



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	LETTRE 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 ferroutage 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, disparaissent »

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 Naguille (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.

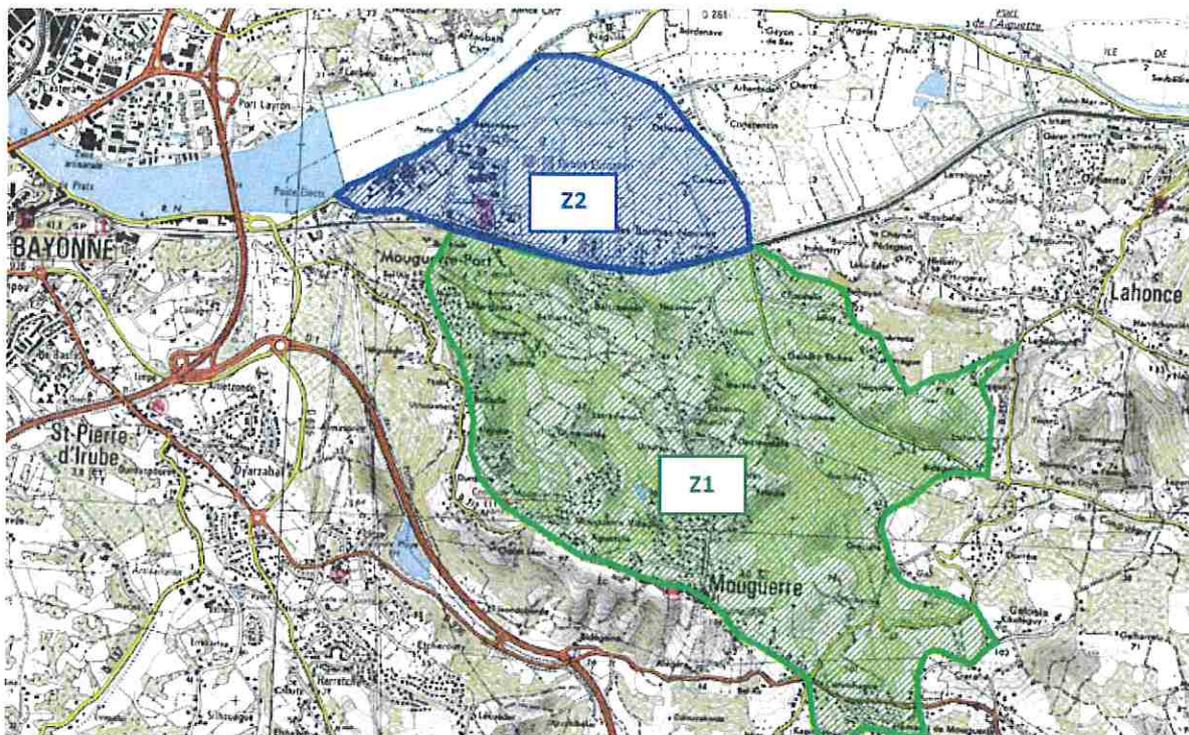
Depuis les années 2000, les travaux de protections contre les inondations suivants ont été réalisés :

- 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 :

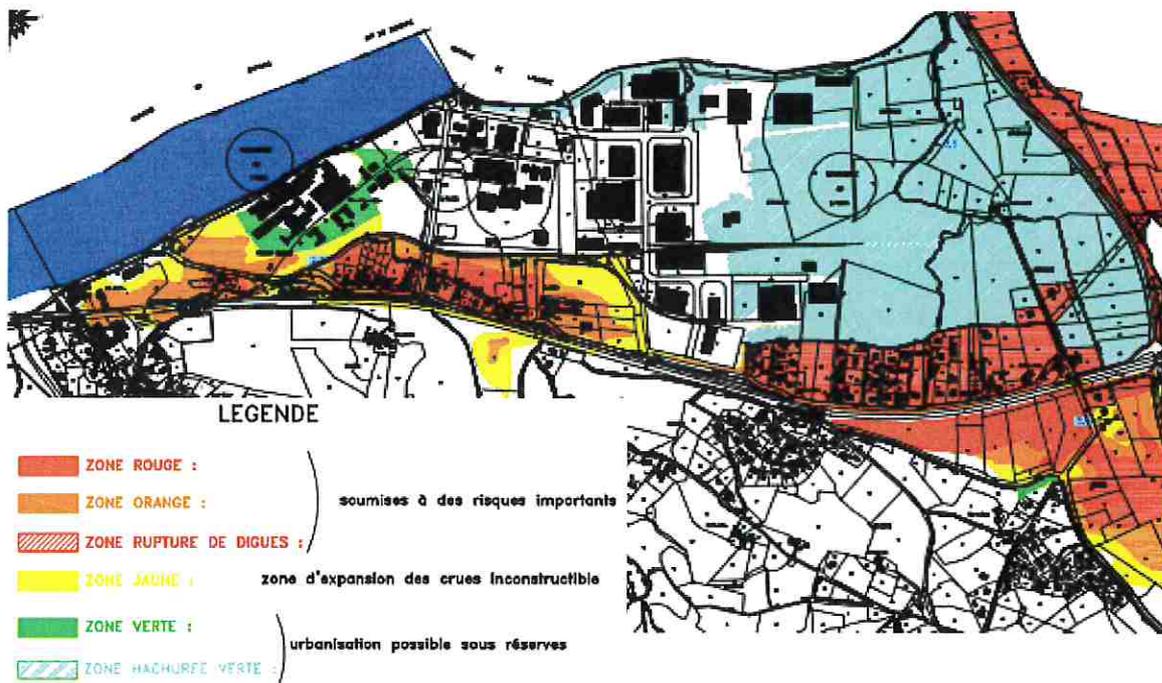
- Fossé de ceinture le long de la RD312 de 17 000 m² permettant de stocker 7350 m³ supplémentaires,
- Busage du Fraitz sur 293 ml au droit des plateformes ferroviaires actuelles,

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 n°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 Seignanx, 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 guildes des milieux aquatique comme si l'espèce est 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 rosélière 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 Bordaberry 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 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 règlementaires (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 ?

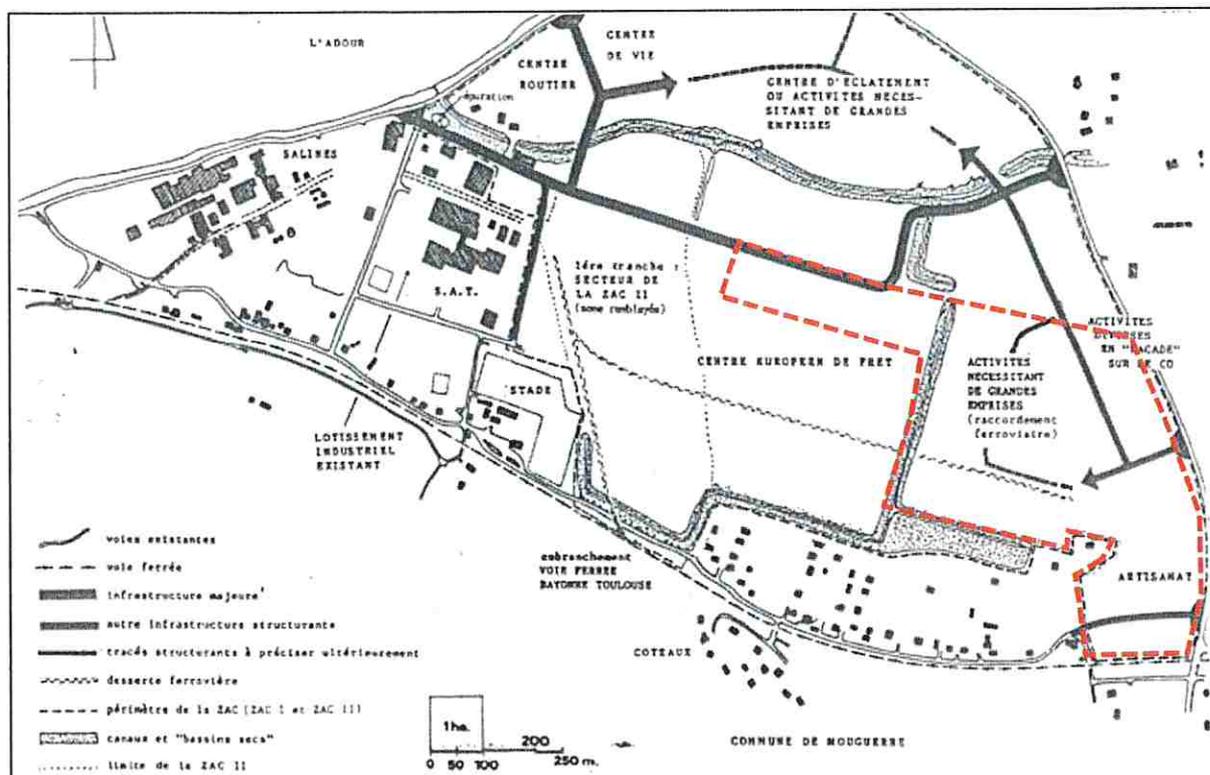
Contribution N°43 :

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, Benoit 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).

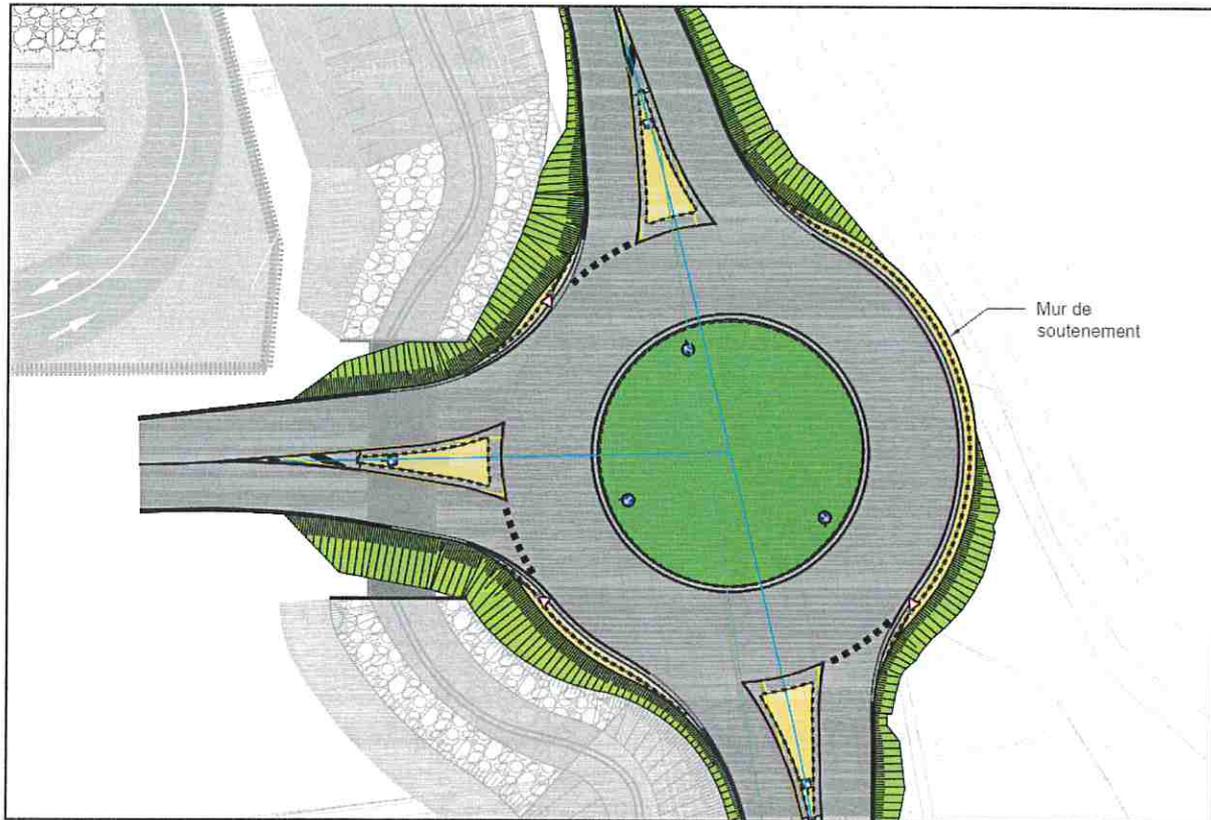


Extrait plan masse du projet figurant dans l'étude d'impact de la ZAC III

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)

Outre 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 Igv 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 Igv. 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 présentant que celles-ci allaient entrainer 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 enquêtrice "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 évènements 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 avalées, 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'élu, 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'autres 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 :

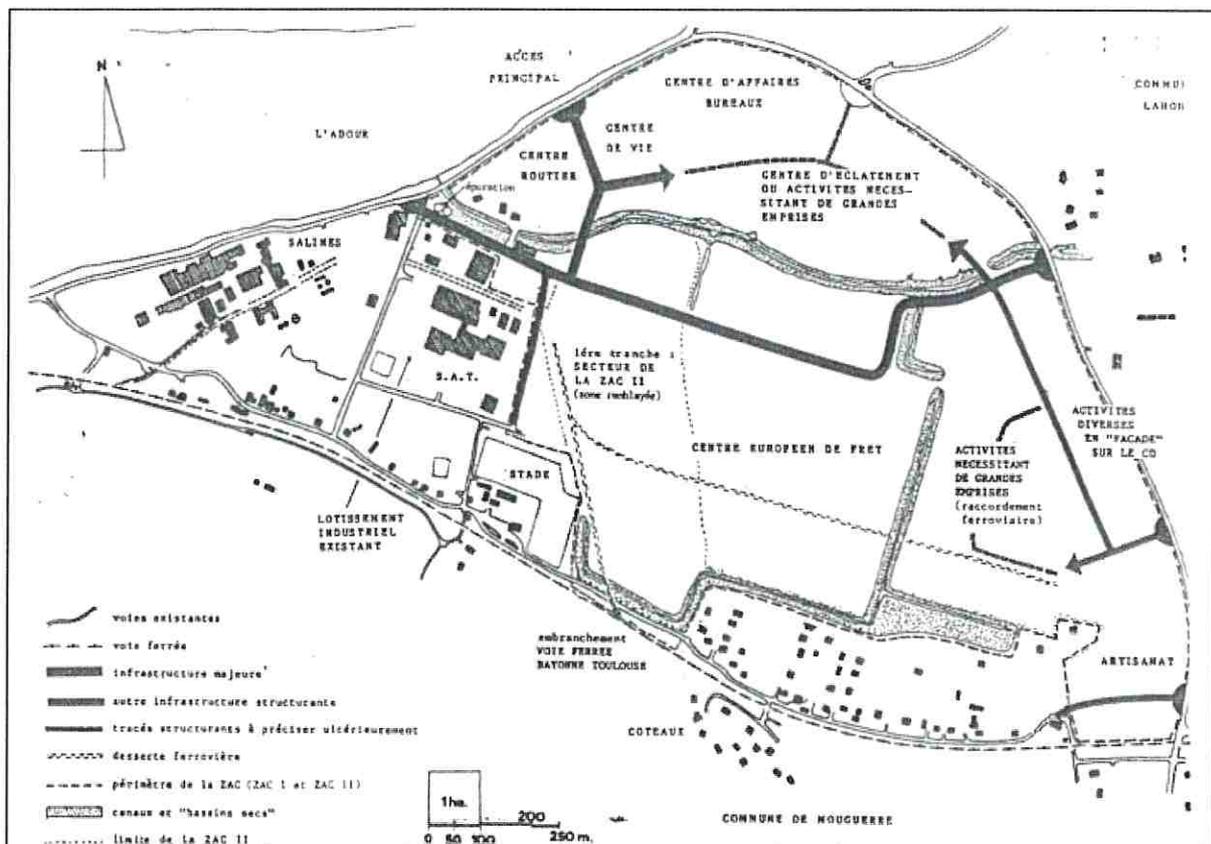
Contribution N°3 :

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 ferroutage (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.

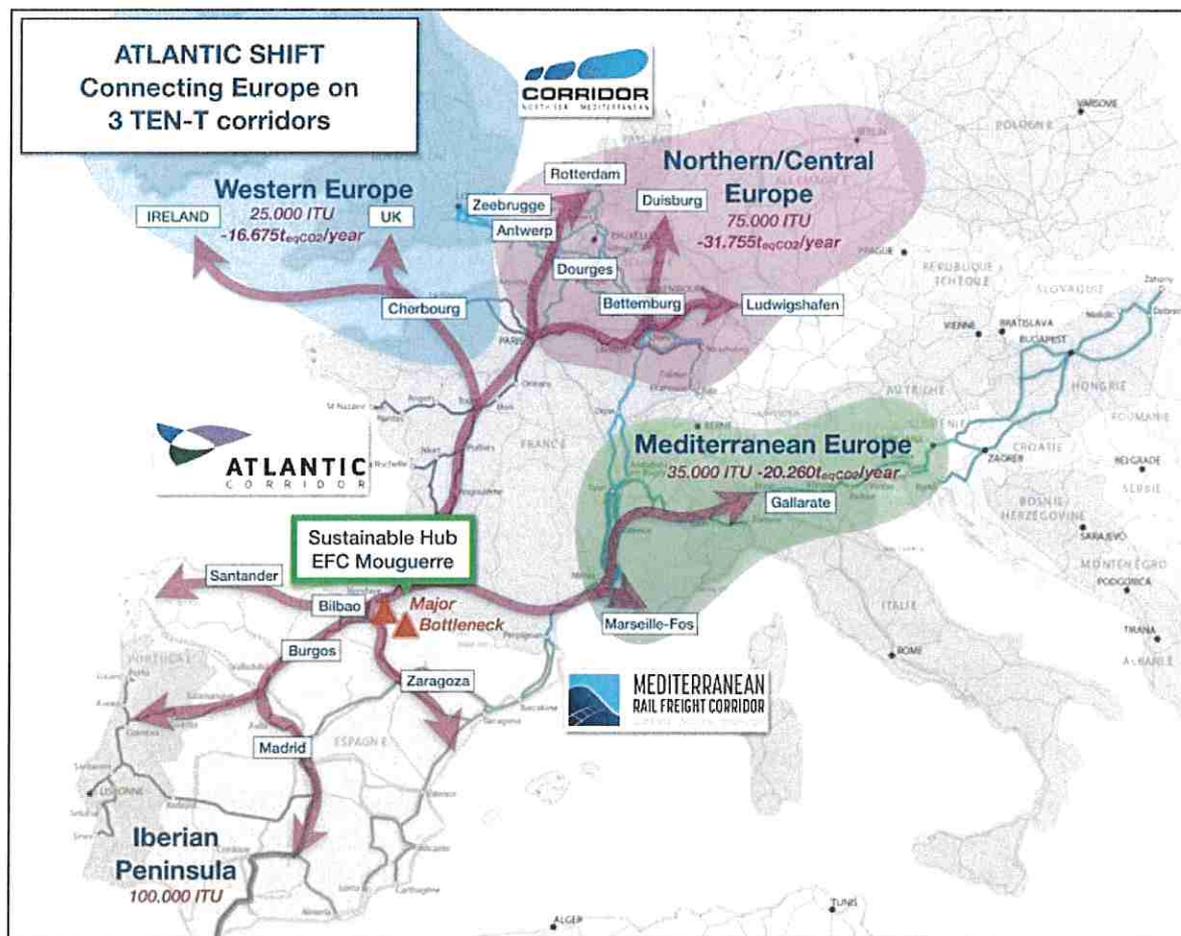
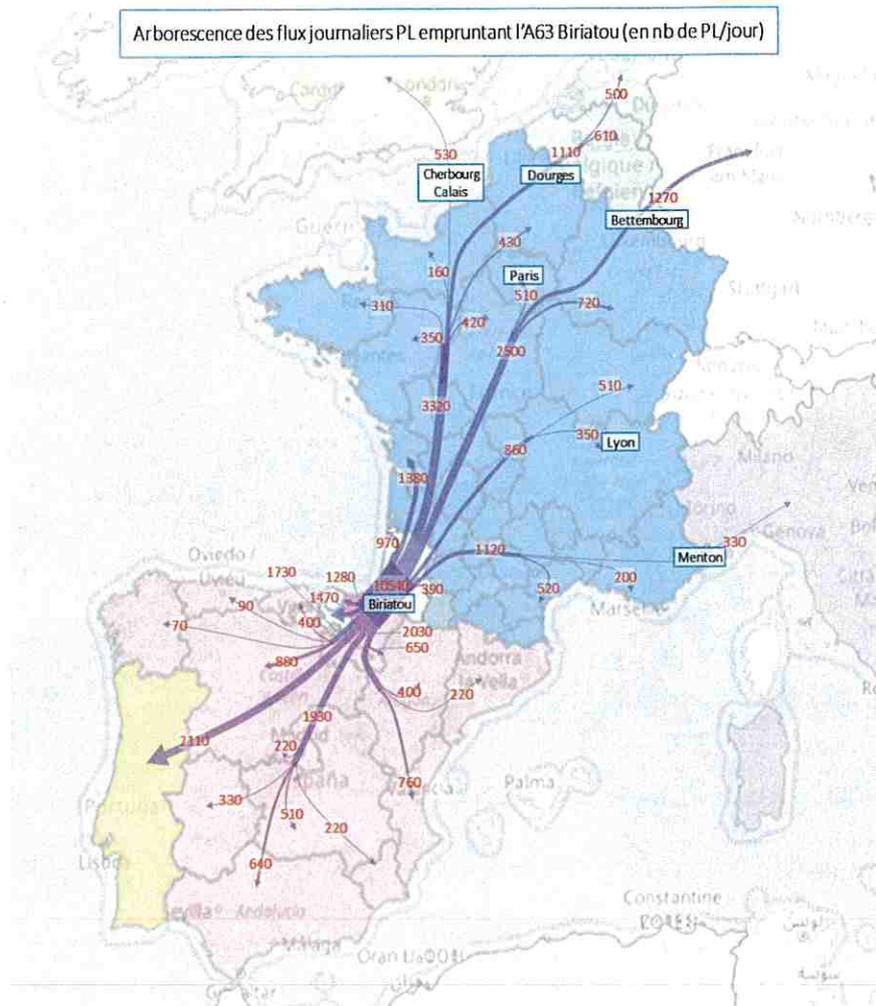


Figure : Réseau de fret ferroviaire en Europe et inscription du CEF dans le maillage
(Source : SEPA)

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).

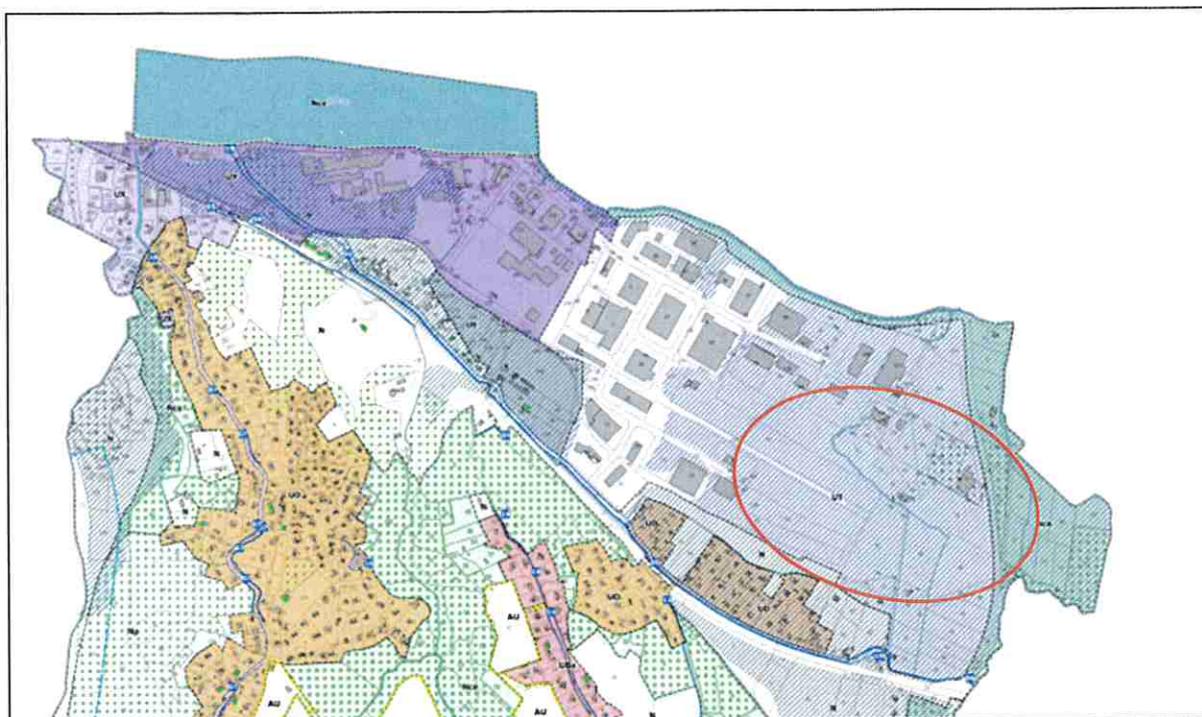


Figure : Extrait du règlement graphique du PLU de Mouguerre (Source : Géoportail de l'urbanisme)

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 au réseaux ferrées,
Disponibilité	180 000m ³ disponible	30000 m ³ Faible disponibilité	50 000 m ² 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

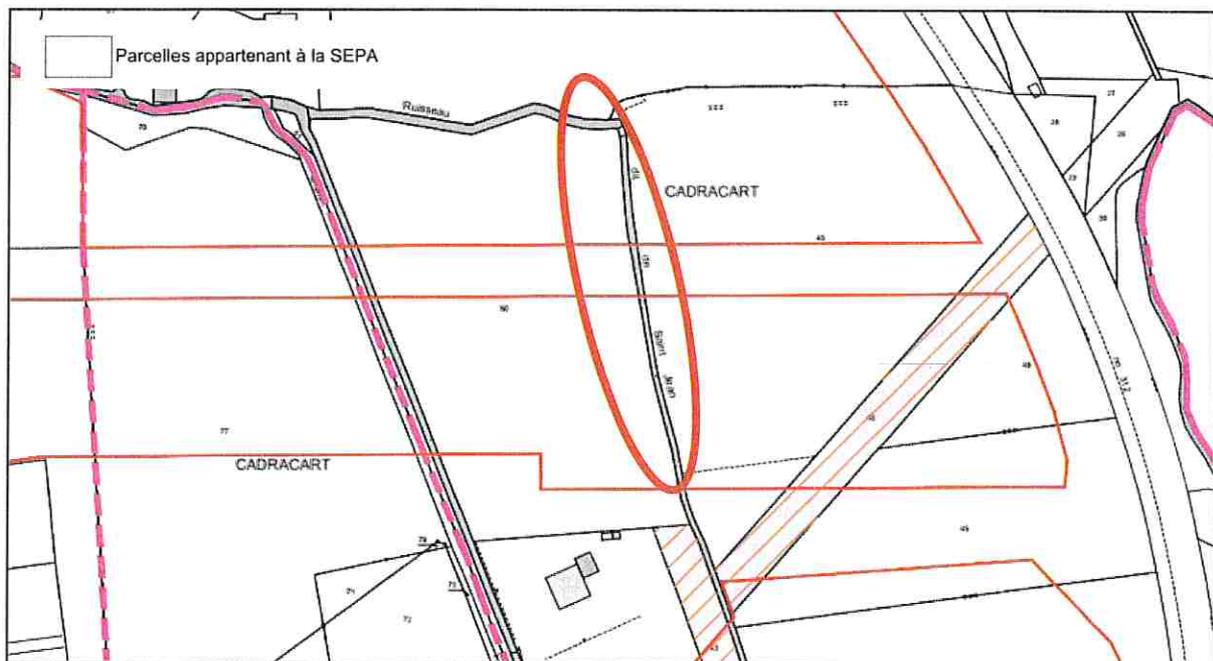
Afin de diminuer les impacts sur la circulation pendant la réalisation des travaux, le maître d'ouvrage envisage de créer plusieurs accès au site à la fois depuis le CEF mais également depuis la RD312. Cette solution qui sera soumise à l'avis du CD64 permettra une diffusion des flux. Par ailleurs, dans 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'acquiescer 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





N°2023-05

ARRÊTÉ DU MAIRE

Objet : Arrêté portant organisation et ouverture de la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) relative au permis d'aménager n°PA 06440723B0002

Le Maire de la Commune de Mouguerre,

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1-1 et suivants, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements, ainsi que ses articles L.123-2-1-1° et L.123-19 et suivants, en particulier l'article L.123-19-1, ainsi que les articles R.123-46-1 et D.123-19 et suivants, ainsi que les articles D.123-46-2, concernant les procédures de participation du public par voie électronique relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement et la santé, donnant lieu à une évaluation environnementale après examen par l'autorité environnementale ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment les articles L.422-1, R.423-25 f), .R.423-55 et R.423-57 ;

Vu l'arrêté préfectoral n°88R636 en date du 24/10/1988 portant création d'une zone d'aménagement concerté sur le territoire de Lahonce et Mouguerre,

Vu l'arrêté préfectoral n°90R336 en date du 29/05/1990 approuvant le Plan d'Aménagement de Zone et le Programme des Équipements Publics de la Zone d'Aménagement Concerté « Centre Européen de Fret Bayonne-Mouguerre-Lahonce » ;

Vu l'arrêté préfectoral n°00/EAU/031 d'autorisation de travaux pour le Centre Européen de Fret,

Vu le Plan Local d'Urbanisme en vigueur,

Vu la demande de permis d'aménager n°PA 06440723B0002 déposée le 10/07/2023 par la Société d'Équipement des Pays de l'Adour (SEPA) ;

Vu la consultation de la Mission Régionales d'Autorité Environnementale (MRAe) en date du 26/09/2023,

Considérant que la demande de permis d'aménager n° PA 06440723B0002 est soumise à une évaluation environnementale en application de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement,

Considérant qu'il convient de mettre en œuvre dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'aménager précitée une procédure de Participation du Public par Voie Électronique ;

ARRETE

Article 1 : Ouverture de la Participation du Public par Voie Électronique

Pendant 30 jours consécutifs, du vendredi 1^{er} décembre 2023 à 8h30 au mardi 2 janvier 2024 à 18h, il sera procédé à la mise à disposition du public par voie électronique du dossier de demande de permis d'aménager n°PA 06440723B0002.

Article 2 : Description du projet soumis à la participation du public par voie électronique

Le projet prévoit :

- Démolition de 2 bâtiments existants ;
- Remblaiement ;
- 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 ;
- Viabilisation du terrain ;
- 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.

Adresse du projet : Centre Européen de Fret 64990 Mouguerre – Parcelles BL 89 – BL 93 – BL 73 – BL 61 – BL 59 – BL 91 – BL 60 – BL 78 – BL 51 – BL 50 – BL 49 – BL 46 – BL 48 – BL 45 – BL 44 – BL 43 – BL 42 – BL 41 – BL 40 – BL 39 – BL 36 – BL 32 – BK 126 – BM 77

Article 3 : Composition du dossier de participation par voie électronique

- Le dossier de demande de permis d'aménager n°PA 06440723B0002 ;
- La note d'information sur le contexte juridique et administratif de la PPVE ;
- La décision de la MRAe sur l'étude d'impact ;
- La note de présentation synthétique du projet ;
- L'étude d'impact et son résumé non technique ;
- La réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité en environnementale ;
- Les avis des services consultés préalablement à l'ouverture de la PPVE ;

Article 4 : Publicité de l'ouverture de la Participation du Public par voie électronique

Le public sera informé de l'ouverture de la PPVE par un avis publié, quinze jours avant le début de la consultation, dans deux journaux diffusés dans le département des Pyrénées-Atlantiques. Cet avis sera également publié par voie d'affichage quinze jours avant le début de la PPVE et pendant toute la durée de celle-ci en mairie.

Le responsable de projet procédera à l'affichage sur le site du projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles de là, ou s'il y a lieu, des voies publiques et être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du Ministre chargé de l'environnement.

L'arrêté et l'avis de la PPVE seront également publiés sur le site de la commune de Mouguerre <https://mouguerre.fr/>

Article 5 : Déroulement et modalités de la PPVE

Au plus tard à compter de l'ouverture de la participation du public et pendant toute sa durée mentionnée à l'article premier, l'ensemble du dossier dématérialisé sera mis à disposition du public sur le site internet dédié : <https://www.registre-dematerialise.fr/5010>

Il pourra être mis à disposition du public, sur support papier, sur rendez-vous en Mairie, sur adressée par courriel à l'adresse urbanisme@mouguerre.fr ou par courrier à Mairie de Mouguerre, 582 avenue

de la Croix de Mouguerre 64990 MOUGUERRE. Le dossier papier sera consultable dans un délai de 2 jours ouvrés suivant la notification du courrier.

Pendant toute la durée de la participation du public, les éventuelles observations, propositions ou questions seront uniquement par voie électronique sur le registre dématérialisé accessible à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/5010>

Article 6 Clôture de la participation du public et rapport de synthèse

À l'expiration du délai de la procédure de la PPVE mentionnée à l'article premier le registre dématérialisé est automatiquement clos, soit le mardi 2 janvier 2024 à 18h.

À l'issue de ce délai, la commune de Mouguerre, en sa qualité d'autorité organisatrice de la procédure, rédigera le document de synthèse relatant le déroulement de la procédure et recensant les observations, questions et propositions par le public sur le registre électronique dédié avec l'indication de celle dont il a été tenu compte.

Article 7 Conclusions de la procédure de PPVE

Le dossier soumis à la procédure de PPVE, le document de synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, le cas échéant, seront publiées, pendant une durée minimale de 3 mois, par voie électronique sur le site internet dédié à la procédure <https://www.registre-dematerialise.fr/5010> ainsi que sur le site internet de la commune de Mouguerre <https://mouguerre.fr/>

Article 8 Décision

À l'issue du délai d'instruction, le Maire de Mouguerre se prononcera par arrêté sur la demande de permis d'aménager n° PA 06440723B0002 déposée par la SEPA.

Cette décision, ainsi que dans un document séparé, les motifs de cette décision, seront également publiés pendant une durée minimale de 3 mois sur le site internet dédié à la procédure <https://www.registre-dematerialise.fr/5010> ainsi que sur le site internet de la commune de Mouguerre <https://mouguerre.fr/>

Article 9 Frais de procédure de la PPVE

L'ensemble des frais induits par la présente procédure de participation du public par voie électronique est à la charge du maître d'ouvrage, porteur du projet.

Article 10 Information

Toute information concernant le projet pourra être sollicitée par courrier auprès du responsable du projet

Société d'Équipement du Pays de l'Adour
282 boulevard de la paix
64075 PAU

Article 11 Ampliation

Monsieur le Maire est chargé de l'application du présent arrêté et ampliation de la présente sera adressée à Monsieur le Préfet des Pyrénées-Atlantiques.

À Mouguerre, le 8 novembre 2023

Le Maire de Mouguerre
Roland HIRIGOYEN





AVIS DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE

INSTRUCTION DU PERMIS D'AMÉNAGER N°PA 064 407 23B0002 – TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE EUROPÉEN DE FRET

En application de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement, le permis d'aménager déposé par la SEPA en cours d'instruction portant sur des travaux d'aménagement du Centre Européen de Fret a été soumis à une évaluation environnementale.

Le projet prévoit :

- Démolition de 2 bâtiments existants ;
- Remblaiement ;
- 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 ;
- Viabilisation du terrain ;
- 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.

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.

Le dossier sera mis à disposition du public du vendredi 1^{er} décembre 2023 au mardi 2 janvier 2024 inclus.

Il pourra être consulté pendant toute la durée de la procédure :

- Sous format numérique sur le site du registre dématérialisé en suivant le lien : <https://www.registre-dematerialise.fr/5010>
- Sous format papier en Mairie de Mouguerre sur demande écrite adressée par courriel à l'adresse urbanisme@mouguerre.fr ou par courrier à Mairie de Mouguerre, 582 avenue de la Croix de Mouguerre 64990 MOUGUERRE. Le dossier papier sera consultable dans un délai de 2 jours ouvrés suivant la notification du courrier.

Un poste informatique est également mis à disposition du public pour accéder au dossier numérique aux jours et horaires habituels d'ouverture au public de la Mairie : du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 17h.

Les observations et propositions du public pourront être émises uniquement sur le registre dématérialisé pendant la procédure à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/5010>

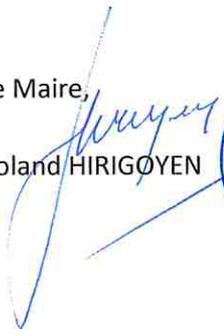
À l'issue de la procédure une synthèse sera réalisée et intégrée à l'instruction du permis d'aménager.

Suite à la synthèse des observations et propositions du public, l'autorité compétente pour prendre la décision de permis d'aménager, ici le maire au nom de la commune, peut établir sa décision à compter de 4 jours minimum après la fin de la participation. L'autorité compétente rend alors public l'ensemble des documents, notamment sa décision ainsi que la synthèse des observations et propositions.

Les demandes de renseignements relatives à la procédure (hors observations et propositions relatives au projet) peuvent être adressées à l'adresse mail suivante urbanisme@mouguerre.fr

Le présent avis sera mis en ligne sur le site internet de la Mairie de Mouguerre, publié dans la presse locale et affiché à la Mairie de Mouguerre, au minimum 15 jours avant l'ouverture de la participation du public par voie électronique.

Le Maire,


Roland HIRIGOYEN



MOUGUERRE : PPVE - Instruction du permis d'aménager N°PA 064 407 23B0002 - Travaux d'aménagement du Centre Européen de Fret

<https://www.registre-dematerialise.fr/5010/>

Dates

Du 01/12/2023 00:00 au 02/01/2024 23:59

Commissaire enquêteur(ice)

-

Commissaire enquêteur(ice) suppléant(e)

-

Maître(s) d'ouvrage

-

Contribution n°1 (Web)

Par Anonyme

Déposée le vendredi 01 décembre 2023 à 08:05

Contribution:

le pays basque a la chance de disposer d'une zone logistique multimodal depuis 1989 conçue de façon visionnaire au service de l'activité des hommes et des femmes du territoire. Ces travaux de remblaiement ne font que terminer ce qui a été initié il y a 30 ans à l'heure du flot continu de poids lourds sur l'A63 année après année sans aucune alternative, l'extension des voies ferrées sur le CEF ne peut être qu'un début de réponse positif qu'il faut accélérer.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée à : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°2 (Web)

Par Val benjamin

Déposée le samedi 02 décembre 2023 à 19:15

338 chemin de Ponta

64990 Lahonce

Contribution:

Bonjour, je m'oppose à la bétonisation et à l'artificialisation de nos sols, à ce que cette zone humide « naturelle », abritant et nourrissant nombre d'espèces vivantes garantes de la biodiversité d'une part, et constituant d'autre part une zone d'infiltration des pluies, et une zone tampon en cas d'inondation, disparaisse. Merci.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°3 (Web)

Par Anonyme

Déposée le dimanche 03 décembre 2023 à 09:29

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°7, N°8

Contribution:

Bonjour, je rebondis sur l'observation N°1 qui précise que le CEF est une opportunité pour le Pays Basque par la solution de ferroutage qu'il apporte. Le dossier ne mentionne pas la superficie du CEF actuellement dédiée à cette activité de ferroutage. 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. On peut citer les locaux de la CAPB, un hôtel, des entreprises de négoce de matériaux pour le bâtiment, une salle de sport, de nombreuses activités de services conventionnelles. A ce jour le CEF ressemble plus à une zone d'activités classiques qu'à un centre de fret. Combien d'hectares de zones humides ont déjà été consommés pour des activités apportant un flux de véhicules supplémentaires, sans générer aucun transfert par voie ferrée? 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 ? 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). 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 ? En conclusion les faits montrent un beau décalage entre l'intention et la réalité des faits, qui ne peut qu'amplifier le sentiment de défiance de la société envers les décisions publiques et les élus. 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 ?

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°4 (Web)

Par Etchepare

Déposée le dimanche 03 décembre 2023 à 10:24

44 chemin de l'aiguette

64990 Lahonce

Contribution:

Bonjour, J'habite sur le port de Lahonce et je connais donc mieux que personne l'utilité des barthes qui évitent de gros débordements de l'Adour. Elles sont aussi un lieu unique. Ces zones inondables de l'Adour, milieu humide et marécageux, constituent un biotope exceptionnel. Eventail floristique (joncs, nénuphars, roseaux, tourbières, forêts de saules, d'aulnes et peupleraies artificielles...) Nous voudrions être entendu sur le renoncement de ce projet.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°5 (Web)

Par Anonyme

Déposée le dimanche 03 décembre 2023 à 19:11

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°16, N°17, N°28, N°30, N°32, N°40, N°49, N°52, N°54, N°59

Contribution:

Bonjour, 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.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°6 (Web)

Par Cécile RAYMOND

Déposée le lundi 04 décembre 2023 à 00:08

Contribution:

Bonjour, Une première consultation publique à eu lieu, il y a quelques temps déjà. J'avais fourni à l'époque des photos démontrant que les terrains à remblayer et à aménager sont sous l'eau chaque hiver. Que sont devenues ces photos ? 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. La voie verte, nouvellement aménagée est infranchissable chaque hiver, quand elle est inondée... La gestion des évacuations d'eau de pluies, lors de fortes intempéries, rendent la voie routière, entre le rond point de la zone de Fret et le bar tabac, compliquée chaque hiver ... Les rétentions sont telles, que l'on est à la limite de caler par moment, dans les vagues créées par le déplacement d'eau par les véhicules. Idem, cet aménagement récent, n'a pas été des mieux pensé pour le stationnement et pour l'évacuation des eaux de ruissellement qui sont souvent bloquées... Donc, d'une part, on a les arguments positifs de cet aménagement par les porteurs du projet avec un joli dessin à la main... et de l'autre, 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... De plus, les entreprises présentes ne sont gère soucieuses de la gestion de leur déchets, si l'on considère les plastiques et autres détritiques qui atterrissent régulièrement dans les canaux entre ces entreprises et la route... En résumé, projet idéalisé, impact environnemental et gestion global de la mobilité du territoire sous évalué. Projet obsolète. Se tourner vers les friches industrielles déjà présentes serait plus censé... Rénovons, arrêtons d'artificialiser !

Documents :

- contribution_6_Web_1.jpg
- contribution_6_Web_2.JPG
- contribution_6_Web_3.JPG
- contribution_6_Web_4.jpeg
- contribution_6_Web_5.JPG
- contribution_6_Web_6.JPG
- contribution_6_Web_7.JPG
- contribution_6_Web_8.JPG
- contribution_6_Web_9.JPG

- contribution_6_Web_10.JPG

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°7 (Web)

Par Virginie Allezard

Déposée le lundi 04 décembre 2023 à 12:56

64990 Lahonce

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°3, N°8

Contribution:

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 enquêtrice "demande à ce que soit engagée une concertation préalable pour l'extension du Centre Européen de Fret, une fois que toutes les études d'impact, hydrauliques, faune-flore, pédologique, trafic, paysagère seront finalisées, que la MRAe aura donné son avis et ainsi les porter à la connaissance du public pour débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet." (extrait du rapport, lot pour mot) 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.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°8 (Web)

Par Anonyme

Déposée le lundi 04 décembre 2023 à 13:13

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°3, N°7

Contribution:

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?).

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°9 (Web)

Par Cécile RAYMOND

Déposée le mardi 05 décembre 2023 à 00:09

64990 Lahonce

Contribution:

Bonjour, J'ai retrouvé mes vidéos de janvier 2023 qui illustrent bien la problématique de la gestion de l'eau rencontrée chaque hiver. Le lien du téléchargement :

<https://www.dropbox.com/scl/fo/1p59byju49uczszf2fro7/h?rlkey=9n1uexf9l17puzv4kxokhxhuj&dl=0>
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 ??? Comment reprendre les évacuations de la route qui est toute neuve entre la
boulangerie et le bar tabac ??? 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 !!!

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°10 (Web)

Par PLAN Pascal

Déposée le jeudi 07 décembre 2023 à 12:11

166 ALLEE VERDI

64990 MOUGUERRE

Contribution:

Bonjour, On ne peut pas être contre un projet d'agrandissement du centre de fret mais il faut continuer comme par le passé, a protéger du bruit et de la vue les zones urbanisées existantes et a 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.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°11 (Web)

Par Anonyme

Déposée le samedi 09 décembre 2023 à 07:48

Contribution:

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'extention 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 !!!!!

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°12 (Web)

Par DARASPE DANIEL

Déposée le dimanche 10 décembre 2023 à 10:20

12 RD 2

64130 BERROGAIN LARUNS

Contribution:

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

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°13 (Web)

Par Anonyme

Déposée le lundi 11 décembre 2023 à 09:33

Contribution:

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.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°14 (Web)

Par Anonyme

Déposée le lundi 11 décembre 2023 à 18:08

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°15

Contribution:

Bonjour, Votre projet est un désastre écologique, Les Barthes c'est : Une faune extraordinaire. Des animaux sauvages un bol d'air près de la zone de fret. Mouguerre est déjà suffisamment industrialisé. Avec la réchauffement climatique ce n'est pas la bonne politique. Il faudrait penser aux générations

futures qui recycle déjà énormément. 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

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°15 (Web)

Par Anonyme

Déposée le lundi 11 décembre 2023 à 18:09

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°14

Contribution:

Bonjour, Votre projet est un désastre écologique, Les Barthes c'est : Une faune extraordinaire. Des animaux sauvages un bol d'air près de la zone de fret. Mouguerre est déjà suffisamment industrialisé. Avec la réchauffement climatique ce n'est pas la bonne politique. Il faudrait penser aux générations futures qui recycle déjà énormément. 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

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°16 (Web)

Par Martine Bouchet

Déposée le mardi 12 décembre 2023 à 09:19

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°5, N°17, N°28, N°30, N°32, N°40, N°49, N°52, N°54, N°59

Contribution:

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 cloture de cette participation du public. Quels élus ont pris la responsabilité de valider cette décision ? Des élus départementaux ? Les conseils municipaux de Briscous, Lahonce, Mouguerre (a minima) ont-ils été consultés ? Le maire de Mouguerre ne peut pas tout seul prendre la responsabilité d'une telle décision si lourde de conséquences pour les habitants en signant ce permis d'aménager, et encore moins en l'absence des documents demandés et de l'aval des communes concernées.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°17 (Web)

Par Martine Bouchet

Déposée le mardi 12 décembre 2023 à 09:32

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°5, N°16, N°28, N°30, N°32, N°40, N°49, N°52, N°54, N°59

Contribution:

La pétition du CADE et de Mouguerre Cadre de Vie est ici : <https://www.cade-environnement.org/> Elle demande au maire de Mouguerre de ne pas signer le permis d'aménager et de préserver les 12 hectares de barthes du CEF de Mouguerre. Voici un résumé de la pétition : - DJO ne doit pas déménager sur les barthes (3,3 ha), son activité n'a rien à voir avec le ferroviaire - 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) - le cadre de vie des habitants doit être préservé, et le

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

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°18 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 12 décembre 2023 à 13:06

Contribution:

Bonjour, Après lecture des documents de présentation, il me semble que les éléments présentés hier en réunion publique ne sont pas conformes à la réalité des faits en ce qui concerne la partie ferroviaire du projet : - le projet vise à doubler le report modal sur le CEF, passant de 4 trains par jour à 8 à 10/ jour à horizon 2029 - le projet vise également à répondre aux problèmes de capacité des deux opérateurs historiques (Novatrans et Ambrogio), sachant que les infrastructures actuelles ne permettent pas de répondre aux standards européens de trains de 750m. Il s'agit donc d'investissements indispensables si l'on veut maintenir une alternative au tout camion. - ce report modal équivaldrait à 75 000 camions par an en moins sur la route, ce qui présente à mon sens un très grand intérêt pour limiter les gaz à effets de serre et contribuer à notre échelle à la lutte contre le changement climatique. - le projet de Brittany ferries ne concerne qu'un train par jour, soit seulement 1 des 3 à 5 nouveaux trains quotidiens à horizon 2029. La présentation d'hier laissait penser que le projet ferroviaire était principalement axé sur Brittany ferries, alors que ces chiffres montrent bien que l'essentiel du report modal supplémentaire attendu viendrait de Novatrans qui effectue du transport combiné "classique". Les inquiétudes quant au modèle proposé par Brittany ferries ne justifient pas une présentation aussi partielle et partielle du projet - par ailleurs, même en ce qui concerne Brittany Ferries les faits ne donnent pas raison à la lecture qui en a été faite : le transport maritime actuel va de Cherbourg à Bilbao, et non à Bayonne. Cela signifie donc que le projet d'autoroute ferroviaire vient en complément de l'offre maritime et non en concurrence, la zone de chalandise n'étant tout simplement pas la même ! Et le transport par voie maritime s'effectue à une fréquence (1 par semaine ?) bien moindre que le trajet quotidien de l'autoroute ferroviaire. Je ne comprends donc pas l'argument consistant à dire qu'il s'agit de sortir les camions du bateau pour les mettre sur les trains. Que l'on m'explique pourquoi Brittany ferries, même largement subventionnée, viendrait réaliser de si importants investissements pour proposer un service exactement identique à ce qu'elle est déjà en

capacité de faire. C'est dénué de sens. Je déduis de ces éléments que le projet ferroviaire est pleinement justifié compte tenu de l'urgence à lutter contre le changement climatique. La destruction des barthes est une externalité négative largement compensée par le report modal attendu (sans compter les mesures de compensation). Je constate d'ailleurs que l'avis négatif du CNPN ne porte pas sur l'intérêt du projet en tant que tel (contrairement à ce qui est insinué sur le texte de la pétition) puisque le CNPN reconnaît au contraire son intérêt public majeur et le fait que les extensions ferroviaires ne peuvent pas se faire ailleurs. L'avis négatif du CNPN porte uniquement sur le niveau des mesures de compensation. Suite à cet avis négatif, de nouveaux terrains ont été proposés, dont un actuellement très dégradé dans les landes. Il ne s'agit donc pas, comme présenté hier, de terrains déjà à l'état naturel sur lesquels les mesures de protection sur 50 ans n'apporteraient aucune plus value écologique. Dernière précision : il apparaît que la compensation est proche d'un facteur x 10, alors qu'on nous a parlé hier d'un facteur x 3. Ce n'est pas le même niveau d'ambition! - S'agissant du risque inondation, les études spécifiques au projet du CEF (études datant de décembre 2022, donc très récentes) montrent que le projet n'entraîne pas d'aggravation du risque. Cela signifie donc ni plus ni moins que la situation sera identique avant et après travaux du CEF. Je ne comprends donc pas la polémique là-dessus. Lorsqu'on construit une maison, on demande à ce que la gestion des eaux de pluie, canalisées ou à la parcelle, n'entraîne pas de risque supplémentaire pour les voisins. On ne demande pas que la construction de la maison réduise le risque déjà existant, ce serait absurde. Pour le risque déjà existant pour les riverains des barthes, et en tenant compte du changement climatique, c'est bien à une étude générale sur l'ensemble du bassin versant qu'il appartient de définir les éventuels ouvrages supplémentaires. Si j'ai bien compris, cette étude sera terminée courant 2024. Au final, je ne vois aucune raison de ne pas soutenir le projet ferroviaire

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°19 (Web)

Par Demange Jean-Marie

Déposée le mardi 12 décembre 2023 à 21:10

96 rue de l'ancienne école

64990 Lahonce

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°34

Contribution:

Bonjour, de nombreuses questions sur un sujet auquel je m'oppose fermement. Combien ces travaux vont ils coûter? Pourquoi avoir signé le Plan Climat de la CAPB et autoriser le remblaiement des

dernières zones humides des Barthes de Mouguerre? Comment seront protégés les riverains contre les inondations à prévoir? Pourquoi ne pas faire rouler les trains jusqu'à Hendaye où existe une zone de fret sous employé ? J'espère que nos élus sauront remettre en cause un projet qui ne correspond pas aux attentes de leurs administrés. Ne signer pas ce permis d'aménagement.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°20 (Web)

Par Coyos Battittu

Déposée le mercredi 13 décembre 2023 à 13:37

726, Bidarteko bidea

64 990 Mugerre/Mouguerre

Contribution:

Je m'oppose à ce projet d'aménagement du CEF. Il s'agit en fait d'artificialiser plusieurs hectares de barthes (nom gascon signifiant zone humide ne bordure de cours d'eau servant de tampon et de déversoir lors d'inondations). Ce projet est complètement rétrograde puisqu'il détruit une zone humide naturelle particulièrement riche pour sa faune et sa flore. Les compensations n'égalent jamais ce que la nature fait sans l'homme. 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 ? Je participerai à toute manifestation ou action pacifique pour s'opposer à ce projet dangereux. La principale richesse du Pays Basque, c'est sa nature.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°21 (Web) FIN DE TRAITEMENT DU 120124

Par DOAT Bernadette

Déposée le mercredi 13 décembre 2023 à 15:29

Contribution:

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" Il y a 30 ans, nous étions ignorants ou presque de l'incidence de nos projets humains sur l'environnement ; aujourd'hui, nous savons et nous sommes coupables, si nous n'agissons pas autrement. Ecocide ? Le terme est récent, mais évitons d'en arriver là. Réfléchissons à des projets alternatifs sur des friches industrielles ? Nous ne pouvons plus remblayer. Nous avons déjà assez détruit de zones humides avec les remblaiements de la zone de Maignon, de celle du Leroy-Merlin puis d'Ametzondo (personnellement, je me refuse à aller dans les commerces d'Ametzondo dont l'assise a nécessité des "pieux" bétonnés sur une profondeur de 80 mètres et des milliers de mètres cubes de remblaiement). 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. 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. - engager une véritable consultation de tous les acteurs socio-économiques, par le biais d'une ENQUETE PUBLIQUE, avec mise en ligne des documents auparavant, dans un délai raisonnable. Merci de prendre cet avis en compte.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°22 (Web)

Par THIBAUD Richard

Déposée le vendredi 15 décembre 2023 à 08:22

188 chemin Constantin

64990 lahonce

Contribution:

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

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°23 (Web)

Par Vautier

Déposée le vendredi 15 décembre 2023 à 11:23

64990 Mouguerre

Contribution:

Voici ma contribution : Création d'un remblai et artificialisation du sol pour l'éternité : ce qui pouvait être une bonne opération en 1988, doit être regardé avec les connaissances actuelles et l'évolution du climat. Nos élus, par définition nos porte paroles, portent une lourde responsabilité vis à vis de nous, de nos enfants et petits-enfants. Une décision d'artificialiser toujours plus ne peut se prendre pour des raisons économiques et est-ce vraiment un projet porteur de développement ? Je ne parlerai que de la partie des barthes où devrait s'implanter 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 ? Pour mémoire, DJO a déjà modifié son implantation en France plusieurs fois : de 1991 à 1993 : Saint Avertin en Indre et Loir De 1992 à 1996 : Conflans Sainte Honorine dans les Yvelines De 1996 à 2001 : Nanterre dans les Hauts de Seine De 2001 à 2007 puis de 2007 à 2009 : 2 sites successifs à Annecy en Haute-Savoie Cette société a été rachetée en 2019 par un groupe américain dont ce n'était pas le métier initial (industrie de la soudure, pompes...) et qui a scindé son activité en 2 parties avec démission des administrateurs historiques. DJO/Enovis possède actuellement 12 établissements dans le monde dont 1 à Barcelone. 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 ? 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 ? Tel qu'indiqué dans les documents, ce remblaiement prendrait 2 ans. En comparaison, combien de temps faudrait-il pour rendre le site des Salines, déjà artificialisé, compatible avec une construction ? 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 ? Trop de questions, trop d'incertitudes. Par conséquent, je demande au Maire de ma commune de ne pas signer le permis d'aménagement du CEF

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°24 (Web)

Par Laxague, Maitena

Déposée le vendredi 15 décembre 2023 à 14:36

122, chemin du ruisseau ARTECH

64990 LAHONCE

Contribution:

Habitante de Lahonce depuis bientôt 10 ans, nous avons choisi de vivre avec ma famille dans ce petit coin de Pays basque pour retrouver les nôtres et nos racines mais aussi pour la qualité de son environnement, protégé par une loi ALUR dans plusieurs secteurs de la commune, et pour les engagements en faveur de la préservation de l'environnement de l'équipe municipale. C'est donc avec effroi que nous apprenons, grâce au "CADE " et "Mouguerre cadre de vie" ,que se trame à quelques encablures de notre domicile, ce que l'on pourrait qualifier de future catastrophe environnementale : 12 Ha de Barthes détruits pour l'installation d'une future et hypothétique gare de ferroutage et l'installation d'une entreprise : DJO, et ce, alors que l'année 2023 aura été l'une des pires au plan du réchauffement climatique dans notre secteur : sécheresses, inondations... Il suffit d'ouvrir les yeux pour s'apercevoir de cela... 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 ! M. Le Maire de Mouguerre dit agir dans l'intérêt des Mouguertars et donc estime pouvoir décider en leurs noms, en leur refusant, jusqu'ici, la possibilité de pouvoir en discuter ensemble selon les principes d'une démocratie citoyenne éclairée. Les citoyens de Mouguerre et des autres communes concernées par ces futurs changements environnementaux, en premier lieu Lahonce, proposent un dialogue constructif dans l'intérêt de tous avant toute décision irréversible qui entraînerait des conséquences que personne ne souhaite. Le CEF, partie prenante essentielle de ce projet ferait bien de s'inspirer d'exemples humainement plus conformes à nos valeurs et notre identité basque comme celui de la coopérative de Mondragon, au lieu de préserver les intérêts d'une société comme Brittany Ferries. 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 ? OUI, c'est la question que tout le monde se pose légitimement aujourd'hui... Quant à la société DJO qui souhaite bénéficier de 3,3ha de cette future artificialisation, on peut penser que l'entreprise, tout comme le CEF certainement,

ne peut se soustraire à ses obligations légales concernant les risques environnementaux et la responsabilité sociétale des entreprises (RSE) qu'elle pourrait faire courir dans cette nouvelle installation. Est-il besoin de rappeler la loi « Climat et résilience » concernant l'impact des nouvelles obligations environnementales pour les entreprises de plus de 50 salariés. Petit rappel donc de cette loi et du rôle des salariés et du CSE (Comité social et économique, instance obligatoire) qui prévoit la possibilité pour les salariés de s'exprimer sur la stratégie environnementale de leur entreprise : qu'en est-il à l'antenne DJO de Mouguerre? La « Loi Climat » impose ainsi au CSE de s'assurer que l'employeur prend en compte les impératifs écologiques dans ses décisions. Cela passe notamment par l'information. Le CSE doit désormais être informé sur les conséquences environnementales des différentes mesures prises par l'entreprise. De façon concrète, l'employeur devra donc transmettre toutes les informations relatives à l'environnement lors de ces consultations sur les conséquences environnementales de l'activité de l'entreprise. (Code du travail Art.L.2312-17) Si, comme l'a évoqué M. le Maire récemment, l'entreprise DJO emploie majoritairement des Mouguertars, ces salariés ne peuvent donc ignorer les conséquences de cette décision de leur entreprise sur leur environnement professionnel et personnel. En conclusion, il apparaît qu'une concertation à tous les niveaux s'avère indispensable avant toute poursuite de ce projet.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°25 (Web)

Par BOLLET Jean Pierre

Déposée le dimanche 17 décembre 2023 à 09:55

MOUGUERRE

64990 MOUGUERRE

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°60

Contribution:

Bonjour, En pièce jointe, la contribution du CADE. Vous en souhaitant bonne réception. Cordialement. J
P BOLLET

Documents :

- contribution_25_Web_1.pdf

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°26 (Web)

Par Anonyme

Déposée le dimanche 17 décembre 2023 à 12:19

Contribution:

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 de réduire les impacts ? Comment aurons-nous accès à la justification des décisions prises ?

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°27 (Web)

Par VIGNAU Thomas

Déposée le dimanche 17 décembre 2023 à 13:51

Contribution:

Projet du XXI^e siècle !!! Il est urgent de ménager le territoire ! Frugalité Heureuse et créative !

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°28 (Web)

Par Martine Bouchet

Déposée le dimanche 17 décembre 2023 à 14:35

#{speechPostalCodeAndCity#28}

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°5, N°16, N°17, N°30, N°32, N°40, N°49, N°52, N°54, N°59

Contribution:

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 ?

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°29 (Web)

Par Maillard Sandra

Déposée le mardi 19 décembre 2023 à 14:14

maisandra@hotmail.com

40220 Tarnos

Contribution:

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 !

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°30 (Web)

Par Martine Bouchet

Déposée le mercredi 20 décembre 2023 à 17:15

\$(speechPostalCodeAndCity#30}

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°5, N°16, N°17, N°28, N°32, N°40, N°49, N°52, N°54, N°59

Contribution:

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 vehicules /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). Donc il ne faut pas accorder le permis d'aménager demandé !

Documents :

- contribution_30_Web_1.pdf

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°31 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mercredi 20 décembre 2023 à 22:42

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°53

Contribution:

Mouguerre n'étant pas tellement proche de la frontière, pourquoi certains élus locaux, portent autant d'intérêts à ce projet? Intérêts personnels? D'autant qu'en vu des contraintes environnementales sur Lahonce et Mouguerre, ce projet n'a pas de sens, hormis augmenter les risques d'inondations localement, et encombrer un peu plus les infrastructures routières, déjà saturées....

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°32 (Web)

Par Martine Bouchet

Déposée le samedi 23 décembre 2023 à 11:33

§{speechPostalCodeAndCity#32}

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°5, N°16, N°17, N°28, N°30, N°40, N°49, N°52, N°54, N°59

Contribution:

Demande de prolongation de la période de participation du public jusqu'au 22 janvier 2024 : 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 4eme 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). Cette période devrait être mise à profit par le maire de Mouguerre pour se rapprocher des élus de Lahonce et pour s'assurer que la participation du public est bien relayée au niveau de Lahonce puisqu'il y a de nombreux impacts pour les habitants de leur commune (risque d'aggravation du risque d'inondation pour Lahonce si les barthes de Mouguerre sont remblayées, mais aussi problème de circulation et 4eme voie). Martine Bouchet Présidente de l'association Mouguerre Cadre de Vie

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°33 (Web)

Par Cécile RAYMOND

Déposée le samedi 23 décembre 2023 à 17:10

64990 Lahonce

Contribution:

Bonjour, Au regard des différents éléments lus ci-dessous, j'aimerais, que les Maires de Mouguerre et surtout Lahonce fassent une réunion d'information, sur le projet, afin d'évoquer leurs perspectives d'aménagement à long terme, qui, je pense, ne semblent pas toutes évoquées... Quels sont les intérêt des habitants des communes de ces nouveaux aménagements...? Que nos élus, jouent enfin leur rôle en toute transparence, pour ouvrir au débat, au lieu de camper sur leur positions, en ne prenant pas en compte les remontée citoyennes. Les administrés des 2 communes devraient être informé par courrier postal, pour permettre à tous les publics d'avoir connaissance de l'information. Une enquête publique de terrain me semble aussi plus que nécessaire. Un dossier administratif aussi impactant ne peut être validé par des administratifs qui ne sont pas sur le terrain. Le report de l'autorisation me semble aussi légalement "juste" dans la mesure où tous les éléments du dossier n'ont pas été mis en ligne en même temps. Si d'autres éléments venaient encore à manquer, il faudrait que la consultation soit reportée tant que TOUS les éléments ne seront pas mis à disposition. Merci par avance.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°34 (Web)

Par DEMANGE Jean-Marie

Déposée le dimanche 24 décembre 2023 à 11:01

96 rue de l'ancienne école

64990 LAHONCE

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°19

Contribution:

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'écu, 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

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°35 (Web)

Par Association de Défense des Intérêts de Lahonce

Déposée le dimanche 24 décembre 2023 à 12:51

258 Chemin Pilas

64990 LAHONCE

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°38, N°48

Contribution:

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 4è 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.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°36 (Web)

Par Caprais Dominique
Déposée le mercredi 27 décembre 2023 à 08:32
3 impasse des coquelicots
47180 STE BAZEILLE

Contribution:
Je suis contre ce projet

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°37 (Web)

Par Virginie Allezard
Déposée le mercredi 27 décembre 2023 à 18:23
64990 Lahonce
Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°44

Contribution:
Le projet d'extension du CEF est justifié par une économie de CO2 de 50 000T/an, sans que ce chiffre 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. Je me

permets de relever que la réponse du porteur de projet à la demande de la MRAe de présenter un bilan complet et quantifié des émissions de gaz à effet de serre est très partielle puisqu'elle ne reprend pas la méthodologie préconisée, ni les règles de l'art du calcul du bilan CO2. Ainsi, je vous remercie de justifier les économies de CO2 par des calculs argumentés exhaustifs (qui pourraient être validés par un tiers neutre compétent) et mis à disposition du public. Cette demande me semble correspondre aux ambitions affichées du plan Klima Pays Basque porté par la CAPB, et la nécessaire transparence associée.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°38 (Web)

Par Association de Défense des Intérêts de Lahonce

Déposée le mercredi 27 décembre 2023 à 18:50

258 Chemin Pilas

64990 LAHONCE

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°35, N°48

Contribution:

"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)

Documents :

- contribution_38_Web_1.pdf

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°39 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mercredi 27 décembre 2023 à 19:21

Contribution:

Je ne souhaite pas que le centre de fret s agrandisse car je doute que l extension soit nécessaire et de sa viabilité, l extension du ferroviaire décline depuis 30ans et n est qu une utopie. De plus habitant les barthes je crains les inondations, la dégradation de notre lieu de vie, les différentes pollution que cela va engendrer, la destruction de la faune et la flore. De plus je regrette le manque de concertation et de préoccupation des habitants de la zone. Merci pour votre prise en compte

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°40 (Web)

Par Association Mouguerre Cadre de Vie

Déposée le mercredi 27 décembre 2023 à 21:15

`speechPostalCodeAndCity#40`

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°5, N°16, N°17, N°28, N°30, N°32, N°49, N°52, N°54, N°59

Contribution:

Contribution de l'association Mouguerre Cadre de Vie : 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 « Éviter, 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),

alors que l'arrêté Loi sur l'eau (de l'an 2000) dont se prévaut la SEPA indique pourtant bien que le « permissionnaire » (la SEPA) devra se conformer à toutes les règles existantes et à intervenir. Aussi, le projet d'aménagement présenté n'est pas acceptable, nous nous y opposons ; - 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). - 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 . - 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). - le remblaiement accroît les risques d'inondation des quartiers environnants : +10 cm pour Lahonce. Ceci est inacceptable. Tant que des mesures de protection efficace ne seront pas déterminées, en tenant compte en plus du changement climatique, le remblaiement ne peut pas se faire. Il en va de la responsabilité personnelle du Maire de Mouguerre. - Les impacts du projet dépassent largement le périmètre du CEF, et ce projet aurait dû faire l'objet d'une vaste concertation. - Les documents mis très tardivement en ligne montrent qu'il sera indispensable de créer une 4eme 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. Pour toutes ces raisons, nous demandons au Maire de Mouguerre de ne pas signer le permis d'aménager présenté par la SEPA.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°41 (Web)

Par SAINT-PIERRE Roger

Déposée le jeudi 28 décembre 2023 à 09:30

732, route de Briscous

64990 Mouguerre

Contribution:

CE PROJET TRÈS COUTEUX N'EST PAS JUSTIFIÉ À PLUSIEURS TITRES L'autoroute ferroviaire envisagée par British ferry est un gâchis écologique nullement compensé par 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. 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.

UN DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION CONTRAIRE AUX PRINCIPES CITOYENS Lors de l'enquête publique sur la révision du PLU de MOUGUERRE, suite aux remarques faites par MOUGUERRE CADRE de VIE, la commissaire enquêtrice avait recommandé qu'une concertation avec le public puisse avoir lieu dès la fin de toutes les diverses études conduites pour ce projet : impact, environnementales, hydrauliques, faune-flore, pédologique, trafic et paysagère. La municipalité de Mouguerre et la CAPB ont bien pris en compte la remarque et écrit qu'ils en tiendraient compte. Résultats : Rien n'a été fait, pas de concertation et, encore moins, de réunion publique sur le sujet. Afin d'obtenir des subventions européennes, les Pouvoirs Publics affirment que les conditions sont réunies pour étendre le Centre de Fret au travers de la création de nouvelles infrastructures ferroviaires. En outre, ils affirment vouloir résorber le trafic routier et, de ce fait, désengorger le réseau. Ils n'hésitent pas à situer Mouguerre à la frontière, à préciser que les chargements de fret issus du rail partiront forcément par la route pour rejoindre la péninsule ibérique. 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. Encore une fois les habitants du Port, les riverains de l'Adour sacrifiés. Une fois de trop !! Des risques d'inondations accusés : à cause d'un remblaiement de 2 mètres des quelques 12 hectares concernés par ce projet, le risque d'inondations est patent. D'une part, des zones humides qui absorbent l'eau de pluie vont disparaître ; d'autre part, élever ces terrains amène l'eau à se répandre en contre bas et donc à se disperser vers les habitations du Port. Malheureusement, nous n'avons pas pu consulter les études hydrauliques malgré les promesses faites. Du trafic en plus et des nuisances supplémentaires : même s'ils recherchent la réduction du nombre de poids lourds sur le réseau routier, ce dernier va augmenter dans notre zone. Dans les faits, les véhicules concernés vont se diriger soit vers la péninsule ibérique soit vers Pau et Toulouse, ce qui provoquera nuisances sonores et supplément de pollution, des embouteillages qui vont aller crescendo. Une nouvelle dépréciation des valeurs immobilières pour les maisons du Port : déjà, en moyenne, les habitations du Port de Mouguerre sont sous-évaluées de 30 % par rapport à des maisons comparables sur Mouguerre ou ailleurs. Et cette dégradation ne va s'arranger, loin s'en faut, si ces projets aboutissent.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°42 (Web)

Par Charron Martine

Déposée le jeudi 28 décembre 2023 à 12:14

105 chemin de l'Aiguette

64990 LAHONCE

Contribution:

Je suis habitante des Barthes et entièrement d'accord avec toutes les contributions dénonçant : - la disparition des dernières Barthes de Mouguerre : photos chocs de janvier 2023 de plusieurs hectares transformés en lac présentées à la réunion publique de Mouguerre Cadre de Vie et du CADE, témoignage des nouveaux impacts du changement climatique et de ses conséquences de plus en plus menaçantes sur nos lieux de vie. Sans aucun doute maintenant, nous connaissons les perspectives inquiétantes des risques d'inondation qui seront aggravés avec entre autres l'assèchement de ces Barthes. -l'argument du ferroutage, les vertus écologiques de ce projet. Si tel était la volonté, le projet aurait dû continuer plus loin là où des infrastructures existent déjà et attendent pour accueillir, exemple Lezo près de Saint Sébastien. 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 ? -l'accentuation de la détérioration de notre qualité de vie à cause de tout le trafic supplémentaire que nous aurons à subir (500 personnes à ENOVIS-DJO). Pas de transport en commun digne de ce nom à l'endroit de la nouvelle entrée de l'entreprise. -la question du périmètre du projet en question : CEF de Mouguerre. 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 ? Nouvelle atteinte à une Barthe classée en Espace Naturel Sensible en 2017 (voir délibération de création). Les terrains en ENS de la route des Barthes de Lahonce le long de la voie ferrée sont aussi régulièrement recouverts de grandes quantités d'eau et pourraient provoquer avec tous ces aménagements des coupures de cette route, voirie d'accès essentielle pour les habitants. -l'absence totale d'information et de consultation des élus de Lahonce. Nous comptons sur eux pour réagir fortement. -l'arrivée en ligne tardive des éléments très importants rajoutés par la Mairie de Mouguerre le 19 décembre. Explication : dans le fuseau LGV GPSO depuis 2017 le schéma du pont route de la LGV se situait dans le CEF. L'intention politique étant de décider l'implantation d'ENOVIS-DJO sur ce même endroit, il a suffi d'un coup de crayon pour dessiner le remplacement du pont route de la LGV par une route d'accès dans les Barthes de Lahonce. Considérant ces éléments portés à connaissance de tous par l'action citoyenne dont certaines très tardivement le 19 décembre et avec une clôture de la consultation au public le 2 janvier 2024, le Maire de Mouguerre doit accepter le report de la date de clôture au 22 janvier 2024. Ainsi : 1/les habitants après la période de fêtes auront le temps de la consultation. 2/les élus de Lahonce auront la possibilité de se réunir et de débattre sur la signature par la seule Mairie de Mouguerre de ce permis d'aménager qui du fait le l'implantation d'ENOVIS-DJO autorise une infrastructure routière dans les Barthes de Lahonce.

Documents :

- contribution_42_Web_1.pdf

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°43 (Web)

Par Doussau, Jean-Baptiste

Déposée le jeudi 28 décembre 2023 à 19:09

173 rue Lanes

64990 Lahonce

Contribution:

J'habite depuis plusieurs années à proximité de la future zone de remblaiement sur la commune de Lahonce. Je suis très étonné qu'il n'y ait pas eu de réunion, pour nous prévenir, organisée ni par la mairie de Lahonce ni celle de Mouguerre. Il est très clair que chaque année les écoulements d'eaux se font de moins en moins bien, cela devient même dangereux tellement la montée des eaux peut être rapide. Les zones concernées sont pleines d'eau à chaque pluie. 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? Le projet ne me paraît pas être une bonne idée. Ni pour le cadre de vie, ni pour la faune et la flore déjà très menacée, ni pour les nuisances sonores. Des enfants vivent également dans les barthes...cela vaut-il la peine de les mettre en danger? Rien n'est prévu ni proposé pour diminuer un peu l'impacte (mur antibruit, pompe du côté de Lahonce etc.) rien. 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.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°44 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 28 décembre 2023 à 19:51

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°37

Contribution:

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.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°45 (Web)

Par Frédéric

Déposée le vendredi 29 décembre 2023 à 09:41

Chemin Constantin, 130, 130

64990 LAHONCE

Contribution:

Bonjour Natif de Mouguerre, habitant à côté du Centre Européen de Frêt à Lahonce je suis contre ce projet. Cet débile le risque d'inondation est d'année en année de plus en plus grand. Nous étions là avant le frêt et depuis l'agrandissement il nous pourri la vie. Inondation bruit jour et nuit, déchets partout dans les canaux champs forêts. Monsieur Hirigoyen est un excellent maire mais sur ce sujet il se trompe et pour je ne sais quelle raison, vous allez détruire un des seuls poumons verts à proximité de Bayonne. Je suis dégoûté j'ai 45 ans j'ai vécu que à Mouguerre Urcuit Lahonce. Vous faites une énorme erreur. Cordialement

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes :

Note interne n°1

Le 29/12/2023 à 09:41 par Anonyme

Message : La contribution a été modérée automatiquement par le système car elle contient le(s) propos suivant : debile, debile.

Document : -

Commentaires : -

Contribution n°46 (Web)

Par HUGLA David

Déposée le vendredi 29 décembre 2023 à 10:13

700 avenue de l'Abbaye

64990 LAHONCE

Contribution:

CONTRIBUTION DU CONSEIL MUNICIPAL DE LAHONCE PPVE – INSTRUCTION DU PERMIS D'AMENAGER N°PA 064 407 23B0002 TRAVAUX D'AMENAGEMENT DU CENTRE EUROPEEN DE FRET

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 PÉRE, Jérôme HARGUINDEGUY, Sandrine MINNE, Bruno MOCORREA, Francis MERLIN : Adjoints au Maire • Stéphanie BALZER, Sylvie BUCHMANN, Jean-Marie DARRIGOL, Bernard DELMAS, Jean-Marie DEMANGE, Benoit DEYTIEUX, Jessica ETCHEVERRY, Florence GAMALEYA, Jérémie SEGUIN, Christiane SIEBERT, Hélène VEZA : Conseillers municipaux

Documents :

- contribution_46_Web_1.pdf

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°47 (Web)

Par Typhaine Dulhauste
Déposée le vendredi 29 décembre 2023 à 12:37
155 Chemin Artigaux App 121 Bat C
64990 Lahonce

Contribution:
Je suis contre ce projet.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°48 (Web)

Par Association de Défense des Intérêts de Lahonce
Déposée le samedi 30 décembre 2023 à 08:50
258 Chemin Pilas
64990 LAHONCE
Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°35, N°38

Contribution:

Les habitants de Lahonce qui souhaitent se joindre à un recours en cas de signature du permis d'aménager tel quel (forte probabilité) sont priés de se faire connaître au : 06 89 72 88 43 ou 05 59 01 47 54

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Double de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°49 (Web)

Par Association Mouguerre Cadre de Vie
Déposée le samedi 30 décembre 2023 à 20:48
Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°5, N°16, N°17, N°28, N°30, N°32, N°40, N°52, N°54, N°59

Contribution:

La contribution des élus de Lahonce est très appréciable. Leur indignation de ne pas avoir été consultés est à mettre en perspective avec un vote du conseil communautaire de la CAPB qui conforte totalement leur position : en effet, il y a un an, le PLU de Mouguerre a été révisé, et la commissaire enquêtrice avait émis cette recommandation : « Engager une concertation préalable pour l'extension du Centre Européen de Fret, une fois que toutes les études d'impact environnementale, hydrauliques, faune-flore, pédologique, trafic, paysagère seront finalisées, que la MRAe aura donné son avis et ainsi les porter à la connaissance du public pour débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet. » Ce que le vote de la CAPB avait entériné ainsi : « Cela ne relève pas du PLU mais la Communauté d'Agglomération, ainsi que la Commune, prennent en compte cette remarque. ». La participation qui se déroule n'a pas grand chose à voir avec une concertation (en plus, elle est viciée par l'ajout tardif de documents importants, nous sommes le samedi 30 décembre et le maire n'a toujours pas annoncé sa prolongation !). La concertation se tient en amont du projet, elle

permet l'organisation de réunions, un débat avec les décideurs, elle se tient en présence de garants de la concertation, elle permet de réellement débattre de l'opportunité du projet, mais aussi de prendre en compte les remarques pour faire évoluer les hypothèses de réalisation. Ce vote de la CAPB non respecté, nous l'avons dénoncé lors de la réunion publique du 11 décembre. Les élus qui sont attachés au respect de la démocratie doivent soutenir la demande légitime de retravailler le dossier à la base avec les citoyens et les élus, et de le remettre en cause le cas échéant, comme ce que permet une concertation.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°50 (Web)

Par Marneffe Thierry

Déposée le dimanche 31 décembre 2023 à 17:22

659 Chemin d'Arroca, 64990 Lahonce, France

64990 Lahonce

Contribution:

Thierry Marneffe, habitant de Lahonce, animateur du comité consultatif local de Lahonce, animateur de l'Atlas de la Biodiversité Communale de Lahonce, membre du collectif Bas Adour Mobilité, membre du groupe de travail PCAET du pôle Nive Adour, membre du CDPB. Le projet d'artificialisation irréversible de 12 ha de zones humides a de nombreux impacts et risques sur le territoire et le cadre de vie des habitants de Mouguerre et de Lahonce : impacts sur la biodiversité (dans un contexte global d'effondrement de la biodiversité), aggravation du risque inondation (+10 cm dans les barthes de Lahonce, dans un contexte d'aggravation des phénomènes climatiques), augmentation des impacts des canicules (43°C en juin 2022, alors que les zones humides sont des amortisseurs des phénomènes caniculaires, et donc un contexte d'accélération du changement climatique), aggravation des conditions de circulation (qui sont déjà très mauvaises, ...), ... Tous les experts (y compris ceux consultés par la CAPB) considèrent que les phénomènes climatiques (inondations, canicules) seront plus violents dans le futur, que les zones humides sont des enjeux essentiels face aux enjeux climat et biodiversité. Pourtant ce projet va à l'encontre des engagements internationaux et nationaux (loi ZAN, préservation de la biodiversité, préservation des zones humides, ...), des engagements locaux (ENS de Lahonce, Atlas de la Biodiversité Communale de Lahonce, ...). Le thème de la semaine du plan climat de la CAPB en 2023 était la préservation de l'eau et des zones humides ! Deux projets justifient, pour la mairie de Mouguerre et la SEPA, l'extension du CEF : le développement du pôle ferroviaire et la réimplantation de l'entreprise DJO. Le développement du pôle ferroviaire peut trouver sa justification

dans un contexte de volonté de réduction du fret routier, 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. En revanche, rien ne justifie l'implantation de l'entreprise DJO, sans lien avec l'activité ferroviaire, sur 3,3 ha de zones humides, alors que d'autres solutions pourraient être envisagées pour l'entreprise. Par ailleurs, si DJO est implantée, si la décision de LGV est prise, les élus locaux ne pourront pas empêcher la construction d'une voie sur les ENS de Lahonce, voie qui serait dans ce cas considérée d'utilité publique. La seule façon d'empêcher la voie dans les ENS est d'empêcher l'installation de DJO. L'imperméabilisation des zones humides des barthes sera irréversible alors que les projets qui le justifient ont une durée de vie incertaine : DJO, comme toute entreprise (notamment américaine) est sujette aux aléas économiques et stratégiques ; Brittany Ferries indique que le pôle de Mouguerre n'est que temporaire, avant le raccordement direct à l'Espagne. Malgré ces risques et ces impacts sur l'environnement, sur le cadre de vie des riverains et les conditions de circulation, les habitants n'ont disposé jusqu'à maintenant, que de très peu d'information. Il a fallu attendre le 1er décembre (ouverture par la mairie de Mouguerre d'une participation du public par voie électronique) pour obtenir un ensemble de documents (près de 1600 pages). Il a fallu attendre le 11 décembre (organisation par l'association Mouguerre Cadre de Vie, et non par la mairie de Mouguerre, d'une réunion publique, 150 participants) pour disposer d'une présentation synthétique et éclairante sur le projet. Enfin, la mairie de Mouguerre n'a mis à disposition que le 19 décembre 2 documents très importants montrant les impacts de ce projet d'aménagement sur la commune de Lahonce : impacts sur les ENS de Lahonce (pourtant protégés par les engagements pris antérieurement par les élus) ou bien graves conséquences sur les conditions de circulation pendant les travaux (potentiellement 9,5 mois) et au-delà (impossibilité d'utiliser la RD312 pour les habitants en provenance de la route des barthes vers Bayonne). Les élus de Lahonce eux-mêmes ont découvert le détail du projet et ses impacts sur la commune de Lahonce en décembre 2023 ! Comment expliquer ce manque d'information ? La clôture de la participation du public le 2 janvier ne permet pas aux habitants et aux élus de disposer d'une compréhension suffisante du dossier (dont les derniers éléments ont été communiqués le 19 décembre) et d'apporter leur contribution dans le registre ouvert à cet effet. Compte tenu des éléments précédents, mes demandes sont les suivantes : • Report de la date de clôture de la participation du public au 23 janvier 2024 pour permettre aux habitants de s'informer, de se forger une opinion, d'exprimer leurs commentaires sur le registre de la participation • Rejet du projet d'aménagement et de l'installation de DJO dans les barthes pour réduire le risque inondation, pour préserver les zones humides, la biodiversité, les espèces protégées, pour réduire la dégradation de la circulation routière • 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 ? • Mise en œuvre d'une étude d'impacts à jour et complète (inondation, biodiversité, circulation, canicule, ...) ainsi que des bénéfices sociétaux de l'extension du CEF (en cohérence avec les demandes de la MRAE) • Partage de l'étude d'impact et mise en œuvre d'une véritable concertation préalable sur le projet d'extension du CEF (en cohérence avec les recommandations du commissaire enquêteur sur la révision du PLU de Mouguerre, validées par la CAPB) • Présentation d'une vision globale à terme intégrant le CEF, le projet de LGV, le « grand échangeur », les divers projets d'aménagement, les solutions de mobilité du quotidien, ... et mise en œuvre d'une véritable concertation préalable • Prise en compte des remarques du CNPN et information du Préfet pour qu'il puisse réviser ses décisions sur des bases complètes, y compris l'étude d'impact mise à jour • Mise en œuvre de solutions de mobilité du quotidien respectueuses de l'environnement (bus, train, vélo, autopartage) pour les habitants de l'axe Adour

Documents :

- contribution_50_Web_1.pdf

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°51 (Web)

Par Hugla Séverine

Déposée le dimanche 31 décembre 2023 à 20:55

511 CHEMIN SAUBADRET

64990 LAHONCE

Contribution:

Je ne ferai aucun commentaire sur la première consultation communiquée tardivement par les services de l'Agglo en septembre dernier. Toutefois, j'ai une question : comment pouvez vous consulter aujourd'hui alors que cette étape marque comme un aveu de non transparence ? J'ai bien retenu les propos de Mr Hirigoyen lors de sa venue au CADE : tout est fait pour l'emploi et les impôts pour la commune. Aucun propos sur la préservation des zones naturelles, aucun propos sur l'environnement, aucun propos sur le cadre de vie, la santé des habitants... Et encore moins sur les habitants des autres communes qui pourraient être impactés par des actes irresponsables. Le souhait exprimé par les élus présents de terminer un projet des années 80, permet de comprendre le décalage entre les préoccupations des habitants de 2024 et les élus mode années 80. Aucune prise en compte de leurs parts des infos en tout genre sur le changement climatique, la montée des eaux... Le GIEC n'existe pas ? 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 ? Cette question rejoint le premier point de cette contribution. Par ailleurs, que proposez vous, Monsieur Hirigoyen, en qualité d' élu à l'Agglo comme transports en commun collectif à tous les habitants des autres communes qui seront impactés par les travaux puis par un nombre incalculable de camions à leur descente des trains puisque autant de travaux avec des fonds publics doit avoir une activité économique rentable et sûre, sur des infrastructures routières frôlant la médiocrité et l'insuffisance ? Qui a déjà emprunté les routes départementales ou autoroutières le matin depuis l'est bayonnais sans que cela l'interroge au regard des bouchons déjà existants et l'interroge sur des transports collectifs adaptés (j'écris "adaptés" parce que les horaires de bus aujourd'hui pour les lycéens lahonçais par exemple sont les mêmes qu'il y a une quarantaine d'années)... Il y a des temps qui montrent qu'il faut sortir des lignes, sortir des lignes de l'entre soi, écouter des experts du climat, être au service des électeurs, des habitants d'un territoire. Merci de respecter la démocratie.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°52 (Web)

Par Anonyme

Déposée le lundi 01 janvier 2024 à 16:23

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°5, N°16, N°17, N°28, N°30, N°32, N°40, N°49, N°54, N°59

Contribution:

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 !!!

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°53 (Web)

Par Zamponi Maialen

Déposée le lundi 01 janvier 2024 à 16:49

361 route d'Urcuit

64990 LAHONCE

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°31

Contribution:

Je suis contre ce projet car il n'est en rien un projet environnemental comme on veut nous le faire croire . Ce n'est pas moins, mais plus de camions qui vont transiter par la zone de Fret. Plus de bitumes, plus de bétons, une nouvelle route, l'artificialisation de 12 hectares de barthes et de zones humides, vont avoir des conséquences lourdes sur la biodiversité (58 espèces protégées y sont recensées) et sur notre cadre de vie. Aujourd'hui, face à l'urgence climatique nous avons besoin de ces espaces pour faire face aux incidents climatiques extrêmes : fortes chaleur , feux de forêts, pluies torrentielles, les barthes sont des zones de rétention d'eau, il suffit de voir comment elles sont inondées à chaque fortes pluies. Pour continuer à vivre ici, nous avons besoin de cette biodiversité et de cet environnement, préservons les avant qu'il ne soit trop tard . Ce projet nous fait foncer dans le mur encore plus rapidement. Nos enfants ont besoin d'un monde viable. Arrêtons la courses au profit ! Changeons le système pas le climat . Laissons un territoire viable aux générations futures .

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°54 (Web)

Par Martine Bouchet

Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 09:02

`speechPostalCodeAndCity#54`

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°5, N°16, N°17, N°28, N°30, N°32, N°40, N°49, N°52, N°59

Contribution:

L'arrêté préfectoral 2023-11-07-00009 "AP CEF Mouguerre" autorisant la destruction des espèces protégées et de ses habitats précise dans son article 1er que l'autorisation est donnée : "dans le cadre de travaux d'aménagement de parcelles du centre européen de fret (CEF) sur les communes de Mouguerre et de Lahonce". Cet article ne nomme donc les parcelles précisément, il parle "de" parcelles. Par contre, ce même arrêté précise : " considérant que l'aménagement de la zone par la SEPA est prévu dans l'optique d'accueillir des projets ferroviaires". Le préfet a donc strictement limité son autorisation de destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégées aux parcelles concernées par des projets ferroviaires. L'aménagement des 3,3 hectares, du rond-pont et de l'accès à Enovis-DJO n'est donc pas autorisé par cet arrêté préfectoral. Le Maire ne peut donc pas l'accepter sous couvert de cet arrêté et la SEPA ne peut pas faire cet aménagement. Je me permets de rappeler que : "Le fait, en violation des interdictions prévues par les dispositions de l'article L. 411-1 et par les règlements pris en

application de l'article L. 411-2, de porter atteinte à la conservation d'espèces animales non domestiques ou d'espèces végétales non cultivées, constitue une infraction passible de 3 ans d'emprisonnement et de 150 000 € d'amende (article L. 415-3 CE – sanctions pénales)." Quelle personne portera cette responsabilité d'aménager l'espace dévolu à DJO ? Le Maire ou un responsable de la SEPA ?

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°55 (Web)

Par Stéphanie

Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 09:50

11 allée hastoy

64990 LAHONCE

Contribution:

Faites votre CHOIX : Emplois et développement économique VERSUS préservation de la santé, du cadre de vie, de la biodiversité Ces 2 dernières années, nous avons battu tous les records. 2022 et 2023 ont été les années les plus chaudes jamais enregistrées, record aussi pour les températures des océans, avec des sécheresses et des feux de forêt sans précédent, les inondations historiques etc.. Sans oublier la fonte des glaciers des pôles qui devient irréversible. Tous les rapports du GIEC successifs l'affirment : pour limiter l'impact du changement climatique, il faut cesser toute artificialisation dans les zones sensibles comme les zones humides qui ont un intérêt majeur pour l'équilibre des écosystèmes, de la biodiversité et du climat (atténuation des inondations, des sécheresses, captage +++ des gaz à effet de serre...) Selon le rapport de 2021, la limite de 1,5°C de réchauffement fixé par l'accord de Paris pourrait être atteinte d'ici 2025, c'est-à-dire demain. La marge de manœuvre est désormais limitée, seulement quelques années pour atténuer l'impact sur nos vies et celle de nos enfants. Pourtant, les décisions publiques qui devraient prendre en compte ces FAITS, et être orientées par l'intérêt général, continuent d'être prises au nom d'intérêts privés, pour le développement économique de sociétés privées (ici DJO). C'est encore et toujours l'argument du « développement économique » qui est avancé pour justifier la mise en œuvre d'un tel projet, pourtant irréversible, et qui aura un impact majeur (largement développé dans les nombreuses contributions) sur les habitants de Mouguerre et de Lahonce. (Et évidemment, c'est ce même « développement économique » sans limites, qui participe au réchauffement climatique, qui épuise les ressources, que les camions soient sur des trains ou sur les routes...) Habitants, riverains des Barthes, visiblement vous ne faites pas le poids face à ces quelques emplois si précieux qu'on nous promet (combien d'emplois

créés exactement ? de quels types, CDI, CDD, intérim, temps plein, temps partiel ? sur combien de temps ?) Et parce que le projet a été initié il y a 30 ans, apparemment il n'est pas question de revenir en arrière et de le remettre en question ! Je fais le vœu pour cette année 2024, que les élus du territoire prennent enfin les décisions justes, pour les citoyens, étudient sérieusement les alternatives, montrent courageusement l'exemple, de façon démocratique et en toute transparence. En attendant, en tant que membre du Conseil Municipal de Lahonce, je vous demande de bien vouloir reporter la clôture de la participation du public au 23 janvier, pour laisser plus le temps aux habitants de se prononcer. C'est un minimum compte tenu de la mise à disposition tardive des derniers éléments. Ce qui permettra aussi à notre équipe municipale de pouvoir approfondir le sujet afin d'organiser une consultation à Lahonce.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°56 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 12:13

Contribution:

stop à l'artificialisation des sols!

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°57 (Web)

Par Julien

Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 12:49

16 rue du yeme

64600 Anglet

Contribution:

Merci de ne plus détruire la biodiversité et les espaces naturels dans une course à l'argent qui engendre une Artificialisation des sols dans une zone où circule l'eau.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°58 (Web)

Par Moreau Rémy

Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 14:34

28 Avenue des Arboussiers

64600 Anglet

Contribution:

Le changement d'usage des sols est un des grands vecteurs de l'augmentation des gaz à effet de serre dans l'atmosphère qui est à l'origine du changement climatique actuel dont les conséquences tant au niveau mondial que local se font ressentir pour les populations. L'aménagement du territoire doit donc être réfléchi en incorporant la nécessaire atténuation et adaptation. Dans cette optique, la préservation des zones humides, en raison des nombreux services écosystémiques qu'elles procurent, doit donc être une priorité. Elle est reconnue comme telle par l'Agence Adour-Garonne dans son SDAGE 2022-2027. Ce projet d'artificialisation doit donc être évité avant de préserver notre environnement pour le bien des générations présentes et futures.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°59 (Web)

Par Association Mouguerre Cadre de Vie

Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 15:55

`#{speechPostalCodeAndCity#59}`

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°5, N°16, N°17, N°28, N°30, N°32, N°40, N°49, N°52, N°54

Contribution:

Remise de la pétition : 457 signatures à ce jour Le Maire de Mouguerre n'a pas voulu recevoir notre association pour qu'on lui remette en main propre la pétition initiée par le CADE et Mouguerre Cadre de Vie lui demandant de ne pas signer le permis d'aménager. Nous le regrettons. La pétition recueille à ce jour 457 signatures, ce qui montre la forte opposition à ce projet (plus de 90% de signatures de personnes habitant Mouguerre, Lahonce ou le territoire). Elle restera accessible sur le site :

<https://www.cade-environnement.org/> Le maire n'a par ailleurs pas répondu aux demandes des associations, des citoyens et des élus de Lahonce de prolonger la période de participation du public, après la mise en ligne tardive (le 19 décembre) de documents importants. Nous le regrettons aussi. La fin de cette participation du public n'est pas la fin de la période de mobilisation si le permis devait être accordé. Notre association va continuer à informer les habitants et à s'opposer à ce projet. Texte de la pétition : 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 pour cela que le CNPN (Conseil National de Protection de la Nature) a émis un avis défavorable au projet. Le permis d'aménager demandé par la SEPA sur le CEF (Centre Européen de Fret) pour remblayer 12 ha de barthes ne doit pas être accordé par le Maire de Mouguerre : - L'activité de l'entreprise DJO (Enovis) n'est pas liée au fret ferroviaire et on peut éviter de détruire les 3,3ha qui lui sont dévolus. D'autres implantations sont possibles : les friches industrielles du site des Salines tout proche du CEF, ou des emplacements déjà aménagés à Saint-Martin-de-Seignanx par exemple. Rien ne justifie qu'on l'installe sur les barthes. - Le remblaiement pour les aménagements ferroviaires est prématuré. Brittany ferries (nouvel opérateur ferroviaire) peut commencer son activité dans l'espace déjà remblayé du CEF sans toucher aux barthes. Les autres opérateurs présents sur le CEF n'ont pas prévu leur éventuelle extension avant 2025. Le projet de Brittany ferries étant de transporter des camions d'Irlande en Espagne (camions actuellement sur des bateaux entre ces deux pays), il serait par ailleurs plus judicieux que ses trains (en provenance du port de Cherbourg) roulent jusqu'en Espagne pour éviter un surplus de camions sur l'A63 entre Mouguerre et la frontière. - Le cadre de vie des riverains doit être préservé, et l'interdiction d'accès au CEF par la route de Briscous maintenue, comme c'était le cas jusqu'en 2022 avant la révision du PLU de

Mouguerre. Le nouvel accès prévu (qui s'éloigne du noeud autoroutier) va aggraver les conditions de circulation déjà très difficiles sur ce secteur pour les habitants de Lahonce, Briscous, Mouguerre et au-delà. Les investissements publics doivent se tourner pour améliorer les transports du quotidien. - Le remblaiement des barthes va aggraver les risques d'inondation des quartiers environnants sur Lahonce et Mouguerre, d'autant plus avec le changement climatique et la multiplication des événements extrêmes. - Les impacts de cet aménagement débordant largement du CEF et affectant les habitants de Mouguerre et des communes voisines, ce permis d'aménager aurait dû faire l'objet d'une vaste concertation avec l'ensemble des habitants, des associations, des élus des communes voisines, du SCoT.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°60 (Web)

Par BOLLET Jean Pierre

Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 17:21

89 allée du grainetier

64990 MOUGUERRE

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°25

Contribution:

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.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°61 (Web)

Par BEUROIS MARC

Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 18:21

2125 avenue des platanes

64990 MOUGUERRE

Contribution:

Deux maires partagent le projet d'agrandissement du CEF en soutenant celui ci par des subventions . On pourrait s'attendre à la diffusion d' informations auprès des habitants des communes proches impactées par les conséquences qui en découleront et cela de façons irrémédiables. Que nenni, nos élus on fait le choix du silence et de l'opacité . Un projet qui repose sur des études d'un autre temps, bien loin des engagements internationaux et nationaux de la loi ZAN. Conséquences certaines. Destruction d'une zone humide, de sa faune et de sa flore (même si celle ci à déjà été bien entamée). Destruction d'un bassin naturel de rétention . Augmentation de la circulation routière sur un réseau déjà saturé. Augmentation de la pollution de l'air ,de l'eau, et bien sur du bruit (avec une circulation de poids lourds appelés à rouler de nuit). Ne pas mettre en place des débats publics auprès de la population et se contenter d'organiser une contribution durant les festivités, sans trop l'ébruiter, révèle bien une volonté d'opacité entretenue par nos élus. 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 coté sud des Pyrénées comme ne pas se soucier des investissement 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. Là nous protégerions réellement les futures générations. Repoussez le délai de contributions, organisez des débats publics, ayez du courage messieurs les élus.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°62 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 19:55

Contribution:

Au delà de l'aberration de remblayer une zone humide à l'heure de la disparition drastique de ces milieux naturels aux fonctionnalités écologiques essentielles aux portes de Bayonne et à l'heure du réchauffement climatique et de l'érosion de la biodiversité, je souhaite souligner plusieurs autres incohérences du projet : - les parcelles ciblées font partie des réservoirs de biodiversité "zones humides" identifiés dans la Trame Verte et Bleue à l'échelle régionale (cf. carte jointe). Sans compter que l'urbanisation va également mettre à mal la Trame Noire. - les barthes concernées accueillent une des dernières métapopulation 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.

Documents :

- contribution_62_Web_1.png
- contribution_62_Web_2.png

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°63 (Web)

Par Collectif Vue d'Ensemble 64

Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 20:57

Contribution:

Bonjour, Le collectif Vue d'Ensemble 64 partage les analyses du CADE et de l'association Mouguerre Cadre de Vie. Le projet d'extension du CEF s'inscrit dans une dynamique générale au Pays Basque d'artificialisation forte des sols, d'absence de considération de la légitimité citoyenne dans ces projets, d'absence de capacité de remise en question des projets obsolètes, d'absence d'innovation au service de la résilience du territoire (innovation au sens non techno-solutionniste du terme). En bref, une réelle difficulté à oser penser le développement du territoire autrement que par la destruction de sa nature et des conditions de vie de ses habitants. Tout d'abord, en matière de participation démocratique, nous sommes en présence d'un cas d'école. Où les citoyens sont "consultés" sans que leur avis cherche réellement à être collecté par les porteurs du projet. Où la population n'aurait pas eu vent du projet si une association n'avait pas lancé l'alerte et organisé une réunion d'information. Où les citoyens se démènent face à des projets obsolètes, pour obtenir les documents nécessaires, et tenter d'être entendus. Où une procédure en ligne en plein pendant les vacances de Noël va statuer l'avenir des derniers 12 ha naturels de la zone. Où un projet vieux de 30 ans, accompagné d'un millier de pages, est donné aux citoyens sans autre forme de pédagogie. Un projet où tout est fait pour que le citoyen pense ne pas avoir droit au chapitre. Concernant l'artificialisation des sols et la destruction de ces zones humides : nous partageons les arguments développés dans les précédentes contributions. En plus d'augmenter significativement les risques d'inondation, nous sommes en présence d'une zone naturelle extrêmement riche avec espèces protégées. Véritable patrimoine naturel et culturel. La MRAe pointe bien du doigt d'ailleurs cet impact dans son avis. 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. Une artificialisation d'autant plus inutile et tentaculaire quand on se rappelle que le CEF a déjà artificialisé au moins 100 ha de zones humides depuis sa création ! L'abondance foncière est un mythe d'il y a 30 ans. Par ailleurs, comme souligné dans plusieurs contributions, le béton appelle le béton. Une extension de 12 ha entraîne la création de voiries, de ronds-points, de zones de stockage, de parkings. Et crée les conditions d'implantation de nouvelles zones commerciales supplémentaires. Nous sommes également face à un cas classique où la création d'emploi sert d'argument pour justifier la destruction de la nature. C'est oublier qu'on sait très bien créer de l'emploi avec la nature, et non pas aux dépens de cette nature. Qu'on le veuille ou non, chaque être vivant a besoin des sols pour vivre (habiter, manger, respirer, boire). Et une nature en bonne santé crée au contraire des emplois bien plus pérennes et de qualité. Plutôt que de se demander comment artificialiser ces sols, nous proposons que les communes concernées protègent définitivement cette zone et développent un véritable modèle économique innovant basé sur une cohabitation avec ces espaces naturels et non plus leur destruction. 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. D'ailleurs, comme le souligne la MRAe, rien n'est vraiment détaillé sur une potentielle garantie que ce projet entraîne réellement un report modal. L'autoroute va continuer d'exister. On continuera d'y mettre autant de camions, voire plus. Plutôt que chercher à augmenter les flux de logistiques (et de les décarboner), notre société a besoin de moins consommer de ressources limitées. Plutôt que de les augmenter ou les maintenir, le CEF devrait au contraire s'engager à réduire les flux logistiques. Notons également que ces flux logistiques s'inscrivent dans

une logique de logistique européenne, bien loin d'une circulation de produits et ressources locales. Enfin, on parle là de millions d'euros qui viendraient financer l'aménagement d'une large zone avec voiries, ronds-points, artificialisation de patrimoine naturel et culturel. A l'heure du changement climatique, nous demandons que ces millions soient investis dans des projets de résilience du territoire et des communes concernées. Et que les citoyens soient associés dès le début, pour qu'ils puissent décider réellement de l'avenir de leur territoire et n'aient plus à subir des projets dictés par des intérêts privés, politiques et/ou économiques. Nous rappelons qu'en ce moment même, d'autres projets artificialisants sont portés par la CAPB et les villes du Pays Basque, encore une fois au nom d'un "développement économique" du territoire. Parmi eux : - l'artificialisation de 12ha de forêt naturelle à Anglet pour un centre dédié à la construction "durable" - l'artificialisation de 2 ha de forêt EBC du Pignada pour l'extension d'un cimetière - l'artificialisation de 6 ha de terres anciennement agricoles dans le quartier du Séqué à Bayonne - l'artificialisation de 2-3 ha de terres naturelles pour l'extension d'espaces de santé à Bayonne - l'artificialisation de 2 ha de terres naturelles agricoles pour une station d'épuration à Saint-Jean-du-Luz En prenant cette vue d'ensemble des enquêtes publiques des 3 derniers mois, on voit clairement que les projets sur la côte basque sont pensés de façon isolée, fragmentée, décousue, et ne servent aucunement un véritable projet de territoire pour les générations actuelles et futures.

Documents :

- contribution_63_Web_1.png
- contribution_63_Web_2.png

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°64 (Web)

Par Thibault PATHIAS

Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 21:03

35 avenue Capitaine Resplandy

64100 Bayonne

Contribution:

Je regrette fortement que de tels projets voient encore le jour en 2024. Le projet est sur une zone humide sensible qui accueille actuellement de grosses quantités d'eau pluviales évitant des inondations sur Lahonce et Mouguerre Port. Un projet qui n'a aucune logique à cet emplacement loin de la frontière et avec des routes étroites et déjà saturées. Un tel projet devrait voir de jour à Hendaye par exemple, proche de l'Espagne et de ses camions et surtout sur une zone déjà industrialisée qui est

une friche aujourd'hui. Nos élus ont une responsabilité pour l'avenir et pas simplement pour quelques deniers sur le court terme

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée à : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°65 (Web)

Par Patricia Behoteguy

Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 21:14

Chemin de Landaboure

64990 Lahonce

Contribution:

C'est un projet basé sur des études de plus de 20 ans et maintenant à l'heure du changement climatique il est plus qu'urgent de préserver ces zones humides. Elles jouent un rôle majeur pour lutter contre les canicules répétitives, maintenir la biodiversité et prévenir des inondations les quartiers environnements. 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) ? 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. Je demande donc la suppression du projet d'extension du CEF de Bayonne.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée à : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -

Contribution n°66 (Web)

Par Demange Jean-Marie
Déposée le mardi 02 janvier 2024 à 23:11
96 rue de l'ancienne école
64990 Lahonce

Contribution:
Bonsoir et merci Mr le maire d'avoir pris en compte la demande de l'ensemble des élus de Lahonce de maintenir ouverte cette participation publique. Non, je déconne. C'est dommage et regrettable.

Documents : -

Thématiques : -

Indice : -

Doublon de : -

Liée a : -

Annotation : -

Notes internes : -

Commentaires : -