

**Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Nouvelle-Aquitaine
sur la poursuite de l'aménagement du Centre Européen de Fret
à Mouguerre (64)**

n°MRAe 2023APNA179

dossier P-2023-14762

Localisation du projet : Commune de Mouguerre (64)
Maître(s) d'ouvrage(s) : Société d'Équipement des Pays de l'Adour
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Communauté d'Agglomération Pays Basque
En date du : 26/09/2023
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Permis d'aménager
L'Agence régionale de santé et le préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

Préambule.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par la MRAe.

En application de l'article L.1221 du code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123 2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123 19.

En application du L.122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R.122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devra être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du code de l'environnement).

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 23 novembre 2023 par délibération de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.

Ont participé et délibéré : Didier BUREAU, Jérôme WABINSKI, Cédric GHESQUIERES.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

I. Le projet et son contexte

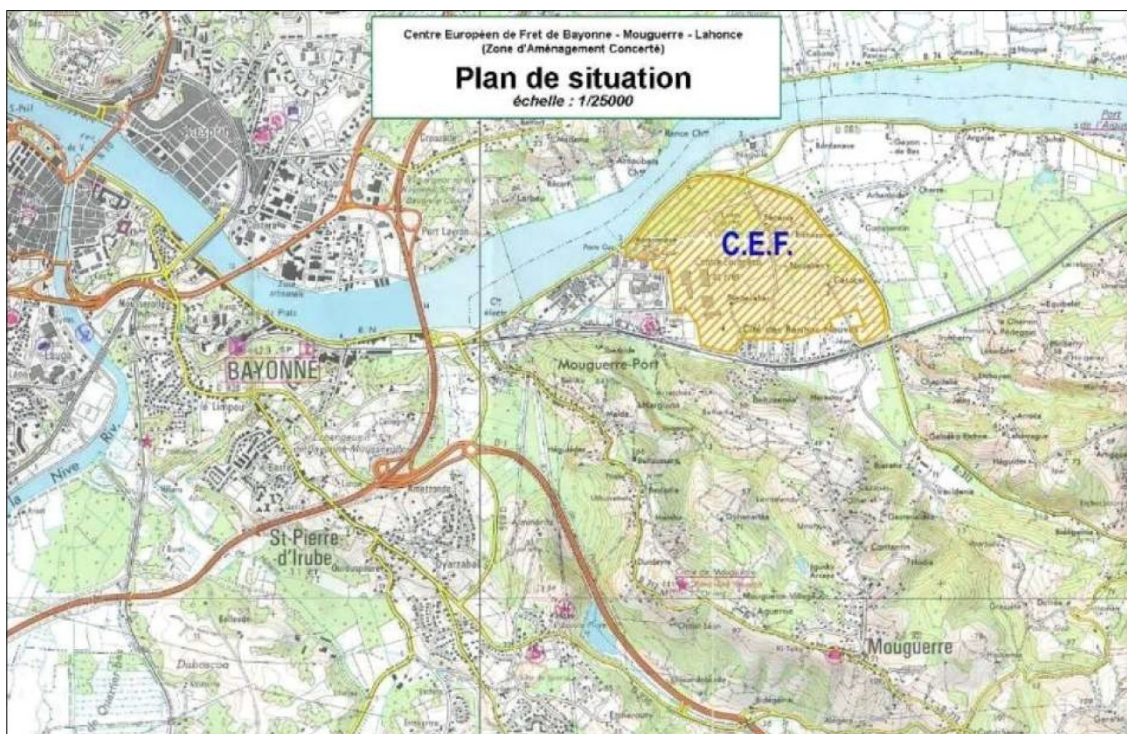
Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur la poursuite de l'aménagement du Centre Européen de Fret (CEF) existant situé sur la commune de Mouguerre dans le département des Pyrénées-Atlantiques. Ce projet est porté par la Société d'Equipement des Pays de l'Adour (SEPA) en lien avec les différents opérateurs du CEF.

Le CEF est une zone d'aménagement à vocation d'activités économiques dédiées au fret, instituée en 1974. Elle s'étend sur une surface voisine de 100 ha 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 CEF s'inscrit dans l'espace logistique Pays basque regroupant le port de Bayonne, l'aéroport international de Biarritz Anglet Bayonne et les gares ferroviaires du territoire. Il constitue une plateforme logistique et multimodale à fort enjeu pour la Nouvelle-Aquitaine pour le transport par fret ferroviaire en direction du nord de la France, de l'Allemagne ou de l'Italie.

Le périmètre du CEF est délimité :

- à l'ouest, par la Zone Industrielle de Mouguerre, sur laquelle sont notamment implantés les Salines de Cérebos et de Bayonne,
- au nord, par la route départementale n°261
- à l'est, par la route départementale n°312
- au sud, par le lotissement d'habitation des Barthes Neuves, lui-même longé par la voie ferrée Bayonne-Toulouse.

Le plan de situation est présenté ci-après.



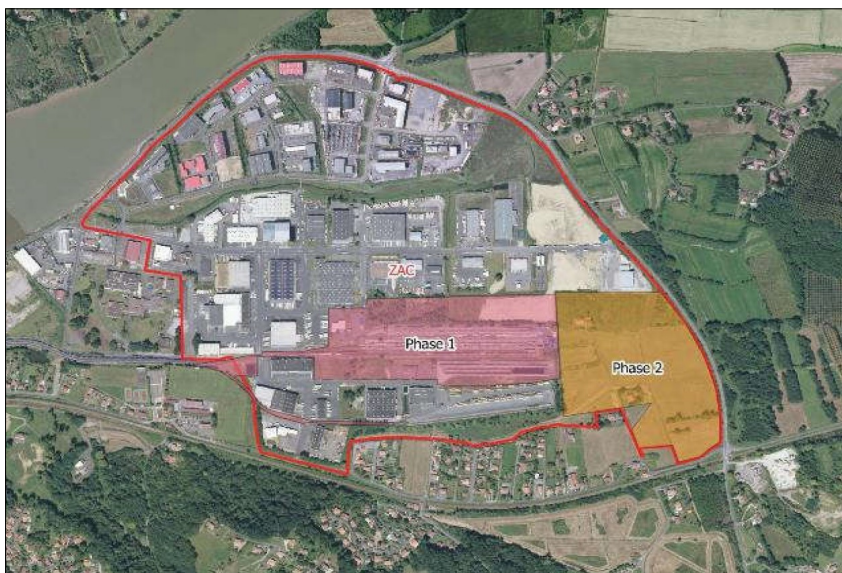
Plan de situation du CEF - extrait résumé non technique étude d'impact page 8

Le CEF dispose à ce jour d'un parc d'activités, d'un pôle logistique et d'un pôle ferroviaire. Le projet de poursuite de l'aménagement du CEF porte sur la création et l'extension de terminaux de fret ferroviaire sur les secteurs dénommés phases 1 et 2 situés sur la cartographie suivante. La réalisation du projet permet en particulier le développement des opérateurs de transport combiné Novatrans et Ambrogio déjà présents sur zone, et l'arrivée du nouvel opérateur Brittany Ferries (2024) en charge de l'autoroute ferroviaire Cherbourg Mouguerre.

L'objectif affiché par le projet est de répondre aux trois enjeux suivants :

- un enjeu de modernisation des infrastructures et de développement en lien avec les perspectives d'augmentation du trafic (liées notamment à l'arrivée de l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre de Brittany Ferries),
- un enjeu écologique, avec un report de la route vers le rail estimé à 155 000 camions à l'horizon 2029, contre 80 000 camions aujourd'hui,
- un enjeu économique avec la création d'emplois directs et indirects,

La cartographie de l'emprise du projet d'aménagement (phase 1 et phase 2) est présentée ci-après.



Périmètre du CEF - extrait étude d'impact page 27

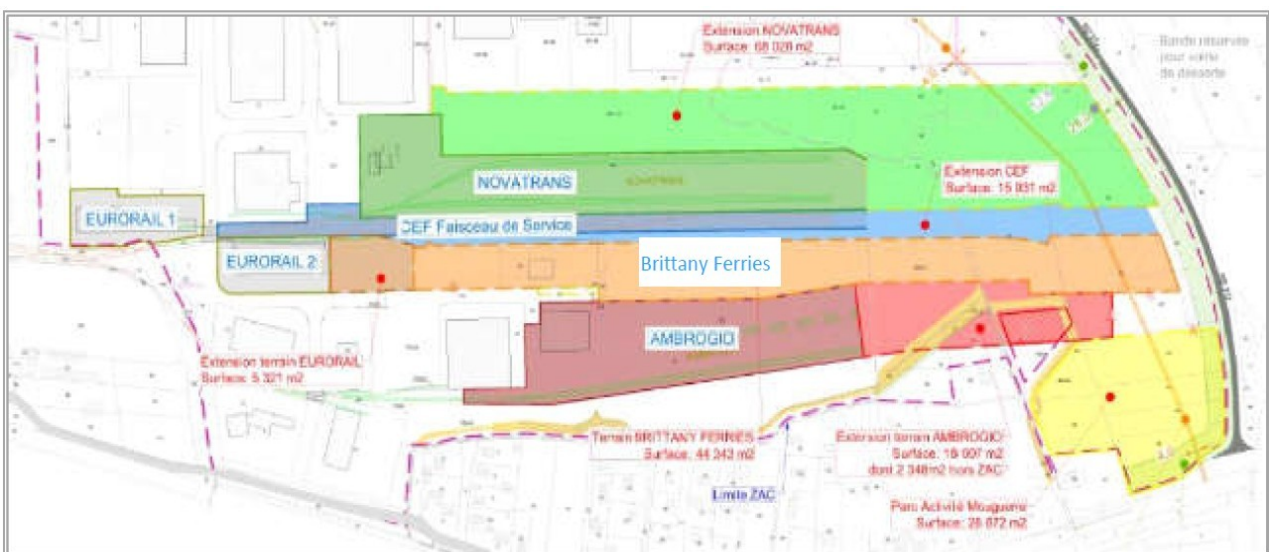
L'étude d'impact précise que les terrains non encore aménagés de la phase 1 ont d'ores et déjà fait l'objet de travaux de remblaiement par anticipation. Les terrains de la phase 2 concernent des espaces agricoles et naturels. **La MRAe recommande de clarifier dans les dossiers les surfaces concernées par les phases 1 et 2 (données non présentes dans le dossier).**



Surfaces remblayées en orange - extrait étude d'impact page 95

Les travaux comprennent :

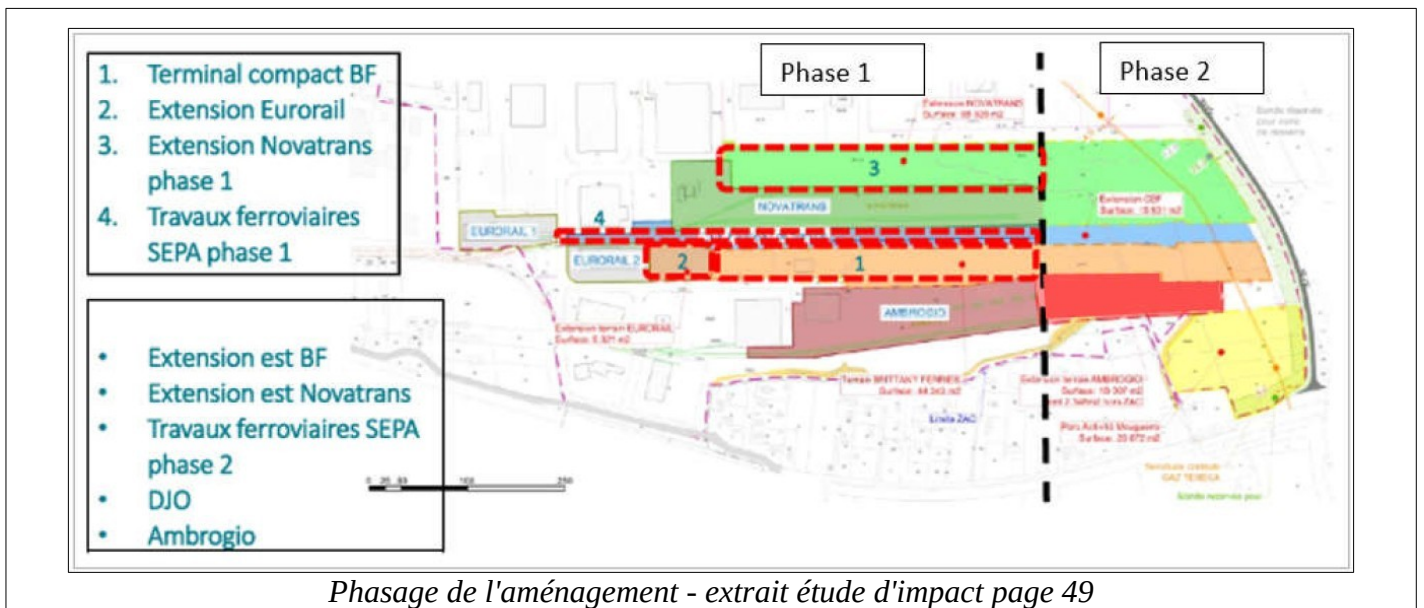
- le remblaiement du secteur de projet sur les terrains non encore remblayés (c'est à dire correspondant à la phase 2), avec la mise en place de remblais sableux sur une hauteur moyenne de 1,7 m,
- la réalisation de travaux de viabilisation (incluant l'assainissement, la gestion des eaux pluviales), les travaux concernant les voiries (routières et ferroviaires) de desserte des terminaux (pour les phases 1 et 2)
- les travaux d'extension des terminaux existants et l'accueil d'un nouvel opérateur ferroviaire venant compléter l'offre existante. L'aménagement comprend notamment :
 - une extension du chantier de transport combiné¹ de l'opérateur Novatrans, comprenant l'extension du terminal, la création d'une cour de manutention et d'un atelier de maintenance
 - une extension du terminal multimodal² d'Ambrogio,
 - un projet d'extension d'Eurorail,
 - un projet d'extension de l'entreprise DJO déjà présent sur le site, par la construction d'un bâtiment d'activités au sud du site du projet
 - la construction d'un terminal d'autoroute ferroviaire par Brittany Ferries.



Opérateurs - extrait étude d'impact page 26

Une partie des travaux (notamment préparation des terrains, viabilisation) est réalisée par l'aménageur (SEPA). L'aménagement du projet est réalisé en deux phases selon le phasage suivant :

- 1 Le transport combiné est un mode de transport de marchandises multimodal qui allie le mode routier avec le ferroviaire ou le mode routier avec le mode fluvial
- 2 Le terminal (ou plate-forme) multimodal permet de faciliter le passage de marchandises entre différents modes de transport



Procédures relatives au projet

L'étude d'impact précise que le CEF est l'aboutissement d'une zone d'aménagement créée en 1974 par le Syndicat Intercommunal Bayonne Mouguerre Lahonce. Le CEF s'est organisé en deux zones d'aménagement concerté dites « ZAC 2 de Mouguerre » sur 13 ha et « ZAC 3 du Centre Européen de fret de Bayonne-Mouguerre-Lahonce » sur 87 ha. Les zones restant à aménager et objet du présent avis sont incluses dans le périmètre de cette dernière ZAC.

La ZAC 3 (à l'intérieur de laquelle se situe le projet) a fait l'objet d'une étude d'impact datant de juin 1989, et d'une décision d'approbation par arrêté préfectoral du 29/05/1990. **La MRAe recommande de préciser l'aménagement initialement prévu au niveau de l'emprise du projet actuel dans le cadre de l'étude d'impact précédemment présentée.**

Le site de projet est également couvert par un arrêté préfectoral d'autorisation au titre de la loi sur l'eau du 18 septembre 2000. Sur cet aspect, le porteur de projet a déposé le 19 septembre 2023 un dossier de demande de porteur à connaissance auprès de la DDTM des Pyrénées-Atlantiques afin de s'assurer de la conformité du projet avec les prescriptions de l'arrêté préfectoral du 18 septembre 2000.

Le projet a fait l'objet d'une procédure de demande de dérogation au titre des espèces protégées (ayant débouché sur un arrêté préfectoral du 7 novembre 2023 et devant par ailleurs faire l'objet d'un arrêté ministériel pour certaines espèces relevant d'une compétence ministérielle).

Le présent avis de la MRAe a été sollicité dans le cadre d'une demande de permis d'aménager. Dans ce cadre, le porteur de projet a procédé à l'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC 3, centrée sur l'emprise du projet.

Les **enjeux environnementaux** de ce projet, dont la réalisation est en elle-même un enjeu pour le climat du fait de ses ambitions en termes de report modal, sont multiples : présence sur le site de milieux naturels abritant des espèces protégées de faune et de flore, susceptibles d'être détruits ou perturbés par le projet ; présence de zones habitées autour du site susceptibles d'être affectées par les trafics ferroviaire et routier liés au projet ; risque inondation et préservation du milieu récepteur (notamment réseau hydrographique en connexion avec les barthes³ de l'Adour présentant une grande sensibilité écologique).

3 Du gascon « barta » : plaines alluviales inondables longeant les cours d'eau

II – Analyse de la qualité de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact transmise à la Mission Régionale d'Autorité environnementale intègre les éléments formels requis par les dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement.

L'étude d'impact comprend un résumé non technique présentant principalement une description du projet et de son historique. La MRAe rappelle que le résumé non technique doit porter sur l'ensemble des parties constitutives de l'étude d'impact (et notamment analyse de l'état initial de l'environnement, analyse des incidences et présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation).

La MRAe recommande de compléter le résumé non technique de façon à répondre aux obligations réglementaires en la matière⁴.

II.1 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

En remarque générale sur cette partie, la MRAe recommande de préciser et de justifier les différentes aires d'études prises en compte pour les différentes thématiques de l'environnement. Par défaut est reprise pour la suite la terminologie « zone d'étude » telle qu'utilisée dans l'étude d'impact.

Les principaux éléments issus de l'analyse de l'état initial de l'environnement sont repris ci-après.

Milieu physique

Le projet s'implante dans un secteur relativement plat, avec une cote du terrain naturel de l'ordre de 1,70 m NGF (avant remblaiement de la majeure partie du CEF), dans le **bassin versant de l'Adour**, à proximité immédiate des barthes de l'Adour désignées en site Natura 2000 (voir plus loin la partie consacrée à la biodiversité).

La zone d'étude fait partie de la zone estuarienne dite saline proche de l'embouchure. Plusieurs petits ruisseaux issus des coteaux de Mouguerre au sud aboutissent dans les barthes au niveau de l'aire d'étude. Différents cours d'eau ont été busés ou déviés lors de l'aménagement du CEF.

En termes de **géologie**, le site repose sur des dépôts fluviatiles de la basse vallée de l'Adour, composés de limons argilo-sableux à texture très fine.

Concernant les **eaux souterraines**, le site est concerné par la présence d'une nappe alluviale peu profonde, non exploitée pour l'alimentation en eau potable.

Concernant la **qualité de l'air**, l'étude précise que des mesures ont été réalisées en décembre 2021 sur une période de 15 jours au niveau du CEF. Ces mesures n'ont pas mis en évidence de dépassement de seuils réglementaires.

En termes de **risques naturels**, le site est concerné par le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) de Mouguerre prescrit le 19 octobre 1998. Le projet d'aménagement du CEF a fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau prescrivant plusieurs mesures relatives à la prise en compte du risque d'inondation, et notamment :

- le remblaiement du site à la cote de 3,20 m NGF, au-dessus de la cote maximale d'inondabilité de l'Adour,
- la mise en place d'espaces de stockage des eaux de ruissellement,
- les modalités de gestion hydrauliques des différentes zones.

Ce point appelle des observations présentées plus loin dans l'avis (incidences du projet).

Milieu naturel⁵

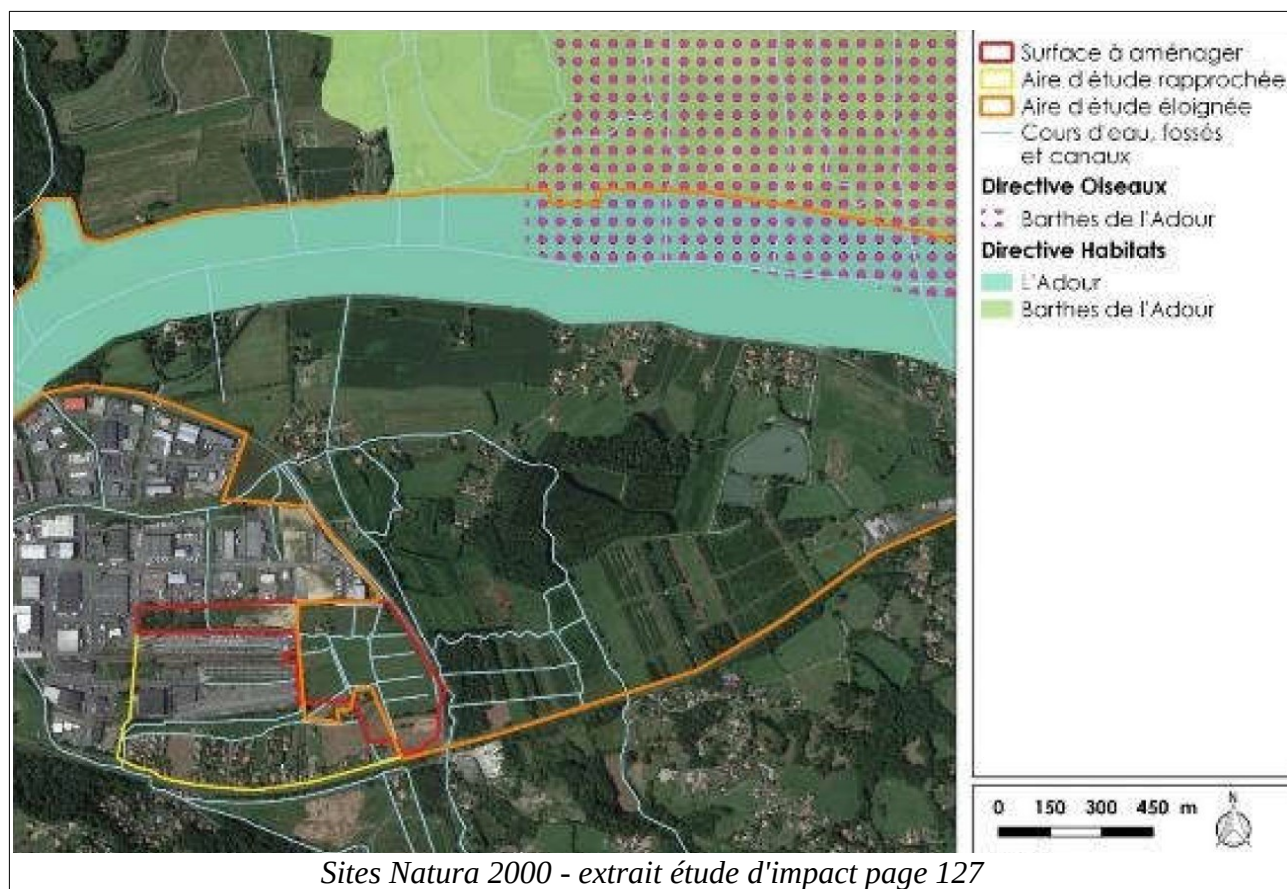
Le projet s'implante en dehors de tout périmètre d'inventaire et de protection sur cette thématique.

Les deux **sites Natura 2000** les plus proches, localisés à environ 1 km au nord, sont ceux de l'« Adour » et des « Barthes de l'Adour ». Désignés au titre de la Directive « Habitats-faune-flore » et de la Directive « Oiseaux », ils sont composés d'habitats naturels sensibles abritant une grande richesse écologique avec

4 Article R.122-5 II-1° du code de l'environnement
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000046974945

5 Pour en savoir plus sur les espèces citées dans cet avis : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>

de nombreuses espèces protégées, dont des chiroptères, des mammifères semi-aquatiques et une grande diversité d'oiseaux.



Sites Natura 2000 - extrait étude d'impact page 127

Ces sites Natura 2000 constituent également des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Le projet s'implante également à proximité de l'Espace Naturel Sensible (ENS) des Prairies de Lahonce (surface voisine de 100 ha à l'est du projet).

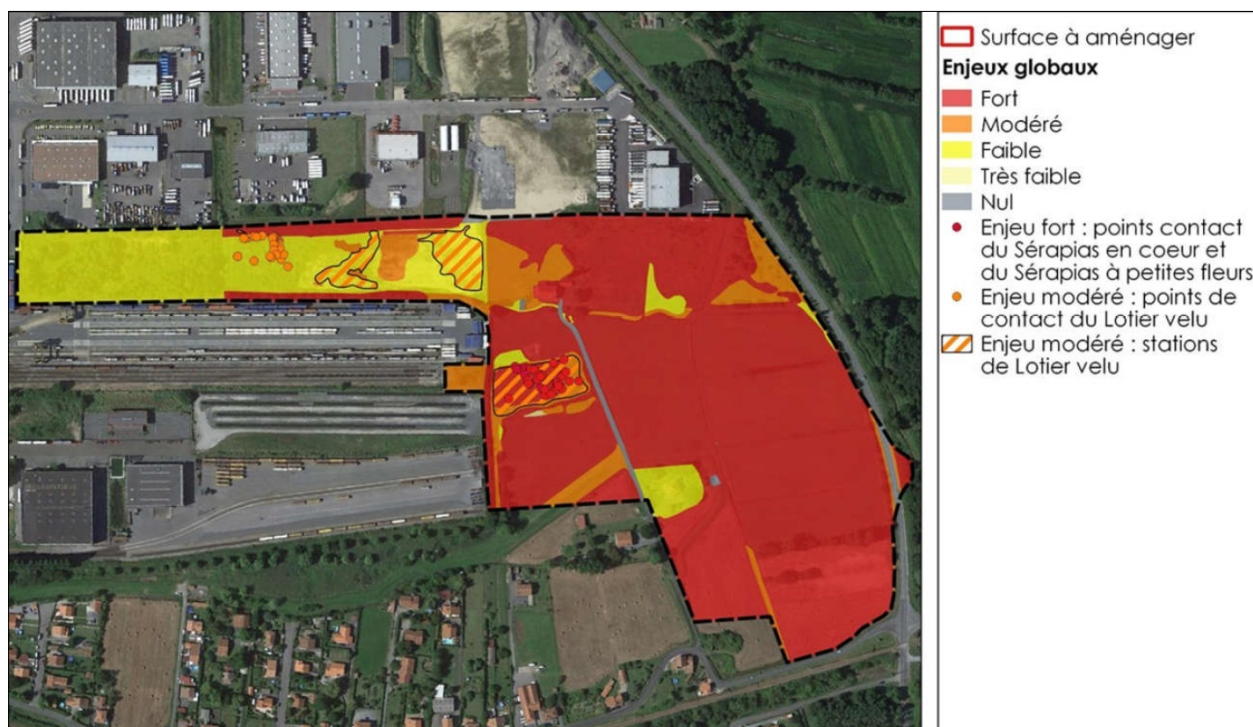
Le site d'implantation du projet a fait l'objet d'investigations faune et flore réalisées sur l'ensemble des cycles biologiques des espèces en 2021 et 2022 (calendrier détaillé en pages 97 et suivantes du dossier de demande de dérogation au titre de la réglementation relative aux espèces protégées).

Les investigations ont permis de mettre en évidence les différents habitats naturels du site d'implantation.

Le secteur de la phase 2, voué à un remblaiement, comprend des prairies humides sur une grande majorité de sa surface. La surface de **zones humides** concernée par le projet est ainsi estimée à 12,6 ha.

Concernant la **flore**, les investigations ont permis d'identifier plusieurs espèces végétales, dont des espèces protégées : le Lotier hispide, le Sérapias à petites fleurs et le Sérapias en cœur.

Concernant la **faune**, les investigations ont mis en évidence la présence à différents moments de leur cycle biologique de plusieurs espèces d'oiseaux (Elanion blanc, Bouscarle de cetti, Cisticole des joncs, Grue cendrée), de mammifères (Campagnol amphibie, potentiellement Vison et Loutre d'Europe), de chiroptères (Pipistrelle commune), de reptiles et amphibiens (Couleuvre d'Esculape, helvétique, verte et jaune, Lézard des murailles), de papillons (Cuivré des marais). Les principaux enjeux sont localisés au niveau des prairies humides de la zone de phase 2.



Synthèse des enjeux globaux du site - extrait étude d'impact page 155

Milieu humain

Le projet s'implante au sein de l'unité paysagère dite des **Barthes de l'Adour**, dans un secteur relativement urbanisé marqué par la présence de la zone de fret, de la « plaine des sports » et de plusieurs quartiers habités sous forme de lotissements.

La zone d'étude n'est pas concernée par la présence d'un **monument historique** ou périmètre de protection associé. Elle n'est pas non plus concernée par la présence d'un **site inscrit ou classé** au titre du paysage. Les quartiers résidentiels au droit de l'aire d'étude sont localisés au sud (quartier « Le Port » et quartier « Les Barthes Neuves »). Un hameau est également recensé au nord est du CEF.

Le projet s'implante en partie sur terrains considérés par l'étude comme « prairies de fauche ». **La MRAe recommande de préciser l'utilisation actuelle des terrains pour l'agriculture et de préciser les exploitations agricoles concernées.**

Une campagne de mesure des **niveaux sonores** a été réalisée au niveau des secteurs sensibles (quartiers habités) permettant de caractériser l'état initial sur cette thématique. Le projet s'insère dans un cadre sonore modérément bruyant, déjà influencé par le trafic routier et ferroviaire. **La MRAe recommande de quantifier les différents trafics existant (état initial), afin de permettre d'évaluer les effets prévisibles du projet sur cet aspect.**

Concernant l'**urbanisme**, 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. Un avis⁶ de la MRAe Nouvelle Aquitaine a été émis le 7 septembre 2022 dans le cadre de la procédure de révision. **La MRAe recommande de présenter une analyse de la compatibilité du projet avec ce PLU et son évaluation environnementale.**

II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Milieu physique

L'étude d'impact présente en pages 174 et suivantes une analyse des incidences du projet sur le milieu

6 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp_2022_12791_r_plu_mouguerre_avis_ae_collegial_signe.pdf

physique.

Le projet prévoit plusieurs mesures **d'évitement d'impacts en phase de travaux**, portant notamment sur l'évitement géographique d'une partie des canaux et du réseau hydrographique, et le maintien de la fonctionnalité hydro-écologique des fossés connectés au projet (ME1). Le projet prévoit plusieurs mesures de réduction d'impacts portant notamment sur la mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses durant le chantier (MR01), et la gestion des déchets (MR03).

Concernant la **gestion des eaux pluviales et la prévention des pollutions en phase de fonctionnement**, le projet prévoit la création de bassins multifonctions dont le dimensionnement permet un abattement significatif de la pollution par décantation et dessablage. Ces bassins disposent d'une fonction de déshuilage (pour le piégeage des hydrocarbures), de régulation des débits et de confinement d'une pollution accidentelle. A la sortie des bassins, les eaux sont redistribuées vers des drains qui parcourent le remblai, raccordés au réseau de fossés.

La MRAe recommande de préciser les modalités de surveillance et contrôle de ces différents dispositifs ainsi que de la qualité des rejets.

Concernant la thématique du **climat**, l'étude précise en page 174 que l'incidence globale du projet sur les émissions de gaz à effet de serre est globalement positif du fait du report modal vers le transport ferroviaire. L'étude ne présente pas d'élément quantifié à l'appui de ce bilan.

Nature de l'impact	Quantification	Type et temporalité de l'impact	Niveau de l'impact brut non évitable
<i>En phase de travaux : augmentation des gaz à effet de serre</i>	Risque d'augmentation des gaz à effet de serre en lien avec une augmentation de la fréquentation du site par les engins de travaux	Indirect temporaire	Faible
<i>En phase de fonctionnement</i>	Impact positif car le projet contribue au développement du fret ferroviaire et donc une diminution de la circulation des poids lourds -action positive sur le phénomène de réchauffement climatique	Indirect permanent	Positif modéré

Bilan des émissions de GES du projet - extrait page 174 du dossier

La MRAe recommande de présenter un bilan complet et quantifié des émissions des gaz à effet de serre de l'ensemble du projet (phases travaux et exploitation) en prenant en compte les recommandations du guide méthodologique de février 2022 du Ministère de la Transition Écologique relatif à la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact⁷. La MRAe recommande également d'analyser les pistes d'amélioration de ce bilan, principalement en phase travaux.

Concernant la thématique du **risque inondation**, le dossier comprend en annexe une note hydraulique de décembre 2022 valant Porter à connaissance au titre de la loi sur l'eau, et présentant une analyse actualisée des effets du projet et des mesures prises en termes de gestion des eaux pluviales. La note détaille en pages 214 et suivantes les dispositions associées au projet de CEF (création d'espaces de stockage d'eau, protection du lotissement des Barthes Neuves par une digue, une station de pompage, un fossé périphérique et un bassin à sec). **La MRAe recommande de préciser les échéances de réalisation des**

⁷ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20C3%A9missions%20de%20gaz%20C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf

différents travaux de protection contre le risque inondation restant à réaliser (en cohérence avec le calendrier des travaux de remblaiement et d'aménagement). Elle recommande également de compléter ce point en présentant une analyse de la vulnérabilité du projet au risque inondation dans le cadre du changement climatique.

Milieu naturel

L'étude intègre une analyse des effets du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore.

Le projet prévoit plusieurs mesures de **réduction d'impacts** en phase chantier portant sur le balisage des zones sensibles susceptibles d'être affectées par les travaux (MR03), la planification des travaux en fonction des exigences écologiques des espèces remarquables (MR05), le rendu inattractif du bâti servant de gîte pour les espèces avant démolition (MR09), l'arrêt de chantier en cas de découverte d'espèces protégées (MR10). Le projet prévoit en phase d'exploitation la limitation des pollutions lumineuses (MR14) par l'adaptation de l'éclairage, la mise en œuvre de clôtures spécifiques (MR15) ainsi que l'installation d'abris ou de gîtes artificiels pour la faune (MR16)

Le projet prévoit également une assistance environnementale en phase travaux par un écologue (MR02), ainsi qu'un suivi des milieux et des espèces

Il prévoit des mesures d'accompagnement portant sur l :

- la limitation de la propagation d'espèces envahissantes (MA1),
- la réalisation d'un diagnostic de restauration des trames bleues, vertes et noires à l'échelle du CEF (MA2) permettant la réalisation de travaux en faveur de la faune (amélioration des continuités écologiques, limitation du dérangement, amélioration de la capacité d'accueil de la faune),
- le maintien des fossés connectés au site (MA3),
- des mesures en faveur du Vison d'Europe (MA4).

Le projet contribue toutefois à impacter le réseau hydrographique du site (1 500 ml déviés et 300 ml busés). Il s'implante également en grande partie sur des habitats naturels.

Il contribue ainsi à impacter :

- environ 3,5 ha de canaux, fossés, dépressions humides,
- 0,75 ha de milieux buissonnants,
- environ 10 ha de milieux prairiaux (0,9 ha de prairies de fauche et 9,1 ha de prairies humides).

Ces habitats abritent des espèces de **faune** et de **flore protégées**.

Concernant la **flore**, le projet contribue ainsi à la destruction d'une surface de 0,6 ha de Lotier Hispide et 0,27 ha de Sérapias. Le porteur de projet prévoit une compensation pour ces deux espèces.

Concernant la **faune**, le projet contribue à impacter des habitats de repos et de reproduction de plusieurs espèces d'oiseaux (Martin pêcheur, Pie-grièche écorcheur, Martinet noir, Elanion blanc, Buse variable, etc), de mammifères (Campagnol amphibie, Loutre d'Europe, Vison d'Europe), de chiroptères (Pipistrelle commune), de papillons (Cuivré des marais), de reptiles (Couleuvre d'Esculape, Couleuvre verte et jaune, Couleuvre helvétique, Léopard des murailles), d'amphibiens (Rainette méridionale, Alyte accoucheur, Crapaud épineux, Grenouille agile).

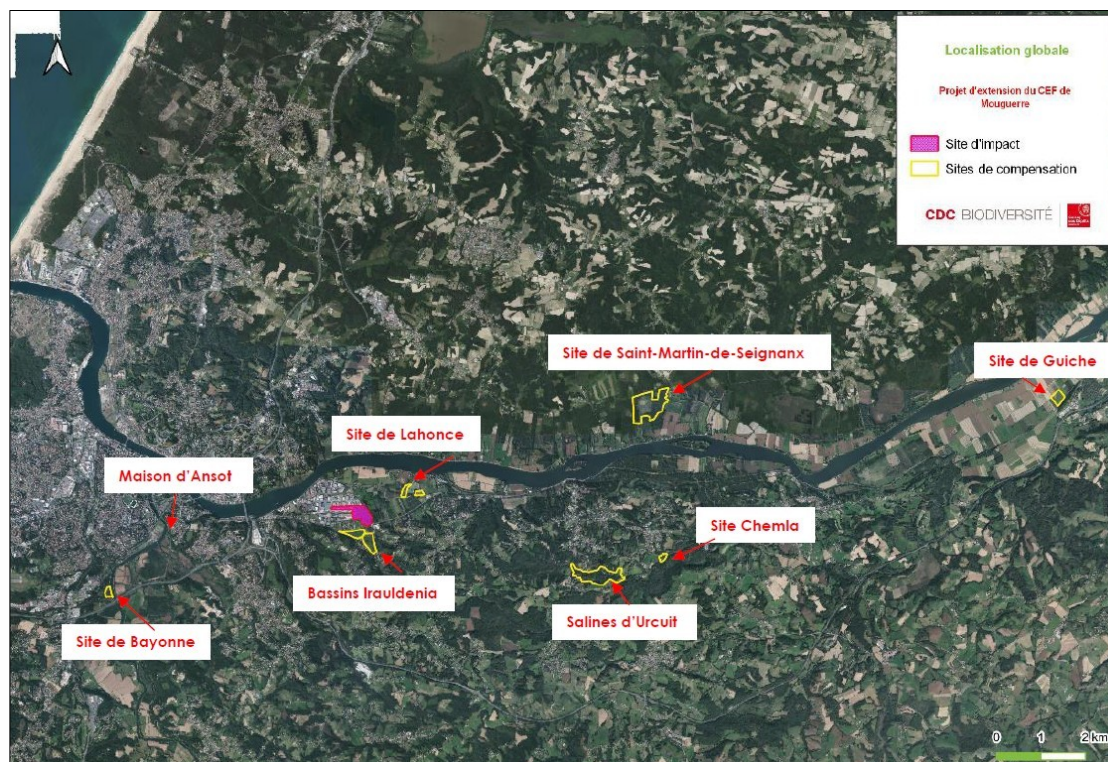
Le projet prévoyait initialement la mise en œuvre de compensation (faune et flore) sur 8 sites cumulant près de 97 ha, pour mettre en œuvre des mesures compensatoires s'étendant sur une surface de 34,7 ha (cartographie ci-après). Ces mesures visent également en partie à la restauration / création de zones humides.

Sur cette base le projet a fait l'objet d'une demande de dérogation au titre de la réglementation relative aux espèces protégées. Le dossier de demande détaille les modalités de gestion en faveur du développement de la flore et de la faune sur les sites de compensation, pour une durée de 50 ans.

Un site de compensation supplémentaire à Saint-Geours-de-Maremne d'une surface de 12,8 ha a également été proposé en cours d'instruction suite à un premier avis défavorable du CNPN en date du 17 avril 2023.

Sur cette base, le projet a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 7 novembre 2023 valant dérogation au titre de la réglementation espèces protégées. Il est prévu que cet arrêté préfectoral soit complété

(instruction en cours) par un arrêté ministériel pour les espèces relevant d'une compétence ministérielle (Vison d'Europe, Loustre d'Europe et Phragmite aquatique).



Localisation des sites de compensation – extrait dossier CNPN

Concernant plus particulièrement les zones humides, **la MRAe recommande de quantifier les surfaces de compensation proposées par le projet sur cette thématique et de justifier le gain attendu par les mesures proposées au regard d'une analyse des fonctionnalités du site existant et des mesures de gestion proposées sur le site de compensation, en référence à la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides⁸.**

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de mettre en évidence la présence de sites Natura 2000, l'« Adour » et aux « Barthes de l'Adour », composés d'habitats sensibles abritant une grande richesse écologique. Le dossier ne présente pas d'analyse permettant de s'assurer de l'absence d'incidences notables sur les habitats et espèces à l'origine de la désignation de ces sites.

La MRAe recommande de compléter le dossier sur ce point. Elle souligne que l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 est une obligation réglementaire pour les projets soumis à étude d'impact (L.414-4 du code de l'environnement)⁹.

Milieu humain

L'étude d'impact intègre une analyse des incidences du projet sur le milieu humain.

Le projet s'implante au sein du périmètre du CEF. L'étude précise que la visibilité des futures zones aménagées depuis le quartier des Barthes Neuves est obstruée par des espaces végétalisés, avec un impact du projet sur le volet paysager jugé faible voire négligeable en phases travaux et fonctionnement. **La MRAe note que l'analyse du volet paysage du projet reste sommaire. La MRAe recommande de préciser le projet paysager (notamment renforcement de haies, nouvelles plantations) permettant de favoriser une meilleure insertion du projet dans son environnement. Elle recommande également de**

8 <http://www.zones-humides.org/guide-de-la-m%C3%A9thode-nationale-d%C3%A9valuation-des-fonctions-des-zones-humides>

9 cf. aussi : articles R.414-19 et suivants du code de l'environnement https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074220/LEGISCTA000006188810/.
Notamment article R. 414-19 I-2° (liste nationale des projets soumis) ; R.414-23 (contenu) ; R.414-24

présenter plusieurs photomontages du projet depuis les secteurs sensibles (zones d'habitat autour du projet).

Concernant l'**agriculture**, l'étude précise que la réalisation du projet contribue à impacter des cultures agricoles, notamment des prairies de fauche, avec un impact qualifié de modéré sur cette thématique. **La MRAe recommande de présenter une analyse des incidences sur les exploitations concernées par l'emprise du projet et de préciser les mesures de réduction, de compensation et/ou d'accompagnement permettant de réduire les incidences négatives du projet sur cette thématique.**

Concernant les **déplacements**, l'étude précise en page 196 que le projet d'aménagement des phases 1 et 2 n'est pas de nature à modifier la situation actuelle, ce qui paraît surprenant au regard des perspectives de développement affichés, avec un accueil conséquent de camions assurant l'intermodalité avec le fret ferroviaire. L'étude précise également qu'un nouveau giratoire est prévu sur la RD312 ayant pour fonction de desservir le parc d'activités de Mouguerre et certains terminaux ferroviaires. **La MRAe recommande de détailler et de présenter de manière cartographiée les évolutions des niveaux de trafic routier avec et sans projet sur les principales voiries autour du CEF, d'apprécier les incidences potentielles du projet vis-à-vis des riverains, et de présenter les mesures d'évitement et de réduction visant à limiter les nuisances prévisibles. La MRAE recommande également de détailler les modalités de contrôle du respect des niveaux de bruit vis-à-vis des riverains.**

II.3 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude d'impact expose en pages 197 et suivantes la description du projet et les raisons du choix de celui-ci.

L'étude rappelle notamment les raisons ayant conduit à implanter le CEF sur le parc d'activités économiques de Bayonne-Mouguerre-Lahonce, notamment en raison de sa proximité avec les infrastructures routières et ferroviaires structurantes. L'étude rappelle également que le CEF constitue l'un des plus grands sites logistiques de Nouvelle-Aquitaine.

L'étude précise que la réalisation du projet s'inscrit dans le cadre de la mise en oeuvre d'un plan stratégique (2018) ferroviaire sur le CEF, visant notamment à une optimisation des capacités ferroviaires actuelles et à l'accroissement des capacités d'accueil et de manoeuvre sur le site. Le projet contribue par ailleurs à favoriser l'augmentation du report modal en termes de transport de marchandises, vers des modes moins émetteur en gaz à effet de serre. L'objectif affiché par le projet est un report de la route vers le rail estimé à 155 000 camions à l'horizon 2029, contre 80 000 camions aujourd'hui..

III - Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur la poursuite de l'aménagement du Centre Européen de Fret (CEF) existant situé sur la commune de Mouguerre, dans le périmètre existant du CEF.

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de mettre en évidence la présence d'enjeux environnementaux, portant sur la présence d'habitats naturels abritant des espèces protégées de faune et de flore, la présence de zones habitées autour du site ainsi que sur la prise en compte du risque inondation et la préservation du milieu récepteur (notamment réseau hydrographique en connexion avec les Barthes de l'Adour présentant une grande sensibilité écologique). Les objectifs de report modal poursuivis par le projet constituent également un enjeu positif pour le climat.

L'analyse des incidences et des mesures d'évitement-réduction d'impacts proposées montre notamment un impact sur une zone humide de 12,6 ha dont la compensation n'apparaît pas clairement. Les évolutions de niveau de trafic ne sont pas présentées, alors même que c'est l'objet du projet que d'assurer un transfert modal sur ce site entre la voie ferroviaire et la route.

Une évaluation des incidences au titre des zones Natura 2000 à proximité reste également à fournir.

La MRAe recommande également de compléter le résumé non technique sur l'ensemble des éléments constitutifs de l'étude d'impact, afin d'assurer une information satisfaisante du public.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

Fait à Bordeaux, le 23 novembre 2023

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre délégué

Signé

Cédric GHESQUIERES