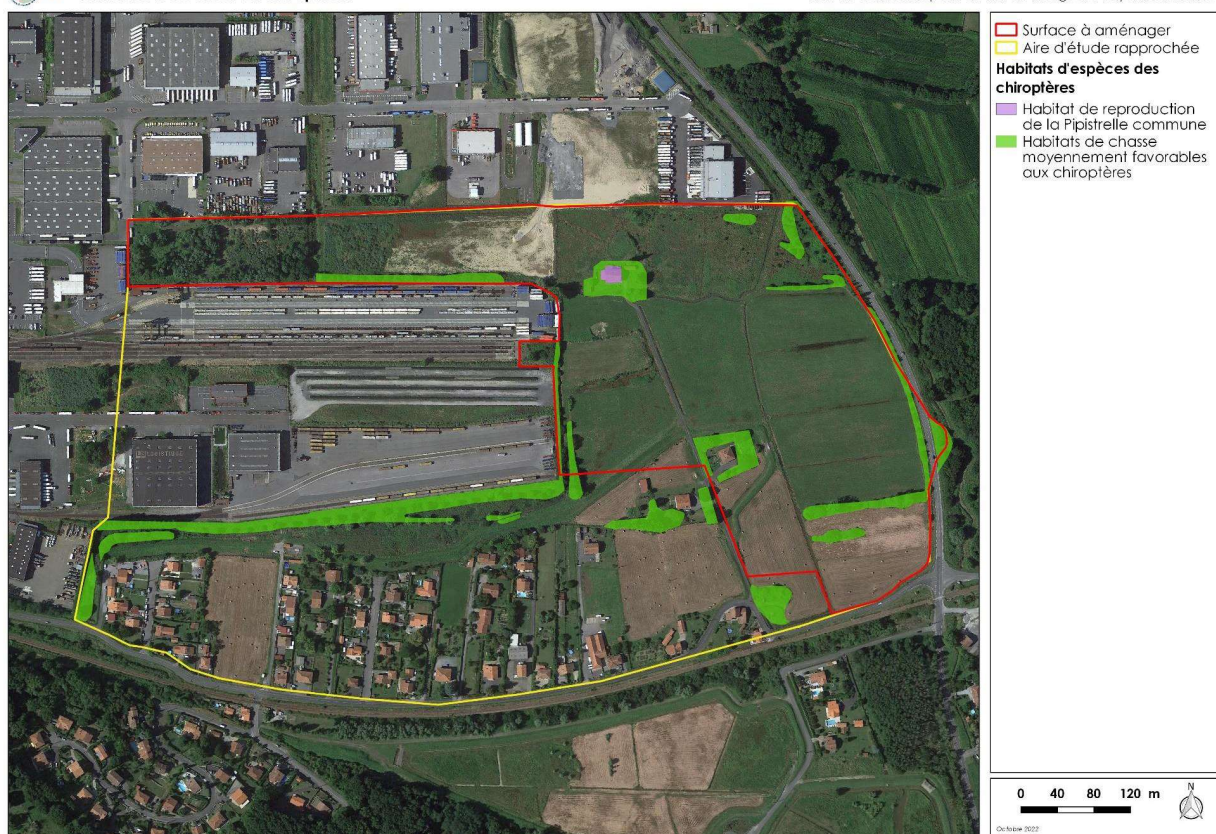


Figure 12 : Habitats d'espèces pour les chiroptères sur l'aire d'étude (Source : Dossier CNPN, GEOCIAM)

Les reptiles et amphibiens

Trois couleuvres ont été repérés sur le site : Couleuvre d'Esculape, Couleuvre helvétique, Couleuvre verte et jaune et du Lézard des murailles.

Il a été également relevé la présence de la Grenouille de graf et de la Rainette méridionale. Ces espèces ont été contactées dans les fossés au droit du site.

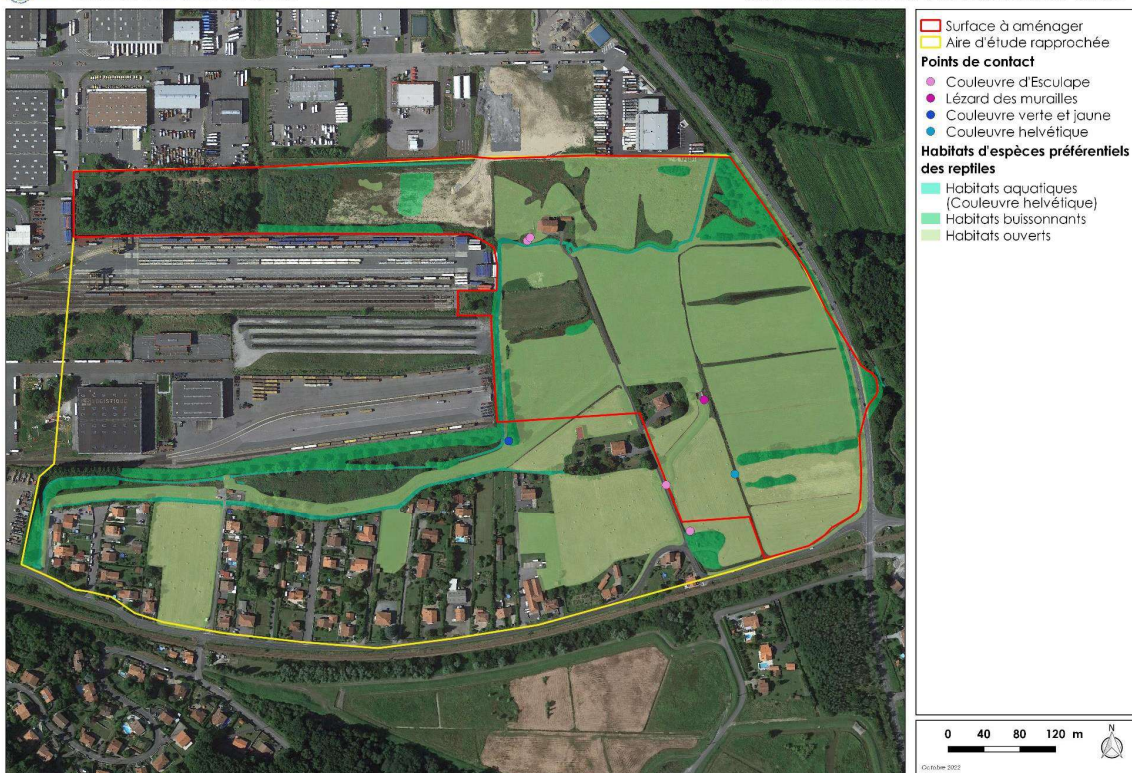


Figure 13 : Points de contact et habitats d'espèces des reptiles sur l'aire d'étude (Source : Dossier CNPN, GEOCIAM)

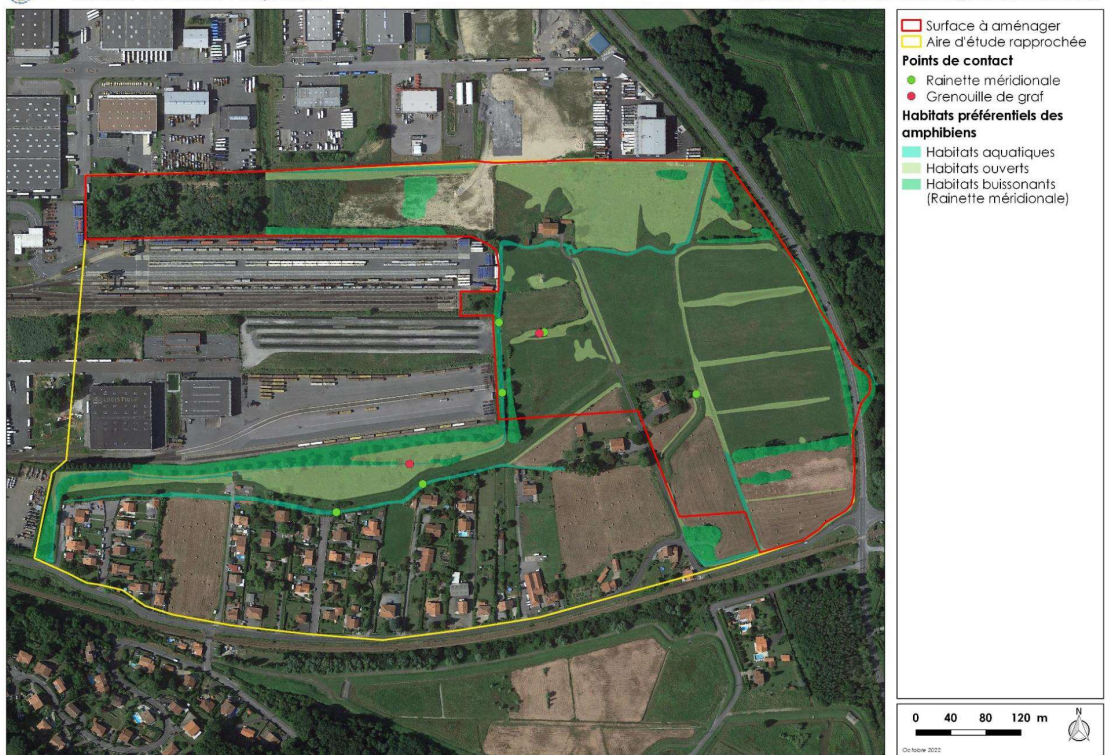


Figure 14 : Points de contact et habitats d'espèces des amphibiens sur l'aire d'étude (Source : Dossier CNPN, GEOCIAM)

Les insectes

Le secteur et plus précisément ses prairies de fauche favorisent la présence du Cuivré des marais. Il est présent sur 8,53 hectares.

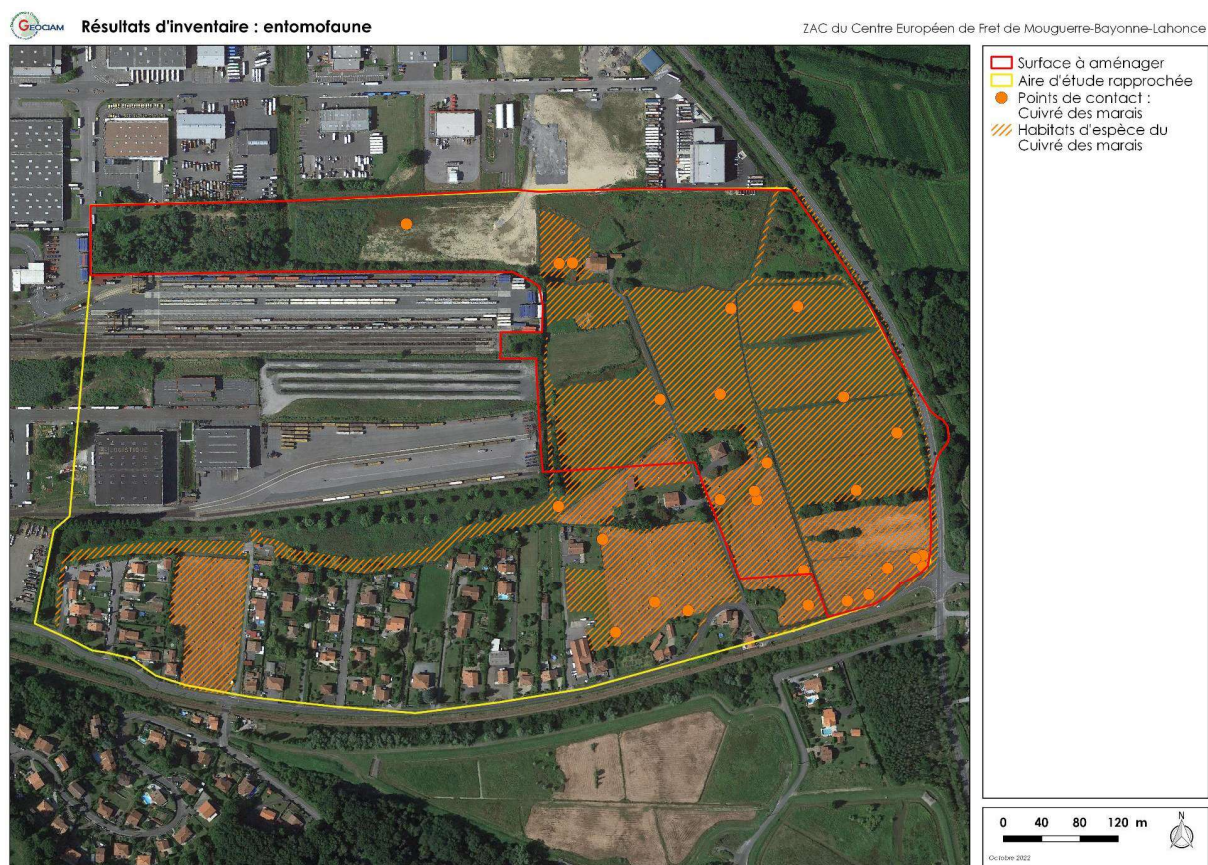


Figure 15 : Habitats d'espèces du Cuivré des marais et points de contact (Source : Dossier CNPN, GEOCIAM)

En conclusion, le secteur du projet présente des enjeux faibles à forts en terme de biodiversité. Ces enjeux ont été pris en compte dans la définition des travaux et des aménagements projetés, la mise à jour de l'étude d'impact est jointe en annexe du présent permis d'aménager. Les incidences sur les espèces protégées sont prises en compte et seront compensées conformément au dossier de dérogation (et au futur Arrêté Préfectoral).

7.3. ZONES HUMIDES

Dans le cadre de l'élaboration du SAGE Adour Aval, un inventaire des zones humides a été réalisé en 2017. Il identifiait une zone potentiellement humide (probabilité forte à très forte) au droit du site d'étude. Ces potentialités étaient à mettre en lien avec la présence des barthes de l'Adour et de leurs fonctions décrites ci-dessus.

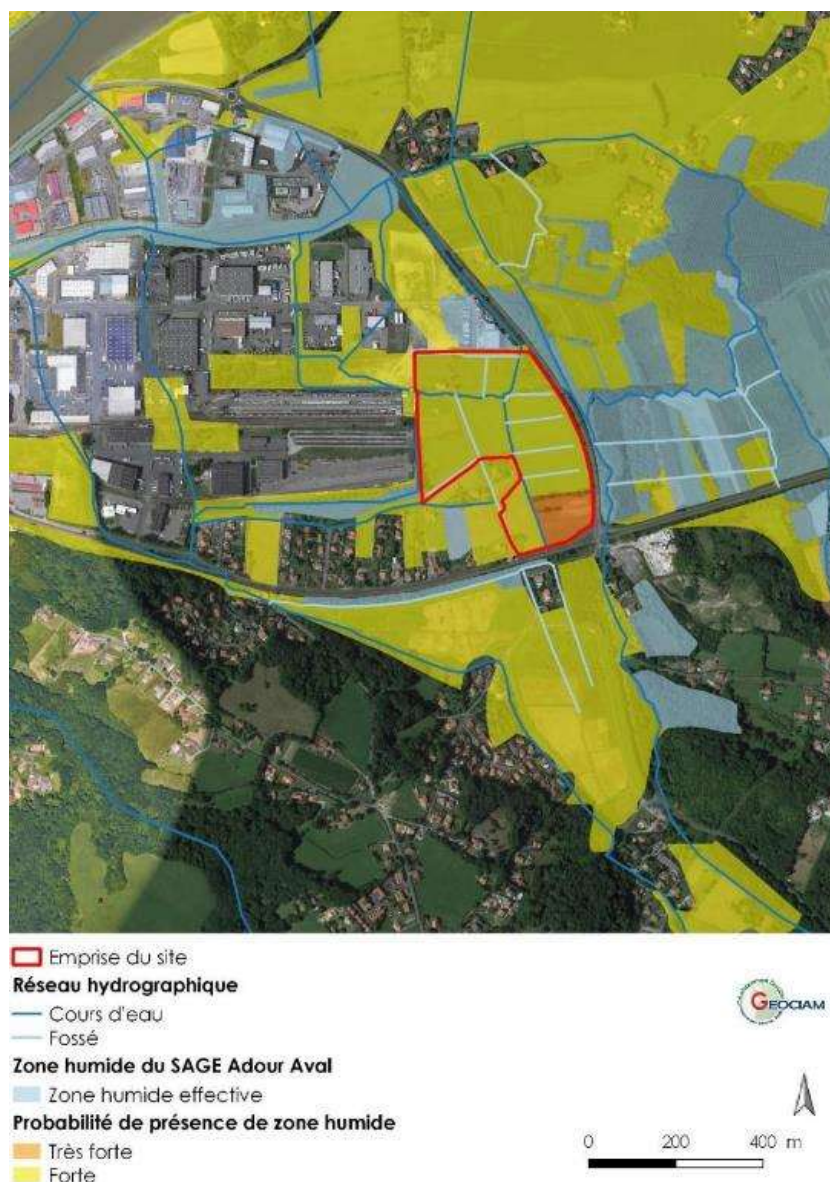


Figure 16 : Zones humides effectives et potentielles au sein et à proximité de l'aire d'étude (Source : SAGE Adour Aval, Google Satellite, BD Carthage ; Cartographie : GEOCIAM)

Ces potentialités ont été vérifiées lors d'une prospection terrain (2021) conformément à l'arrêté du 24 juin 2008. Cet arrêté précise que les investigations sont menées lorsque celles-ci sont nécessaires, c'est-à-dire au droit de la frontière supposée de la zone humide :

- Critère sol : « Lorsque des investigations sur le terrain sont nécessaires, l'examen des sols doit porter prioritairement sur des points à situer de part et d'autre de la frontière supposée de la zone humide, suivant des transects perpendiculaires à cette frontière. »
- Critère végétation : « Comme pour les sols, cet examen porte prioritairement sur des points à situer de part et d'autre de la frontière supposée de la zone humide, suivant des transects perpendiculaires à cette frontière. »

Au sens du Code de l'Environnement (art R211-108), certains milieux aquatiques (cours d'eau, plans d'eau et canaux) ne constituent pas des zones humides, de même que certaines zones artificielles telles que les infrastructures créées en vue du traitement des eaux usées, des eaux pluviales ou des eaux de drainage (bassins de lagunage ou de rétention

d'eaux pluviales, noues de gestion des eaux pluviales, bassin hydraulique auto-épurateur pour les eaux issues des drainages agricoles).

Lors des investigations, des espèces hygrophiles caractéristiques des zones humides ont été observées, pour un recouvrement supérieur à 50% de la strate de végétation concernée (strate herbacée) et ce sur l'ensemble du site.

Le critère floristique seul a donc permis de conclure à la présence d'une zone humide réglementaire. La zone humide identifiée concerne une surface évaluée à environ 12,6 hectares, soit la quasi-totalité du secteur d'étude.



Figure 17 : Localisation de la zone humide sur l'aire d'étude (Source : Google satellite, BD Carthage ; Cartographie : GEOCIAM)

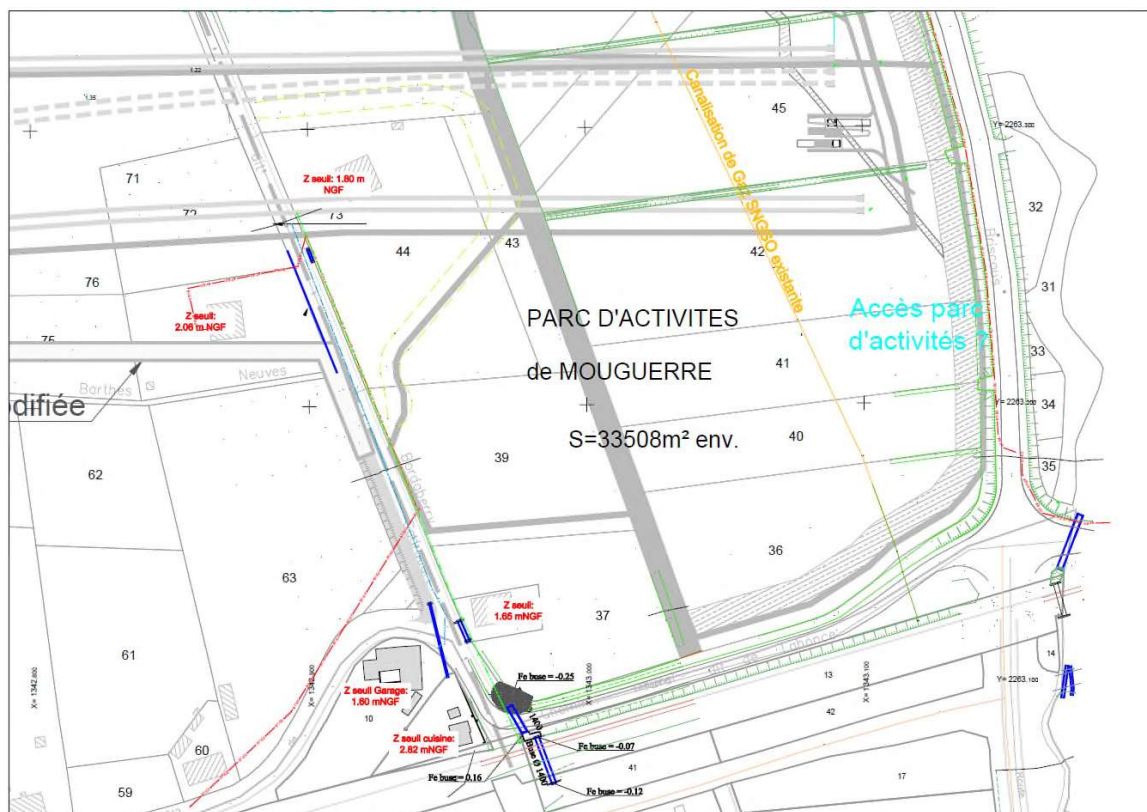


Figure 18 : Zone humide marécageuse identifiée sur le site (Source : GEOCIAM)

8. RESEAUX

Peu de réseaux existent sur l'aire d'étude. Elle est desservie par :

- Un réseau HT présent sous la RD312 à l'Est du site,
- Des réseaux AEP, BT et téléphone l'ouest du parc d'activité de Mouguerre, au niveau du chemin de Cadracart (Caracar),
- La canalisation de gaz apparaissant ci-dessous a été déposée par TEREGA.



— Ancien réseau de gaz (Terega) — Eau potable — Réseau de télécommunication — Réseau d'électricité

Figure 19 : Plan des réseaux existants

B. DESCRIPTION DU PROJET

Comme mentionné précédemment, le Centre Européen de Fret souhaite poursuivre son développement, notamment en s'étendant sur le secteur au sud-est de son emprise.

Le projet d'aménagement est envisagé afin de permettre l'installation des opérateurs ferroviaires et logistique, avec le remblaiement, la création de volumes de stockage des eaux pluviales. Il comprend :

- La destruction de la ferme Caracar,
- Le remblaiement du site à une côte de 2,70 m NGF,
- La finalisation des ouvrages de prise en compte des eaux pluviales,
- La création d'un giratoire d'accès au Parc d'Activité de Mouguerre depuis la RD 312,
- Le raccordement de la zone nouvellement remblayée, aux réseaux divers, depuis les espaces publics existants et notamment depuis le CEF,

9. DEMOLITION DU BATI

La ferme Caracar sera détruite dans le cadre du projet en prenant en considération la présence des chiroptères. En effet, celle-ci constitue un habitat de reproduction pour la pipistrelle commune, ainsi qu'un habitat de chasse. Pour ce faire, différentes mesures préconisées par le bureau d'étude GEOCIAM dans le dossier CNPN seront intégrées en phase travaux.

A titre d'exemple, il s'agira tout d'abord de rendre le site in attractif pour les chiroptères, voir le martinet noir.

A ce stade, la démolition n'est pas encore lancée. Le présent dossier n'intègre donc pas les aspects permis de démolir.

| MR5 | Rendre inattractif le gîte bâti pour les espèces avant démolition |
|----------------------------|--|
| Objectif (s) | Limitier le risque de mortalité d'individus en rendant le milieu répulsif avant la mise en place des travaux |
| Habitats et espèces visés | Gîte bâti |
| Localisation | Ferme Caracar |
| Acteurs | Entreprises travaux, écologue en charge du suivi de chantier |
| Modalités de mise en œuvre | <p>L'enjeu est de rendre inattractif le bâtiment plusieurs semaines avant sa démolition. Un chiropatérologue interviendra ainsi plusieurs semaines avant le début des travaux et réalisera une inspection visuelle de tous les interstices favorables à l'installation des chauves-souris. Quatre procédés éprouvés sont envisagés pour limiter la présence de chiroptères en gîte lors de la démolition :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ En cas de présence avérée lorsque la capture est possible : déplacement vers un site à proximité du bâti mais épargné par les travaux (obtention obligatoire d'une dérogation pour le déplacement d'espèce protégée). ✓ En cas de présence avérée et sans capture possible ou de suspicion de présence des chauves-souris : mise en place d'un dispositif anti-retour (chaussette). ✓ En cas d'absence certaine des chauves-souris sur un gîte potentiel de type fissure dans le mur ou tuile scellée : obstruction de la « cavité ». ✓ En cas d'absence certaine des chauves-souris sur un gîte potentiel « amovible » (tuile libre...) : la configuration était en partie démontée pour empêcher tout retour de chauves-souris en gîte. <p>D'une manière générale, le maintien des portes et fenêtres ouvertes pendant quelques jours permettra de faire fuir les chiroptères (lumière, courant d'air).</p> |
| Suivi | Compte rendu de suivi environnemental |
| Coût | ~ 1 000 € par intervention |

Il faudra ensuite prévoir la démolition de la ferme sur la période la moins défavorable définie dans les études GEOCIAM mesure de réduction MR1.

| | Jan | Fév | Mar | Av | Mai | Jui | Juil | Aoû | Sep | Oct | Nov | Déc |
|------------------|-----------|-----|---------------------------------------|---------------------------------------|-----|-----|------|-----|------------|-----|-----------|-----|
| Oiseaux nicheurs | | | | Reproduction et élevage des jeunes | | | | | | | | |
| Amphibiens | Léthargie | | Reproduction et dispersion des jeunes | | | | | | | | | |
| Reptiles | Léthargie | | | Reproduction et dispersion des jeunes | | | | | | | | |
| Insectes | Diapause | | | Reproduction | | | | | Dispersion | | Diapause | |
| Mammifères | | | | Reproduction et élevage des jeunes | | | | | | | | |
| Chiroptères | Hivernage | | | Regroupement et mise bas | | | | | Dispersion | | Hivernage | |

| | |
|--|--|
| Période plutôt favorable pour les travaux | |
| Période moyennement favorable pour les travaux | |
| Période peu favorable pour les travaux | |

10. REMBLAIEMENT

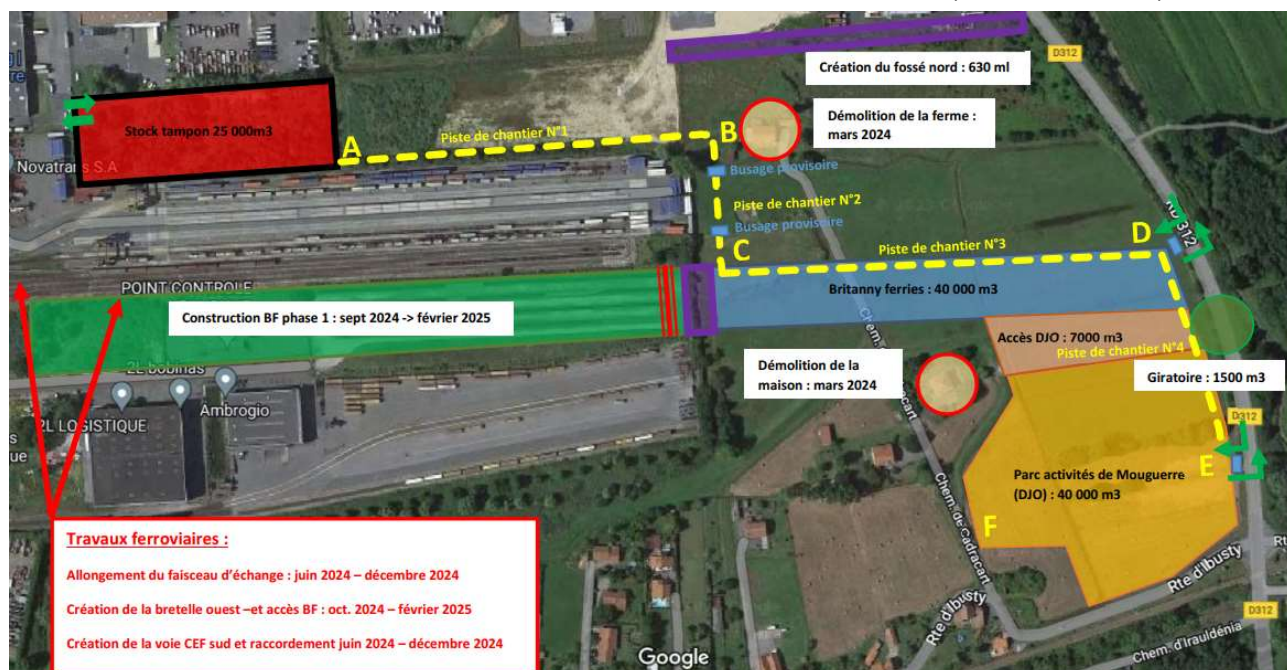
Le projet prévoit le remblaiement d'environ 12 ha du site à l'aide de matériaux sableux dont les caractéristiques et les modalités de mise en œuvre sont systématiquement adressées aux services de l'Etat pour suivi. .

La succession des phases envisagées est la suivante :

- Phase 1 : constitution du stock tampon de 25 000 m³



- Phase 2 :
 - création d'une piste de chantier avec busages provisoires, desservant 2 accès provisoires à positionner sur la RD312 et le stock tampon,
 - remblaiement des emprises de Brittany Ferries,
 - remblaiement accès du Parc d'Activités de Mouguerre (PAM),
 - portion de dalot dans l'axe des voies BF,
 - remblaiement zone giratoire,
 - création du fossé nord,
 - création des fossés à l'avancement sur les secteurs en remblaiement (DJO, BF Accès DJO)



- Phase 3 :

- Remblaiement secteurs Novatrans et voies de services publiques + portions de dalot correspondantes,
- Ouvrage cadre,
- Poursuite du fossé périphérique,
- Création fossé nord en cours de remblaiement du secteur Novatrans,



- Phase 4 :

- Remblaiement secteur Ambrogio,
- Finalisation du dalot,
- Voie d'accès DJO,
- Giratoire,
- Ouvrage de franchissement d'accès du giratoire au site,
- Ouvrage de raccordement du bassin sec avec le dalot et le Ø1000mm de la Cité des Barthes neuves,



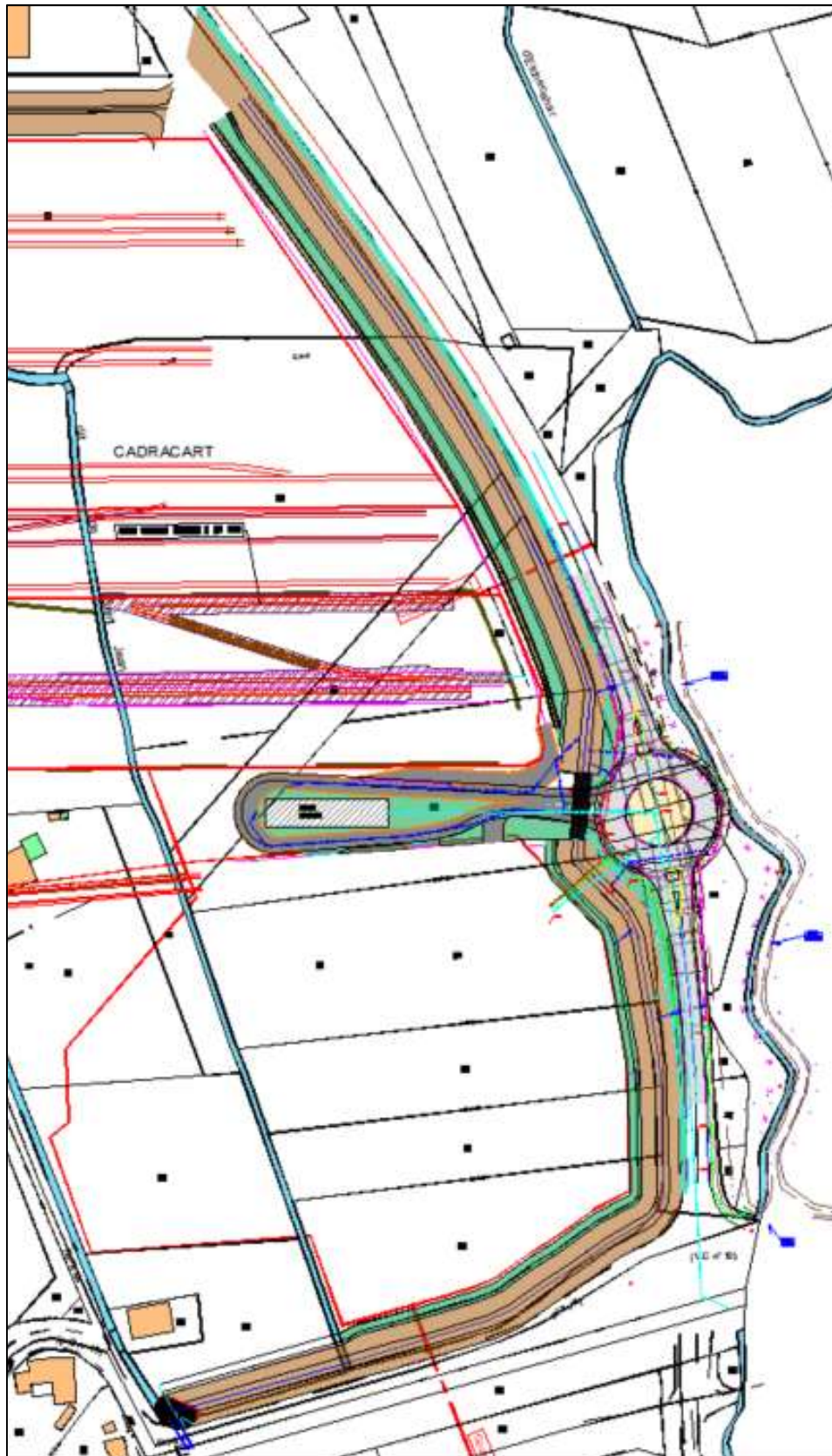
- Phase 5: Végétalisation – Travaux connexes
 - Effacement du seuil TEREKA en bout de noue à la confluence noue/grand canal,
 - Déversoir de sécurité de la Cité des Barthes neuves,
 - Plantations paysagères des bandes de haut de berges et des talus des fossés (selon préconisations à venir issues du dossier CNPN).

La mise en œuvre du fossé, à l'avancement permet de conserver les écoulements naturels en lieu et place des écoulements actuels.

La mise en œuvre du dalot en parallèle de l'écoulement existant permettrait de conserver l'écoulement actuel pour le basculer à l'issue de sa complétude, ces éléments sont en cours d'étude.

11. VOIRIES ET RESEAUX DIVERS

Le nouveau giratoire permettra de desservir le parc d'activité de Lahonce et n'assurer en aucun cas une voie de transit par le CEF. Cet aménagement doit également permettre la sécurisation des nombreux flux situés sur la zone et une sortie de secours pour les plateformes ferroviaires. Les études de faisabilité du giratoire ont défini la géométrie suivante.



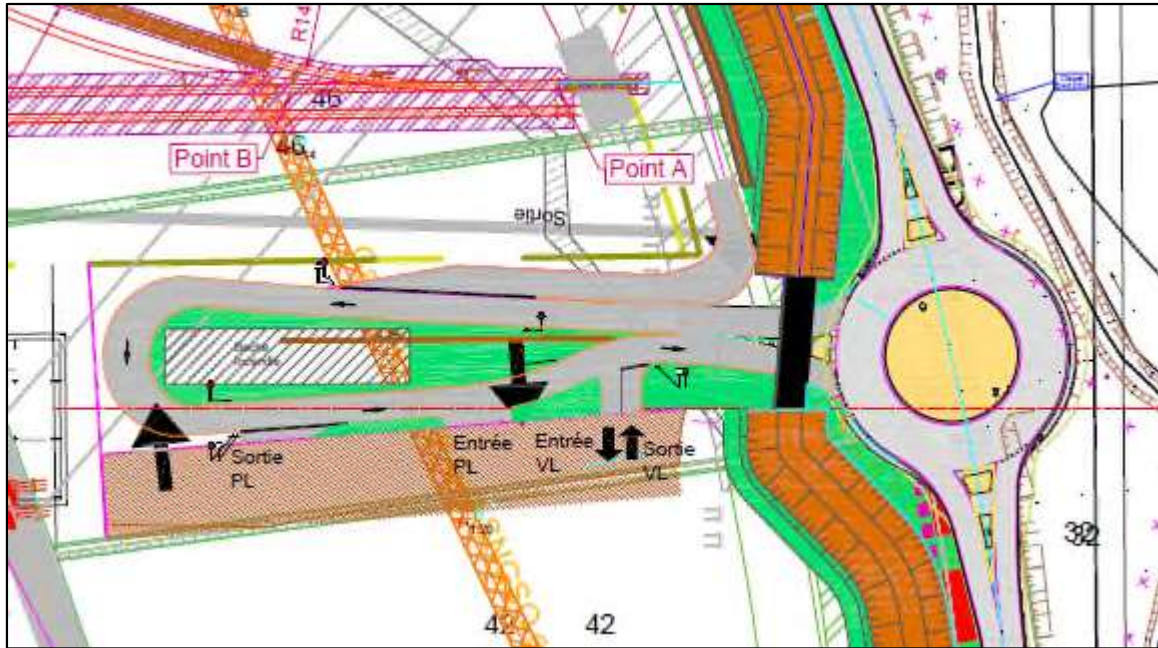


Figure 20 : Implantation du giratoire envisagé pour l'accès Est

Ses caractéristiques sont les suivantes :

- Diamètre de 40 m,
- Giratoire axé sur la RD,
- Une seule branche pour l'entrée sortie sur le CEF qui forme une boucle en sens unique,
- Une voie spécifique pour les entreprises du CEF qui ne sert que de sortie,
- Sur cette boucle de desserte l'entreprise DJO dispose d'une voie d'entrée et une sortie pour les poids lourds (PL) ainsi qu'une entrée/sortie pour les VL.

A savoir que des modélisations des trafic avaient été réalisées par le bureau d'étude Egis dans le cadre de l'insertion de ce giratoire sur la RD312. La modélisation intégrait trois échelles de temps :

- Etat actuel (2021) basé sur des comptages réajustés pour prendre en compte l'hypothèse la plus impactante en termes de trafic poids lourds (mois de mars selon les données de l'opérateur Novatrans en 2017).
- Etat projeté 2029, basé sur un taux de croissance annuel des trafics de 1% entre 2021 et 2029,
- Etat projeté 2039, basé sur un taux de croissance annuel des trafics de 0.5% entre 2029 et 2039.

La figure suivante présente le réseau modélisé lors des simulations. Il comporte les axes situés à l'intérieur de l'enceinte du CEF parcourus par les véhicules en directions des opérateurs, l'accès au Parc d'activités de Mouguerre, le giratoire d'entrée/sortie de la RD261 et le nouveau giratoire situé sur la RD312 a été modélisé.

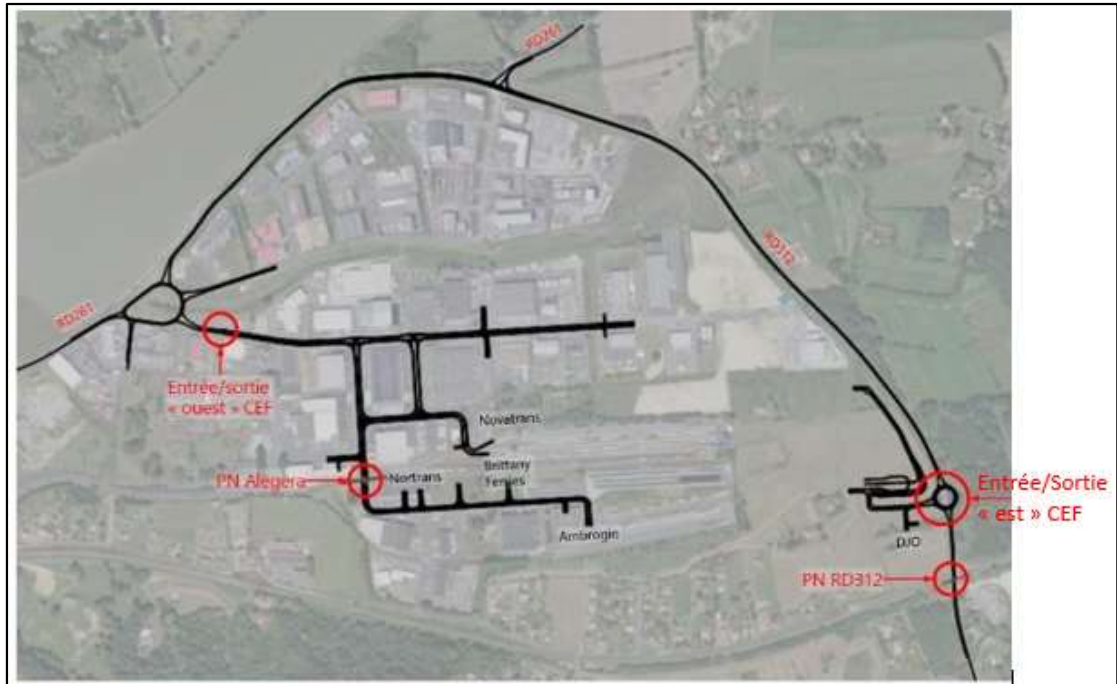


Figure 21 : Réseau modélisé (Source : Modélisations des trafics du centre européen de fret de Bayonne-Mouguerre, Egis, juin 2021)

La modélisation (2021 état actuel, 2029, 2039) estime le trafic à plusieurs endroits « verrous » :

- Au niveau du giratoire d'entrée du CEF (RD 261, points 1 sur la carte ci-après),
- Au niveau de la RD312 (point 3 sur la carte ci-après),
- Au niveau du passage à niveau Alegera (point 2 ci-après).

Chaque point est modélisé dans les deux sens de circulation en fonction des directions mentionnées sur la carte ci-après. Le trafic est estimé heure par heure, pour les VP (Véhicules Particuliers) et pour les Poids Lourds.

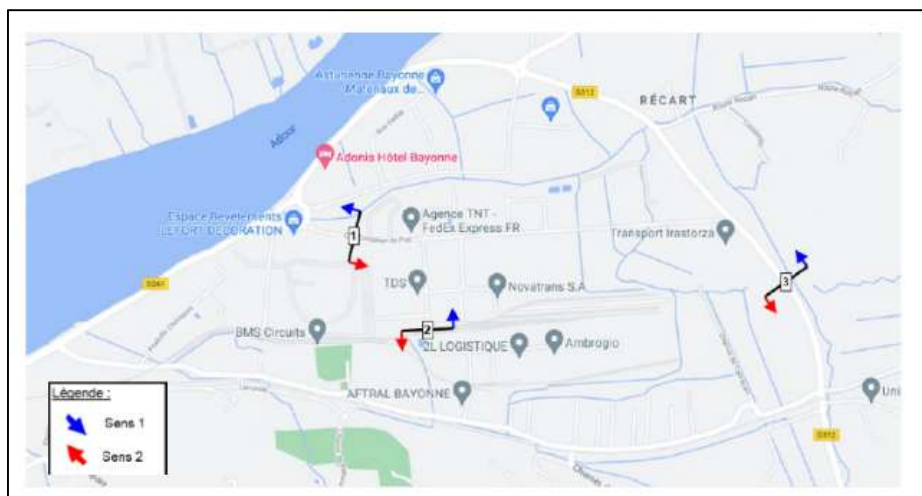


Figure 22 : Points de modélisations du trafic routier (Source : Modélisations des trafics du centre européen de fret de Bayonne-Mouguerre, Egis, juin 2021)

Les résultats des modélisations des trafics routiers au droit du futur giratoire (sur la RD312) sont les suivants :

| Juin 2021 | Sens 1 | | Sens 2 | | Sens cumulé | |
|-----------------------------------|--------|----|--------|----|-------------|-----|
| | VL | PL | VL | PL | VL | PL |
| Nombre moyen véhicules/jour ouvré | 1936 | 73 | 1631 | 63 | 3567 | 136 |
| Nombre moyen véhicules/heure | 161 | 6 | 136 | 5 | 297 | 11 |

Figure 23 : Trafic actuel issu du comptage automatique réalisé en juin 2021 (Source : Modélisations des trafics du centre européen de fret de Bayonne-Mouguerre, Egis, juin 2021)

| Projections | 2029 | | | | | | 2039 | | | | | |
|-----------------------------------|--------|----|--------|----|-------------|-----|--------|----|--------|----|-------------|-----|
| | Sens 1 | | Sens 2 | | Sens cumulé | | Sens 1 | | Sens 2 | | Sens cumulé | |
| | VL | PL | VL | PL | VL | PL | VL | PL | VL | PL | VL | PL |
| Nombre moyen véhicules/jour ouvré | 2110 | 80 | 1777 | 69 | 3887 | 149 | 2215 | 84 | 1866 | 72 | 4081 | 156 |
| Nombre moyen véhicules/heure | 175 | 7 | 148 | 5 | 323 | 12 | 184 | 7 | 155 | 5 | 339 | 13 |

Figure 24 : Trafic projeté aux horizons 2029 et 2039 (Source : Modélisations des trafics du centre européen de fret de Bayonne-Mouguerre, Egis, juin 2021)

Les résultats mettent en évidence une légère augmentation de la fréquentation du giratoire par des véhicules. Toutefois, cette augmentation du trafic reste négligeable.

11.1. OUVRAGES HYDRAULIQUES

Dans le cadre de l'aménagement du site, le fossé principal existant sera comblé et de nouveaux fossés internes au site seront créés. Ils permettront de finaliser les dispositifs de collecte et stockage des eaux pluviales du site définis dans l'arrêté d'autorisation loi sur l'eau initial et redéfinis en 2008 et 2021, à la suite d'une mise à jour des dispositifs effectués pour le compte de la MIVACEF de la commune de Mouguerre et de la CAPB.

Les aménagements hydrauliques prévus incluent ainsi la création de fossés, sur un linéaire d'environ 1117 ml, mais aussi la mise en place d'un dalot. Ce dernier permettra non seulement de rétablir l'écoulement du ruisseau arrivant du sud sur près de 293 m, mais également de système de stockage des eaux.

L'ensemble de ces aménagements permettra de respecter les prescriptions de l'arrêté d'Autorisation Loi sur l'eau Initial du site du 18/09/2000.

| Volumes stockés dans les organes "publics" hors stockage des parcelles privées | | | | | | | |
|--|--------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---|---|--------------|
| | Volume stockables entre TN à 0,00 | Volume stockables entre Tn et 1,00 | Volume stockables entre 0 et 2,00 | Volume stockables entre Tn et 2,00 | Volume stockables entre 1 et 2 m NGF | Volumes stockables dans le Grand canal entre TN et 2 le reste entre 1 et 2 m NGF | Attentes DLE |
| Grand canal | 3 060,00 | 15 835,00 | 37 370,00 | 40 430,00 | 24 595,00 | 40 430,00 | 38 000,00 |
| Fossé latéral zone nord est le long de RD 312 | 235,00 | 2 220,00 | 6 987,00 | 7 222,00 | 5 002,00 | 5 002,00 | |
| Fossé Zac de Mouguerre zone sud est le long de RD 312 | 232,00 | 4 002,00 | 9 621,00 | 9 853,00 | 5 851,00 | 5 851,00 | |
| Fossé latéral total le long de RD 312 | 467,00 | 6 222,00 | 16 608,00 | 17 075,00 | 10 853,00 | 10 853,00 | 17 000,00 |
| Bassin sec | 13,00 | 2 500,00 | 12 532,00 | 12 545,00 | 10 045,00 | 10 045,00 | 7 000,00 |
| Fossé est ouest | | 2 086,00 | 6 215,00 | 6 215,00 | 4 129,00 | 4 129,00 | |
| Noüe centrale | | 485,00 | 3 070,00 | 3 070,00 | 2 585,00 | 2 585,00 | |
| Bassins Est | | | | | | | 130 000,00 |
| Dalot 2 x 2 | | | 1 188,00 | 1 188,00 | 594,00 | 594,00 | |
| Volume total avec bassin sec | | | 76 983,00 | 80 523,00 | 52 207,00 | 68 636,00 | 62 000,00 |
| | | | | | | Surplus de stockage de 13 636 m ³ | |
| Volume total sans bassin sec | | | 64 451,00 | 67 978,00 | 42 162,00 | 58 591,00 | 55 000,00 |
| | | | | | | Surplus de stockage de 3 591 m ³ | |

La synthèse présente les volumes à stocker sur les parcelles privées ainsi que les capacités maximales de stockage des ouvrages du site (fossés, grand canal, noue centrale et dalot – hors bassin sec) qui permettent de stocker les volumes issus des voiries et la portion de volume des parcelles publiques comprises entre P10 et P100.

| Volume de stockage Global | en m ³ | m ² occupés 100 ha prévus que DLE |
|---|-------------------|---|
| Parcelles privées déjà baties | 39 129 | 521 725,00 |
| Parcelles à céder | 13 736 | 183 140,00 |
| Parcelles non détaillées dans les fichiers SEPA mais aménagées | 7 941 | 105 886,03 |
| Equipements hydrauliques Actuels + projetés - Capacité maximale envisagée pour le stockage des 41 908 m ³ nécessaires comprenant les volumes relatifs aux voiries | 58 591 | 134 362,61 |
| TOTAL pour 120 000 m³ attendu au DLE | 119 397 | 945 113,64 |
| DELTA | 603 | |

On note un déficit de capacité de stockage de 603 m³.

Ici encore, il faut considérer les surfaces relatives aux espaces verts et voiries pour confirmer la surface totale de 100 ha du site.

| | | |
|--------------------------------------|----------|--------------|
| TOTAL pour 120 000 m3 attendu au DLE | 119 397 | 945 113,64 |
| Espaces verts | | 9685,29 |
| Voiries | 5 424,13 | 45201,07 |
| TOTAL | | 1 000 000,00 |

Les 603 m3 manquants pourront se stocker dans le surplus de volume disponible dans le bassin sec. En effet, le DLE indique que le bassin sec devait avoir une capacité de stockage de 6000 à 7000 m3 dédiés :

Un bassin de stockage des eaux, sec la plupart du temps, a été réalisé entre le fossé des Barthes Neuves et le ruisseau de Fraitz dévié.
La dérivation et le bassin faisaient partie des mesures hydrauliques préconisées dans le "Dossier de demande d'autorisation d'exécuter des aménagements hydrauliques" de mars 1989 pour éliminer les risques d'inondation par les eaux pluviales (hypothèses de calcul : orage décennal, marée de coefficient 90) [12].
Le bassin, d'une surface de 0,8 ha, permet un stockage maximal de 6 000 à 7 000 m3.

On note aujourd'hui que ce bassin présente une capacité de 10 450 m3 (du fait des curages successifs). Le surplus de 603 m³ peut donc se stocker ici.

Les profils des fossés sont présentés en figure 27.

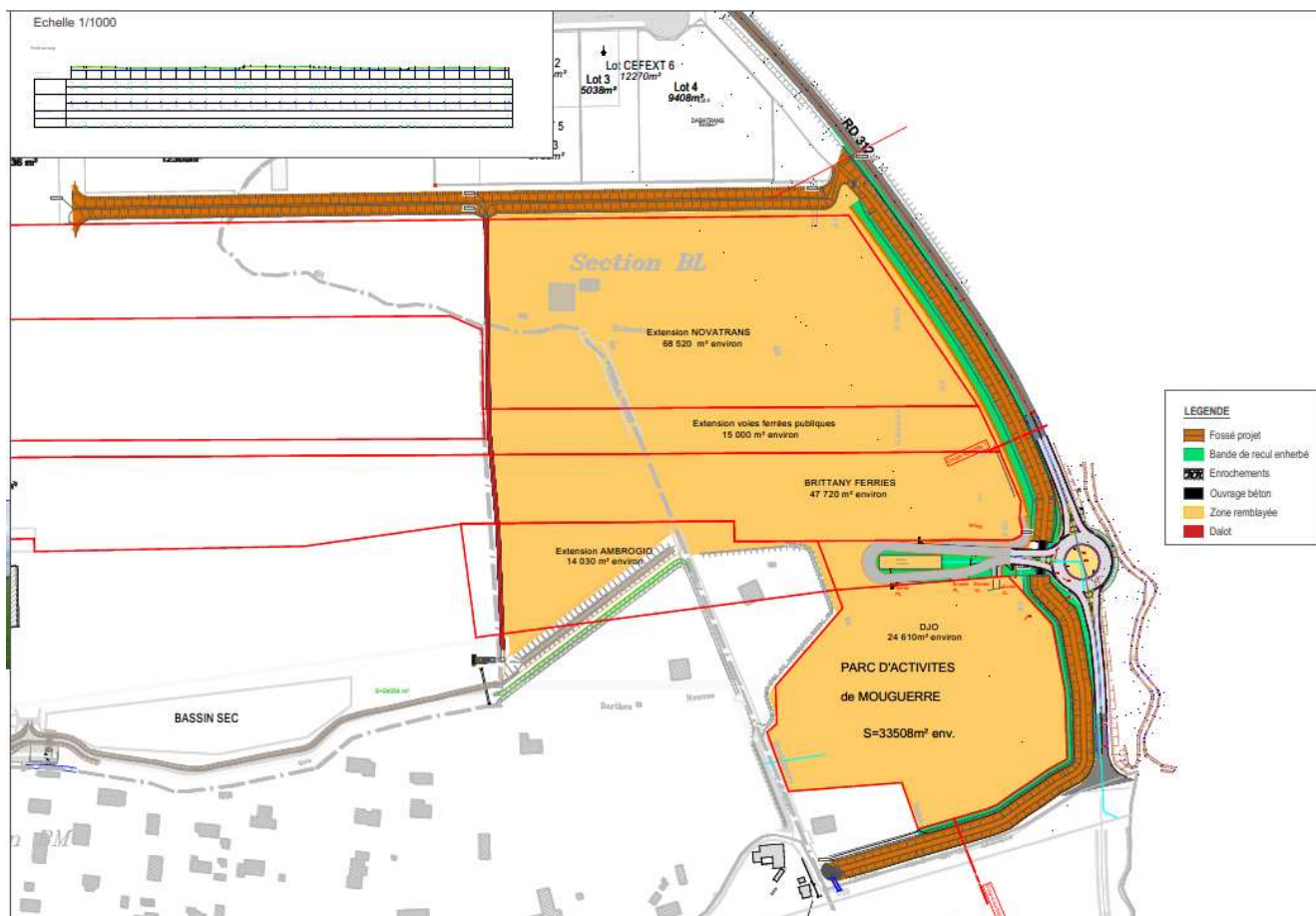


Figure 25 : Extrait du plan d'aménagements hydrauliques projetés (plan joint en pièces PA4)

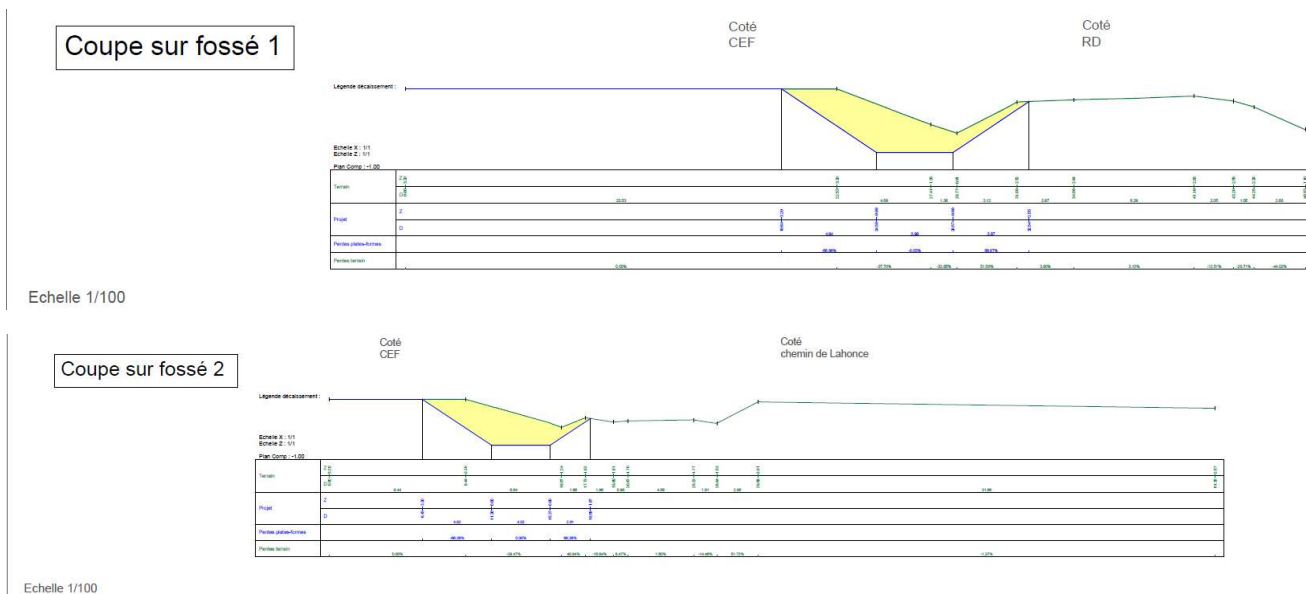


Figure 26 : Profils en travers des fossés projetés

Des dalots et ouvrage cadre seront mis en place au niveau du fossé et des branches d'entrée et sortie du CEF :

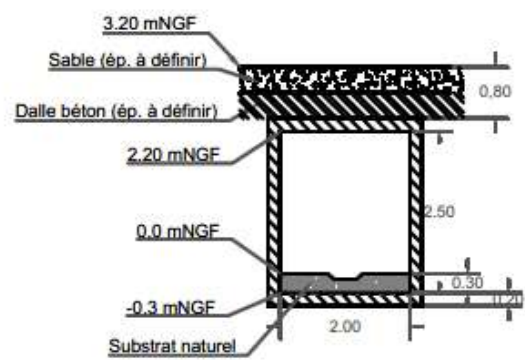


Figure 27 : Coupe type du dalot sud/nord

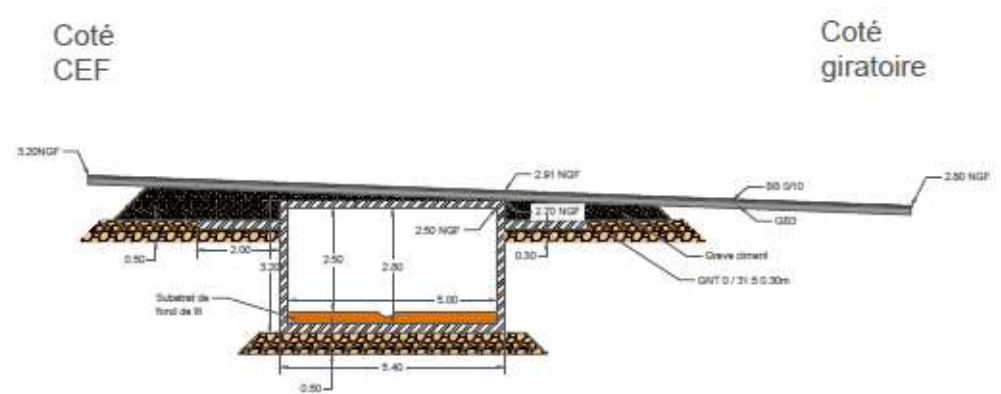


Figure 28 : Coupe type de l'ouvrage cadre d'accès au CEF 5 x 2.80 m

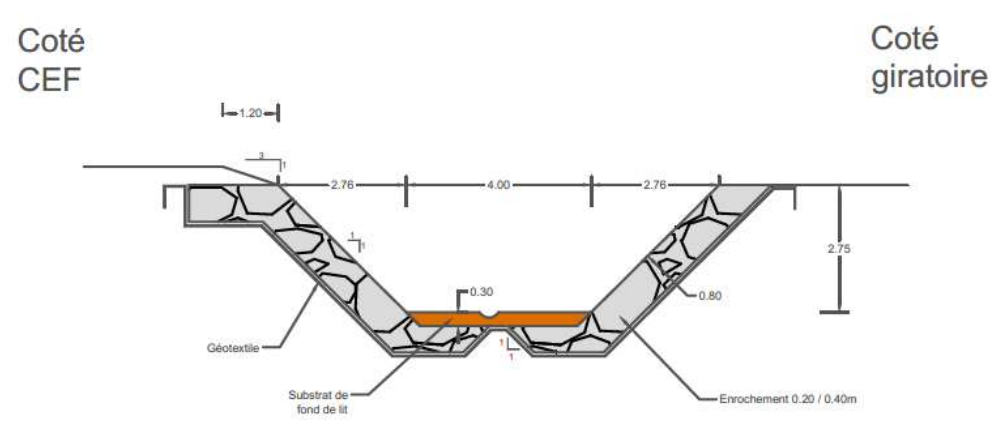


Figure 29 : Coupe type des enrochements d'accompagnement du cadre

12. LES RESEAUX

Il est prévu la mise en place de l'ensemble des infrastructures à destination des opérateurs logistiques ou ferroviaires (notamment le Parc d'Activité de Mouguerre), à savoir :

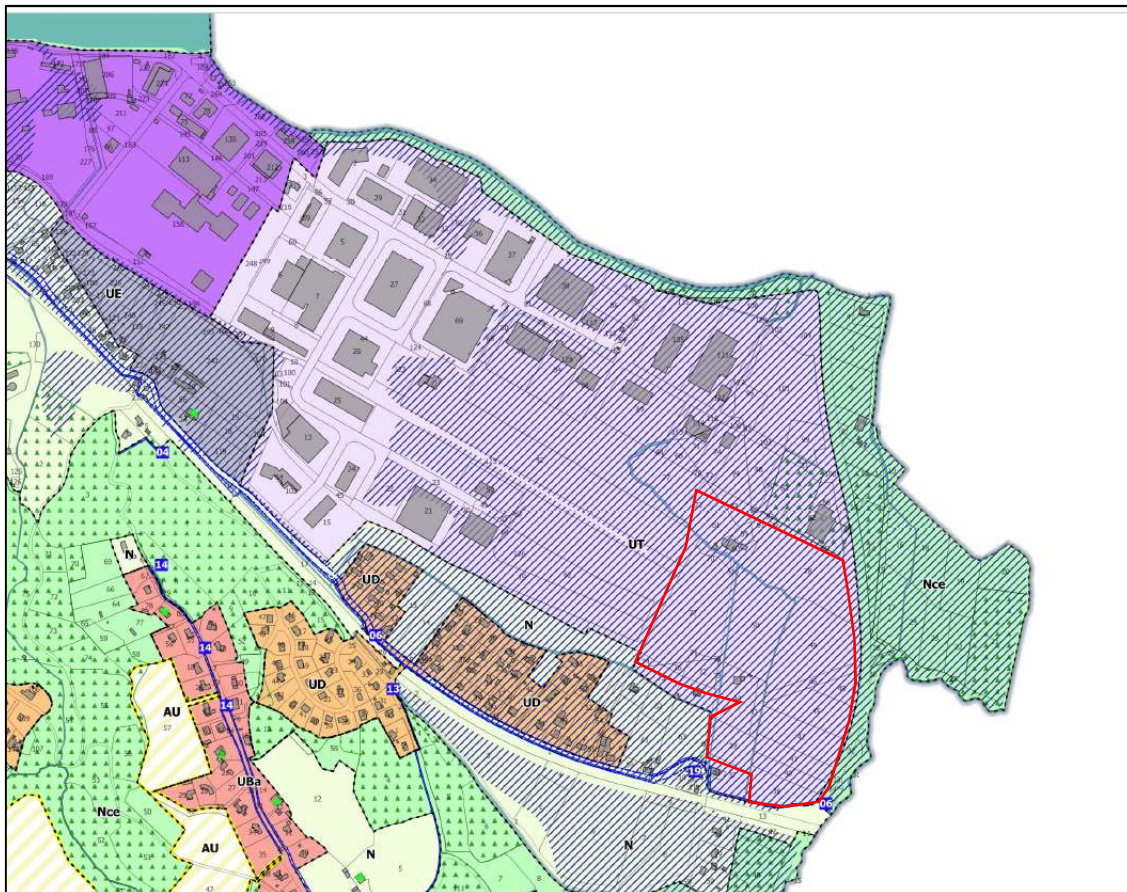
- La gestion des eaux pluviales (150ml de réseaux en DN200, DN300 et DN600),
- Le réseau électrique (un poste de transformation, 200ml de fourreaux DN110 et de câbles associés, 6 chambres de tirage),
- Le téléphone et les courants faibles (1 415ml de nappes de 3 fourreaux LST 42/45 et de 2 fourreaux LST 56/60, 9 chambres de tirage L2T),
- Le réseau d'eau potable et la défense incendie (340ml de réseau DN110, 2 poteaux incendie et 3 compteurs de branchement),
- L'éclairage public (290ml de fourreaux TPC DN63, 5 chambres de tirage, 6 mats et une armoire de comptage).

Ces éléments sont en cours d'étude et feront l'objet d'une étude complète au stade projet.

13. URBANISME

La commune de Mouguerre dispose d'un plan local d'urbanisme approuvé en date le 4 mars 2023 par délibération du Conseil Communautaire.

Le projet se situe en zonage UT, défini comme une zone urbaine à vocation d'activités de transport, de logistique et de transbordement rail/route.



Zonage

- UA : Zone urbaine en ordre continu à vocation principale d'habitat
- UB : Zone urbaine en ordre discontinu à vocation principale d'habitat collectif et individuel
- UBA : Zone urbaine en ordre discontinu à vocation principale d'habitat collectif et individuel en zone autonome
- UC : Zone urbaine
- UD : Zone urbaine en ordre discontinu à vocation principale d'habitat individuel
- UT : Zone urbaine à vocation principale d'aménagement
- UT* : Zone urbaine à vocation d'activités de transport, de logistique et de transportement via route
- UIC : Zone urbaine à vocation artisanale et commerciale
- UI* : Zone urbaine à vocation commerciale, artisanale et industrielle, de bureau et de services
- UI* : Zone à urbaniser au travers d'une opération d'aménagement d'ensemble
- 2AU : Zone à urbaniser à vocation principale d'habitat - l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à une modification préalable du PLU
- AU1 : Zone à urbaniser au travers d'une zone d'aménagement concertée
- AU2 : Zone à urbaniser au travers d'une zone d'aménagement concertée
- A : Zone agricole
- N : Zone naturelle
- Nce : Zone naturelle de continuité écologique
- Ni : Zone naturelle paysagère

Prescriptions

- PPR inondation
- Emplacement réservé au titre du L.151-41 du CU
- Éléments de paysage identifiés au titre de l'article L.151-23 du CU
- Secteur soumis à GPR au titre du L.151-6 et L.151-7 du CU
- CLAP déposé
- Bâtiments identifiés au titre du L.151-43 du CU
- Changement de destination au titre de l'article L.151-41 2° du CU
- Emplacement réservé au titre du L.151-41 du CU
- Liens à protéger au titre de L.151-23 du CU
- Fondement Dispositif L.151-41
- Secteur de préservation de la diversité commerciale identifié au titre de l'article L.151-37 du CU

Informations

- Périmètre de protection (500m) monument historique

Figure 30 : Extrait du PLU de Mouguerre

Les travaux projetés sont compatibles avec les dispositions du PLU de Mouguerre.

14. CONCLUSIONS

La présente demande de permis d'Aménager est relative à la finalisation de l'aménagement du CEF.

Cette demande s'inscrit dans le cadre traditionnel de rédaction et d'instruction des PA prévu au code de l'urbanisme. Ce dossier sera donc instruit dans un délai de 3 mois (dans la mesure où il ne s'inscrit pas dans un site patrimonial remarquable ou aux abords de monuments historiques – et sous réserve de validation de sa complétude). L'étude d'impact du site élaborée à la demande des services de l'Etat, est jointe au présent document afin de présenter la prise en compte des incidences du remblaiement et des divers projets d'aménagement envisagés sur l'environnement. L'étude d'impact comprend elle-même, en annexe, les dossiers environnementaux (CNP) en cours d'instruction et Porter A Connaissance au titre de la loi sur l'eau. L'instruction de ces pièces n'est pas de nature à remettre en question le délai d'instruction du présent Permis d'Aménager.

Les travaux à réaliser pour permettre de disposer d'une zone opérationnelle, exploitable et viabilisée nécessite la réalisation de plusieurs étapes :

- Démolition des 2 bâtiments existants dans l'emprise après dépôt de permis de démolir, à la période favorable du point de vue des espèces en présence,
- Remblaiement des 12.50 ha restant dans le respect des conditions d'information fixées par l'arrêté d'autorisation loi sur l'eau initial (Suivi des typologies de matériaux utilisés, suivi des qualités d'eau sur site, respect des préconisations en matière de gestion des eaux pluviales pour les sociétés s'implantant sur le site),
- Mise en œuvre des ouvrages de collecte et transferts des eaux pluviales avec continuité hydraulique durant le chantier et confortement des talus,
- Construction du giratoire de desserte coté Est,
- Construction de la voirie de desserte et accès à la parcelle sud-Est,
- Travaux connexes de suppression d'un seuil TEREKA et d'ouvrage de mise en connexion du bassin sec et du dalot,
- Végétalisation du site et en particulier des bandes de 4m le long des fossés et talus des fossés.

Ces travaux seront réalisés en respectant les injonctions des services de l'Etat en matière de faune / flore / Zones humides / espèces protégées. Les mesures qui seront appliquées en phase de travaux sont reprises dans les dossiers réglementaires (mise à jour de l'étude d'impact et dossier de dérogation au titre des espèces protégées).