

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :
26/01/2021

Dossier complet le :
26/01/2021

N° d'enregistrement :
F-075-21-C-0013

1. Intitulé du projet

Aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Biarritz

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNCF Gares & Connexions

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Fabrice ELDUAYEN

RCS / SIRET

5 0 7 5 2 3 8 0 1 0 2 1 5 7

Forme juridique EPIC

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
Rubrique 5 : Infrastructures ferroviaires	Le projet consiste en l'aménagement du PEM de Biarritz, comprenant notamment la réorganisation du stationnement et de l'augmentation de l'offre de stationnement de 21 places. (voir détail ci-après).
Rubrique 41 : Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs	

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Cette projet est une opération d'aménagement intermodal et de reconfiguration d'espaces publics autour de la gare de Biarritz.

L'opération comprendra :

- l'augmentation de l'offre de stationnement de 21 places (suppression actuel dépose-minute de 27 places et du parking longue-durée de 48 places, puis relocalisation du stationnement par la création de 70 places de parking longue durée, 10 places de dépose minute, places de dépose taxi, 9 places de reprise taxi), cf. annexe 13 ;
- la création d'une gare routière à 7 quais qui accueillera au maximum 8 lignes de bus dont 4 en terminus ;
- la création de stationnements deux roues ;
- la création d'un passerelle d'accès aux quais directement depuis le pont de la négresse ;
- le réaménagement du parvis de la gare en un espace végétalisé dédié aux piétons (cf. Annexe 4, Plan de masse du projet) ;
- le ravalement de la façade du bâtiment voyageur historique.

Des équipements destinés au public seront également mis en place : éclairage avec mâts photovoltaïques ; totem d'information et de cartographie du quartier ; écrans d'informations voyageurs ; cendriers ; bornes de billetterie ; toilettes publiques.

4.2 Objectifs du projet

Le projet de Pôle d'Échanges Multimodal de Biarritz concrétise la volonté commune des partenaires (Région Nouvelle Aquitaine, Communauté d'Agglomération du Pays Basque et Ville de Biarritz) de favoriser l'usage des transports collectifs et d'améliorer l'intermodalité liée à la gare de Biarritz.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- augmentation et réorganisation de l'offre de stationnement, pour permettre un report modal vers les transports collectifs (bus et trains) ;
- amélioration de l'offre de transports urbains, avec la création d'une gare routière, qui accueillera le terminus du tram-bus ;
- amélioration de l'accès au pôle d'échanges grâce à la création d'un nouvel accès directement depuis la voie publique ;
- valorisation du parvis de la gare, avec la création d'un espace public dédié aux piétons et d'espaces végétalisés favorables à la biodiversité.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La réalisation du projet conduira à la réalisation des travaux suivants :

- Démolition de deux petits bâtiments ;
- Démolition de la plateforme de l'auto-train ;
- Terrassement et débroussaillage ;
- Travaux de VRD (création du parking, de la dépose-minute et de la station de taxis ;
- Construction de la passerelle ;
- Travaux de requalification du parvis (revêtements de sol, réseaux, aménagement des espaces verts, mobilier urbain).

Il est précisé que pendant toute la durée des travaux, l'exploitation de la gare sera maintenue.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet permettra d'améliorer l'accessibilité aux transports publics et l'intermodalité. La requalification du parvis de la gare offrira également aux usagers des transports un espace public confortable.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet sera soumis à plusieurs procédures :

- permis d'aménager lié à la création du parking ;
- permis de construire lié à la création de la passerelle (il ne s'agit pas d'une passerelle ferroviaire donc cet ouvrage n'entre pas dans un cas dérogatoire)
- permis de démolir.

Le projet sera soumis à une déclaration IOTA pour la réalisation de piézomètres. L'infiltration des eaux pluviales dans le sol ne justifiera pas de déclaration car la surface concernée sera inférieure à 1 hectare.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Réaménagement de 2538 m ² de parvis ; Aménagement d'un parking de 2456 m ² ; Création d'une gare routière de 2177 m ² Aménagement d'un dépose minute de 2166 m ² ; Aménagement d'une gare routière de 2177 m ² ; Allée du Mourra sur 1862 m ² Total : 11 199 m ²	

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Gare de Biarritz, Allée du Mourra,
64200 Biarritz

Coordonnées géographiques¹

Long. 4 3° 4 5' 9 4" 928 Lat. 1 ° 5 4' 5 0" 60

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Biarritz
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'Agglomération Côte Basque Audour, mais le site n'est pas concerné par ce dernier.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réalisation d'une étude historique et documentaire relevant de la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués a mis en évidence la présence de sources potentielles de pollution (stockage de traverses sur des sols non revêtus, présence d'une cuve de gasoil enterrée, d'un transformateur électrique ancien et de stockage d'huiles). Des investigations sont prévues en fin de phase d'études d'AVP pour caractériser les sols et évaluer les risques environnementaux et sanitaires vis-à-vis de l'usage futur.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Site Natura 2000 « Rochers de Biarritz : le Bouccalot et la Roche ronde », situé à 3,5 km au nord ; Site Natura 2000 « La Nive », situé à 4,5 km à l'est ; Site Natura 2000 « Falaises de Saint-Jean-de-Luz à Biarritz », situé à 2,5 km à l'ouest.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réalisation des travaux impliquera une excavation de terres (volume précis non connu à ce jour). Ces terres seront évacuées vers des installations de stockage adaptées en fonction de leur nature (inerte ou non inertes) définie par la réalisation d'un diagnostic de pollution des sols..
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet nécessitera un apport de matériel nécessaire aux travaux de construction de la passerelle et des aménagements des parkings, parvis et gare routière.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les impacts du projet sur la faune, la flore et les habitats naturels ont été évalués par un écologue dans le cadre d'un diagnostic écologique réalisé au cours de l'été 2020 (cf. rapport en annexe). Avec la mise en place de mesures d'évitement et de réduction, les impacts sur la biodiversité sont considérés comme très faibles.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La base de données « Géorisques » du Ministère de de la Transition Ecologique et Solidaire a recensé dans la commune : - Un risque de glissement de terrain à 100m au nord-est du site ; - Un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles ; - Un risque moyen de séisme ; - Un potentiel de radon de catégorie 2 ; - Une partie du territoire de la commune fait partie du Territoire à Risque d'Inondation mais le site du projet se situe hors de cette zone.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de risques sanitaires. Des mesures seront prises lors du chantier pour limiter les nuisances susceptibles de porter atteinte à la santé. Une évaluation qualitative des risques sanitaires sera réalisée en tenant compte de la présence de terres non inertes et des usages futurs du PEM dans le cadre du diagnostic de pollution des sols.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lors de la réalisation des travaux, le projet engendrera des déplacements liés à la circulation d'engins de chantier et de personnel, ainsi qu' aux mouvements de matériaux (approvisionnement et évacuation). En phase exploitation, le projet facilitera l'accès aux transports collectifs. Les circulations seront localement modifiées suite à la création du parking et de la gare routière.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	La phase chantier entraînera des nuisances sonores liées en particulier aux opérations de terrassement du parking, aux travaux de démolition et à la circulation d'engins de chantier. Une attention particulière sera portée à l'information des riverains. A terme, la circulation de véhicules légers accédant au parking et de bus desservant la gare routière génèreront une légère augmentation du bruit, sachant que le site se trouve déjà dans un environnement bruyant.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Certaines opérations de chantier pourront générer ponctuellement des vibrations mais cet impact sera temporaire.</p> <p>En phase exploitation, le site est déjà concerné par des vibrations induites par le passage des trains sur la voie ferrée et par le trafic routier aux abords de la gare.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'éclairage du parking et de la gare routière engendrera des émissions lumineuses. Cependant, un système de détection de présence et des éclairages orientés vers le bas et respectant les dispositions de l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses permettra de limiter les nuisances.</p>
Emissions .	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet engendrera des rejets d'eaux pluviales dans le sol grâce à des noues végétalisées et une chaussée réservoir.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>CF. Ci-dessus.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Pendant la réalisation des travaux, la production de déchets sera principalement liées aux terrassements et aux démolitions.</p> <p>En phase exploitation, la production de déchets sera inchangée par rapport à la situation actuelle.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas susceptible de modifier les activités humaines ou l'usage du sol du périmètre sur lequel il se situe, compte tenu de son usage déjà dédié au transport ferroviaire et à l'intermodalité.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Sans objet.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Voir Annexe 10.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Cf. Annexe n°11 : Auto-évaluation du maître d'ouvrage.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
- Analyse environnementale du site, PARVIS, 2020 (Annexe 7) - Diagnostic écologique, BIOTOPE, Août 2020 (Annexe 8) - Recommandations de mesures écologiques, BIOTOPE, Septembre 2020 (Annexe 9) - Etude historique et documentaire de pollution des sols, GINGER, Septembre 2019 (Annexe 10) - Analyse des incidences et propositions de mesures, PARVIS, Septembre 2020 (Annexe 11) - Auto-évaluation du maître d'ouvrage, PARVIS, Septembre 2020 (Annexe 12) - Plaquette paysagère et architecturale de présentation du projet, AREP, 2020 (Annexe 13)

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



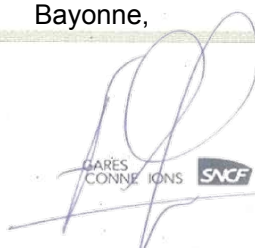
Fait à

Bayonne,

le,

07/01/2021

Signature



GARES
CONNEXIONS SNCF

PROJET DE REQUALIFICATION DU PEM DE BIARRITZ

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARE&CONNEXIONS

Evaluation environnementale

Dossier de demande d'examen au cas par cas

Annexes 2 à 6

Affaire suivie par :

Cécile SAILLE

PARVIS - Référente environnement

Adresse postale :

SNCF Gares & Connexions

Agence Grand Sud

4, rue Léon Gozlan – CS 70014

13331 MARSEILLE Cedex 03 – France

M. +33 6 26 62 62 71

cecile.saillelarger@parvis.fr

et

Paul VALMALLE

PARVIS - Conducteur d'opérations / AMO Environnement

Adresse postale :

16 av. d'Ivry

75647 Paris Cedex 13

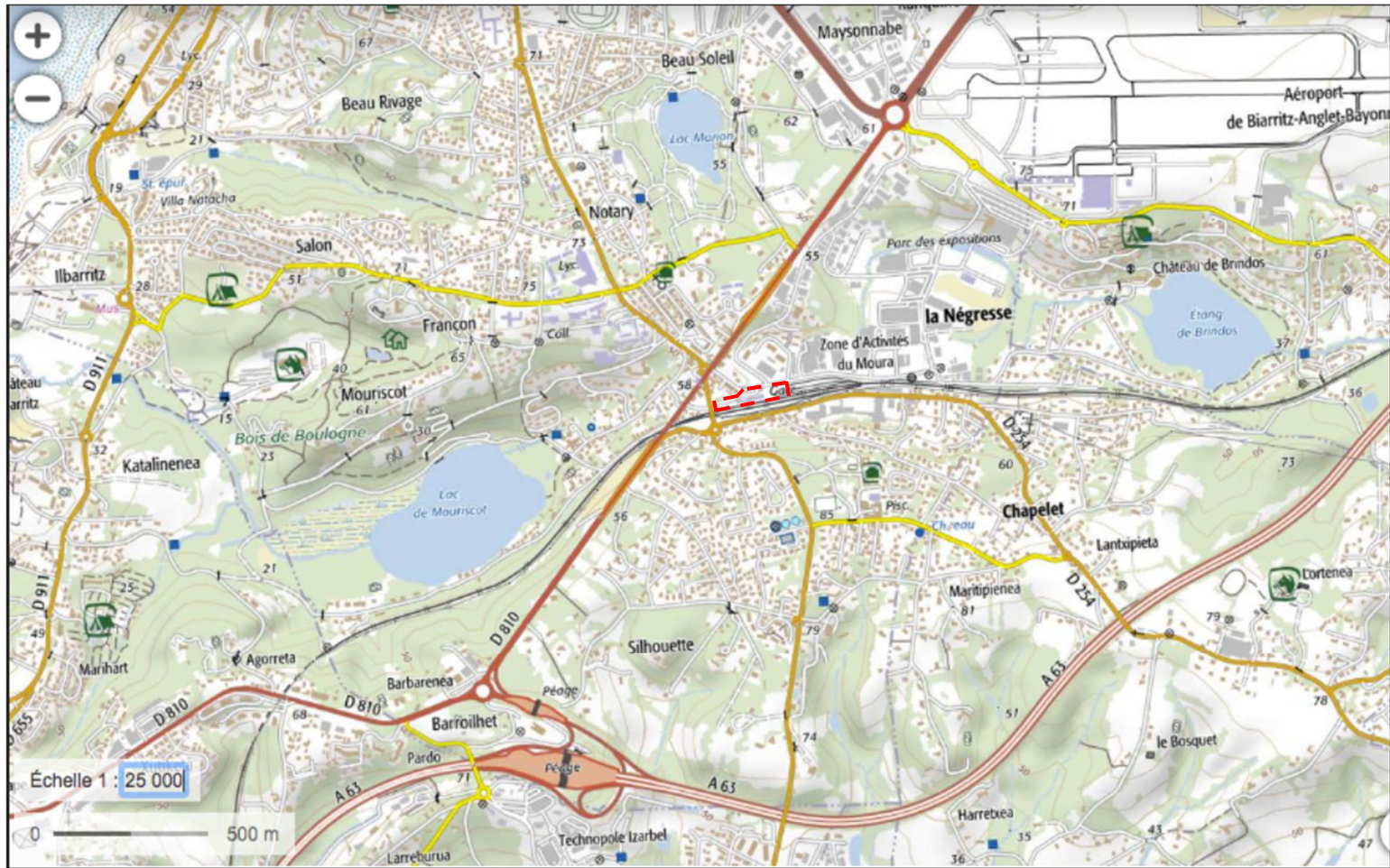
M. +33 (0)6 21 10 88 10


Paul.valmalle@parvis.fr

Table des matières

ANNEXE 2 : PLAN DE LOCALISATION	3
ANNEXE 3 : PHOTOS LOCALISEES	5
ANNEXE 4 : PLAN DU PROJET	9
ANNEXE 5 : PLAN DES ABORDS DU PROJET	11
ANNEXE 6 : PLAN DE LOCALISATION DU PROJET PAR RAPPORT AUX SITES NATURA 2000 SITUES A PROXIMITE	13

ANNEXE 2 : PLAN DE LOCALISATION



 Périmètre du projet

Localisation du projet (Source : Géoportail)

ANNEXE 3 : PHOTOS LOCALISEES



Localisation des photos du site



Bâtiment voyageurs (1)



Parvis et parking (2)



Plateforme de l'auto-train (3)



Zone de parking à l'ouest du bâtiment voyageurs (4)



Souterrain de traversée des voies ferrées (5)



Zone en friche en limite ouest du site (6)



Quais et voies ferrées (7)

ANNEXE 4 : PLAN DU PROJET



Plan masse du projet, AVP, AREP, juillet 2020

ANNEXE 5 : PLAN DES ABORDS DU PROJET



 Localisation du projet

Le site du projet et ses abords (Source : Géoportail)

**ANNEXE 6 : PLAN DE LOCALISATION DU PROJET PAR
RAPPORT AUX SITES NATURA 2000 SITUES A PROXIMITE**



○ Localisation du projet

■ Sites Natura 2000*

PROJET D'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE BIARRITZ

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

Evaluation environnementale
Dossier de demande d'examen au cas par cas

Annexe 7 : Analyse environnementale

Affaire suivie par :

Cécile SAILLE

PARVIS - Référente environnement

Adresse postale :

SNCF Gares & Connexions

Agence Grand Sud

4, rue Léon Gozlan – CS 70014

13331 MARSEILLE Cedex 03 – France

M. +33 6 26 62 62 71

cecile.saillelarger@parvis.fr

Et

Paul VALMALLE

PARVIS - Conducteur d'opérations / AMO Environnement

Adresse postale :

16 av. d'Ivry

75647 Paris Cedex 13

M. +33 (0)6 21 10 88 10

Paul.valmalle@parvis.fr

SOMMAIRE

1.	Contexte et localisation	4
2.	Objectif de la mission de PARVIS	5
3.	Méthodologie de l'analyse environnementale	6
3.1	Méthodologie du diagnostic.....	6
3.2	Objectifs et méthodologie de l'analyse des enjeux environnementaux.....	7
4.	Occupation du site.....	8
5.	Environnement naturel	11
5.1	Climat.....	11
5.2	Topographie.....	12
5.3	Géologie	12
5.4	Hydrogéologie.....	14
5.6	Milieus naturels.....	14
5.6.1	Zonage du patrimoine naturel.....	14
5.6.2	Patrimoine naturel du site (source : Diagnostic écologique, Biotope, Août 2020)	15
5.6.3	Niveau d'enjeux en termes de biodiversité.....	18
6.	Environnement humain.....	20
6.1	Insertion urbaine et paysagère	20
6.2	Documents de planification	22
6.3	Patrimoine architectural et archéologique	23
6.4	Transports et mobilité	23
6.4.1	Infrastructures routières et trafics.....	23
6.4.2	Transports en commun.....	29
6.4.3	Modes de déplacements d'accès à la gare	30
6.4.4	Stationnement.....	32
6.5	Qualité de l'air :.....	34
6.6	Acoustique	34
7.	Risques naturels et technologiques.....	34
8.	Pollution des sols et des eaux souterraines	37
8.1	Présence de sites potentiellement polluants à proximité	37
8.2	Anciennes activités potentiellement polluantes sur site	37
9.	Présentation du projet	40
9.1	Maîtrise d'ouvrage	40
9.2	Foncier.....	40
9.3	Programme de l'opération projetée	40
9.4	Plan du projet.....	41
9.5	Planning de l'opération	43
9.6	Coût de l'opération	43
10.	Analyse des enjeux environnementaux.....	44
10.1	Contexte environnemental global.....	44
10.2	Synthèse des enjeux environnementaux	44



1. CONTEXTE ET LOCALISATION

Le pôle d'échanges multimodal de Biarritz est un nœud important dans le réseau de mobilités de la ville et de l'agglomération. Situé à proximité immédiate de l'Aéroport Biarritz Anglet Bayonne, le PEM de Biarritz est connecté au réseau routier principal dans une logique transfrontalière (autoroute A 63 de la côte Basque).



Localisation du site

Localisation du site à l'échelle régionale (source : IGN)



Localisation du site à l'échelle locale (source : IGN)

Localisation du site

Le site fait aujourd'hui l'objet d'un important projet d'aménagement afin de résoudre différents problèmes inhérents à sa configuration actuelle :

- Offre de stationnement insuffisante et mal adaptée aux besoins ;
- Cheminement piétons inconfortables ;
- Absence de gare routière ;
- Saturation du trafic routier dans le périmètre proche de la gare.

2. OBJECTIF DE LA MISSION DE PARVIS

PARVIS a été sollicitée **pour accompagner le maître d'ouvrage dans la dimension environnementale du montage de son opération**, ce qui implique :

- la réalisation d'un diagnostic environnemental du site ;
- une analyse des enjeux environnementaux identifiés suite à la réalisation du diagnostic, permettant d'accompagner la définition d'un programme d'opération, d'établir la liste des études environnementales et techniques à réaliser et de guider la conception du projet ;
- une analyse des procédures administratives applicables au projet au titre du code de l'environnement et de l'urbanisme, et les incidences sur le planning global de l'opération.

La présente note d'analyse environnementale comprend le diagnostic du site et l'analyse des enjeux environnementaux.

L'analyse des procédures administratives applicables au projet fait l'objet d'un livrable distinct.

3. METHODOLOGIE DE L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

3.1 Méthodologie du diagnostic

Le présent diagnostic est basé sur les données suivantes :

- Bases de données publiques (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Banque de données du Sous-Sol du BRGM, DREAL Nouvelle Aquitaine) ;
- Diagnostic écologique, BIOTOPE, juillet-août 2020 ;
- Etude historique et documentaire de pollution des sols, GINGER, septembre 2019 ;
- Etude d'intermodalité, AREP, 2016
- Visite de site et entretien avec la MOA le 3 août 2020.

La méthodologie de ce diagnostic se base sur la notion de **proportionnalité de l'analyse au regard des enjeux pré-identifiés**, comme le mentionne le code de l'environnement dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale.

Le travail de cartographie a été en partie réalisé à partir du Système d'Information Géographique du groupe AREP « Plateforme », exploitant des données de l'IGN et des données environnementales issues du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire.

Une visite de site réalisée le 3 août 2020 en présence du maître d'ouvrage a permis de bien identifier et localiser les principaux enjeux environnementaux du site.

3.2 Objectifs et méthodologie de l'analyse des enjeux environnementaux

La note d'analyse des enjeux environnement permet de **mettre en évidence les enjeux environnementaux majeurs, de les hiérarchiser et d'apporter des recommandations pour y répondre.**

Ces recommandations, adressées à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre, permettront de :

- guider le maître d'ouvrage dans la définition des objectifs environnementaux du projet ;
- analyser les enjeux et les risques en termes financiers, juridiques et de délai ;
- orienter la programmation technique ;
- guider les principes de conception ;
- définir les études techniques et environnementales complémentaires à réaliser, indiquer le contenu et le niveau de précision nécessaire ;
- recenser les acteurs publics à solliciter dans le cadre de la conception du projet.

Un enjeu se définit comme ce que l'on peut perdre ou gagner dans une situation donnée. L'analyse des enjeux environnementaux de l'opération est donc réalisée, pour chaque thématique étudiée dans le cadre du diagnostic environnemental, en tenant compte de ce que l'opération peut perdre ou gagner sur le plan environnemental. Les thématiques ne présentant pas de véritables enjeux ne sont pas systématiquement mentionnées dans l'analyse des enjeux.

Le groupe AREP a développé une méthodologie d'analyse et de conception des projets, nommée « EMC²B ». Cette démarche systémique consiste à appréhender les principales problématiques environnementales que sont **l'Energie, la Matière, le Carbone, le Climat et la Biodiversité**. Par le prisme « EMC²B », PARVIS proposera ensuite des pistes de solutions pour répondre aux enjeux mis en évidence. Ces propositions seront basées sur les compétences et l'expertise de PARVIS en matière d'environnement et sur ses retours d'expérience dans des contextes ou sur des projets similaires.

4. OCCUPATION DU SITE

Le site se compose des entités suivantes :

- Un bâtiment voyageur (1)
- Un parvis, dédié à l'accès routier et piétonnier et au stationnement, comprenant des arrêts de bus (2) ;
- Une ancienne plateforme d'auto-train, partiellement utilisée aujourd'hui comme parking pour les agents SNCF (3) ;
- Une zone de parking à l'ouest du bâtiment voyageurs (4) ;
- Un souterrain de traversée des voies ferrées (5) ;
- Une zone en friche en limite ouest du site (6) ;
- Des quais et des voies ferrées (7).



Localisation des photos du site



Bâtiment voyageurs (1)



Parvis et parking (2)



Plateforme de l'auto-train (3)



Zone de parking à l'ouest du bâtiment voyageurs (4)



Souterrain de traversée des voies ferrées (5)



Zone en friche en limite ouest du site (6)



Quais et voies ferrées (7)

5. ENVIRONNEMENT NATUREL

5.1 Climat

Les éléments ci-après sont issus du PLU de la commune, ainsi que des bases de données accessibles en ligne.

Températures et précipitations

Le climat de Biarritz est chaud et tempéré. Des précipitations importantes sont enregistrées toute l'année à Biarritz, y compris lors des mois les plus secs. La carte climatique de Köppen-Geiger y classe le climat comme étant de type Cfb (climat tempéré chaud). La température moyenne annuelle est de 13,6 °C à Biarritz. Il tombe en moyenne 1371 mm de pluie par an.

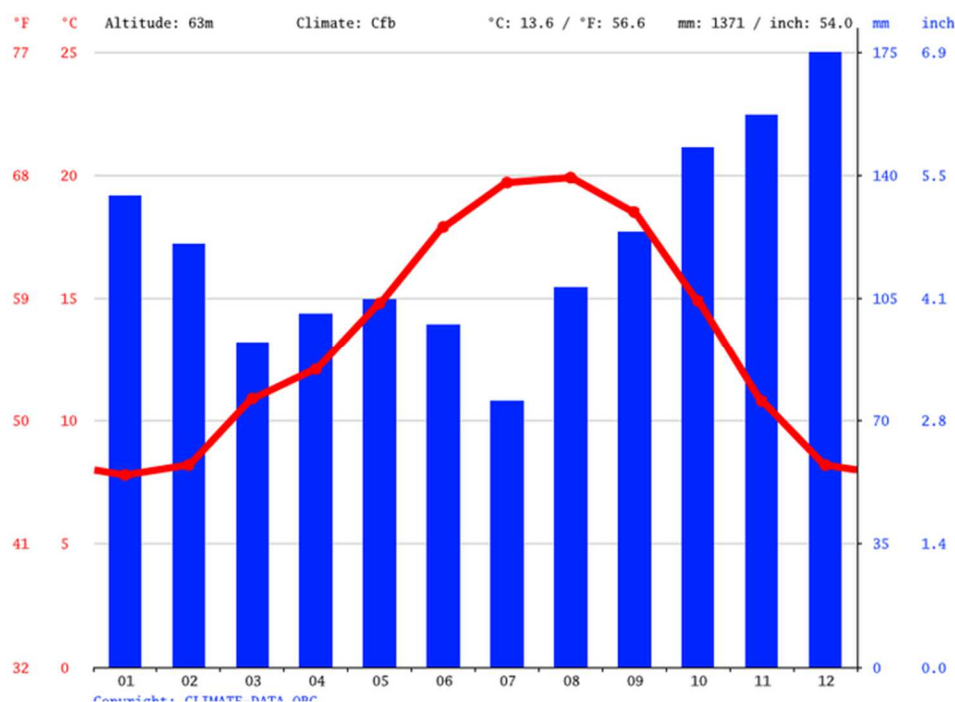
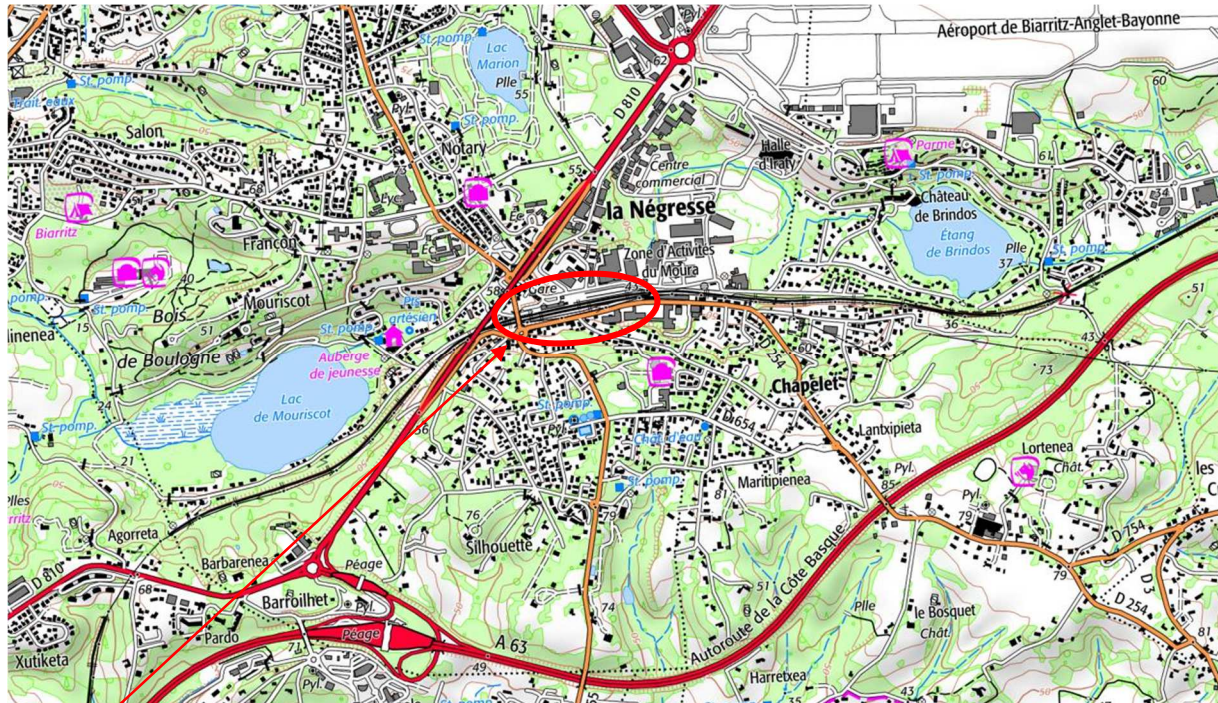


Diagramme ombrothermique Biarritz

Source : climate-data.org

5.2 Topographie

L'altitude de la commune de Biarritz varie entre 0 et 85 mètres. Le site en lui-même est situé à 30 mètres d'altitude et est relativement plat.



Localisation
du site

Carte topographique du PEM et alentours

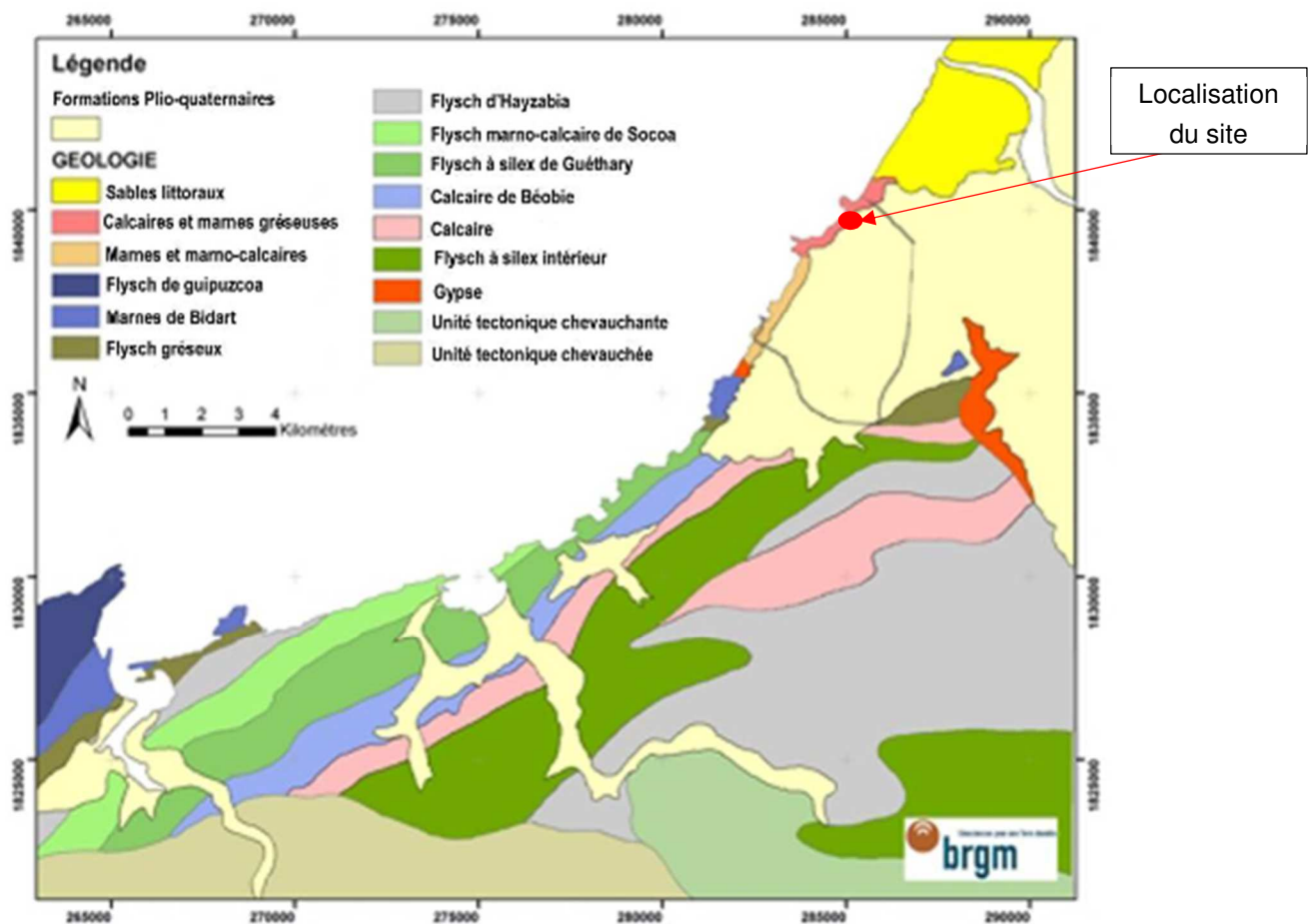
Source : IGN

5.3 Géologie

D'après la carte géologique de Bayonne au 1/50 000, la structure géologique de la commune de Biarritz est relativement simple, avec les découpages suivants :

- Les trois quarts du territoire de la commune de Biarritz autres que la bande côtière présentent en surface des alluvions anciennes composées de matériaux détritiques sans ordre de succession régulier et montrant des variations latérales de faciès très importantes et souvent brutales. Ces formations sont plus ou moins recouvertes au niveau des deux vallées alluviales des ruisseaux de Chabiague et de Lamoulie par des alluvions récentes ;
- A l'ouest, ces terrains sont séparés de l'océan par des dépôts sableux maritimes et la bande de formation marno-calcaire datée du Tertiaire ;
- En limite sud de la commune de Biarritz, les formations de surface sont composées d'un éventail de dépôts datés du Tertiaire et du Secondaire avec des intrusions de roches éruptives qui occupent toutes des surfaces très réduites. La série géologique rencontrée sur le territoire de la commune de Biarritz peut se schématiser ainsi, des formations les plus récentes aux plus anciennes :

- Les alluvions récentes constituent ce que l'on appelle localement les « Barthes » qui sont les plaines basses en partie inondées avec présence de zones marécageuses sillonnées de petits ruisseaux et canaux de drainage.
- Terrasse alluviale ancienne de l'Adour comprenant de puissantes accumulations sur des épaisseurs très variables pouvant dépasser 50m, de matériaux détritiques exclusivement siliceux. Il s'agit sans doute de comblement de vallées anciennes suivi de creusement puis d'un nouvel alluvionnement. Cette terrasse alluviale occupe la plus grande partie du territoire de la commune de Biarritz
- Le substrat daté de l'époque Tertiaire (Miocène, Oligocène et/ou Eocène) sur lequel se sont disposées les formations alluviales et dunaires est constitué de dépôts variés (calcaires coquilliers, marnes gréseuses, grès, argile et marnes bleues). On peut les corrélérer aux formations oligocènes et éocènes à l'affleurement dans les falaises de Biarritz



*Carte géologique du littoral Atlantique Sud
(Source : BRGM)*

Toujours d'après la carte géologique n°1001 de Bayonne au 1/50 000ème, et selon l'étude historique menée par GINGER en septembre 2019, le site d'étude repose sur des formations de terrasse alluviale (notées Fx).

D'après la carte géologique et les données archivées sur le serveur de la banque de données Infoterre, la succession lithologique attendue au droit de la zone d'étude sous d'éventuels remblais sont de la surface vers la profondeur :

- Des formations du Quaternaire composées d'argiles, sables et graviers jusqu'à 20-25 m de profondeur
- Puis des calcaires.

5.4 Hydrogéologie

Selon l'étude historique menée par GINGER en septembre 2019 et d'après les cartes des masses d'eaux souterraines disponibles sur Infoterre et le SIGES Aquitaine, la première nappe attendue au droit du site est la nappe des alluvions de l'Adour et de l'Echez, l'Arros, la Bidouze et la Nive (FG028). Il s'agit d'une nappe libre, pouvant être localement captive, dont le sens d'écoulement serait orienté vers l'ouest, et pouvant être influencé par la marée. Concernant le niveau d'eau de la première nappe rencontrée sur site, aucune donnée n'est disponible sur le portail Infoterre et sur le portail SIGES Aquitaine au droit de la zone d'étude. On peut cependant supposer un niveau d'eau entre 3 et 5 m de profondeur.

5.5 Réseau hydrographique

Il n'existe pas sur le territoire de la commune de Biarritz de cours d'eau majeur.

Le réseau hydrographique est caractérisé par :

- le ruisseau de Lamoulie ou ruisseau de Larralde, exutoire du lac de Mouriscot qui quitte le territoire communal au niveau d'Ilbarritz et rejoint l'océan sur la commune de Bidart ;
- le ruisseau du Chardinérou, canalisé au niveau de la station d'épuration de Marbella, et qui reçoit en amont le ruisseau du Barchalot lui aussi canalisé.

Il existait un ruisseau dit « des Barthes », qui s'écoulait vers la Grande Plage, presque entièrement canalisé aujourd'hui et qui ne subsiste à ciel ouvert que dans sa partie amont le long de l'avenue Kléber.

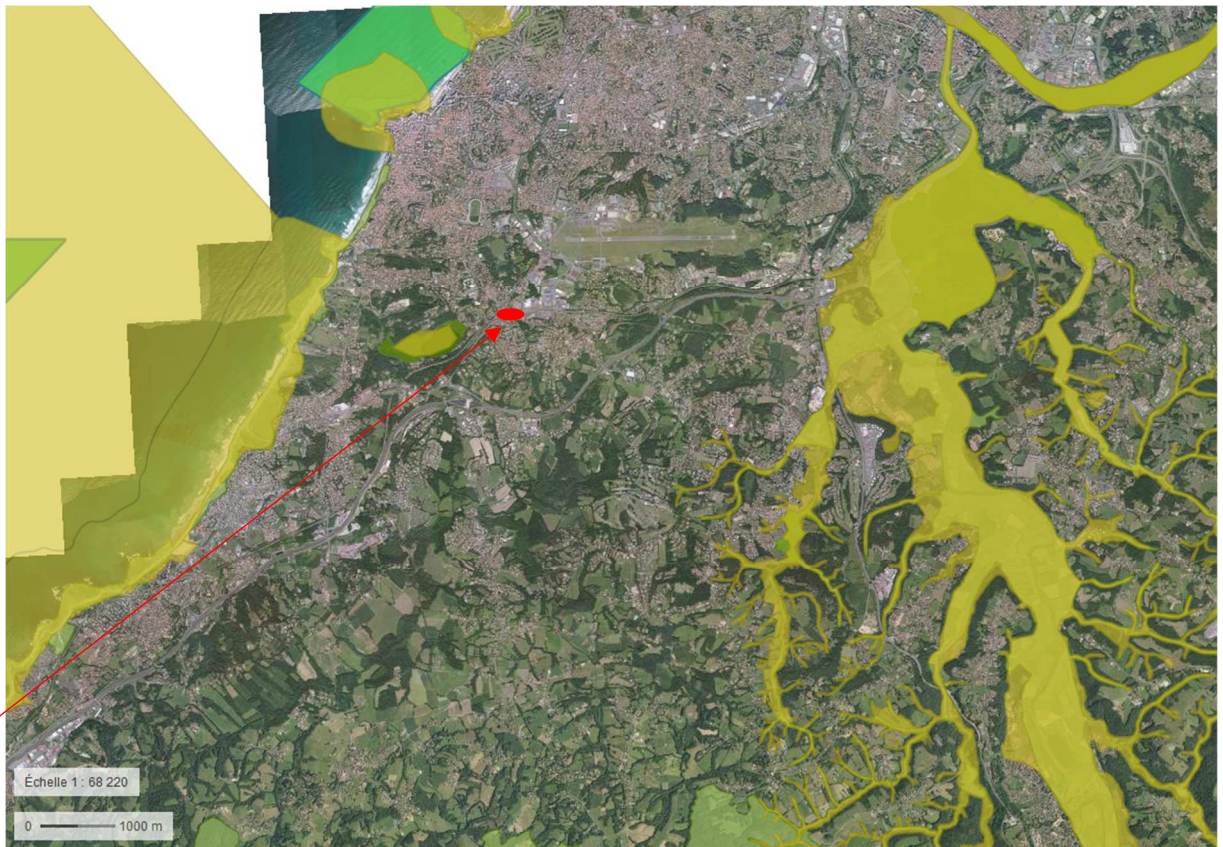
5.6 Milieux naturels

5.6.1 Zonage du patrimoine naturel

Le site se trouve à proximité de :

- La ZNIEFF de type I « Lac de Mouriscot », située à 800m au sud-ouest, également intégré au réseau Natura 2000 ;
- La ZNIEFF de type I « Barthes de Quartier Bas », située à 5 km à l'est ;
- La ZNIEFF de type I « Etang De Xurrumilatx Et Ses Abords », située à 5 km au sud ;
- La ZNIEFF de type II « Milieux Littoraux De Biarritz A La Pointe De Saint-Barbe », située à 2,5 km à l'ouest ;

- La ZNIEFF de type II « Réseau Hydrographique Des Nives », à 4,5 km à l'est ;
- Le site Natura 2000 « Rochers de Biarritz : le Bouccalot et la Roche ronde », situé à 3,5 km au nord ;
- Le site Natura 2000 « La Nive », situé à 4,5 km à l'est ;
- Le site Natura 2000 « Falaises de Saint-Jean-de-Luz à Biarritz », situé à 2,5 km à l'ouest.



Localisation
du site

- ZNIEFF de type I
- ZNIEFF de type II
- Site Natura 2000

Zonages du patrimoine naturel situés à proximité du site
(Source : Géoportail)

5.6.2 Patrimoine naturel du site (source : Diagnostic écologique, Biotope, Août 2020)

L'emprise du projet est composée actuellement de zones de circulation, d'un parking et des abords végétalisés, de délaissés en friche des abords des voies (substrats rudéraux et minéraux), et d'anciens bâtiments.

L'ensemble du secteur est colonisé par des espèces végétales exotiques envahissantes, dont l'Herbe de la Pampa (*Cortaderia selloana*), le Raisin d'Amérique (*Phytolacca americana*) ou encore la Vergerette du Canada (*Erigeron canadensis*).

Les habitats naturels sont très dégradés (déchets, utilisation d'herbicides, milieux plusieurs fois remaniés, etc.), laissant ainsi peu de place à l'expression d'une biodiversité commune. Néanmoins,

quelques éléments, assez ponctuels au regard de la superficie de l'aire d'étude, peuvent constituer des habitats favorables à certaines espèces protégées (cf. diagnostic écologique, BIOTOPE, août 2020, annexe 1).



Alignement de platanes devant la gare



Friche à l'ouest du site : zones rudérales et pelouses



Talus colonisé par des espèces exotiques envahissantes

Aucun habitat d'intérêt communautaire (les habitats d'intérêt communautaire sont mentionnés à l'annexe I de la directive « Habitats » et sont liés à la démarche européenne Natura 2000) n'est présent sur le secteur. Les habitats présentent des associations végétales communes des milieux urbains (Trèfle champêtre, Vulpie faux-brome, ronciers, etc.). Ces habitats peuvent cependant être occupés par des espèces faunistiques et floristiques protégées.

Quatre habitats en particulier ont retenu l'attention des écologues lors de leurs repérages de terrain :

- L'habitat de la couleuvre verte et jaune ;
- L'habitat du lézard des murailles ;
- L'habitat de l'avifaune du cortège des milieux ouverts et semi-ouverts ;
- L'habitat du Lotier velu.



Cartographie des habitats naturels présents sur site
(Source : Biotope, août 2020)

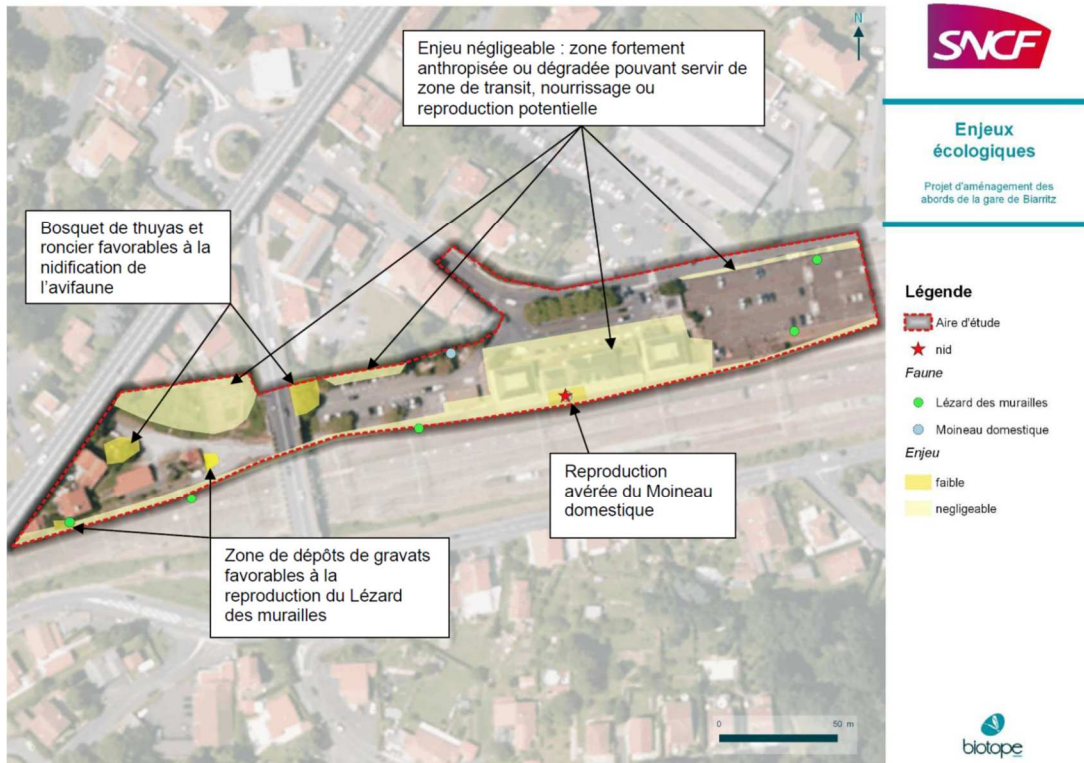
Enfin, la présence de flore exotique envahissante est avérée.



Répartition de la flore exotique envahissante sur site
(Source : Biotope)

5.6.3 Niveau d'enjeux en termes de biodiversité

Les bosquets de thuyas et ronciers sont potentiellement favorables à la présence d'espèces de passereaux protégées.



Le diagnostic réalisé a permis de constater la présence avérée ou potentielle d'espèces de faune protégées communes (lézards des murailles, moineau domestique dans le bâtiment voyageurs, présence potentielle de la couleuvre verte et jaune car habitat favorable).

Aucun lotier velu n'a été observé (espèce de flore protégée).

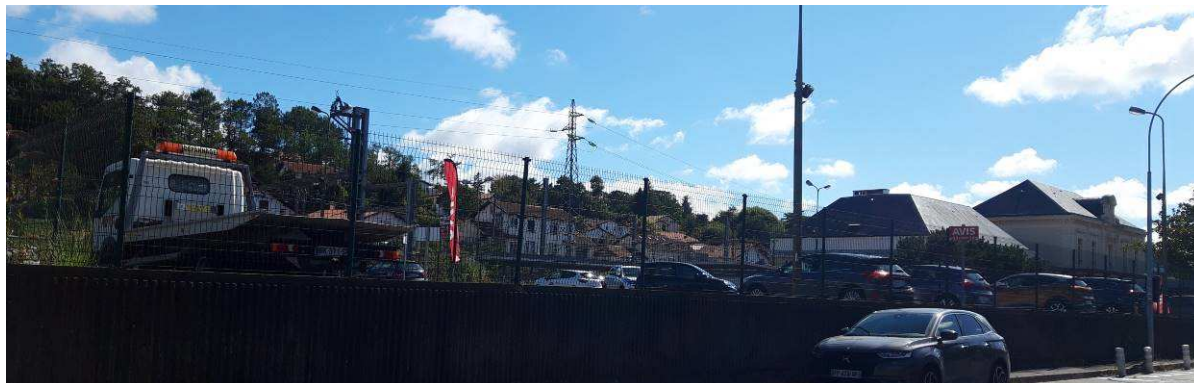
Il n'a par ailleurs révélé la présence d'aucune zone humide.

Le diagnostic écologique réalisé par Biotope en août 2020 a mis en évidence des enjeux écologiques jugés négligeables à faibles.

6. ENVIRONNEMENT HUMAIN

6.1 Insertion urbaine et paysagère

Excentré et situé à 4 kilomètres du littoral, le site de la gare de Biarritz est enclavé par de grandes infrastructures (faisceau ferroviaire et RD 810 en Viaduc).



Faisceau ferroviaire constituant une coupure urbaine

Le PEM est situé dans un environnement urbain composé:

- de zones d'habitat pavillonnaire au sud ;
- de zones d'habitat collectif au nord ;
- d'une zone d'activités à l'est.



Zone pavillonnaire au sud des voies et zone d'habitat majoritairement collectif au nord



Zone d'activités au nord-est du PEM

A proximité immédiate au nord de la gare se trouve un parking public et un espace vert.



Parking et espace vert au nord du site

Des cultures sont présentes à 1km au sud-est.



Occupation du sol et type de cultures (source : IGN)

6.2 Documents de planification

6.2.1 Le plan Local d'Urbanisme

Le site est actuellement couvert par un PLU approuvé en 2003. Un PLUi est actuellement en cours d'élaboration, par délibération du 4 mars 2015.

L'opération se situe dans la zone « UC » dont une analyse précise est faite au sein de la note d'analyse des procédures administratives faisant l'objet d'un livrable séparé.

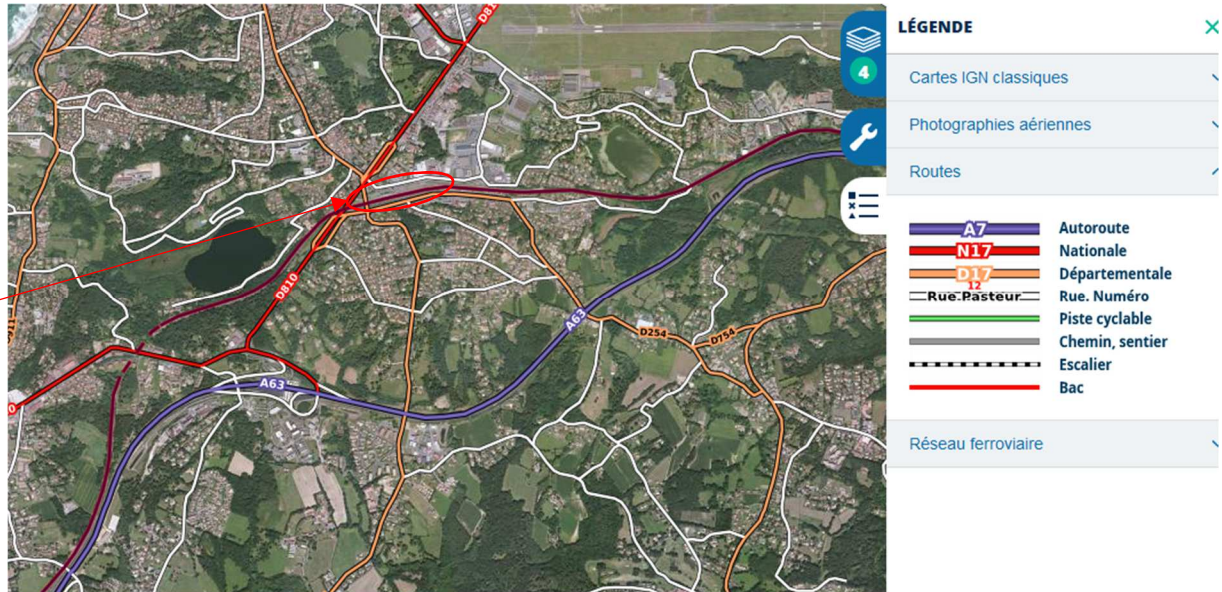
La zone UC présente un tissu urbain diversifié et aéré. Elle est principalement destinée à la construction en ordre discontinu d'habitations (individuelles et petits collectifs), commerces et bureaux. (Quartier St Martin, Ranquine, Avenue de Tamames, La Négresse, Rue de la Marne, Avenue de Gramont, Domaine de Migron).

6.2.2 Le Schéma de Cohérence Territorial

Biarritz fait partie de l'Agglomération de Bayonne et du Sud des Landes.

Cette agglomération est couverte par un SCoT dont les objectifs sont les suivants :

1. Promouvoir le développement à la seule condition qu'il soit responsable et respectueux
2. Limiter le recours aux énergies non renouvelables, redécouvrir l'énergie des ressources humaines et environnementales pour valoriser les potentiels de nos territoires.
3. Concevoir des villes et des villages plus sobres, pour plus de convivialité.
4. Muscler les politiques de mobilités.
5. Eriger la qualité de vie comme une valeur intangible, une valeur à partager.
6. Remettre l'intérêt général à l'Agenda politique, et la responsabilité au cœur de l'action publique.



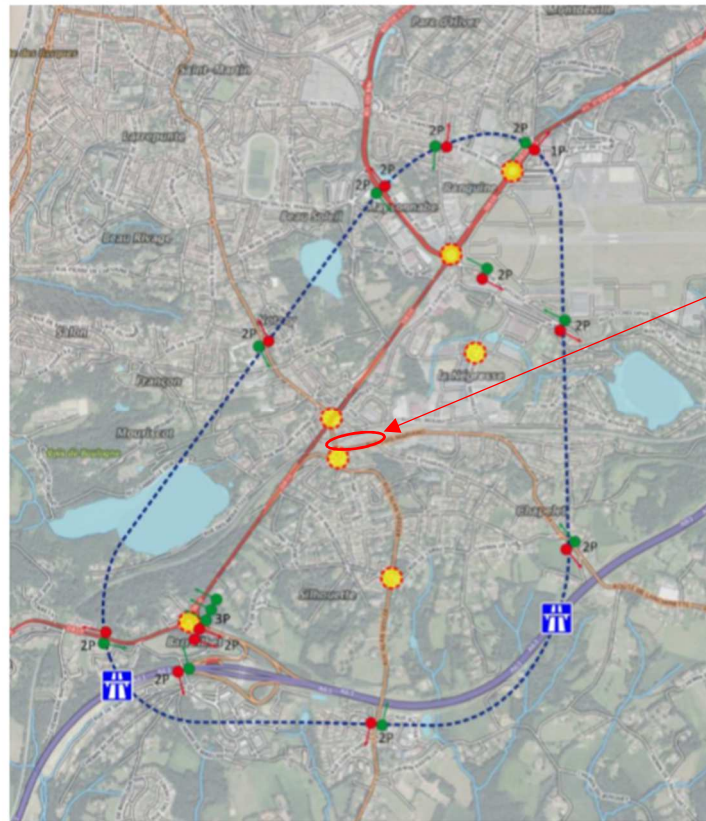
Localisation
du site

Desserte routière du site
(Source : Géoportail)

Les éléments ci-dessous se basent sur le rapport de l'Enquête Origine – destination et comptage directionnel, réalisée par Ingénierie Sécurité Routière pour le compte du le Syndicat des mobilités du Pays Basque Adour en février 2020.

Le site de la gare est encadré par deux ronds-points :

- Le Giratoire de la Négresse, situé à 300m au nord-ouest ;
- Le Giratoire Luis Mariano, accolé au sud des voies qui bordent la gare.



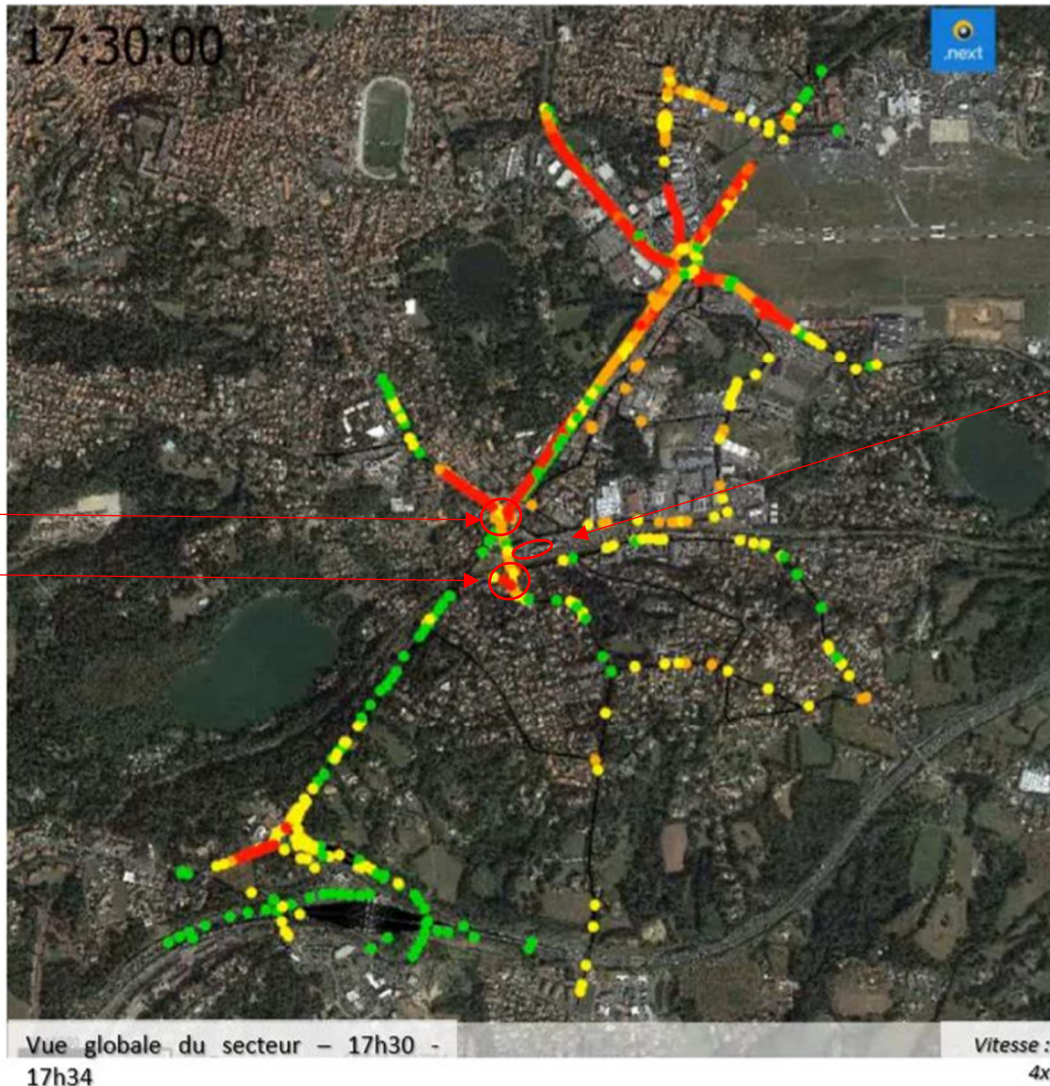
Localisation du site

Périmètre de l'étude et localisation des giratoires
Source : Syndicat des mobilités du Pays Basque Adour

Aux heures de pointe, ces giratoires enregistrent :

- 4300 passages le matin et 4200 passages le soir pour le giratoire de la Négresse ;
- 2490 passages le matin et 260 passages le soir pour le giratoire Luis Mariano.

Il apparaît que **ces deux ronds-points sont des nœuds saturés, notamment aux heures de pointe du soir** (cf. modélisation ci-dessous). Cette saturation s'étend même jusqu'à l'aéroport situé au nord.



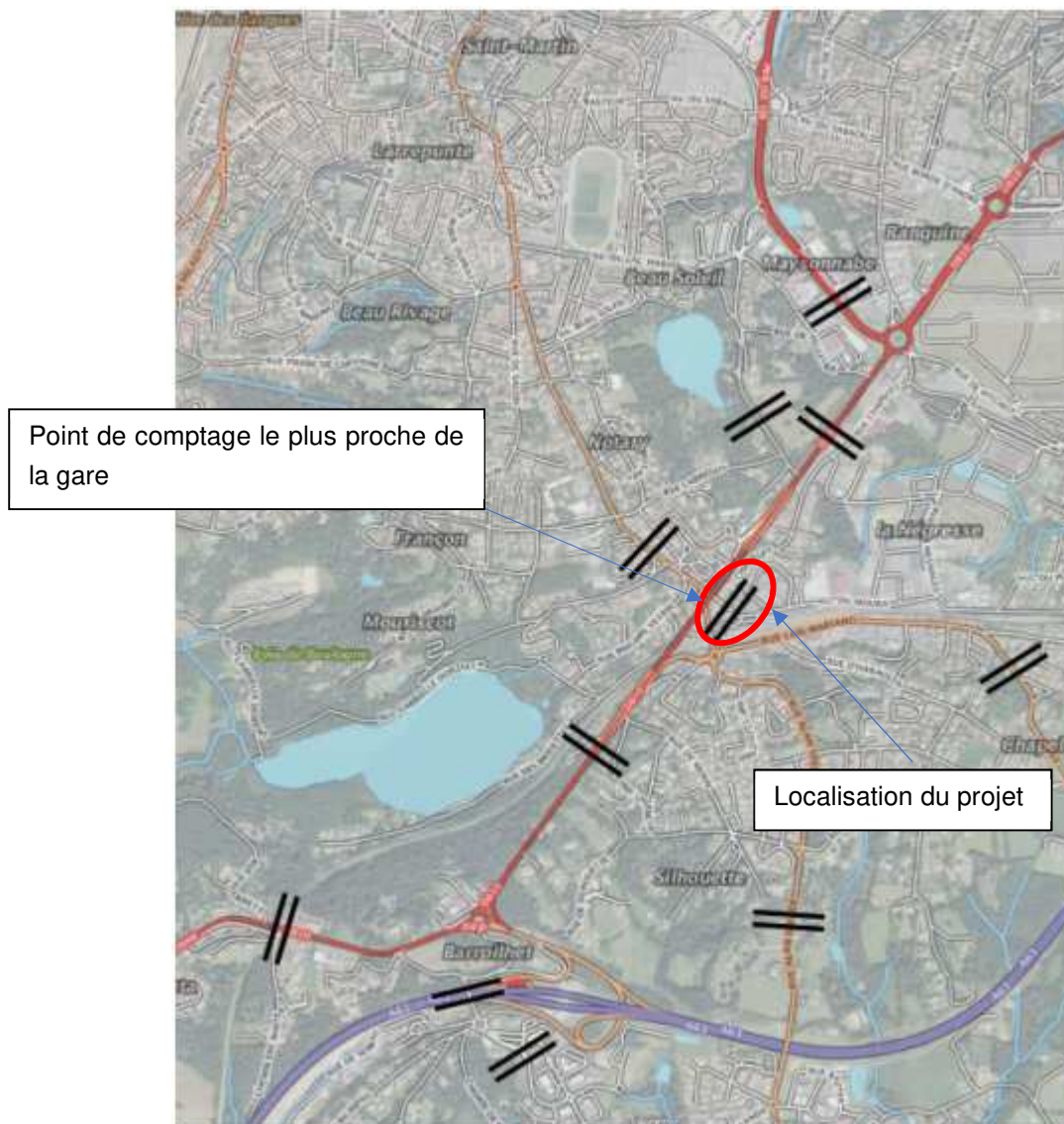
Giratoire de la Négresse
Giratoire Luis Mariano

Localisation du site

Sur la cartographie ci-dessus apparaissent en rouge et orange les zones connaissant un fort trafic routier pouvant amener une saturation.

Modélisation du trafic à l'heure de pointe du soir
Source : Syndicat des mobilités du Pays Basque Adour

Des comptages routiers ont été réalisés entre le 14 et le 20 février 2020 sur l'allée du Moura (point de comptages situé dans la section située au nord-ouest de la gare, cf. carte ci-dessous).



Localisation des points de comptage, campagne réalisée entre le 14 et le 20 février 2020 (source : ISR)

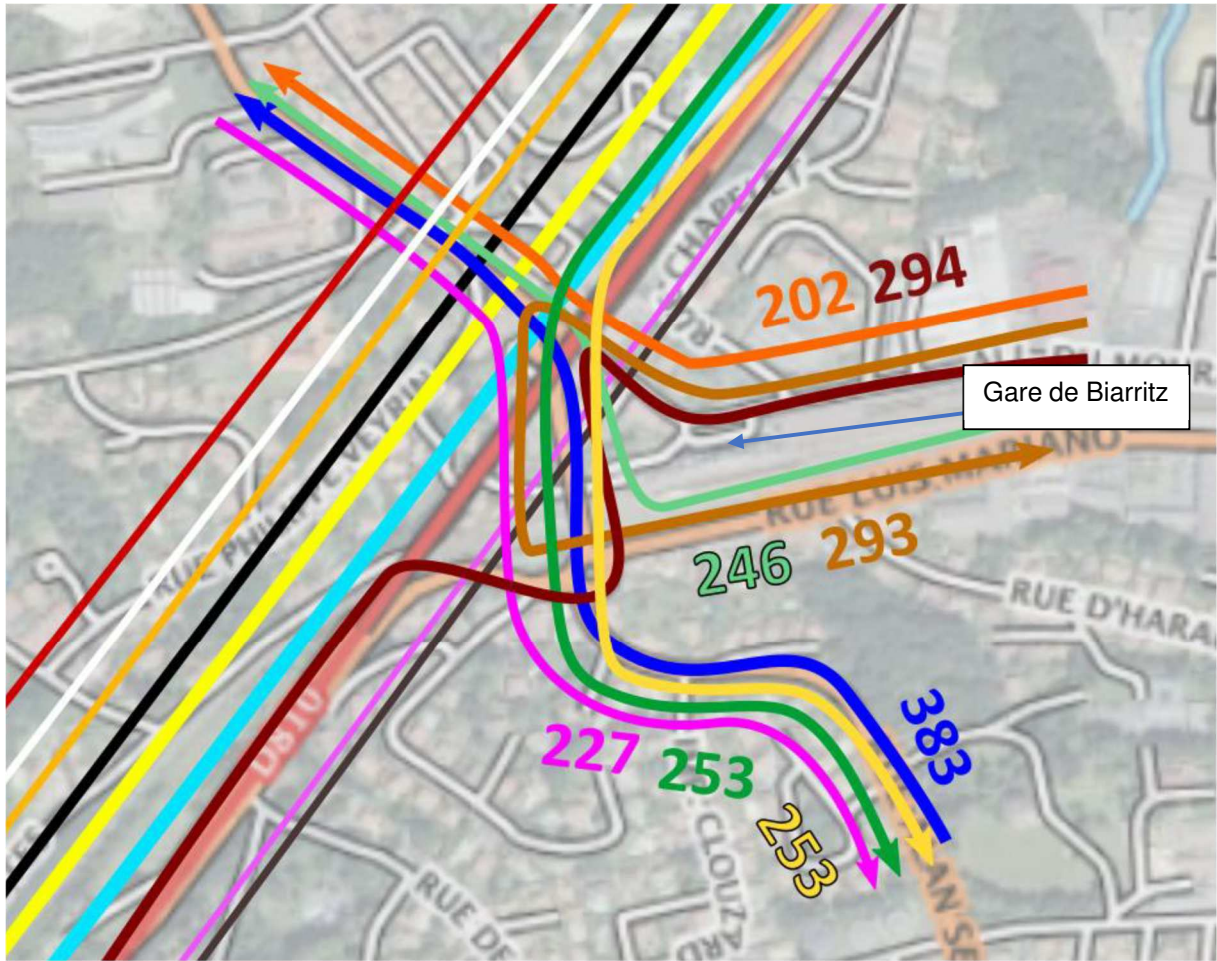
Ces comptages ont permis d'enregistrer les trafics moyens journaliers suivants :

- vers la gare : 3412 véhicules particuliers et 240 bus et poids-lourds ;
- en provenance de la gare : 2674 véhicules particuliers et 247 bus et poids-lourds.

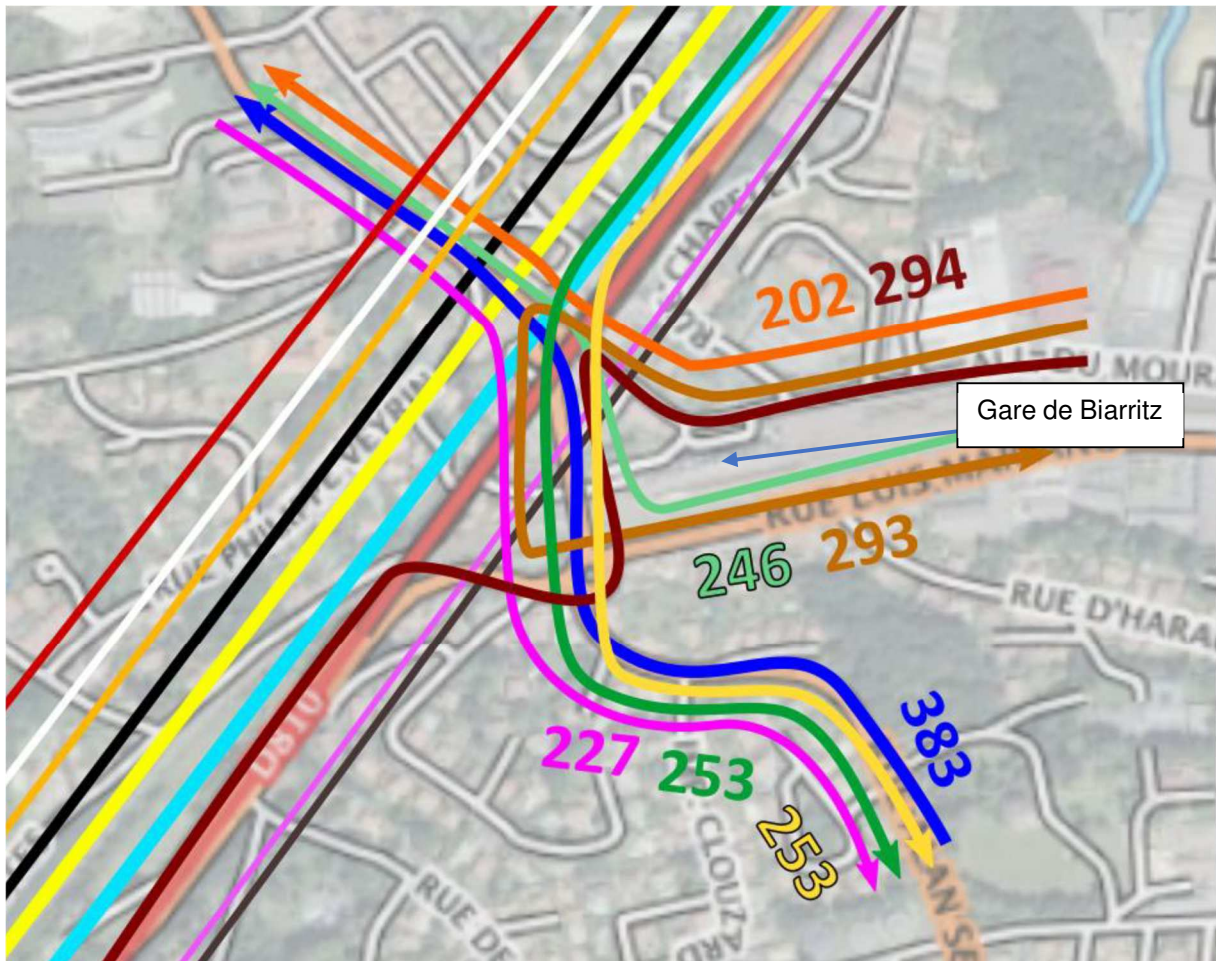
Il est important de noter qu'un **phénomène de remontées de files a conduit à sous-estimer les trafics en direction de la gare.**

La vitesse moyenne enregistrée est de 40 km/h.

Les cartographies ci-après font apparaître les principaux flux aux heures de pointe du matin et du soir autour de la gare de Biarritz. Seuls les flux supérieurs à 200 véhicules sont identifiés.



Trafics en heure de pointe du matin autour de la gare de Biarritz (source : ISR, comptages 2020)



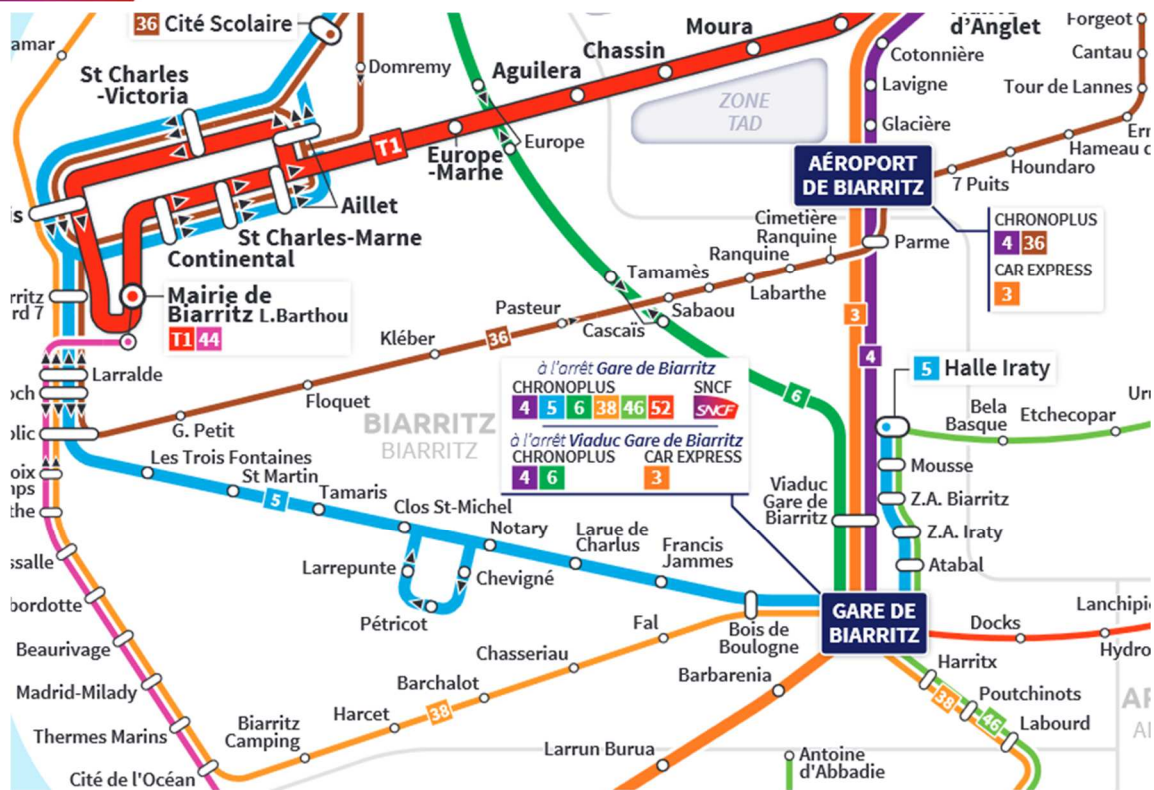
Trafics en heure de pointe du soir autour de la gare de Biarritz (source : ISR, comptages 2020)

6.4.2 Transports en commun

La gare de Biarritz dessert directement Bordeaux, Paris et les villes avoisinantes (desserte nationale et locale).

Le réseau de bus « Chronoplus » assure le passage de quatre lignes (lignes C, 8, 12 et 17) sur le parvis de la gare en direction des centre-villes de Bidart, St-Pierre d'Irube, Bayonne, et de l'aéroport de Biarritz – Pays Basque.

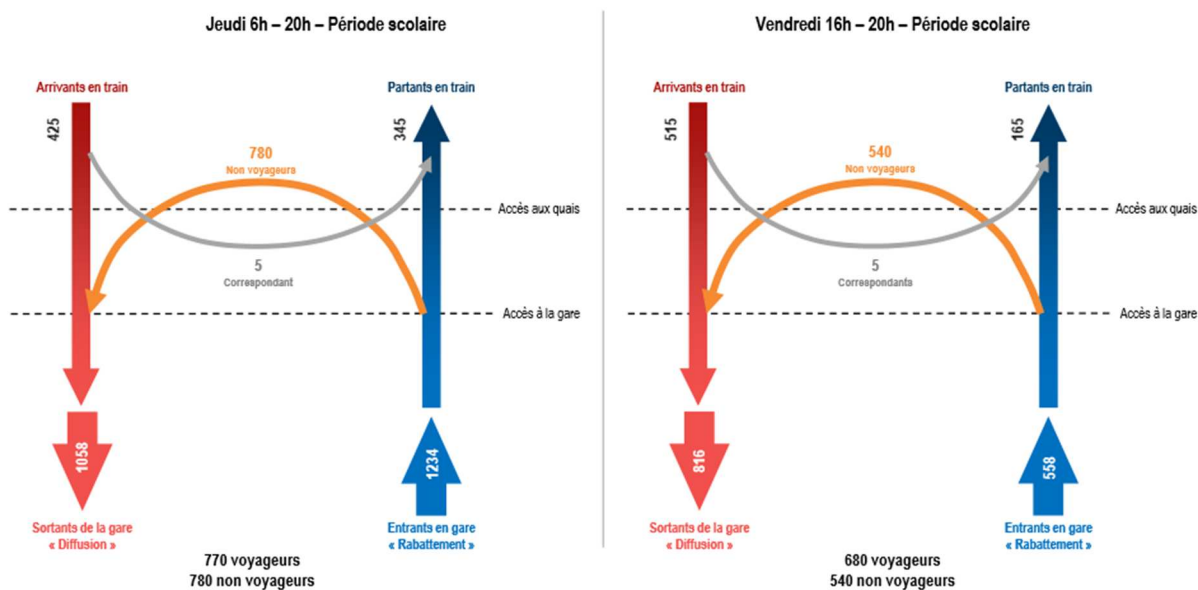
L'aéroport de Biarritz – Pays Basque situé à seulement 2,5 km assure des vols pour la France (Lille, Lyon, Marseille, Nice, Paris et Châteauroux) et pour l'Europe (Berlin, Birmingham, Bâle Mulhouse, Bruxelles, Copenhague, Dublin, Genève, Southampton, Stockholm, Luxembourg).



*Localisation du site au sein du réseau de transport
(Source : Chronoplus)*

6.4.3 Modes de déplacements d'accès à la gare

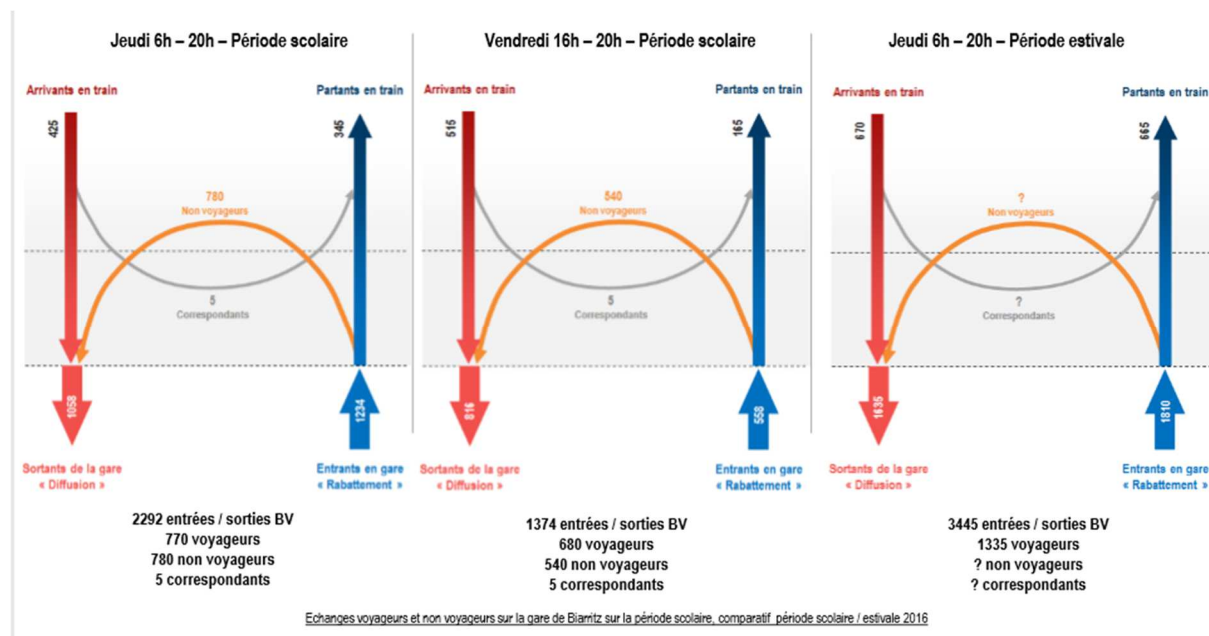
Selon une enquête réalisée par AREP en 2016, la gare de Biarritz est fréquentée par plus de 1500 personnes quotidiennement entre 6h et 20h en période scolaire. La moitié de ces effectifs n'est pas constituée de voyageurs. La majorité des personnes fréquentant la gare (entre 60 et 70%) habitent à Biarritz.



Echanges voyageurs et non voyageurs sur la gare de Biarritz sur la période scolaire, comparatif 16h-20h septembre 2016

Source : Enquête AREP, 2016

En période estivale, la fréquentation de la gare augmente, avec 3445 entrées et sorties enregistrées, entre 6h et 20h, le jeudi, par les enquêteurs.

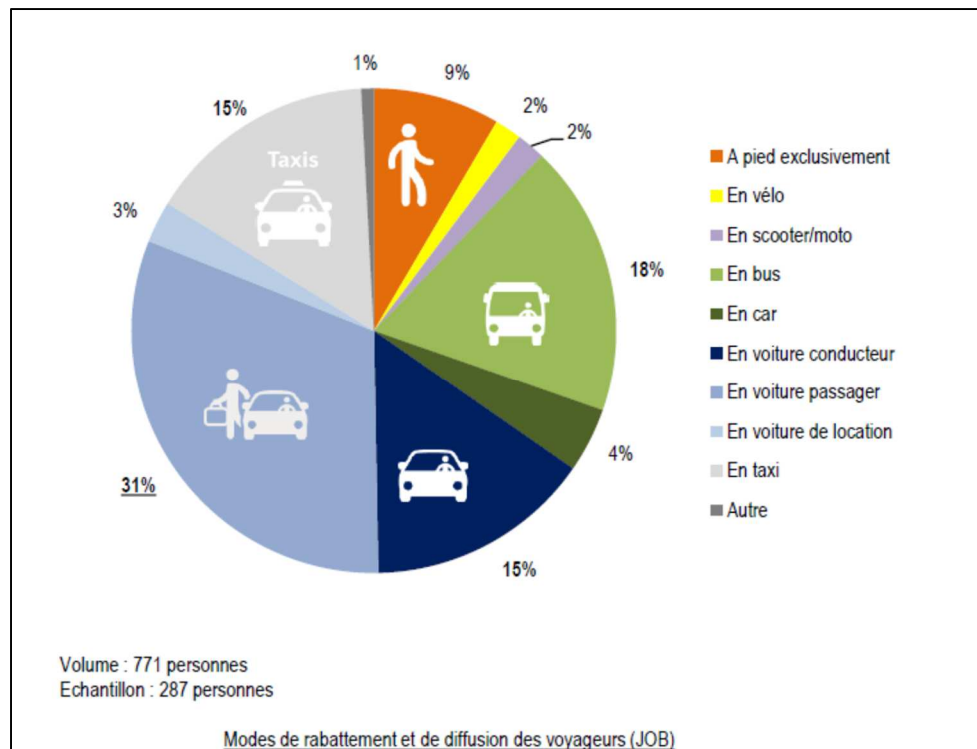


Source : Enquête AREP, 2016

La voiture particulière est le principal moyen de transport pour accéder à la gare de Biarritz : 31% des personnes accédant à la gare se font déposer en voiture, 14% sont des conducteurs et 3% utilisent des voitures de location.

Le deuxième mode le plus utilisé est le bus, avec 18 % des voyageurs concernés.

Les modes doux représentent 11% des déplacements vers et au départ de la gare : 9% pour la marche à pied et 2 % pour les vélos.



Source : enquête AREP 2016

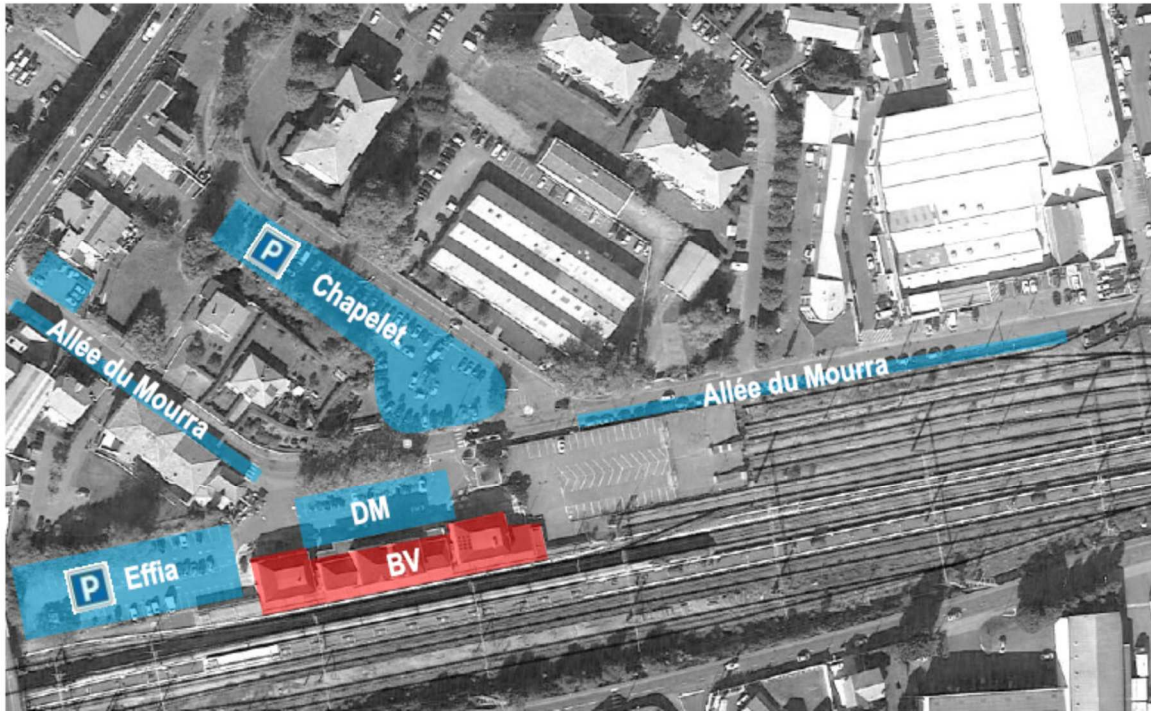
6.4.4 Stationnement

L'offre de stationnement autour de la gare se répartit actuellement entre deux parkings dans l'emprise du PEM et des zones de stationnement public aux abords de la gare (cf. carte ci-après) :

- Parking Chapelet : parking gratuit – 77 places autorisées, 28 places en stationnement non autorisé en supplément.
- Stationnement longitudinal allée du Mourra : parking gratuit – 49 places en stationnement longitudinal, 6 places sur le petit parking en face du Casino.
- Parking Effia – longue durée : parking payant – 27 places dédiées aux loueurs, 34 places dédiées au stationnement, 14 places au maximum non autorisées en supplément.
- Parking Effia – courte durée : parking payant – 16 places autorisées en stationnement bataille, 9 places en stationnement longitudinal.

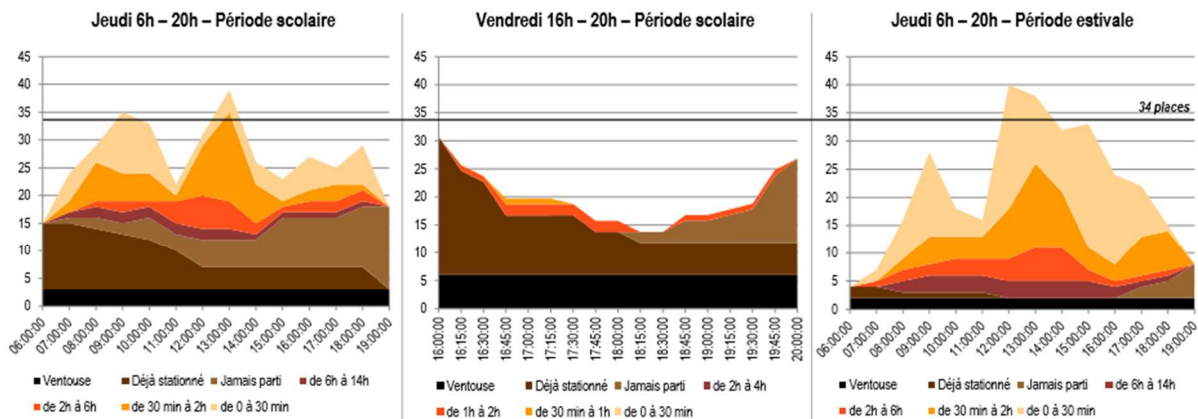
La fréquentation du parking Effia de la gare varie beaucoup entre les périodes estivales et scolaires. En particulier, l'utilisation en tant que dépose-minute de cet espace est beaucoup plus important en période estivale.

Actuellement, on compte donc un total de 75 places de stationnement disponibles dans les emprises du PEM.



Plan des zones de stationnement autour de la gare de Biarritz (source : AREP, 2016)

La dépose minute, elle, est saturée de manière épisodique. Malgré une tarification favorisant la courte durée, environ 14 % des véhicules ayant utilisé la dépose-minute ont stationné entre plus de 30 minutes et plus de 14 heures.



Occupation du parking Effia en période scolaire / période estivale en fonction du temps de stationnement

Source : Enquête AREP, 2016

Lors des périodes chargées avec l'arrivée et les départs des trains depuis et vers Paris, la dépose-minute est **totalemment saturée** : les véhicules stationnent en double-file, voire en triple file. Sur le quart d'heure le plus chargé (de 12h45 à 13h), environ 100 véhicules sont passés par la dépose-minute lors de l'enquête réalisée en 2016. Le temps médian de stationnement sur ce quart d'heure est de 17 minutes.

6.5 Qualité de l'air :

Selon ATMO Nouvelle Aquitaine, la qualité de l'air sur la commune est bonne, avec des concentrations en polluants bien inférieures aux seuils réglementaires.

6.6 Acoustique

Le quartier du PEM étant situé à proximité de l'aéroport de Biarritz – Pays Basque, la constructibilité est réglementée par le code de l'urbanisme en fonction des zones d'exposition définies par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) fixe les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Il peut interdire ou limiter les constructions dans ces périmètres, afin de ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Ainsi, l'article L112-10 du code de l'urbanisme interdit les constructions à usage d'habitation dans les zones définies par le PEB pour ne pas exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

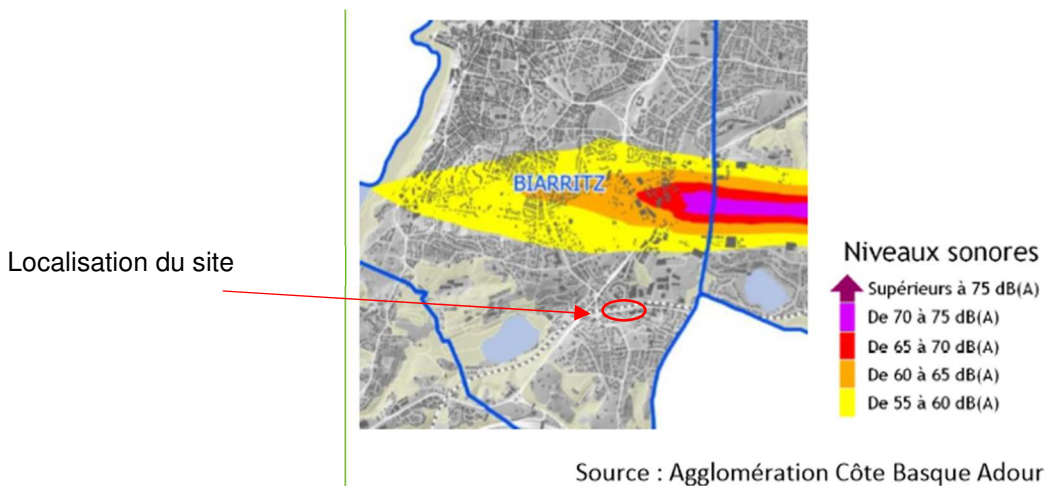
Le PEB identifie les zones exposées au bruit en fonction de l'importance de l'exposition qui est matérialisée par les lettres A, B, C, ou D :

Zone A : Exposition au bruit très forte

Zone B : Exposition au bruit forte

Zone C : Exposition au bruit modérée

Zone D : Exposition au bruit faible (délimitation facultative, hormis pour certains aérodrômes).



Exposition du quartier au bruit aéroportuaire

Le site se situe hors des zones d'exposition au bruit.

7. RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

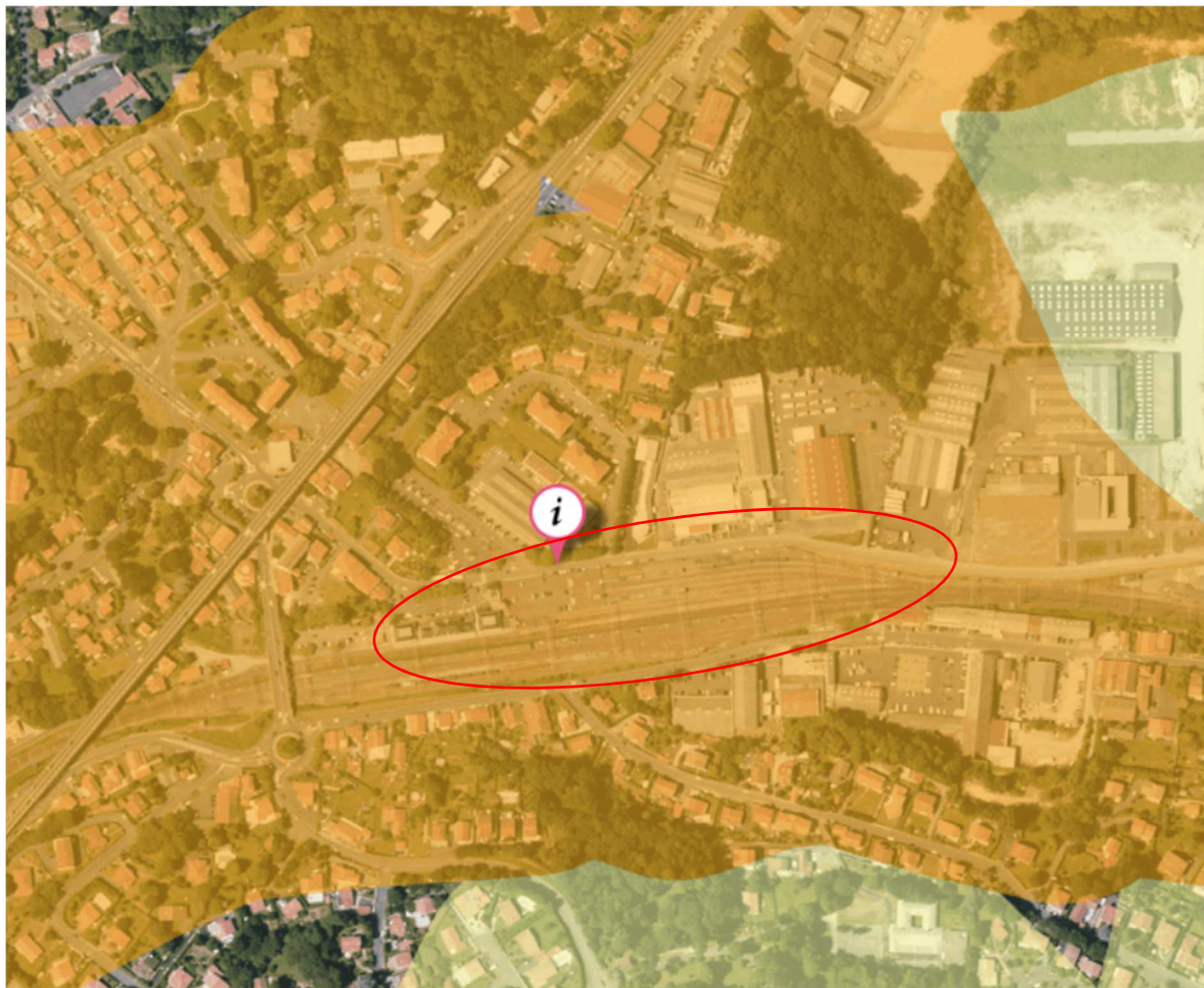
La commune de Biarritz et le site du projet sont exposés à plusieurs risques naturels et technologiques.

La base de données « Géorisques » du Ministère de de la Transition Ecologique et Solidaire a recensé, concernant le site (cf. cartes ci-après) :

- Un risque de glissement de terrain à 100m au nord-est du site ;
- Un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles ;
- Un risque moyen de séisme ;
- Un potentiel de radon de catégorie 2.

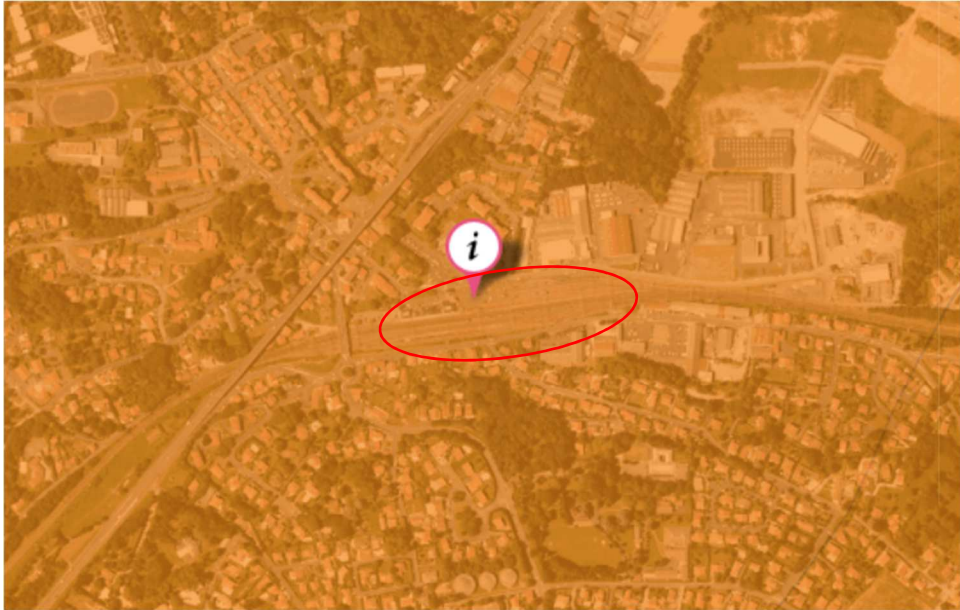
Une partie du territoire de la commune est placée en Territoire à Risque d'Inondation mais le site du projet se situe hors de cette zone.

La commune n'est couverte par aucun Plan de Prévention des Risques.



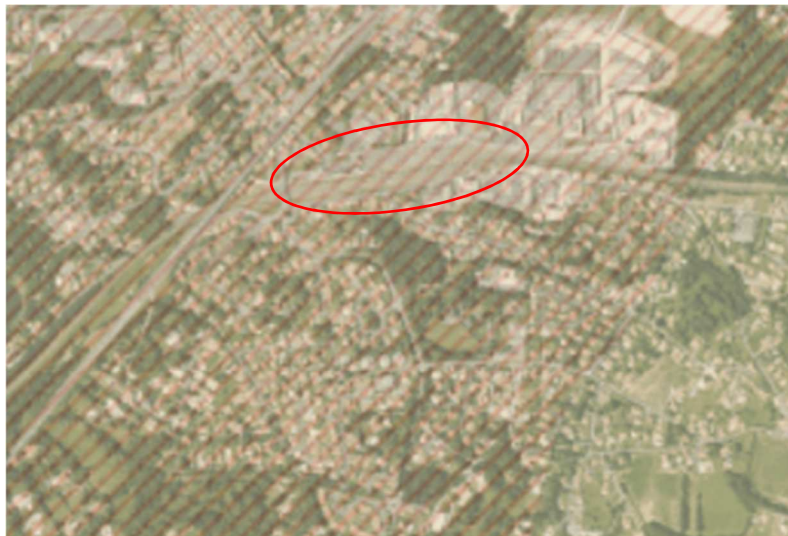
Risque de retrait gonflement des argiles sur le site

Source : GéoRisques



- 1 (très faible)
- 2 (faible)
- 3 (modérée)
- 4 (moyenne)
- 5 (forte)

Risque de séisme
 Source : Géorisques



- Potentiel de catégorie 1
- Potentiel de catégorie 2
- Potentiel de catégorie 3

Potentiel de radon
 (Source : Géorisques)

8. POLLUTION DES SOLS ET DES EAUX SOUTERRAINES

Ce chapitre s'appuie sur l'étude historique et documentaire de pollution des sols réalisée par le bureau d'étude GINGER-BURGEAP en septembre 2019 (cf. annexe n°2).

8.1 Présence de sites potentiellement polluants à proximité

L'état environnemental de la zone d'étude est évalué via les bases de données BASIAS (inventaire des anciens sites industriels et activités de service), BASOL (recensement des sites potentiellement pollués appelant à une action des pouvoirs publics) et ARIA (incidents ou accidents qui ont, ou auraient, pu porter atteinte à la santé ou la sécurité publiques ou à l'Environnement).

La base de données BASIAS recense plusieurs sites localisés dans un rayon de 200 m autour de la zone d'étude (Tableau ci-après).

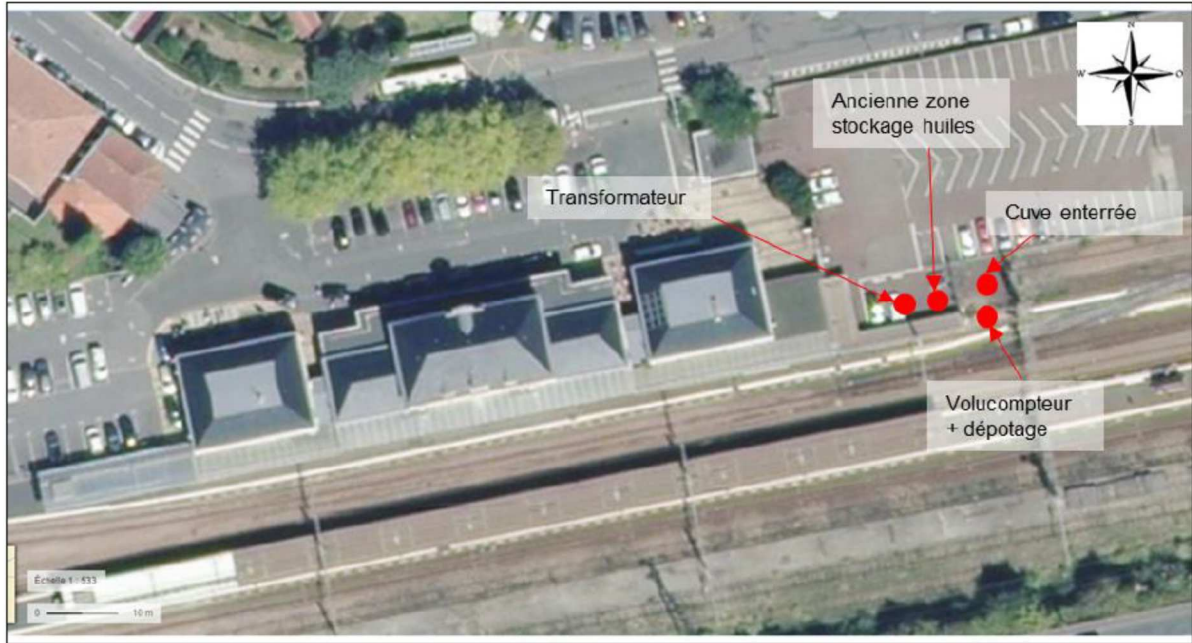
On note qu'un site BASIAS (AQI6403481), référencé pour un stockage d'huiles usagées, est implanté au droit de l'emprise de la zone d'étude.

La base de données BASOL ne recense aucun site dans un rayon de 1,5 km autour du site étudié.

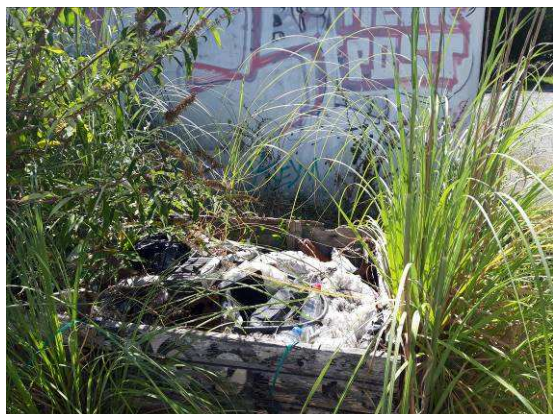
8.2 Anciennes activités potentiellement polluantes sur site

D'après les photographies aériennes historiques, le site serait occupé depuis au moins 1938 : habitations, voies de circulation, parkings, voies ferrées ainsi que par des hangars (démolis entre les années 1977 et 1986, activité inconnue). Plusieurs activités potentiellement polluantes ont été identifiées :

- Ancien stockage d'huiles usagées ;
- Cuve de stockage d'hydrocarbures ;
- Transformateurs ;
- Ancien stockage de traverses de chemin de fer.



Localisation des sources potentielles de pollution (source : étude historique et documentaire, GINGER-BURGEAP, septembre 2019)



Stockage de traverses en béton et de déchets divers dans la zone ouest du site (friche)

Au vu des conclusions de l'étude historique qui a recensé plusieurs anciennes activités potentiellement polluantes pour les sols, et de la visite de site réalisée en 2019, GINGER-BURGEAP a recommandé d'effectuer une campagne de sondages afin d'analyser les caractéristiques environnementales des sols au niveau des sources potentielles de pollution.

9. PRESENTATION DU PROJET

Une présentation détaillée du projet est proposée dans la notice urbaine et paysagère (cf. annexe 13).

9.1 Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage du projet est portée par SNCF Gares & Connexions.

9.2 Foncier

La totalité du foncier appartient à SNCF. Aucune acquisition foncière externe au groupe ferroviaire ne sera nécessaire.

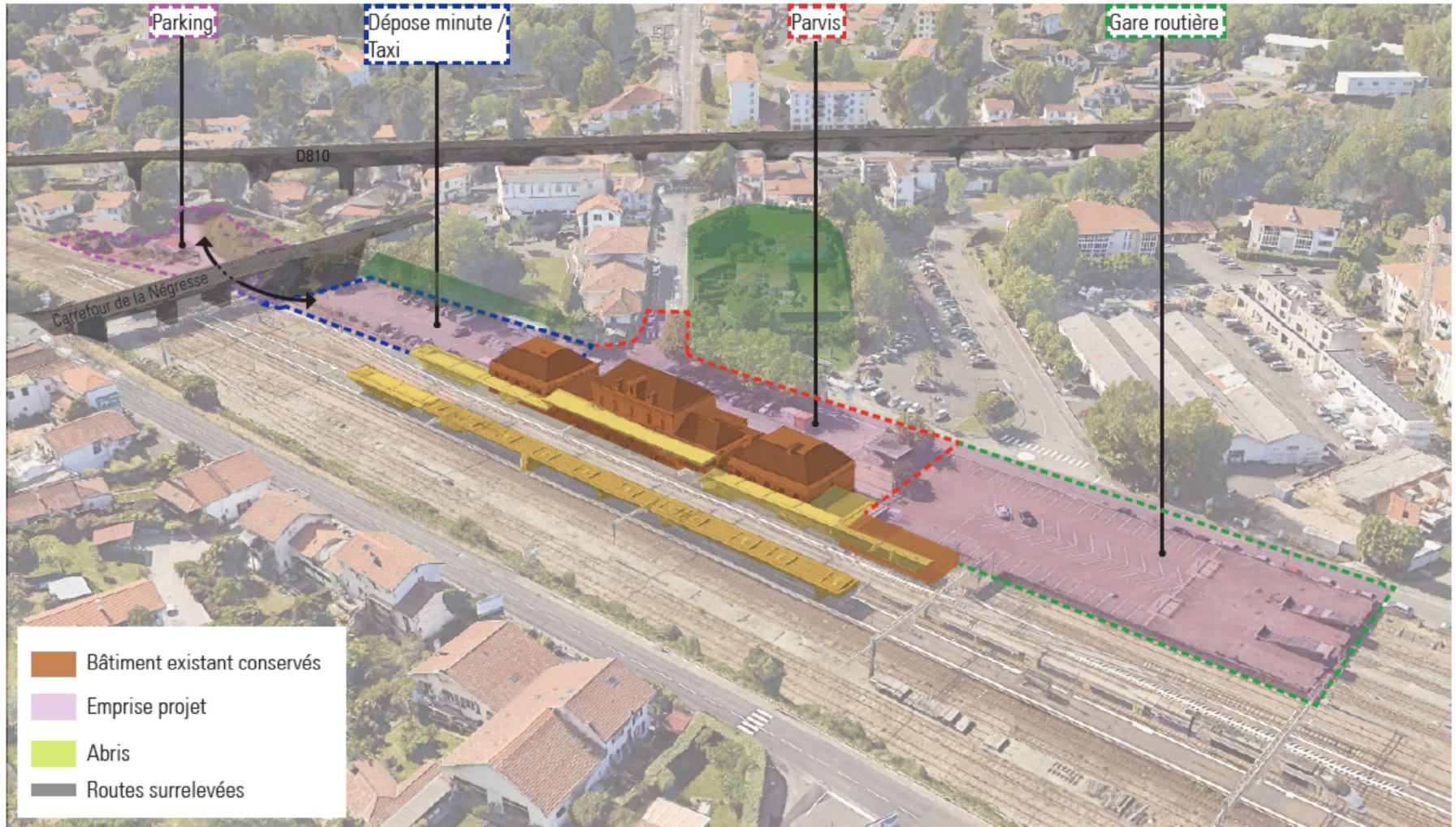
9.3 Programme de l'opération projetée

Le programme de l'opération consiste en l'aménagement du PEM de Biarritz et comprend :

- La réorganisation et l'augmentation de l'offre de stationnement, avec la suppression des 75 places existantes et la création de 96 places de stationnement dont 80 places ouvertes au public ;
- L'aménagement d'une gare routière de 7 quai ;
- La création d'un accès au quai depuis le pont de la Négresse ;
- Le réaménagement
- La création de stationnement pour les deux roues ;
- La mise en place d'équipements dédiés au voyageurs (informations, billettiques, mobilier urbain).

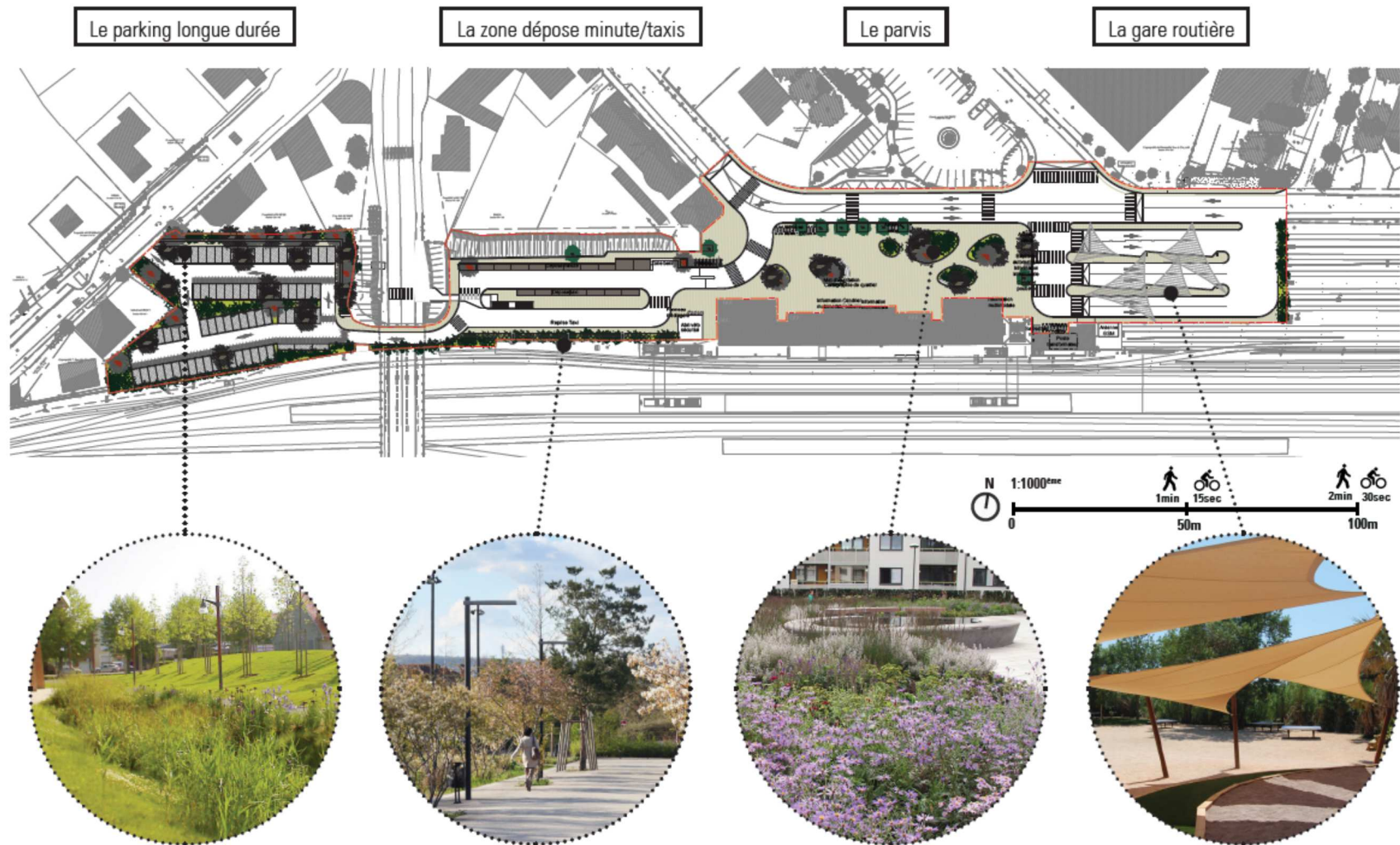
L'opération implique la démolition d'un petit bâtiment et du kiosque d'accès à la plateforme de l'auto-train, ainsi que la suppression de la plateforme de l'auto-train.

9.4 Plan du projet



Grandes entités constitutives du projet (source : AREP, juin 2020).

LE PROJET



Plan masse du projet (source : AREP, septembret 2020)

9.5 Planning de l'opération

L'opération a fait l'objet d'études préliminaires selon différents scénarios d'aménagement en 2019-2020. Le scénario présenté dans la présente note est celui qui sera étudié en phase d'avant-projet. La mise en service est prévue pour fin 2023.

9.6 Coût de l'opération

L'opération fait l'objet d'un financement partenarial, réparti entre la Région Nouvelle Aquitaine, la Communauté Pays Basque, la Ville de Biarritz et SNCF Gares & Connexions.

Le coût prévisionnel de l'opération est, au stade AVP, estimé à 6,3 M€.

10. ANALYSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

10.1 Contexte environnemental global

L'environnement mondial est aujourd'hui confronté à un phénomène global de dérèglement climatique, à une crise majeure de perte de biodiversité et à un appauvrissement important des ressources naturelles. Pour y faire face, les Etats s'engagent à réduire leurs impacts environnementaux par l'intermédiaire d'accords internationaux, déclinés ensuite dans leurs politiques nationales.

En 2019, SNCF a pris des engagements environnementaux forts avec :

- Un objectif « zéro déchets » en 2035 ;
- Un objectif de neutralité carbone en 2050.

C'est donc dans ce contexte environnemental que s'insère l'opération objet de la présente note.

10.2 Synthèse des enjeux environnementaux

La réalisation du pré-diagnostic environnemental du site a permis d'identifier les enjeux environnementaux du projet.

Le tableau suivant reprend l'ensemble des thématiques abordées et hiérarchise les enjeux du territoire en fonction de leurs sensibilités par rapport au projet. Cette hiérarchisation permet de :

- faire ressortir les critères déterminants qui ont orienté les choix ;
- définir les principaux objectifs environnementaux du projet.

Les milieux présentent pour certains des enjeux pour le projet, déclinés selon 4 niveaux :



Domaines	Thématiques	Synthèse et enjeu		Données d'entrées	Réglementation code de l'urbanisme code de l'environnement	Propositions pour programmation et conception	Propositions pour la réalisation des travaux
MILIEU PHYSIQUE	CLIMAT	Le climat de Biarritz est chaud et tempéré. Des précipitations importantes sont enregistrées toute l'année à Biarritz , y compris lors des mois les plus secs Enjeu faible				Réflexion à mener sur la protection des aménagements et du public en cas de fortes pluies dans une logique d'adaptation au changement climatique	Prévoir des zones de stockage protégées des intempéries pour éviter de générer des pollutions des eaux pluviales
	GEOLOGIE ET TOPOGRAPHIE	D'après la carte géologique de la commune, le site d'étude repose sur des formations de terrasses alluviales. Enjeu faible		Etude géotechnique à réaliser			
	SOLS	Présence de sources potentielles de pollution sur le site, absence d'usage sensible Enjeu faible (essentiellement lié au coût de la gestion des terres)		Diagnostic de pollution des sols	Arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations de stockage	Etudier les possibilités de réutilisation des terres sur site	Evacuation des terres vers des sites de stockage adaptés à leurs caractéristiques. Respect des préconisations sanitaires et environnementales du bureau d'études suite à la réalisation du diagnostic de pollution des sols
	CONTEXTE HYDROLOGIQUE ET HYDROGEOLOGIQUE	Nappe d'eau souterraine potentiellement située entre 3 et 5 mètres de profondeur, voir la profondeur des fosses d'ascenseurs Enjeu faible en l'absence d'ouvrages enterrés de plus de 3m de profondeur		Suivi piézométrique potentiellement à réaliser	Dossier Loi sur l'eau rubrique 1.1.1.0 en cas de réalisation de piézomètres de suivi		En cas de réalisation de travaux en zone saturée, prévoir des dispositions de rabattement permettant d'assurer la préservation de la qualité des eaux souterraines et un rejet des eaux d'exhaure dont la qualité respecte les dispositions réglementaires.

Domaines	Thématiques	Synthèse et enjeu		Données d'entrées	Réglementation code de l'urbanisme code de l'environnement	Propositions pour programmation et conception	Propositions pour la réalisation des travaux
							Prescriptions à intégrer dans la Notice de Respect de l'Environnement
MILIEU NATUREL	CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET OUTILS D'AMÉNAGEMENT	3 sites Natura 2000 situés entre 2 et 5 km du site Plusieurs ZNIEFF de type I et II. Sans enjeu					
	FAUNE	Enjeu faible sous réserve de respecter les mesures préconisées par l'écologue donc niveau d'enjeu rehaussé Situation actuelle : enjeu moyen¹		Diagnostic écologique		Plantation d'espèces nourricières pour les insectes pollinisateurs	Adaptation du calendrier de travaux aux périodes de sensibilité de la faune. Les périodes de travaux devront avoir lieu entre le mois d'octobre et de mars, avec un débroussaillage à effectuer sur la friche de fin septembre à fin octobre afin de rendre le milieu défavorable. (Cf. Préconisations <u>diag</u> écologique)
	FLORE	Absence d'espèces patrimoniales et/ou protégées Présence d'espèces exotiques envahissantes Enjeu moyen²		Diagnostic écologique	Prescriptions inscrites dans le règlement du PLU en matière de conservation et abattage des arbres existants	Choix d'espèces locales diversifiées (cf. CR séance de travail avec BIOTOPE le 22/09/2020 et guide de végétalisation en Nouvelle Aquitaine du Conservatoire Botanique National) Eviter les espèces produisant des baies	Gestion des espèces exotiques envahissantes : Privilégier l'arrachage voire le dessouchage à la coupe, en veillant à éliminer également les systèmes racinaires (parfois très profonds, notamment pour la Renouée du Japon). Stockage des produits de coupe et de broyage dans une benne appropriée, nettoyage des engins et

Domaines	Thématiques	Synthèse et enjeu		Données d'entrées	code de l'urbanisme code de l'environnement	Propositions pour programmation et conception	réalisation des travaux
						toxiques (présence du public)	des outils dans des conteneurs et bacs appropriés, en évitant la diffusion de morceaux de tiges, de feuilles ou de graines. Evacuation des résidus vers un centre agréé ; Surveillance et arrachage des repousses/jeunes plants ; Ne pas laisser le sol à nu après intervention : procéder au semis d'un mélange grainier (Label végétal local) approprié permettant de concurrencer les espèces exotiques envahissantes.
	FONCTIONNALITÉS ECOLOGIQUES	Absence de continuités écologiques avec le milieu urbain environnant Sans enjeu		Pré-diagnostic écologique			
PATRIMOINE ET PAYSAGES	PAYSAGES	Secteur urbain dense → Amélioration de la situation avec la création du PEM Enjeu faible					

Domaines	Thématiques	Synthèse et enjeu		Données d'entrées	code de l'urbanisme code de l'environnement	Propositions pour programmation et conception	réalisation des travaux
	PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE ET HISTORIQUE	Aucun périmètre de protection du patrimoine historique ou archéologique Enjeu faible		Analyse environnementale, PARVIS		Nous préconisons un échange avec la DRAC afin d'estimer la nécessité de faire une saisine anticipée au titre de l'archéologie préventive, bien qu'en dehors des ZPPA.	Arrêt de chantier en cas de découvertes fortuites de vestiges archéologiques
DEPLACEMENTS	TRANSPORTS EN COMMUN	Augmentation de l'offre de bus avec création de la GR et du tram-bus Enjeu moyen		Nombre de rotations de bus par jour à préciser		Concevoir des aménagements et une exploitation facilitant les transferts modaux	Prévoir un mode d'exploitation des bus en phase chantier
	RESEAU ROUTIER	Modification potentielle des trafics avec augmentation de l'offre de stationnement Enjeu moyen		Données de comptages 2020 Projection de trafics à l'horizon de mise en service à réaliser		Prévoir des aménagements permettant de réduire les risques d'accident	Prévoir les modalités de circulation routière en phase chantier
	MODES DOUX	Amélioration de l'accès pour les piétons				Aménagement du parvis adapté aux piétons	Cheminements piétons à aménager pendant les travaux
QUALITE DE L'AIR ET BRUIT	QUALITE DE L'AIR	Qualité de l'air plutôt bonne. Localement : risque de dégradation de la qualité de l'air lié à l'augmentation des trafics (notamment des bus) A une échelle plus large : amélioration de la qualité de l'air grâce à la réduction de l'utilisation de la voiture particulière Enjeu faible		Données ATMO sur la qualité de l'air		Pas de prescription particulière	Mesures de réduction de l'envol de poussières à prescrire pendant les travaux Prescriptions à intégrer dans la Notice de Respect de l'Environnement

Domaines	Thématiques	Synthèse et enjeu		Données d'entrées	Réglementation code de l'urbanisme code de l'environnement	Propositions pour programmation et conception	Propositions pour la réalisation des travaux
	BRUIT	Le trafic ferroviaire est déjà générateur de bruit. L'augmentation des trafics VL et bus pourrait engendrer une augmentation du bruit Enjeu faible					Prescriptions à intégrer dans la Notice de Respect de l'Environnement
GESTION DES DECHETS	GESTION DES DECHETS	Terrassements et démolition de la plateforme de l'auto-train : générateur de déchets Enjeu moyen.		Diagnostic déchets, Diagnostic ressources, Diagnostic de pollution de sols Stratégie de réemploi à réaliser		Envisager dès les études AVP (par ordre de priorité) : - faire avec l'existant > enjeu de programmation - réemployer > à intégrer dès l'AVP - recycler (transformation des matériaux présents sur site, notamment fondation de voiries en matériaux concassés issus des démolitions) Prévoir des espaces de stockage temporaire pour permettre le réemploi sur site	Prévoir des espaces de stockage pour permettre un stockage temporaire des matériaux avant réemploi. Intégrer des prescriptions dans la NRE.



Projet d'aménagement des abords de la gare de Biarritz

SNCF
Aout 2020

Préfiguration des enjeux
faune/flore



biotope

Citation recommandée	Biotope, 2020, Projet d'aménagement des abords de la gare de Biarritz, Préfiguration des enjeux faune/flore. SNCF 22 p.	
Objet du document	Préfiguration des enjeux faune flore	
Version/Indice	Version finale	
Date	02/09/2020	
Nom de fichier	CR_SNCF_prediagGareBiarritz_02092020	
N° de contrat	30658-00000008848	
Maître d'ouvrage	SNCF Gare et Connexions	
Interlocuteur	Fabrice ELDUYEN Pavillon Central 5 ^{ème} étage Gare ST jean -Parvis Louis Armand 33 080 Bordeaux	E-mail : Téléphone : 06-66-43-51-62
Biotope, Responsable du projet	Caroline DUNESME Chef de projet écologue réglementaire	E-mail : cdunesme@biotope.fr Téléphone : 07-62-05-13-48
Biotope, Contrôleur qualité	Jean CASSAIGNE Chef de projet écologue fauniste	E-mail : jcassaigne@biotope.fr Téléphone : 06-21-51-22-25

Sommaire

1	Localisation du site, contexte d'étude et méthode appliquée	4
1.1	Présentation du projet et du contexte	4
1.2	Méthodologie	5
2	Repérage de terrain	7
3	Appréciation du risque biodiversité	18
4	Bilan d'aide à la décision Nos recommandations	18
5	Les étapes à déclencher après le prédiagnostic écologique	20
	Bibliographie	21

1 Localisation du site, contexte d'étude et méthode appliquée

Le site d'étude se situe au lieu-dit « La Négresse », commune de Biarritz, département des Pyrénées-Atlantiques, région Nouvelle-Aquitaine, il correspond à l'emprise du projet.

Le maître d'ouvrage du présent travail est SNCF Gare et Connexions.

Ce prédiagnostic a pour objet de déterminer les risques et opportunités liés à la biodiversité quant à la faisabilité du présent projet d'aménagement sur le site d'étude. Il consiste en :

- 1) Un repérage par un écologue confirmé du site et de ses potentialités d'accueil pour la flore et les principaux groupes de faune protégés ou à enjeu de conservation ;
- 2) Un avis sur la nécessité d'engager une procédure de dérogation « espèces protégées »

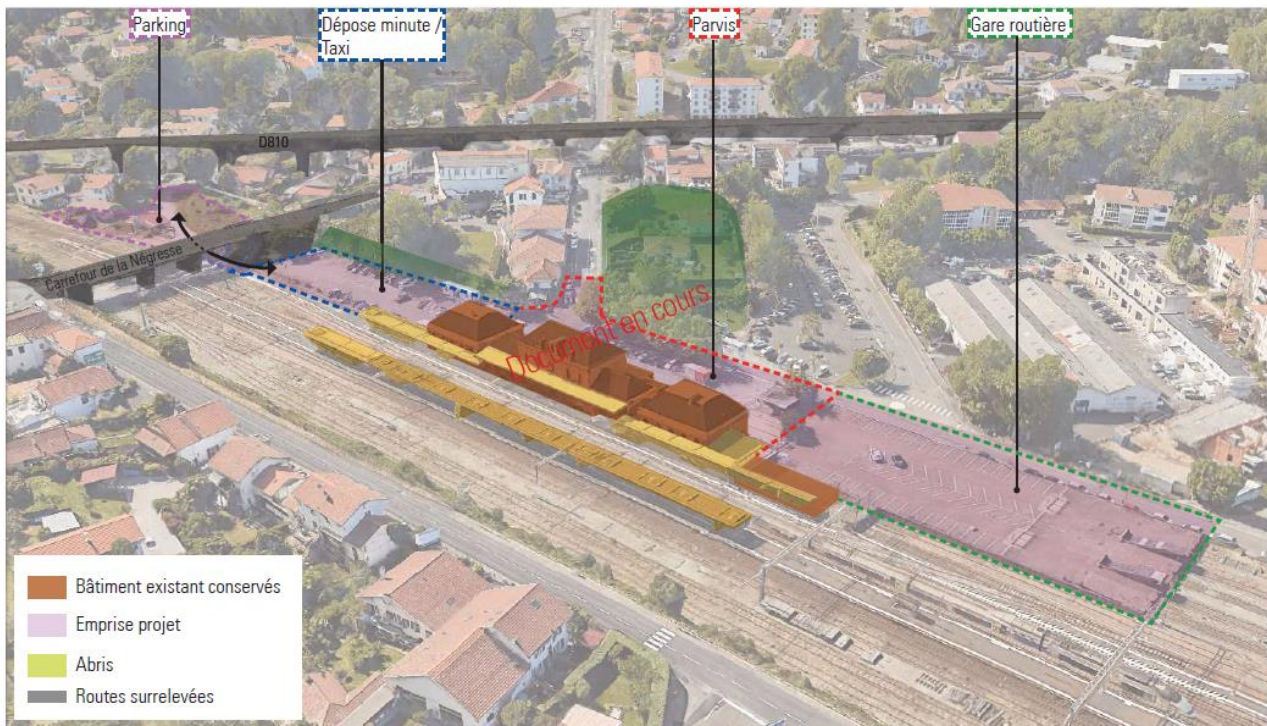
Les investigations de terrain ont eu lieu le 20/02/2020, le 31/07/2020 et le 19/08/2020. Les différents milieux du site d'étude ont été parcourus dans un objectif d'optimisation des observations d'espèces pouvant constituer un enjeu écologique et/ou ayant des implications réglementaires pour le projet d'aménagement. L'attention s'est notamment portée sur les milieux naturels ou artificiels susceptibles d'accueillir la plus grande diversité de faune et de flore : les zones rudérales pour le Lotier hispide, et les zones en friche pour l'avifaune du cortège des milieux ouverts à semi-ouverts, et des reptiles.

Une synthèse et des recommandations d'aide à la décision sont proposées en fin de document.

Soulignons que ce document ne peut en aucun cas constituer le volet milieux naturels d'une étude d'impact.

1.1 Présentation du projet et du contexte

À la suite de l'évolution du périmètre du projet, de nouvelles prospections de terrain ont été réalisées afin de couvrir l'ensemble du secteur concerné. Les zones prospectées en février 2020 ont été de nouveau parcourues, ainsi que les futures zones accueillant la gare routière, le parvis, et les parkings/dépose minute.



Gare de Biarritz - Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal - MOE
AVP - Juin 2020

Index A
25

Figure 1 Projet d'aménagement de la gare de Biarritz


Le secteur est composé actuellement d'un parking et des abords végétalisés, de délaissés en friche des abords des voies (substrats rudéraux et minéraux), et d'anciens bâtiments. Une partie de la zone désignée dans l'offre n'a pu être parcourue car il s'agit de propriétés privées encore habitées.



L'ensemble du secteur est colonisé par des espèces végétales exotiques envahissantes, dont l'Herbe de la Pampa (*Cortaderia selloana*), le Raisin d'Amérique (*Phytolacca americana*) ou encore la Vergerette du Canada (*Erigeron canadensis*).

Les habitats naturels sont très dégradés (déchets, utilisation d'herbicide, milieu plusieurs fois remanié, etc.), laissant ainsi peu de place à l'expression d'une biodiversité commune. Néanmoins, quelques éléments, assez ponctuels au regard de la superficie de l'aire d'étude, peuvent constituer des habitats favorables à certaines espèces protégées.

1.2 Méthodologie

L'emprise du projet a été parcourue à pied, en accompagnement du personnel de la gare (gestion des risques liés à la circulation des trains). Trois personnes sont intervenues sur le secteur :

	<p>Caroline DUNESME</p> <p>Cheffe de projet écologie réglementaire – Expertise faune</p> <p>Analyse faune et rédaction du compte-rendu</p>	<p>Écologue spécialisée, titulaire d'un Doctorat en géographie, Caroline a acquis une grande expérience dans l'évaluation environnementale et dossiers réglementaires, de l'Aménagement du territoire, et du Développement durable. Doté d'une bonne connaissance naturaliste en Aquitaine, elle est polyvalente (maitrise des aspects cartographiques,</p>
---	--	---

		réactionnels et coordination scientifique).
 <p>Thomas LUZZATO Chargé d'études, fauniste Cartographe</p>	<p>Naturaliste généraliste, spécialisé depuis quinze ans dans l'étude des insectes, des chauves-souris et des amphibiens, il est également cartographe et illustrateur. Il possède une bonne expérience des milieux en Poitou-Charentes, Aquitaine et Midi-Pyrénées. De nature polyvalente, il maîtrise également le Système d'Information Géographique et collabore régulièrement avec l'équipe édition/communication pour des travaux d'illustration ou de graphisme.</p>	
 <p>Emmanuelle UNREIN Chargée d'étude botaniste en apprentissage</p>	<p>Botaniste en apprentissage à Biotope, elle a également réalisé son stage dans la même structure en 2019. Elle a une expérience de plus de 3 ans dans ce domaine. Elle intervient sur de nombreuses études réglementaires, et dans le cadre d'inventaires naturalistes (réalisation de DOCOB, étude d'impact etc.).</p>	

Les inventaires n'ont pu avoir lieu pendant la période optimale pour chaque groupe taxonomique, mais ils permettent de déterminer les habitats potentiels pour les espèces à enjeux sur ce type de milieu urbain. Les observations ont été faites à vue, pour déterminer les potentialités, ou noter les observations directes d'individus.

Dates de prospections et conditions météorologiques			
Nature de l'expertise	Expert	Dates de prospection	Conditions météorologiques
Milieux naturels / flore	E. Unrein	31/07/2020	Temps ensoleillé, températures élevées, bonnes conditions générales
Amphibiens / Reptiles / Oiseaux / Mammifères	C.Dunesme T.Luzzato	20/02/2020 31/07/2020 19/08/2020	Temps ensoleillé, températures moyennes à élevées, bonnes conditions générales
Insectes et chiroptères	T. Luzzato	20/02/2020	Temps ensoleillé, températures moyennes, bonnes conditions générales

2 Repérage de terrain

Caractère naturel du site d'étude

De manière globale, le site d'étude présente un caractère :

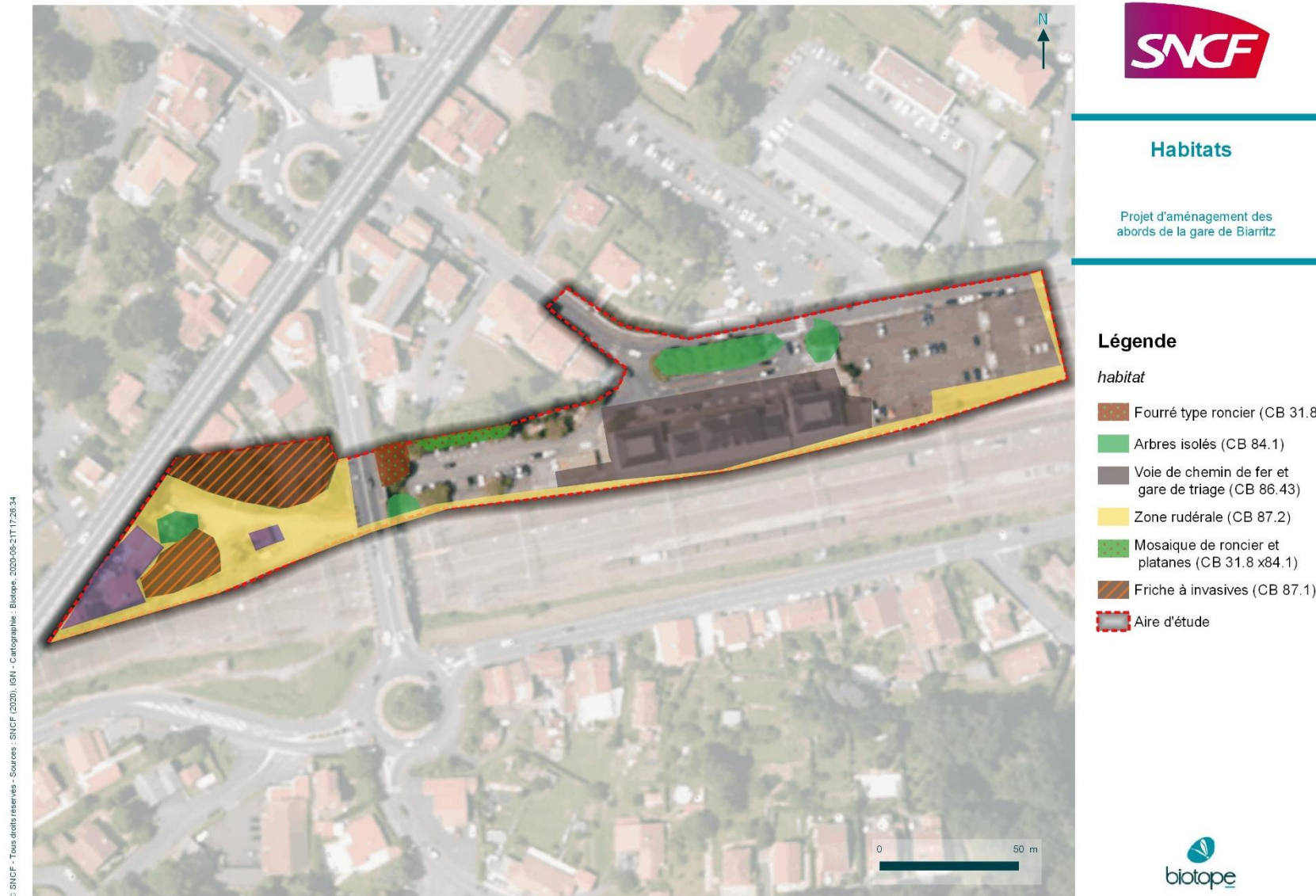
Artificiel Site dominé par une occupation du sol urbaine ou industrielle	Plutôt naturel Site occupé par une mosaïque de milieux naturels et de milieux artificiels	Naturel Site dominé par des milieux naturels spontanés
---	--	---

Principaux milieux présents

Les principaux milieux présents sur le site d'étude sont :

 <p>Voie ferrée et milieu rudéral</p>	 <p>Milieu urbain, artificialisé de la gare routière et des parkings</p>
 <p>Milieu semi-arbustif type ronciers</p>	 <p>Friche couverte par les plantes invasives</p>

Aucun habitat d'intérêt communautaire (les habitats d'intérêt communautaire sont mentionnés à l'annexe I de la directive « Habitats » et sont liés à la démarche européenne Natura 2000) n'est présent sur le secteur. Les habitats présentent des associations végétales communes des milieux urbains (Trèfle champêtre, Vulpie faux-brome, ronciers, etc.). Ces habitats peuvent cependant être occupés par des espèces faunistiques et floristiques protégées.



Préfiguration des enjeux
faune/flore

Figure 2 Cartographie des habitats

Des éléments évidents permettent-ils d'identifier d'ores et déjà des enjeux écologiques importants et/ou ayant des implications réglementaires sur le site ?

OUI / NON

Les éléments d'ores et déjà identifiés sur le site, constituant des enjeux écologiques importants et/ou ayant des implications réglementaires sont résumés dans le tableau ci-après.

Présence avérée d'espèces protégées communes : <input type="checkbox"/> Amphibiens <input checked="" type="checkbox"/> Reptiles <input type="checkbox"/> Mammifères <input checked="" type="checkbox"/> Oiseaux		
Végétations ou habitats naturels à enjeu	Niveau d'enjeu écologique	Réglementation
Habitat de la Directive européenne	Moyen / Fort / Très fort	Aucune
Végétation	Moyen / Fort / Très fort	Aucune
Espèces ou cortèges d'espèces à enjeu	Niveau d'enjeu écologique	Réglementation
Lézard des murailles <i>Podarcis muralis</i>	Moyen / Fort / Très fort	Aucune / Protection / Natura 2000
Couleuvre verte et jaune <i>Hierophis viridiflavus</i>	Moyen / Fort / Très fort	Aucune / Protection / Natura 2000
Moineau domestique <i>Passer domesticus</i>	Moyen / Fort / Très fort	Aucune / Protection / Natura 2000
Cortège des milieux ouverts à semi-ouverts	Moyen / Fort / Très fort	Aucune / Protection / Natura 2000

• Avifaune du cortège des milieux ouverts et semi-ouverts

Le pont routier traversant l'aire d'étude permet le développement sur les talus abrupts de fourrés bien développés, constitués essentiellement de Ronces (*Rubus fruticosus*), mais aussi de Figuiers communs (*Ficus carica*). Ces fourrés sont susceptibles de voir certaines espèces de passereaux communs y effectuer leur nidification comme la Fauvette à tête noire, le Rougegorge familier, le Troglodyte mignon, le Merle noir, la Grive musicienne, l'Hypolaïs polyglotte ou la Bouscarle de Cetti. De plus, les ronciers constituent des zones d'alimentation notamment pour les espèces hivernantes comme le Merle noir, le Rougegorge familier. Une haie et un bouquet de Thuya semblent favorables à la nidification du Verdier d'Europe et du Chardonneret élégant. Bien que très communes dans la région, ces deux espèces présentent un enjeu de conservation défavorable (VU : Vulnérable en France) en raison d'un fort déclin des effectifs à l'échelle nationale (-51%, en 18 ans pour le Verdier d'Europe et -35% pour le Chardonneret élégant). Aucun individu n'a été contacté lors des différents passages.

Habitats potentiels des passereaux



Fourrés de ronciers en bordure du pont routier et bouquet de Thuyas

Espèces potentielles présentant un enjeu de conservation



Chardonneret élégant



Verdier d'Europe

- **Mesures de gestion et d'accompagnement du projet**

Afin de ne pas perturber la nidification, le nourrissage, et éviter la destruction d'individus, la période d'intervention pour la coupe des Ronciers se déroulera entre le mois d'octobre et jusqu'à fin février. Dans la mesure du possible, les Thuyas présents le long du parking ouest, ou en bosquet dans la maison à l'ouest de la friche, seront conservés. Sinon les dates d'abattage devront respecter la période de reproduction des oiseaux.

- **Avifaune des milieux urbanisés**

Le secteur d'étude est localisé dans un milieu urbanisé dense (zone d'activités du Moura, zone résidentielle), entouré par plusieurs voies de communication (Route de Bidart/Boulevard Marcel Dassault, Allée du Moura etc.). Les espèces d'oiseaux contactées, associées à des milieux très anthropisés, sont souvent opportunistes et ubiquistes.

Un couple de Moineau domestique (*Passer domesticus*) a été contacté sur le secteur. Il occupe un nid, construit dans l'auvent de la gare, et se nourrit notamment à proximité, dans les zones de ronciers et de friche. L'espèce est considérée comme sédentaire, ce qui implique que le couple nicheur se reproduit certainement depuis plusieurs années ou sera amené à se reproduire sur le secteur. L'espèce est protégée par l'article 3 de l'arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire français. Son statut de conservation est considéré comme « non préoccupant » (LC) à l'échelle du territoire national. Le Rougequeue noir (*Phoenicurus ochruros*), espèce protégée au titre du même article, est susceptible de nidifier dans les bâtiments du site.

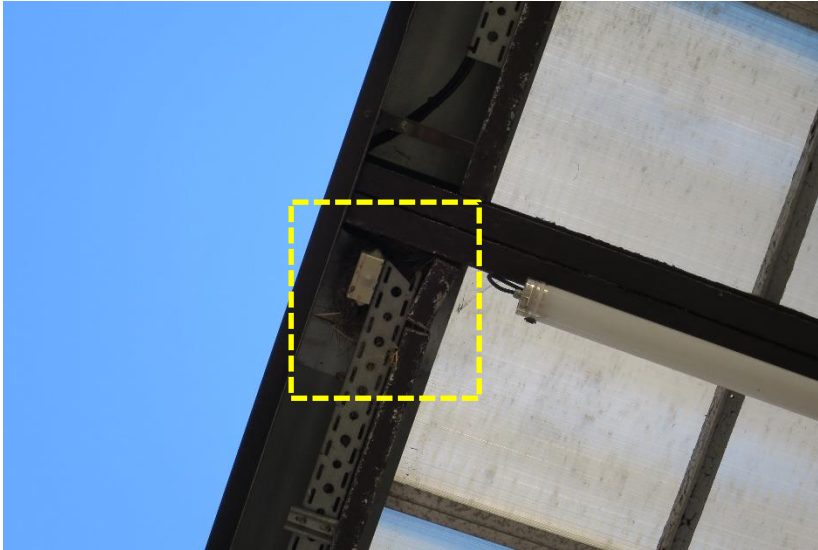


Figure 3 Localisation du nid dans l'auvent

- **Mesures de gestion et d'accompagnement du projet**

Les travaux qui pourraient affecter le bâtiment de la gare devront éviter la période de reproduction et d'envol des jeunes, soit entre mars et aout, et donc être réalisés entre septembre et février.

- **Habitat de la Couleuvre verte et jaune (*Hierophis viridiflavus*)**

L'espèce n'a pas été contactée lors des différents passages, mais les zones de ronciers et de friches constituent des habitats favorables à cette espèce. Celle-ci occupe une gamme très large d'habitats, pourvus qu'ils soient ensoleillés comme les murets, talus routiers et ferroviaires, landes, friches, etc. Elle est considérée comme syntopique (qui occupe le/les mêmes milieux) du Lézard des murailles (*Podarcis muralis*) présents sur le secteur d'étude. La Couleuvre verte et jaune est protégée à l'article 2 de l'arrêté du 19 novembre 2017 fixant les listes des espèces d'amphibiens et de reptiles protégées sur le territoire. Cette espèce reste cependant commune, et son statut de conservation est considéré comme « non préoccupant » en France sur la Liste rouge des espèces menacées de l'UICN.

- **Mesures de gestion et d'accompagnement du projet**

La reproduction de l'espèce a lieu entre mai et juin, pour un dépôt de ponte entre le mois de juin et juillet, et la sortie des jeunes vers aout. La période de chantier devra donc éviter ces mois de sensibilité de l'espèce. En dehors de ces périodes, l'espèce a tendance à fuir face au dérangement. L'espèce hiverne entre septembre et avril, en fonction des conditions météorologiques (plus les températures sont élevées, moins l'hivernage dure longtemps). Elle présente à cette période une plus grande sensibilité, car son métabolisme est ralenti. Les zones aux températures stables constituent des secteurs propices à l'hivernage. Il est donc préconisé d'éviter d'intervenir sur les zones buissonnantes durant l'hivernage, à partir du mois d'octobre/novembre sous nos latitudes.

En dehors de ces périodes de sensibilité, les interventions sur la végétation peuvent avoir lieu. Le débroussaillage, ou fauchage, pourra être adapté, en démarrant par le haut de la végétation, et terminer par le bas, ou du centre de la friche vers l'extérieur, afin de faire fuir les potentiels individus présents dans la végétation.

Habitat de la Couleuvre verte et jaune



Dépôt de gravats, friche



Friche et talus végétalisé

- **Habitat du Lézard des murailles**

Le Lézard des murailles est une espèce protégée au regard de l'arrêté du 19 novembre 2017 fixant les listes des espèces d'amphibiens et de reptiles protégées sur le territoire

Cette espèce, qui apprécie les milieux thermophiles et minéraux, est particulièrement adaptée à tous types de milieux anthropiques : les voies ferrées représentent un habitat habituellement fréquenté. Une accumulation de déchets (palettes et moellons) en bord de voie constitue un habitat favorable pour le Lézard des murailles, tout comme les abords minéralisés à végétation diffuse des parkings Est.

Habitat du Lézard des murailles



Déchets en bord de voie



Abord minéralisé des parkings et présence
d'un Lézard des murailles

- **Mesures de gestion et d'accompagnement du projet**

Afin d'éviter la destruction d'individus lors des opérations d'aménagement, les déchets constituant des refuges potentiels seront préalablement remaniés de manière douce (à la main) et stockés à un endroit où les lézards ne pourront pas revenir. L'habitat sera donc rendu inhospitalier.

En ce qui concerne les murets et abords minéralisés des parkings, où l'espèce est présente en petit nombre, le bruit initié par le démarrage des engins de chantier suffira à éloigner les individus présents. Le linéaire impacté étant très faible comparé au linéaire restant le long des voies ferrées, les populations présentes ne seront pas mises en danger, la fuite des individus étant permise entre les parkings impactés et le reste du linéaire occupé.

Les travaux devront dans tous les cas éviter la période de reproduction de l'espèce qui démarre en avril, et peut se terminer durant l'été, ainsi que la période d'hibernation, au plus large entre les mois de novembre et mars, mais qui peut être réduite si les températures sont clémentes et l'ensoleillement important (sorties ponctuelles observées durant l'hiver de plusieurs individus de l'espèce en France, *Grillet et al, janvier 2015*).

- **Habitat du Lotier velu**

Le passage d'un botaniste pendant la période de floraison de l'espèce permet de confirmer l'absence de celle-ci sur le périmètre du projet, malgré la présence de milieux rudéralisés et remaniés favorables à son développement.

Aucune autre espèce de flore protégée n'a été contactée sur le secteur.

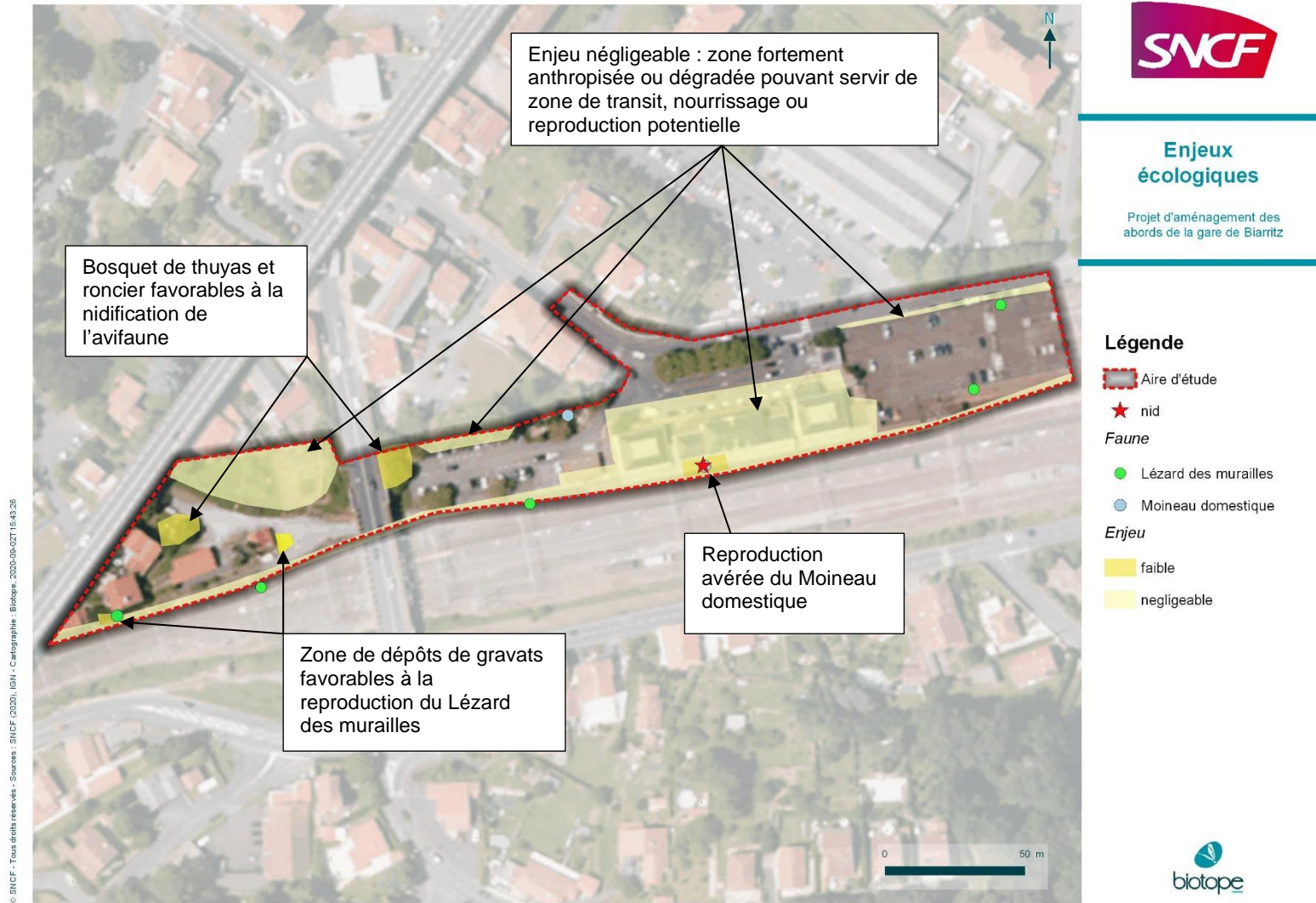


Figure 4 Les enjeux écologiques

Présence de zones humides nécessitant une étude de leurs fonctions ?

OUI / NON

D'autres enjeux écologiques potentiels importants et/ou ayant des implications réglementaires sont-ils à considérer ?

OUI / NON

Présence d'espèces végétales exotiques envahissantes qui nécessiteront d'être prises en compte dans le projet ?

OUI / NON

Le repérage de terrain a d'ores et déjà permis de mettre en évidence les espèces végétales exotiques envahissantes suivantes au niveau du site d'étude :

Espèces végétales exotiques envahissantes	Importance des populations locales
<ul style="list-style-type: none"> • Le Buddleja de David <i>Buddleja davidii</i>, • La Renouée du Japon <i>Reynoutria japonica</i>, • Le Laurier-sauce <i>Laurus nobilis</i> • Le Mélilot blanc <i>Medicago alba</i> • Le Mimosa argenté <i>Racosperma dealbatum</i> • L'Onagre bisannuel <i>Oenothera biennis</i> • L'Onagre rosé <i>Oenothera rosea</i> • Le Paspale dilaté <i>Paspalum dilatatum</i> • Le Raisin d'Amérique <i>Phytolacca americana</i> • Le Sénéçon sud-africain <i>Senecio inaequidens</i> • La Vergerette du Canada <i>Erigeron canadensis</i> • Le Montbrétia <i>Crocsmia x crocosmiiflora</i> 	<p>Une station isolée / Quelques stations de taille réduite / Une ou plusieurs station(s) importante(s)</p>
L'Herbe de la pampa <i>Cortaderia selloana</i>	<p>Une station isolée / Quelques stations de taille réduite / Une ou plusieurs station(s) importante(s)</p>

• Mesures de gestion et d'accompagnement du projet

Les espèces végétales exotiques envahissantes représentent une menace importante pour la biodiversité locale. Il convient donc d'apporter une attention particulière à la manière de les traiter lors d'opérations entraînant de l'enlèvement de la végétation, des broyages ou des remaniements de substrat.

Préconisations générales

- Privilégier l'arrachage voire le dessouchage à la coupe, en veillant à éliminer également les systèmes racinaires (parfois très profonds, notamment pour la Renouée du Japon).
- Stockage des produits de coupe et de broyage dans une benne appropriée, nettoyage des engins et des outils dans des conteneurs et bacs appropriés, en évitant la diffusion de morceaux de tiges, de feuilles ou de graines.
- Evacuation des résidus vers un centre agréé ;
- Surveillance et arrachage des repousses/jeunes plants ;

- Ne pas laisser le sol à nu après intervention : procéder au semis d'un mélange grainier (Label végétal local) approprié permettant de concurrencer les espèces exotiques envahissantes.

Préconisations ciblées

Nom	Préconisation de gestion	Période favorable à l'intervention
L'Herbe de la pampa (<i>Cortaderia selloana</i>)	Arrachage manuel (surtout sur les jeunes plants) ou mécanique (type tractopelle). L'intervention doit se faire avant la fructification, soit avant octobre. Les coupes sont ensuite exportées dans des sacs de 100 L/big bag. Une surveillance du site est recommandée, et l'opération d'arrachage pourra être répétée sur plusieurs années	Avant octobre
La Renouée du Japon (<i>Reynautaria japonica</i>)	Plusieurs solutions possibles : 1. Arrachage manuel (fourche ou pioche) des plants et rhizomes, et brulage. Fréquence : 5 à 6 fois/an. 2. Fauchage mécanique ou manuel des tiges aériennes. Fréquence 1 fois/mois. Cette méthode doit être accompagnée d'un arrachage des jeunes pousses et de la plantation d'espèces indigènes locales à croissance rapide, comme les saules, frênes ou noisetier. Un géotextile peut également accompagner l'action de fauche pour permettre de limiter le départ des rhizomes. 3. Broyage-bâchage des matériaux in-situ par godet cribleur-broyeur par exemple. Les matériaux sont ensuite réintégrés dans la fosse d'extraction, puis bâcher (plastique ou biodégradable), et recouvert des matériaux sains pris sur place. Le site nécessite un suivi mensuel. La bâche est enlevée au bout de <u>18 mois</u> .	1. De février à mai 2. Entre juin et septembre
Raisin d'Amérique	1. Fauchage ou broyage de la plante 2. Arrachage manuel des racines 3. Elimination des grappes non mûres	Avant la fructification (intervention de préférence entre avril et juillet). Eviter toute intervention en octobre et novembre.

Le traitement post-chantier

Les déchets végétaux doivent être exportés soit vers une plateforme industrielle de compostage (température contrôlée à plus de 60°C, avec 4 à 6 mois de traitement), soit vers des unités de méthanisation (température de 37°C environ, 40 à 60 jours de traitement), soit vers des décharges de type II et III, ou des centres de valorisation thermique (incinération).

Les engins doivent être nettoyés, soit sur site, soit sur la base vie du chantier (plateforme de nettoyage des engins), avant d'être utilisés sur d'autres secteurs du chantier.

Lors des transports des végétaux, les remorques et bennes doivent être bâchées pour éviter la dissémination pendant le trajet.

Le transport en déchetterie n'est pas préconisé. Le brûlage des déchets végétaux récoltés lors de certaines actions, doit faire l'objet d'une demande de dérogation.

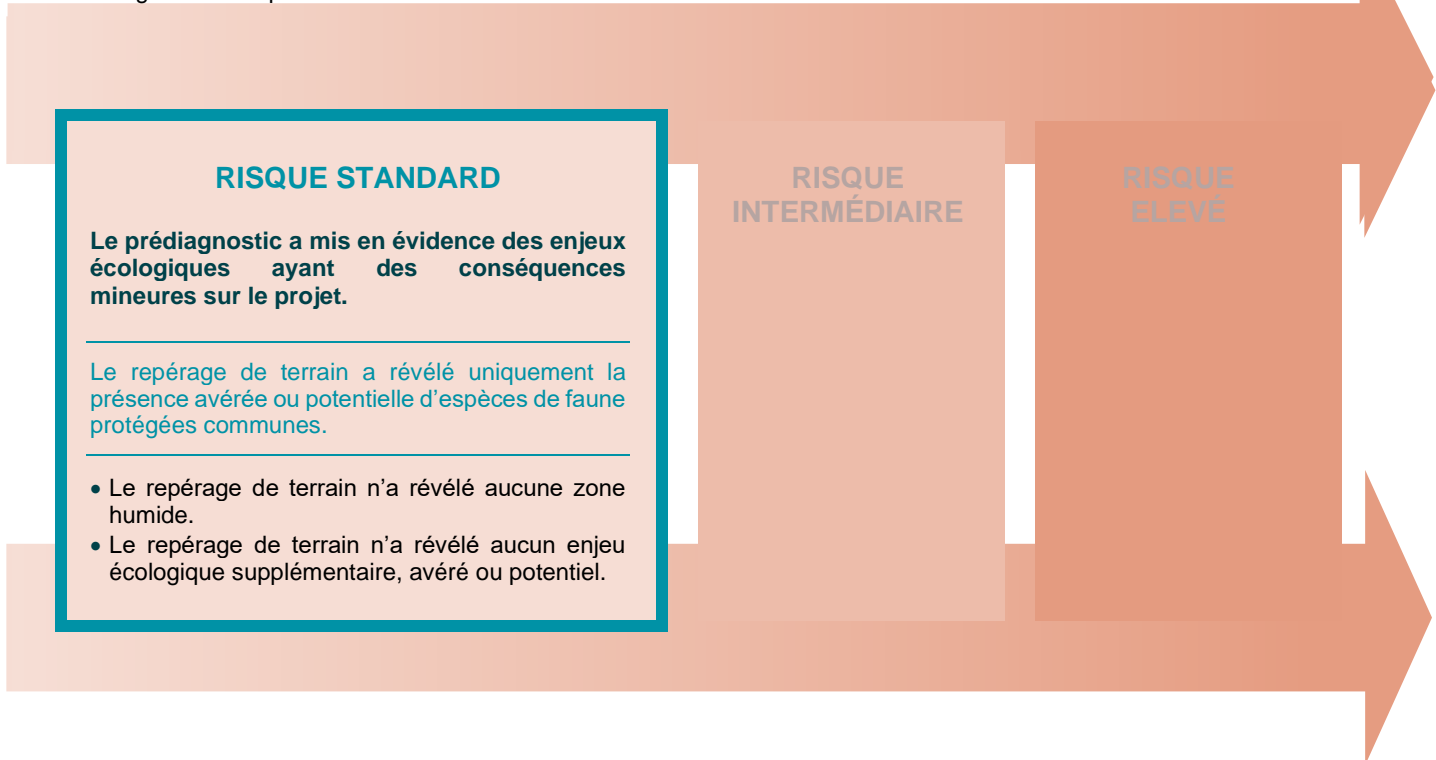


Préfiguration des enjeux
faune/flore

Figure 5 Cartographie des espèces exotiques envahissantes

3 Appréciation du risque biodiversité

Sur la base des éléments précédents, le niveau de « risque biodiversité » sur le site est considéré comme Standard/Faible. Les critères ayant conduit à qualifier ce niveau de risque sont listés dans le diagramme ci-après.



4 Bilan d'aide à la décision Nos recommandations

Au regard du niveau de risque identifié faut-il remettre en cause la configuration du projet ou le choix du site pour l'implantation du projet ?	OUI / NON	<input type="checkbox"/>	Si aucune configuration alternative ou aucun site alternatif ne peut être défini, des mesures de compensation importantes seront à prévoir
		<input type="checkbox"/>	Les enjeux écologiques sont tellement importants sur le site qu'il sera extrêmement problématique de les compenser
Au regard du niveau de risque identifié faut-il réaliser des études complémentaires ?	OUI / NON	<input type="checkbox"/>	Diagnostic complet faune, flore sur un cycle annuel
		<input type="checkbox"/>	Diagnostic écologique ciblé sur un ou plusieurs groupes biologiques
		<input type="checkbox"/>	Diagnostic approfondi des continuités écologiques
		<input type="checkbox"/>	Inventaires des zones humides et/ou d'évaluation des fonctions des zones humides
Les études complémentaires doivent-elles cibler des groupes biologiques en particulier ?	OUI / NON	<input type="checkbox"/>	Habitats naturels
		<input type="checkbox"/>	Flore vasculaire
		<input type="checkbox"/>	Mollusques
		<input type="checkbox"/>	Insectes
		<input type="checkbox"/>	Amphibiens
		<input type="checkbox"/>	Reptiles
		<input type="checkbox"/>	Oiseaux

		<input type="checkbox"/>	Mammifères terrestres
		<input type="checkbox"/>	Autres expertises spécifiques
Des éléments biologiques particuliers sont-ils à prendre en compte dans le cadre de l'insertion du projet dans l'environnement ?	OUI / NON	<input checked="" type="checkbox"/>	Habitat de roncier et de friche occupé par l'avifaune des cortèges ouverts à semi-ouverts
		<input checked="" type="checkbox"/>	Site de reproduction du moineau domestique
		<input checked="" type="checkbox"/>	Station d'espèces exotiques envahissantes
Compte tenu de la nature du projet et des enjeux écologiques identifiés, le présent prédiagnostic peut-il être exploité pour produire rapidement un dossier qui sera soumis à l'autorité environnementale ?	OUI / NON	<input checked="" type="checkbox"/>	Exploitation du contenu du prédiagnostic pour compléter le formulaire de demande d'examen au cas par cas qui sera adressé à l'autorité environnementale ¹
		<input type="checkbox"/>	Le diagnostic des enjeux écologiques doit être approfondi grâce aux études susmentionnées
Le prédiagnostic a-t-il révélé des opportunités liées à la biodiversité compte tenu de la nature du projet ?	OUI / NON	<input checked="" type="checkbox"/>	Valorisation de la nature en ville en réhabilitant la friche à invasive comme espace vert de loisir/repos
		<input checked="" type="checkbox"/>	Conservation d'une partie des ronciers comme source alimentaire pour l'avifaune

- **Proposition générale de mesures de réduction**

Dans le cadre des travaux, nous conseillons l'adaptation du calendrier des travaux aux périodes de sensibilité de la faune pour éviter la destruction potentielle d'individus d'espèces protégées. Les périodes de travaux devront avoir lieu entre le mois d'octobre et de mars, avec un débroussaillage à effectuer sur la friche de fin septembre à fin octobre. En effet, ce débroussaillage permettra de rendre le milieu défavorable, limitant l'installation des oiseaux nicheurs pour la période de reproduction au printemps. Le choix de cette période pré-hivernale permettra de ne pas impacter les populations de reptiles en hibernation sur ces friches.

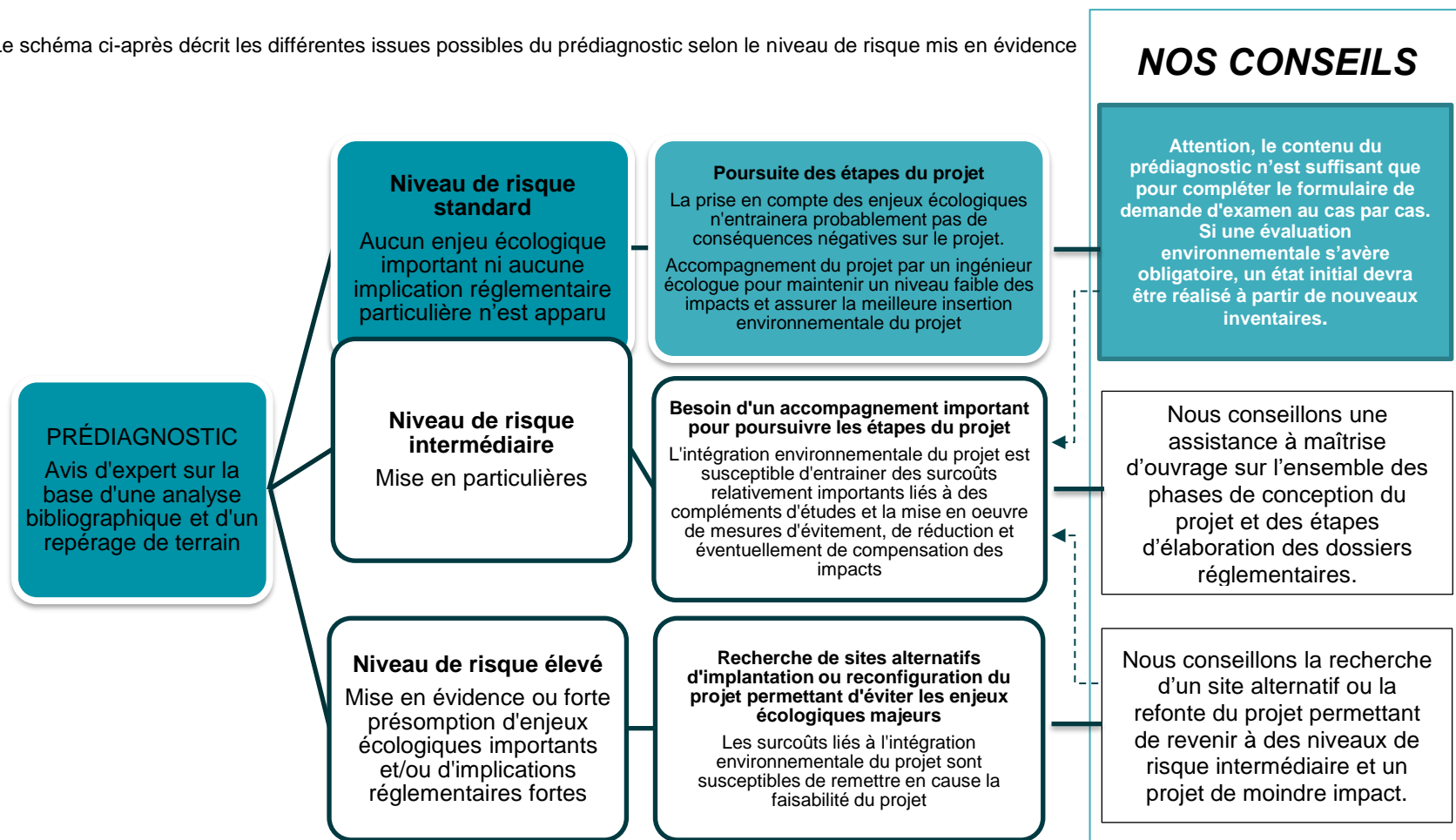
Tableau 1 Calendrier de sensibilité écologique

Groupe taxonomique	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Mammifère			REPRODUCTION									
dont Chiroptère	HIBERNATION					TRANSIT						
Insecte												
Amphibien												
Reptile												
Avifaune			REPRODUCTION et ENVOL DES JEUNES									
Flore			FLORAISON et FRUCTIFICATION									

¹ Art. R. 122-3 du décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes

5 Les étapes à déclencher après le prédiagnostic écologique

Le schéma ci-après décrit les différentes issues possibles du prédiagnostic selon le niveau de risque mis en évidence



Préfiguration des enjeux
faune/flore

Bibliographie

GRILLET P. et al (2015) « Les reptiles en hiver : que font-ils ? Où sont-ils ? » Cistude n°122/123

MNHN, Fédération Nationale des travaux publics de France « Guide d'identification et de gestion des espèces végétales exotiques envahissantes sur le chantier de travaux publics », Travaux publics, 45 pages

Pottier G. (2016). Les Reptiles des Pyrénées. MNHN, Paris, 352 pages

Sarat et al. (2015) « Les espèces exotiques envahissantes dans les milieux aquatiques. Connaissances pratiques et expériences de gestion », vol 2, 240 pages

UICN France, 2015. Les espèces exotiques envahissantes sur les sites d'entreprises. Livret 2 : Identifier et gérer les principales espèces, Paris, France, 96 pages

Vacher JP et Geniez M. (coords) 2010. Les reptiles de France, Belgique, Luxembourg et Suisse. Biotope, Mèze, MNHN, Paris, 544 pages



Siège social :

22 boulevard Maréchal Foch - BP58 - F-34140 Mèze

Tél. : +33(0)4 67 18 46 20 - Fax : +33(0)4 67 18 65 38 - www.biotope.fr



Projet d'aménagement des abords de la gare de Biarritz

SNCF
septembre 2020

**Compte-rendu de réunion
du 22/09/2020**

Citation recommandée	Biotope, 2020, Projet d'aménagement des abords de la gare de Biarritz, Compte-rendu de réunion du 22/09/2020. SNCF 6 p.	
Objet du document	Compte-rendu de la réunion de restitution	
Version/Indice	Version finale	
Date	25/09/2020	
Nom de fichier	CR_SNCF_reunion-22092020	
N° de contrat	30658-00000008848	
Maître d'ouvrage	SNCF Gare et Connexions	
Participants	Laurene CYTEVAL, AREP Ville Amélie ESCUDIER, AREP Ville	laurene.cyteval@arep.fr amelie.escudier@arep.fr
	Cécile LARGER Référénte environnement, Groupe AREP /PARVIS	cecile.saillelarger@parvis.fr 06-26-62-62-71
	Fabrice ELDUYEN Conducteur opération, SNCF Gares & Connexions	fabrice.elduayen@sncf.fr +33 (0)6 66 43 51 62
	Caroline DUNESME Chef de projet écologue réglementaire	cdunesme@biotope.fr 07-62-05-13-48

1 Déroutement de la réunion

Biotope a commencé la réunion par une présentation synthétique du rapport écologique, envoyé en septembre 2020. Les trois prospections de terrain ont mis en évidence l'existence d'une faune et flore très commune sur l'aire d'étude, avec des espèces cependant protégées par la réglementation française. Les enjeux écologiques sur ces espèces sont considérés de « très faible » à « faible ». Ces éléments biologiques doivent cependant être pris en compte dans le projet pour éviter la destruction de certains habitats de reproduction d'espèces, en adaptant certains périmètres du projet (conservation des haies et ronciers favorables à l'avifaune), et le calendrier des travaux (éviter les périodes de reproduction et d'hibernation de la faune). Les informations présentes dans le document nous semblent suffisantes à la réalisation d'une demande d'examen au cas par cas.

AREP Ville a continué par la présentation synthétique de la notice architecturale et paysagère pour présenter les éléments de contexte au projet, et mettre en avant les éléments structurant la démarche paysagère. L'inscription du projet dans une entité paysagère, et le patrimoine historique et architectural de la ville, ont guidé les choix d'infrastructure et d'aménagement. La palette végétale proposée au titre de l'AVP, représente à la fois les milieux naturels présents au sein de l'entité, et les formations végétales exogènes ornementales. La gestion hydraulique/stratégie d'assainissement a également été présentée, elle repose sur la mise en place de noue paysagère, de bassin d'infiltration à ciel ouvert et d'un bassin d'infiltration enterré.

Une phase d'échange a suivi ces présentations.

2 Les éléments principaux relatifs à la phase d'échange

2.1 Le choix des espèces végétales

Le choix des espèces végétales pour le projet devra respecter plusieurs conditions :

- Répondre aux attentes paysagères : respect des documents de planification (PLU) et du patrimoine de la ville (jardins particuliers, parcs urbains etc.)
- Répondre aux enjeux de biodiversité : favoriser les espèces locales, favoriser les espèces mellifères, création de micro-habitat etc.
- Répondre aux usages du futur projet : concilier esthétique et enjeu biodiversité, éviter les plantes toxiques (ex *Solanum dulcamara*) etc.
- Répondre à la gestion/entretien des espaces verts du projet : régie de la ville ou interne ?

Biotope a proposé aux participants de consulter le document réalisé par le Conservatoire Botanique National, « **Guide pour l'utilisation d'arbres, d'arbustes et herbacées d'origine locale** », qui propose une liste d'espèces locales adaptées en fonction des types de sol et des projets envisagés. Il peut être complété par l'outil « Couverts végétaux et Pollinisateurs », qui est une base de données recensant les espèces favorables à différents cortèges d'insectes pollinisateurs. Les éléments à prendre en compte sont les suivants :

- o La diversité, l'abondance et la productivité des communautés d'insectes pollinisateurs est facteur de la disponibilité du substrat (terre meuble pour le gîte, 75% des abeilles sauvages sont par exemple terricoles) et des ressources florales disponibles (nectar et pollen)
- o Les insectes pollinisateurs se déplacent sur des distances relativement courtes, en relation avec leur propre taille (souvent de l'ordre de 100 à 300m)

Il faut donc proposer une variété d'espèces végétales et de famille de botanique, et questionner la temporalité de floraison (essayer d'échelonner la floraison tout au long de l'année). L'outil « **Couverts végétaux et Pollinisateurs** » du CBN offre une bonne base de recherche sur ces espèces. Quelques exemples : le Houblon (floraison de juin à septembre) pour le nectar du Genre Apis ; le Compagnon blanc/Silène à large feuille (floraison avril à juillet) favorable aux hétérocères ; ou encore le Thym faux pouliot (floraison de mai à août), fournissant du nectar pour le Genre Apis.

Des mélanges de pelouse/prairie peuvent aussi être développés avec des espèces locales comme le Ray-grass, le Trèfle blanc, la Pâquerette et la Brunelle commune, enrichi par des espèces mésotrophiles comme le Fétuque rouge, Agrostide capillaire, ou des Dicotylédones (Centauré, Marguerite, Lin, Gesses, Vesces etc) pour favoriser la diversité des prairies gérées en fauche tardive. Il serait en effet intéressant de pouvoir mettre en place une gestion différenciée des espaces au sein du projet, avec des zones laissées en fauche tardive (les parties les plus éloignées du public, avec une fauche par an après le 15 août) et des zones plus entretenues dans les secteurs de haute fréquentation. Les tontes rases doivent être limitées si possible.

Pour les noues paysagères et les îlots du parvis, ayant pour fonction l'assainissement des eaux de ruissellement depuis les parkings, et espaces imperméabilisés, plusieurs espèces végétales peuvent être utilisées :

- Iris des marais - *Iris pseudacorus*
- Renoncule flammette - *Ranunculus flammula*
- Menthe aquatique - *Mentha aquatica*
- Typhacés/Massettes
- Fétuque élevée - *Lolium arundinaceum*
- *Juncus* sp.
- Laîche cuivrée - *Carex cuprina*



Quelques illustrations des espèces végétales citées (source : Biotope, Telabotanica, 2020)

Ces plantes permettent de fixer les polluants dans leurs rhizomes principalement, mais également dans les parties aériennes. Elles ne permettent pas de les éliminer totalement.

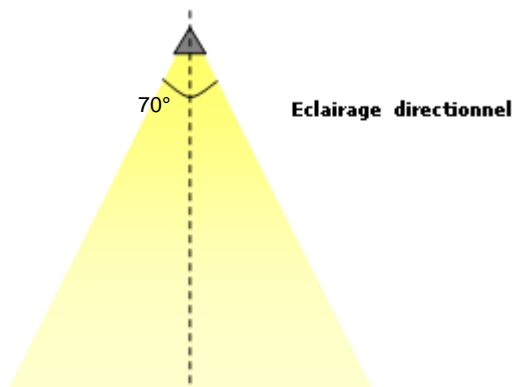
En ce qui concerne l'implantation des îlots végétalisés, la diversité végétale sera prioritairement recherchée afin de fournir un maximum de source d'alimentation pour les insectes. Ces îlots ne devraient pas fournir d'habitats intéressants pour les mammifères et les reptiles, en raison du contexte d'implantation (parvis) et de la superficie de ces espaces. Ils pourront ponctuellement être utilisés par certains amphibiens, comme l'Alyte accoucheur (*Alytes obstetricans*) qui peut être trouvé dans les milieux urbains (l'espèce n'a pas été contactée lors des différents passages).

2.2 Mesures pour limiter les impacts sur la faune

Plusieurs espèces protégées ont été identifiées sur l'aire d'étude. Pour éviter la demande de dérogation, certaines mesures doivent être mises en place :

- **Respect du calendrier de sensibilité de la faune en adaptant la période des travaux :** mettre en place le débroussaillage des espaces végétalisés entre septembre et début novembre pour éviter de créer des milieux propices à l'hibernation des reptiles, et à la reproduction au printemps/été. Les dépôts de gravats et autres déchets (plaque métallique ou plastique, tubes etc.) devront également être enlevés pendant cette période pour éviter aux reptiles de s'y installer. Les milieux auparavant favorables aux reptiles seront rendus ainsi inhospitaliers. Les travaux impactant les habitats de reproduction du Lézard des murailles, notamment les murets en pierre, devront avoir lieu avant la période de reproduction démarrant au début du mois d'avril.

- **Conserver les talus végétalisés en l'état**, notamment la zone de roncier adossée au pont routier, qui pourraient constituer des habitats de reproduction et d'alimentation d'espèces d'oiseaux ou de reptiles
- **Recréer des habitats pour le Lézard des murailles** en mettant en place des murets en gabions remplis de pierres (proposition maîtrise d'œuvre)
- **Favoriser l'implantation d'espèces végétales « nourricières » pour la faune** et notamment les oiseaux : ronciers, arbres fruitiers (pruneliers, aubépine, noisetier), chêne pédonculé/aulne/bouleau, herbacées (Cardèle sauvage, Tournesol etc.)
- **Adaptation de l'éclairage pour les chiroptères et les hétérocères** : orientations des lampadaires vers le bas (verre plat de préférence), spectre lumineux de préférence dans le jaune, diminuer autant que possible la puissance lumineuse, ne pas éclairer les milieux aquatiques/points d'eau



2.3 Sensibiliser le public

Pour accompagner la compréhension des aménagements en lien avec la protection de la biodiversité, une sensibilisation du public par le biais de panneaux pédagogiques a été proposée par la maîtrise d'œuvre. En effet, il serait intéressant de pouvoir installer près des zones de fauches tardives, d'îlots végétalisés et des noues paysagères des panneaux à l'intention du public. Le contenu pourra répondre à des questions de gestion (écologique, hydraulique etc.) ou apporter des connaissances scientifiques spécifiques (fonctionnement de la phytoépuration par exemple) tout en présentant les espèces de flore et de faune présentes.

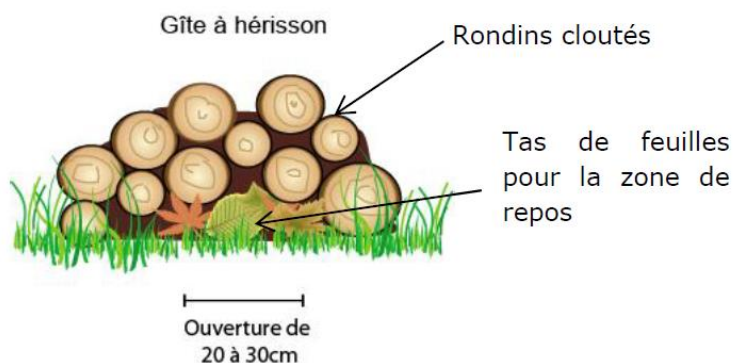


Exemple de panneaux à destination du public (©Biotope)

3 Points non abordés durant la réunion

Certains éléments n'ont pas été abordés durant la réunion, mais peuvent être des pistes de réflexion pour le futur projet :

- Création de micro-habitat pour la faune : hôtel à insectes (orientation Sud, Sud-Est, dos aux vents dominants, à proximité de fleurs sauvages, surélevé, multiples matériaux), gîte à coccinelles, gîte à chauve-souris, gîte à hérisson (à placer dans la zone de fauche, idéalement à l'abri du vent et de la pluie)
- Verdissement du bâtiment de la gare : toit végétalisé, fleurissement des fenêtres et des murs
- A plus large échelle : repenser la connectivité le long de la voie ferrée en maintenant les corridors végétales (revégétalisation ponctuelle, gestion extensive, etc.)



Exemple d'hôtel à insecte (©Dunesme)

4 Bibliographie

Listes des ouvrages consultés :

CHAMMARD E. (coord.), 2018 - Végétalisation à vocation écologique et paysagère en Nouvelle-Aquitaine – Guide pour l'utilisation d'arbres, arbustes et herbacées d'origine locale – Conservatoire Botanique National Sud-Atlantique (coord.), Conservatoire Botanique National du Massif Central, Conservatoire Botanique National des Pyrénées et de Midi-Pyrénées. 68 pages + annexes.

GUITTONNY-PHILIPPE A., 2014 – Phytoépuration de mélanges de polluants organiques et métalliques pour la préservation des zones humides méditerranéennes, Thèse de l'Ecole doctorale 251 « Sciences de l'environnement », Aix Marseille, 346 pages

ILLOVIC S., BONNARME V., 2012 – Ces plantes qui guérissent l'habitat : Phytoépuration et génie végétal – éditions Eyrolles, 136 pages

LEMOIGNE G., 2015 – Les carrières de sable : une opportunité pour les abeilles solitaires, Etablissement public foncier Nord, Pas de calais et UNPG, Paris, 140 pages

VANDELDELDE JC., PENONE C., - Ecological roles of railway verges in anthropogenic landscapes : a synthesis of five case studies in Northern France, in Railway Ecology, SpringerOpen, p 261-276



SNCF MOBILITE

PEM GARE DE BIARRITZ – Biarritz (64)

Etude historique et documentaire

Rapport

Réf : CESISO192441 / RESISO10066-01

LAMA / GACH / JBL.


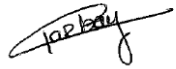
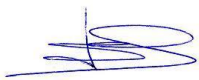
13/09/2019



SNCF MOBILITE

PEM GARE DE BIARRITZ – Biarritz (64) Etude historique et documentaire

Pour cette étude, le chef du projet est Charlotte Garbay

Objet de l'indice	Date	Indice	Rédaction Nom / signature	Vérification Nom / signature	Validation Nom / signature
Rapport	13/09/2019	01	M.LAGNET 	C.GARBAY 	J.BLOIS 

Numéro de contrat / de rapport :	Réf : CESISO192441 / RESISO10066-01
Numéro d'affaire :	A51138
Domaine technique :	SP01
Mots clé du thésaurus	ETUDE HISTORIQUE, DOCUMENTAIRE ET MEMORIELLE

BURGEAP Agence Sud-Ouest • 4 Boulevard Jean-Jacques Bosc - Les portes de Bègles – 33130 Bègles

Tél : 05.56.49.38.22 • Fax : 05.56.49.89.69 • burgeap.bordeaux@groupeginger.com

SOMMAIRE

Synthèse technique	5
1. Codification des prestations	6
2. Introduction	7
2.1 Objet de l'étude	7
2.2 Documents de référence et ressources documentaires	7
3. Visite de site (A100)	9
3.1 Localisation et environnement du site	9
3.2 Description du site et des activités exercées	10
4. Contexte environnemental et étude de vulnérabilité des milieux (A120)	12
4.1 Contexte hydrologique	12
4.2 Contexte géologique	12
4.3 Contexte hydrogéologique	12
4.4 Utilisation de la ressource en eau dans le secteur d'étude	12
4.5 Zones naturelles sensibles	13
4.6 Contexte climatique	13
4.7 Risque d'inondation	14
4.8 Recensement des sites potentiellement pollués autour du site	14
4.8.1 Sites BASIAS, BASOL, ARIA	14
4.8.2 Secteurs d'Information sur les SIS	16
4.9 Conclusion sur la vulnérabilité des milieux	17
5. Etude historique, documentaire et mémorielle (A110)	18
5.1 Evolution générale du site - Etude des photographies aériennes	18
5.2 Historique des installations classées pour la protection de l'environnement	21
5.3 Conclusion sur l'étude historique et identification des activités potentiellement polluantes	21
6. Schéma conceptuel	23
6.1 Projet d'aménagement	23
6.2 Construction du schéma conceptuel	23
7. Synthèse et recommandations (A130)	25
7.1 Synthèse	25
7.2 Recommandations	25
8. Limites d'utilisation d'une étude de pollution	27

FIGURES

Figure 1 : Emprise concernée par le projet de réaménagement (source : Cahier des Charges - AREP)	7
Figure 2 : Localisation du site sur plan IGN	10
Figure 3 : Localisation des installations ou activités potentiellement polluantes actuelles	11
Figure 4 : Localisation des zones naturelles remarquables dans un rayon de 700 m autour du site d'étude	13
Figure 5 : Extrait de la carte de risque de submersion marine - TRI du Côtier basque	14

Figure 6 : Localisation des sites pollués ou potentiellement pollués dans un rayon de 200 m autour de l'emprise étudiée.....	16
Figure 7 : Extrait de la photographie aérienne de 1938	19
Figure 8 : Extrait de la photographie aérienne de 1968	19
Figure 9 : Extrait de la photographie aérienne de 1986	20
Figure 10 : Extrait de la photographie aérienne de 2017	20
Figure 11 : Gare de la Négresse au début des années 1900 (source : Monique & Julie Beaufils - Biarritz - mémoires en images - Didier Janssoone - Biarritz la Gare du Midi)	21
Figure 12 : Plan du projet de réaménagement (source : <i>Cahier des Charges</i> - AREP)	23
Figure 13 : Localisation des investigations proposées	26

TABLEAUX

Tableau 1 : Ressources documentaires consultées.....	7
Tableau 2 : Localisation et environnement du site	9
Tableau 3 : Zones naturelles remarquables	13
Tableau 4 : Caractéristiques des sites BASIAS dans un rayon de 200 m autour du site étudié	15
Tableau 5 : Synthèse sur la vulnérabilité et sensibilité des milieux	17
Tableau 6 : Activités et installations potentiellement polluantes identifiées	22
Tableau 7 : Schéma conceptuel	24
Tableau 8 : Programme d'investigations prévisionnel proposé	25

ANNEXES

Annexe 1. Reportage photographique
Annexe 2. Fiche BASIAS
Annexe 3. Propriétés physico-chimiques
Annexe 4. Glossaire

Synthèse technique

Client	SNCF MOBILITE
Informations sur le site	<ul style="list-style-type: none"> • Intitulé/adresse du site : PEM GARE DE BIARRITZ – Biarritz (64) • Parcelles cadastrales : parcelles n°90p, 243p, 353p et 416p la feuille AP de la commune de Biarritz • Superficie totale : 28 000 m² environ • Propriétaire actuel : SNCF et ville de Biarritz • Usage et exploitant actuel : SNCF et ville de Biarritz : gare, voies publiques et habitations individuelles
Statut réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> • Situation ICPE : site non soumis à autorisation ou enregistrement au titre des ICPE (dans l'attente d'une réponse de la Préfecture pour le régime de déclaration).
Contexte de l'étude	Projet de réaménagement du Pôle Multimodal de la Gare de Biarritz
Projet d'aménagement	<p>Le projet prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la requalification du parvis de la Gare, • la création d'un parking à l'ouest et au nord du site, • la création d'un ouvrage permettant la connexion entre le pont routier et le parvis ouest, • la création d'une gare routière, • l'aménagement et la requalification de voiries pour la desserte des équipements, • la requalification du secteur Autotrain.
Données disponibles	<p>D'après les recherches historiques et photographies aériennes anciennes, la gare de la Négresse fut construite en 1864. Le site serait occupé depuis au moins 1938 : habitations, voies de circulation, parkings, voies ferrées ainsi que par des hangars (démolis entre les années 1977 et 1986, activité inconnue).</p> <p>Un site BASIAS (AQI6403481) est référencé au droit de la zone d'étude pour des activités de stockage d'huiles usagées</p>
Géologie / hydrogéologie	<p>La lithologie attendue au droit du site d'étude est la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des formations du Quaternaire composées d'argiles, sables et graviers jusqu'à 20-25 m de profondeur, • puis des calcaires. <p>La première nappe recoupée au droit du site est la nappe des alluvions de l'Adour et de l'Echez, l'Arros, la Bidouze et la Nive.</p>
Schéma conceptuel	<ul style="list-style-type: none"> • Impacts potentiellement identifiés : sols et eaux souterraines possiblement impactés par les activités potentiellement polluantes (ancien stockage d'huiles usagées et de traverses de chemin de fer, présence d'une cuve ainsi que d'un transformateur) • Enjeux à protéger : usagers et employés • Voies d'expositions potentielles futures: inhalation de composés volatils
Suites de l'étude	<ul style="list-style-type: none"> • Programme d'investigation proposé : <ul style="list-style-type: none"> ○ Réalisation de 14 sondages de sols (1,0 à 5,0 m de profondeur), ○ Réalisation de 3 piézomètres (10,0 m de profondeur).

1. Codification des prestations

Notre étude est conforme à la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués d'avril 2017 et aux exigences de la norme AFNOR NF X 31-620-2 « Qualité du sol – Prestations de services relatives aux sites et sols pollués », pour le domaine A : « Etudes, assistance et contrôle ». Elle comprend les prestations suivantes :

Prestations élémentaires (A) concernées	Objectifs	Prestations globales (A) concernées	Objectifs
<input checked="" type="checkbox"/> A100	Visite du site	<input type="checkbox"/> AMO Assistance à Maîtrise d'ouvrage en phase études	Assister et conseiller son client pendant tout ou partie de la durée du projet, en phase études.
<input checked="" type="checkbox"/> A110	Etudes historiques, documentaires et mémorielles	<input type="checkbox"/> LEVE Levée de doute	Le site relève-t-il de la politique nationale de gestion des sites pollués, ou bien est-il « banalisable » ?
<input checked="" type="checkbox"/> A120	Etude de vulnérabilité des milieux	<input checked="" type="checkbox"/> INFOS	Réaliser les études historiques, documentaires et de vulnérabilité, afin d'élaborer un schéma conceptuel et, le cas échéant, un programme prévisionnel d'investigations.
<input checked="" type="checkbox"/> A130	Elaboration d'un programme prévisionnel d'investigations	<input type="checkbox"/> DIAG	Investiguer des milieux (sols, eaux souterraines, eaux superficielles et sédiments, gaz du sol, air ambiant...) afin d'identifier et/ou caractériser les sources potentielles de pollution, l'environnement local témoin, les vecteurs de transfert, les milieux d'exposition des populations et identifier les opérations nécessaires pour mener à bien le projet (prélèvements, analyses...)
<input type="checkbox"/> A200	Prélèvements, mesures, observations et/ou analyses sur les sols	<input type="checkbox"/> PG Plan de gestion dans le cadre d'un projet de réhabilitation ou d'aménagement d'un site	Etudier, en priorité, les modalités de suppression des pollutions concentrées. Cette prestation s'attache également à maîtriser les impacts et les risques associés (y compris dans le cas où la suppression des pollutions concentrées s'avère techniquement complexe et financièrement disproportionnée) et à gérer les pollutions résiduelles et diffuses. Réalisation d'un bilan coûts-avantages (A330) qui permet un arbitrage entre les différents scénarios de gestion possibles (au moins deux), validés d'un point de vue sanitaire (A320) Préconisations sur la nécessité de réaliser, ou non, les prestations PCT (dont B111 et/ou B112 (voir NF X 31-620-3)), CONT, SUIVI, A400, et la définition des modalités de leur mise en œuvre ; ces préconisations peuvent également concerner l'organisation, la sécurité et l'encadrement des travaux à réaliser ; Préciser les mécanismes de conservation de la mémoire en lien avec les scénarios de gestion proposés
<input type="checkbox"/> A210	Prélèvements, mesures, observations et/ou analyses sur les eaux souterraines	<input type="checkbox"/> IEM Interprétation de l'Etat des Milieux	La prestation IEM est mise en œuvre en cas de : <ul style="list-style-type: none"> • mise en évidence d'une pollution historique sur une zone où l'usage est fixé (installation en fonctionnement, quartier résidentiel, etc.) ; • mise en évidence d'une pollution hors des limites d'un site ; • signal sanitaire. Comparable à une photographie de l'état des milieux et des usages, la prestation IEM vise à s'assurer que l'état des milieux d'exposition est compatible avec les usages existants [9]. Elle permet de distinguer les situations qui : <ul style="list-style-type: none"> • ne nécessitent aucune action particulière ; • peuvent faire l'objet d'actions simples de gestion pour rétablir la compatibilité entre l'état des milieux et leurs usages constatés ; • nécessitent la mise en œuvre d'un plan de gestion
<input type="checkbox"/> A220	Prélèvements, mesures, observations et/ou analyses sur les eaux superficielles et/ou les sédiments	<input type="checkbox"/> SUIVI	Suivi environnemental
<input type="checkbox"/> A230	Prélèvements, mesures, observations et/ou analyses sur les gaz du sol	<input type="checkbox"/> BQ Bilan quadriennal	Interpréter les résultats des données recueillies au cours des quatre dernières années de suivi Mettre à jour l'analyse des enjeux concernés par le suivi sur la période sur les ressources en eau, environnementales et l'analyse des enjeux sanitaires.
<input type="checkbox"/> A240	Prélèvements, mesures, observations et/ou analyses sur l'air ambiant et les poussières atmosphériques	<input type="checkbox"/> CONT Contrôles	Vérifier la conformité des travaux d'investigation ou de surveillance Contrôler que les mesures de gestion sont réalisées conformément aux dispositions prévues
<input type="checkbox"/> A250	Prélèvements, mesures, observations et/ou analyses sur les denrées alimentaires	<input type="checkbox"/> XPER	Expertise dans le domaine des sites et sols pollués
<input type="checkbox"/> A260	Prélèvements, mesures, observations et/ou analyses sur les terres excavées	<input type="checkbox"/> VERIF Evaluation du passif environnemental	Effectuer les vérifications en vue d'évaluer le passif environnemental lors d'un projet d'acquisition d'une entreprise
<input type="checkbox"/> A270	Interprétation des résultats des investigations		
<input type="checkbox"/> A300	Analyse des enjeux sur les ressources en eaux		
<input type="checkbox"/> A310	Analyse des enjeux sur les ressources environnementales		
<input type="checkbox"/> A320	Analyse des enjeux sanitaires		
<input type="checkbox"/> A330	Identification des différentes options de gestion possibles et réalisation d'un bilan coûts/avantages		
<input type="checkbox"/> A400	Dossiers de restriction d'usage, de servitudes		

2. Introduction

2.1 Objet de l'étude

Dans le cadre d'un projet de réaménagement du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) autour de la gare de Biarritz (64), SNCF MOBILITE a missionné BURGEAP pour la réalisation d'une étude historique, documentaire et mémorielle objet de ce rapport.

Le projet prévoit :

- la requalification du parvis de la Gare,
- la création d'un parking à l'ouest et au nord du site,
- la création d'un ouvrage permettant la connexion entre le pont routier et le parvis ouest,
- la création d'une gare routière,
- l'aménagement et la requalification de voiries pour la desserte des équipements,
- la requalification du secteur Autotrain.



Figure 1 : Emprise concernée par le projet de réaménagement (source : Cahier des Charges - AREP)

2.2 Documents de référence et ressources documentaires

Les documents utilisés pour la réalisation de cette étude sont présentés dans le Tableau 1.

Tableau 1 : Ressources documentaires consultées

Organisme consulté	Nature des données/références
IGN	Photographies aériennes
IGN	Topographie, situation géographique
Préfecture des Pyrénées – Atlantiques Service ICPE	<i>En attente d'une réponse</i>
Archives départementales des Pyrénées Atlantiques	<i>En attente d'une réponse</i>
Archives municipales de Biarritz	<i>En attente d'une réponse</i>
ARS des PYRENES ATLANTIQUES	Captages d'eau potable
BRGM/Infoterre	Géologie et captages

DREAL	Zones naturelles sensibles
Météo France	Données météorologiques
GEORISQUES	Risques naturels et technologiques
Ministère en charge de l'Environnement / BASOL (Sites pollués)	Localisation et situation des sites potentiellement pollués
Ministère en charge de l'Environnement / BASIAS / ARIA (Sites industriels, activités de service, accidents portant atteinte à l'Environnement)	Localisation, activités et situation des sites industriels et activités de service
Ministère en charge de l'Environnement / CARMEN (base de données)	Zones naturelles remarquables
Carte géologique	Carte n°1 001 de Bayonne
TRI du COTIER BASQUE	Plan des risques de submersion marine

3. Visite de site (A100)

3.1 Localisation et environnement du site

Tableau 2 : Localisation et environnement du site

Adresse du site	PEM GARE DE BIARRITZ – Biarritz (64)
Parcelles cadastrales	Parcelles n°90p, 243p, 353p et 416p la feuille AP de la commune de Biarritz
Superficie totale	28 000 m ² environ
Altitude moyenne / Topographie	43 m NGF (Nivellement Général de la France)
Propriétaire du site	SNCF et ville de Biarritz
Exploitant du site (et activité de l'exploitant)	SNCF et ville de Biarritz : gare, voies publiques et habitations individuelles
Abords du site	<p>Le site s'inscrit dans un secteur urbanisé comprenant habitations et activités tertiaires.</p> <p>Au nord : une zone d'activité tertiaire, des habitations puis la départementale n°810,</p> <p>Au sud : la route de Bidart et la rue Luis Mariano,</p> <p>A l'est : des voies ferrées et une zone d'activité tertiaires,</p> <p>A l'ouest : la départementale n°810.</p>

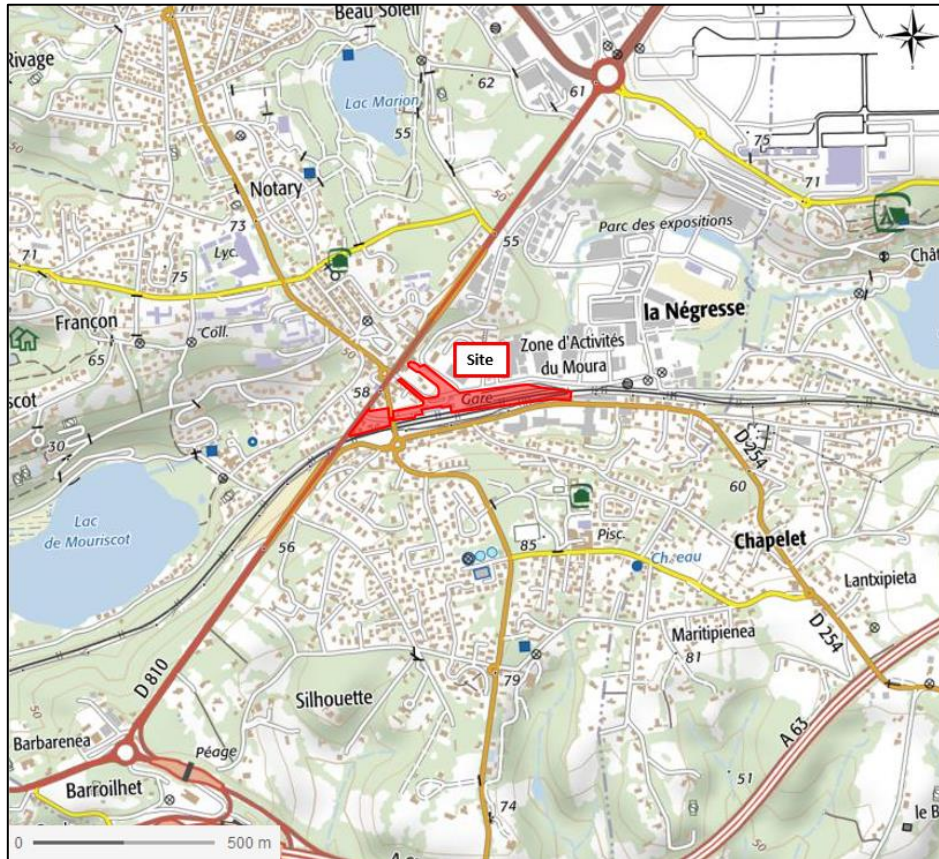


Figure 2 : Localisation du site sur plan IGN

3.2 Description du site et des activités actuelles et historiques exercées

Date de la visite : 06 septembre 2019

Participants : M.LABASTE (SNCF) et Mme GARBAY (BURGEAP)

Les photographies et le compte-rendu de la visite de site sont présentés en **Annexe 1**. Les informations recueillies sont synthétisées sur la **Figure 3**.

Lors de la visite de site, les sources de pollution potentielles suivantes ont été mises en évidence :

- un transformateur ;
- une ancienne zone de stockage d'huiles ;
- une ancienne zone de stockage de traverses de chemins de fer ;
- une cuve de stockage d'hydrocarbures enterrée associée à un dépotage et un volucompteur.

Aucune information relative au volume, à la contenance et à la localisation exacte de la cuve enterrée n'a été retrouvée.

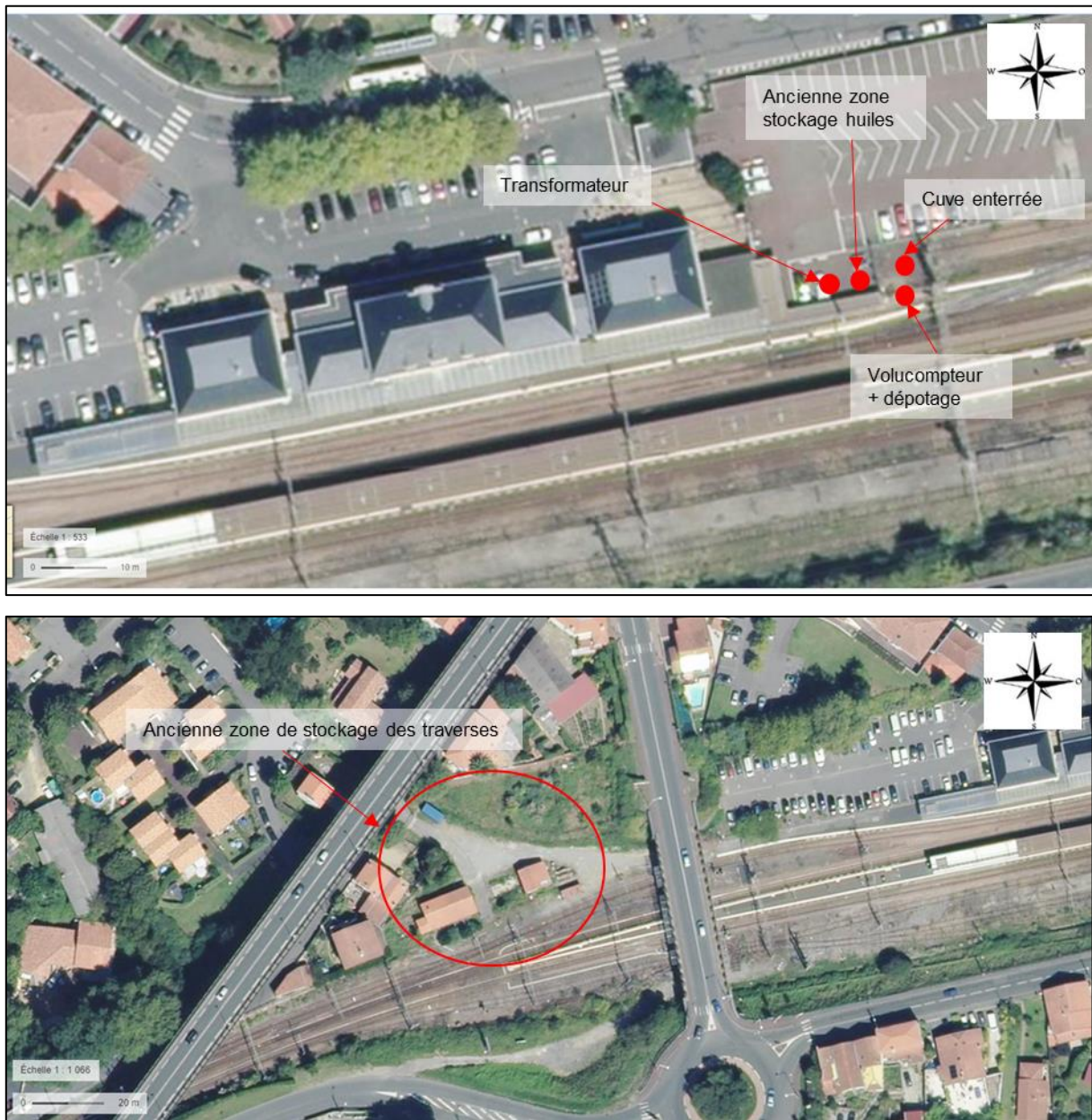


Figure 3 : Localisation des installations ou activités potentiellement polluantes actuelles

Aucune mesure d'urgence ou mise en sécurité du site/d'une installation n'est à prévoir.

Aucun accident n'est recensé dans la base de données du BARPI (Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industriels) pour le site étudié

4. Contexte environnemental et étude de vulnérabilité des milieux (A120)

4.1 Contexte hydrologique

Le site étudié est localisé à :

- 680 m au nord-est du lac de Mouriscot,
- 700 m au sud du lac Marion,
- 980 m à l'ouest du Lac de l'étang de Brindos,
- 2,8 km à l'est de l'océan Atlantique.

Ces plans d'eau présentent des usages de pêches et récréatifs.

4.2 Contexte géologique

D'après la carte géologique n°1 001 de Bayonne au 1/50 000^{ème}, le site d'étude repose sur des formations de terrasse alluviale (notées Fx).

D'après la carte géologique et les données archivées sur le serveur de la banque de données Infoterre, la succession lithologique attendue au droit de la zone d'étude sous d'éventuels remblais sont de la surface vers la profondeur :

- des formations du Quaternaire composées d'argiles, sables et graviers jusqu'à 20-25 m de profondeur,
- puis des calcaires.

4.3 Contexte hydrogéologique

D'après les cartes des masses d'eaux souterraines disponibles sur Infoterre et le SIGES Aquitaine, la première nappe attendue au droit du site est la nappe des alluvions de l'Adour et de l'Echez, l'Arros, la Bidouze et la Nive (FG028). Il s'agit d'une nappe libre, pouvant être localement captive, dont le sens d'écoulement serait orienté vers l'ouest, et pouvant être influencé par la marée.

Concernant le niveau d'eau de la première nappe rencontrée sur site, aucune donnée n'est disponible sur le portail Infoterre et sur le portail SIGES Aquitaine au droit de la zone d'étude. On peut cependant supposer un niveau d'eau entre 3,0 et 5,0 m de profondeur.

4.4 Utilisation de la ressource en eau dans le secteur d'étude

Rappelons que les cours d'eau et les nappes d'eau souterraine sont des voies de transport possibles des polluants. Les captages d'eau, et plus particulièrement les captages pour l'alimentation en eau potable (AEP), sont donc des enjeux à protéger d'une potentielle pollution en provenance des sols et/ou du sous-sol.

Une demande de renseignements a été effectuée auprès de l'ARS afin de connaître les captages AEP aux alentours du site d'étude. D'après les données transmises par l'ARS, le site d'étude n'est concerné par aucun captage AEP ou périmètre de protection.

D'après la base de données du Sous-sol disponible sur Infoterre, aucun ouvrage (piézomètre, puits, forages) n'est recensé dans un rayon de 1,0 km autour du site d'étude. La présence de puits privés non déclarés n'est pas exclue.

4.5 Zones naturelles sensibles

Les zones naturelles remarquables les plus proches du site (rayon de 700 m) sont listées dans le **Tableau 3**.

Tableau 3 : Zones naturelles remarquables

Nom de la zone naturelle	Distance et position hydrogéologique par rapport au site ¹
Natura 2000	
<u>Zone de protection spéciale</u>	
Lac de Mouriscot	Au plus près à 600 m au sud-ouest Latéral hydrogéologique
Inventaires	
<u>ZNIEFF de type 1 de deuxième génération</u>	
Lac de Mouriscot	Au plus près à 460 m au sud-ouest Latéral hydrogéologique



Figure 4 : Localisation des zones naturelles remarquables dans un rayon de 700 m autour du site d'étude

Le site étudié n'est pas inclus dans une zone naturelle remarquable.

4.6 Contexte climatique

La pluviométrie annuelle de Biarritz est de 1 450 mm, ce qui est une pluviométrie importante comparée à la pluviométrie moyenne annuelle en France métropolitaine qui est de 900 mm.

¹ en référence au sens d'écoulement de la nappe superficielle

Les vents dominants sont orientés vers le nord-ouest.

4.7 Risque d'inondation

La commune de Biarritz n'est pas soumise à un Plan de Prévention du Risque d'Inondation.

Le site d'étude n'est pas concerné par le risque de submersion marine (TRI du côtier basque).

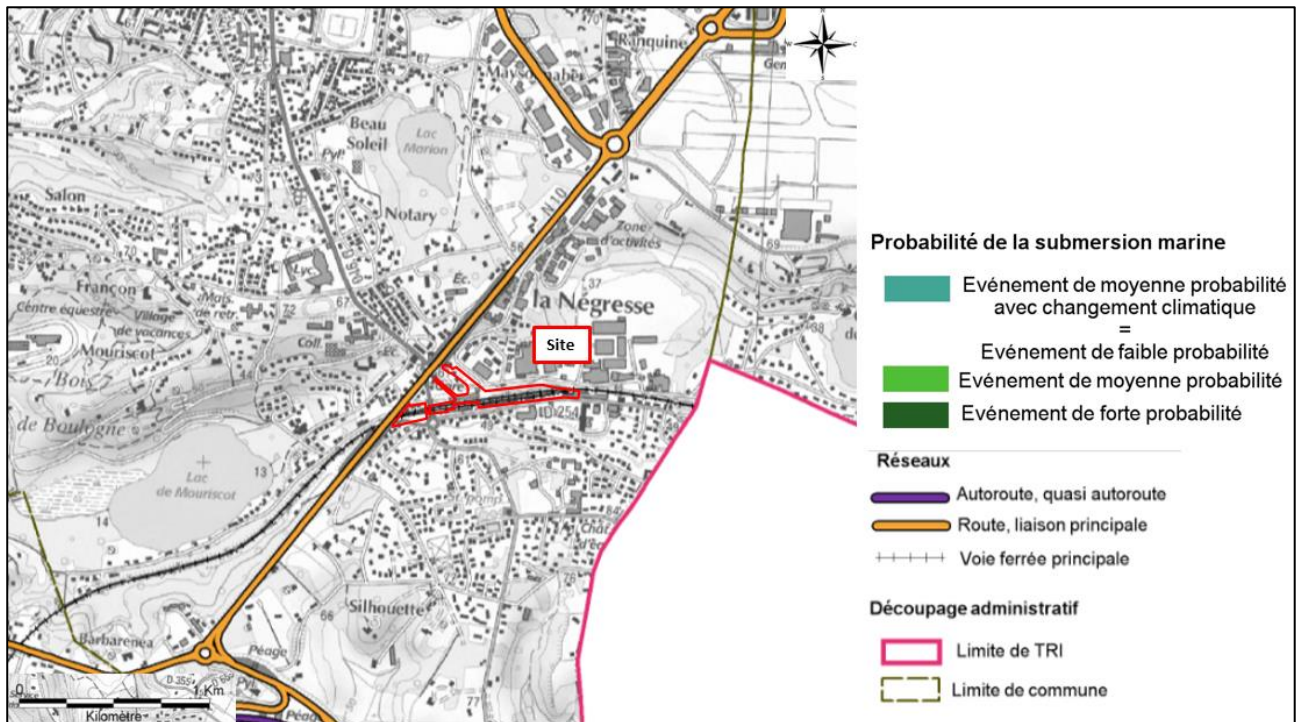


Figure 5 : Extrait de la carte de risque de submersion marine - TRI du Côtier basque

4.8 Recensement des sites potentiellement pollués autour du site

4.8.1 Sites BASIAS, BASOL, ARIA

L'état environnemental de la zone d'étude est évalué via les bases de données BASIAS (inventaire des anciens sites industriels et activités de service), BASOL (recensement des sites potentiellement pollués appelant à une action des pouvoirs publics) et ARIA (incidents ou accidents qui ont, ou auraient, pu porter atteinte à la santé ou la sécurité publiques ou à l'Environnement).

La base de données **BASIAS** recense plusieurs sites localisés dans un rayon de 200 m autour de la zone d'étude (**Tableau 4**). Par ailleurs, un site **BASIAS (AQI6403481)**, référence pour un stockage d'huiles usagées, est implanté au droit de l'emprise de la zone d'étude. Ces sites sont localisés sur la **Figure 6**. La fiche **BASIAS** du site recensé au sein de l'emprise de la zone d'étude est recensé en **Annexe 2**.

La base de données **BASOL** ne recense aucun site dans un rayon de 1,5 km autour du site étudié.

Tableau 4 : Caractéristiques des sites BASIAS dans un rayon de 200 m autour du site étudié

N° sur la Figure 6	Numéro BASIAS	Etablissement adresse	Etat d'occupation du site	Activité	Distance et position par rapport au site ²
1	AQI6403481	Cieutat et Cie SNC	Activité terminée	Stockage d'huiles usagées	Sur site
2	AQI6402412	Lit Tous Soins (SA)	Activité terminée	Atelier de fabrication de lits médicaux et d'accessoires	20 m au nord Amont hydrogéologique
3	AQI6401138	Darrigade et Picon	Activité terminée	Carrosserie	80 m au nord Amont hydrogéologique
4	AQI6403487	Mécanique d'Aquitaine	Activité terminée	Atelier de mécanique de précision	60 m au nord Latéral hydrogéologique
5	AQI6403476	Caussade Henri	Activité terminée	Atelier de carrosserie et peintures automobiles	40 m au nord Amont hydrogéologique
6	AQI6403489	Précimécan Société	En activité	Atelier de mécanique de précision	60 m au nord-ouest Amont hydrogéologique
7	AQI6402737	Begue Ménager (Ets) Begue P. (Ets)	Non connu	Dépôt de gaz Distribution d'essence	50 m au nord Amont hydrogéologique
8	AQI6401820	Fourneau Maurice	Non connu	Menuiserie du bâtiment	45 m au nord Amont hydrogéologique
9	AQI6401115	Consommateurs de Pétroles (Société des)	Activité terminée	Dépôt de liquides inflammables	30 m au nord Amont hydrogéologique
10	AQI6400881	Villette (M.)	Non connu	Station-service	25 m au nord Amont hydrogéologique
11	AQI6400879	Goni (M.)	Activité terminée	Station-service	64 m au nord Latéral hydrogéologique
12	AQI6401125	Biarritz-Coopérative (société)	Activité terminée	Dépôt d'essence	60 m au nord Latéral hydrogéologique
13	AQI6401566	Briqueterie de la Négresse	Activité terminée	Briqueterie	80 m au sud Latéral hydrogéologique

² en référence au sens d'écoulement présumé de la nappe superficielle.



Figure 6 : Localisation des sites pollués ou potentiellement pollués dans un rayon de 200 m autour de l'emprise étudiée

Aucun site **BASOL** ne se trouve en amont hydrogéologique du site étudié.

Un site **BASIAS**, référencé pour des activités de stockage d'huiles usagées, est recensé sur la zone d'étude. Ce site aurait pu être à l'origine d'une dégradation de la qualité des sols et des eaux souterraines au droit du site d'étude. La fiche BASIAS fait référence à un stockage d'huiles usagées (2 stockages de 20 m³ et 1 stockage de 39 m³). Lors de la visite de site, seul un local de stockage d'huiles a été identifié. Le personnel SNCF rencontré n'avait pas connaissance de stockage d'huiles usagées.

Plusieurs sites **BASIAS** (notamment référencés pour des activités de station-service, dépôt de liquides inflammables, d'essence, ...) sont recensés en amont hydrogéologique d'une partie du site étudié. Ces sites BASIAS auraient pu être à l'origine d'une dégradation de la qualité des eaux souterraines au droit du site d'étude.

La base de données **ARIA** répertorie 8 incidents sur la commune de Biarritz. Compte-tenu des informations disponibles, ces incidents ne semblent pas concerner le site d'étude.

4.8.2 Secteurs d'Information sur les SIS

L'état environnemental du secteur d'étude est également évalué par la vérification de l'existence de SIS (si créé) qui répertorient les terrains où une pollution, quand bien même cette pollution aura été gérée par des mesures constructives (pollution résiduelle) sont connus.

D'après la base de données **GEORISQUES**, aucun site SIS n'est recensé sur la commune de Biarritz.

4.9 Conclusion sur la vulnérabilité des milieux

Tableau 5 : Synthèse sur la vulnérabilité et sensibilité des milieux

Milieux	Vulnérabilité	Justification	Sensibilité	Justification
Sols	Modérée	Activités recensées sur site susceptibles d'avoir impacté la qualité des sols	Faible	Projet de réaménagement
Eaux souterraines	Modérée	Nappe superficielle à faible profondeur	Faible	Aucun usage dans un rayon de 1,0 km autour du site d'étude
Eaux superficielles	Faible	Distance éloignée	Forte	Usages sensibles
Zones sensibles	Faible	Distance éloignée	Forte	Usages sensibles

▶ Sites (potentiellement) pollués

Aucune activité BASOL ou SIS n'est recensée sur site et en amont hydrogéologique du site d'étude.

Un site **BASIAS** est recensé dans l'emprise de la zone d'étude et plusieurs sites **BASIAS** sont recensés en amont hydrogéologique. Les données recueillies montrent que la qualité des sols et des eaux souterraines au droit du site pourrait être dégradée par les activités BASIAS.

5. Etude historique, documentaire et mémorielle (A110)

5.1 Evolution générale du site - Etude des photographies aériennes

Le tableau ci-dessous synthétise les données issues de l'examen des photographies aériennes historiques.

Année	Site étudié	Environnement du site
1938	<p>Le site d'étude est occupé :</p> <ul style="list-style-type: none"> en partie ouest, par des voies ferrées, des habitations individuelles ainsi que des parcelles inoccupées, en partie centrale, par des voies de circulation, des parcelles enherbées inoccupées ainsi que par des voies ferrées et une construction de type hangar, en partie est, par une voie de circulation ainsi que par des voies ferrées. 	<p>Les environs du site correspondent à des zones mixtes comprenant habitations, parcelles enherbées inoccupées ou occupées par divers stockages ainsi que des constructions de type hangar.</p>
1954	Aucune évolution majeure par rapport à 1938.	<p>De nouvelles constructions de type hangars ont visibles au nord du site, et de nouvelles habitations sont présentes au sud.</p>
1968	De nouvelles constructions de type hangar sont observées en partie centrale du site.	<p>Une densification des habitations est visible au nord, à l'ouest et au sud du site. De nouveaux hangars sont également observables à l'est et au nord.</p>
1977	Aucune évolution majeure par rapport à 1968	<p>La route D810 a été aménagée en bordure nord est ouest du site d'étude.</p>
1986	<p>Les modifications suivantes sont observées :</p> <ul style="list-style-type: none"> en partie ouest du site, les voies ferrées ont été enlevées et laissent maintenant place à des voies de circulation. De nouvelles habitations sont visibles, en partie centrale du site, les parcelles enherbées inoccupées ont été aménagées en parking et voies de circulation. Les constructions de type hangar ont été démolies et ont été remplacé par un parking, en partie est, aucune évolution majeure n'est observée 	<p>Aucune évolution majeure par rapport à 1977</p>
1994 à 2017	Aucune évolution majeure n'est observée par rapport à 1986	<p>Aucune évolution majeure n'est observée par rapport à 1986</p>

Les extraits de clichés les plus significatifs des évolutions historiques du site figurent ci-après.

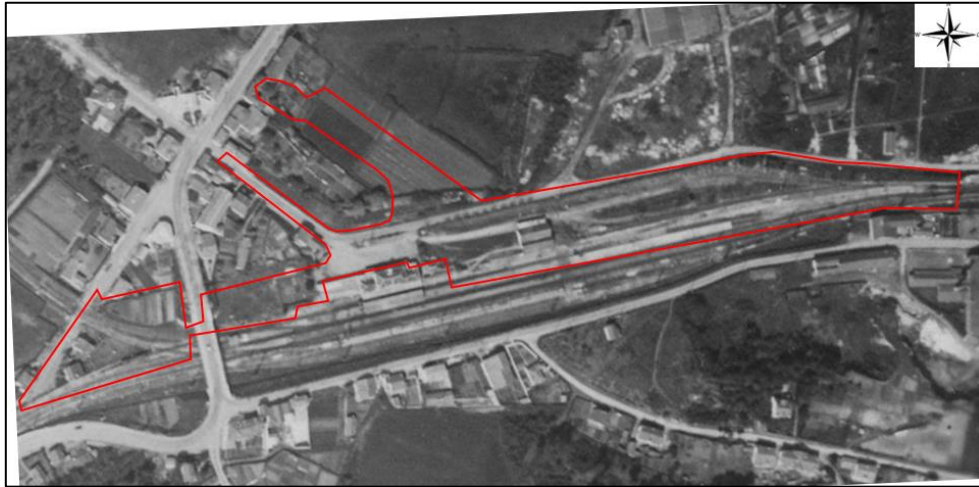


Figure 7 : Extrait de la photographie aérienne de 1938

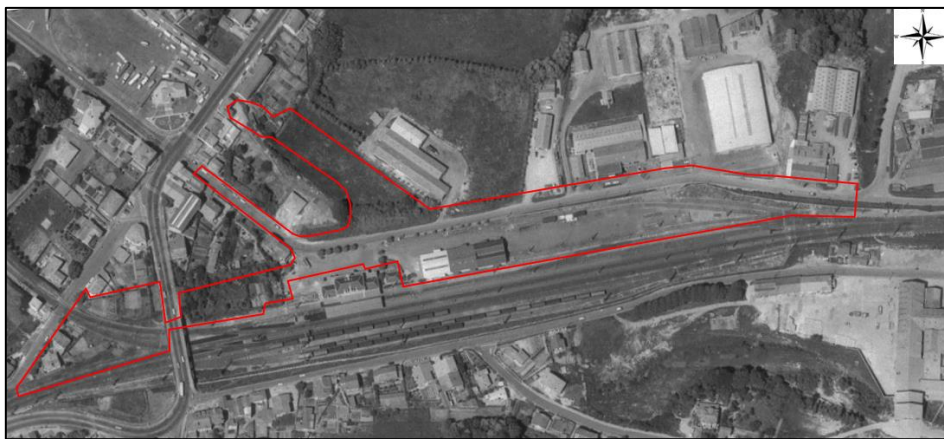


Figure 8 : Extrait de la photographie aérienne de 1968



Figure 9 : Extrait de la photographie aérienne de 1986



Figure 10 : Extrait de la photographie aérienne de 2017

Une demande d'informations par mail a été envoyé le 30/08/19 aux services des archives départementales des Pyrénées – Atlantiques et aux services des archives municipales de la ville de Biarritz. A la date de rédaction du présent rapport, BURGEAP demeure dans l'attente d'une réponse de ces organismes.

D'après les recherches effectuées (site internet www.paysbasque1900.com , sources : *Monique & Julie Beaufils - Biarritz - mémoires en images* - *Didier Janssoone - Biarritz la Gare du Midi*), la gare de la Négresse fut construite en 1864.



Figure 11 : Gare de la Négresse au début des années 1900 (source : Monique & Julie Beaufils - Biarritz - mémoires en images - Didier Janssoone - Biarritz la Gare du Midi)

5.2 Historique des installations classées pour la protection de l'environnement

D'après la base de données des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, le site d'étude n'est pas soumis à autorisation ou enregistrement au titre des ICPE.

Une demande d'informations par mail a été envoyée le 09/09/19 aux services de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques afin de savoir si le site d'étude est soumis à déclaration ou a été soumis à un régime au titre des ICPE. A la date de rédaction du présent rapport, BURGEAP est dans l'attente d'une réponse de cet organisme.

5.3 Conclusion sur l'étude historique et identification des activités potentiellement polluantes

D'après les photographies aériennes historiques, le site serait occupé depuis au moins 1938 : habitations, voies de circulation, parkings, voies ferrées ainsi que par des hangars (démolis entre les années 1977 et 1986, activité inconnue).

Plusieurs activités potentiellement polluantes ont été identifiées. Elles sont listées dans le Tableau 6 et localisées en **Figure 12**.

Tableau 6 : Activités et installations potentiellement polluantes identifiées

Installation/activité	Polluants potentiels ³	Milieux potentiellement impactés
Ancien stockage d'huiles usagées	HCT, HAP, BTEX	Sols Eaux souterraines
Cuve de stockage hydrocarbures	HAP, HCT, BTEX,	Sols Eaux souterraines
Transformateur	PCB, HCT	Sols Eaux souterraines
Ancien stockage de traverses de chemin de fer	HAP, PCB, métaux,	Sols Eaux souterraines

³HCT : hydrocarbures

HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques

BTEX : benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes

COHV : composés organo-halogénés volatils

PCB : polychlorobiphényles

6. Schéma conceptuel initial

6.1 Projet d'aménagement

Le projet de réaménagement du PEM de la gare de Biarritz prévoit :

- la requalification du parvis de la Gare,
- la création d'un parking à l'ouest et au nord du site,
- la création d'un ouvrage permettant la connexion entre le pont routier et le parvis ouest,
- la création d'une gare routière,
- l'aménagement et la requalification de voiries pour la desserte des équipements,
- la requalification du secteur Autotrain.



Figure 12 : Plan du projet de réaménagement (source : Cahier des Charges - AREP)

6.2 Construction du schéma conceptuel initial

Le schéma conceptuel est présenté de façon à visualiser :

- la ou les installations/activités susceptibles d'impacter les milieux et les milieux (potentiellement) impactés ;
- les enjeux à protéger ;
- les voies de transferts possibles ;
- les milieux d'exposition possibles.

Le schéma conceptuel est présenté pour l'usage futur du site. Compte-tenu du projet, nous considérons que l'ensemble du site sera recouvert par un revêtement.

Tableau 7 : Schéma conceptuel

Source de pollution	Sur site			Hors site		
	Voies de transfert	Cibles / enjeux	Voies d'exposition potentielles futures	Voies de transfert	Cibles/enjeux	Voies d'exposition
Ancien stockage d'huiles usagées	<ul style="list-style-type: none"> • Volatilisation • Migration vers les eaux souterraines 	Employés	Inhalation de composés volatils	Migration par les eaux souterraines	Usagers et habitants	Ingestion de végétaux contaminés (utilisation eaux souterraines pour arrosage)
Cuve de stockage d'hydrocarbures enterrée	<ul style="list-style-type: none"> • Volatilisation • Migration vers les eaux souterraines 	Usagers et employés	Inhalation de composés volatils	Migration par les eaux souterraines	Usagers et habitants	Ingestion de végétaux contaminés (utilisation eaux souterraines pour arrosage)
Transformateur	<ul style="list-style-type: none"> • Migration vers les eaux souterraines 	Employés	-	Migration par les eaux souterraines	Usagers et habitants	Ingestion de végétaux contaminés (utilisation eaux souterraines pour arrosage)
Ancien stockage de traverse	<ul style="list-style-type: none"> • Volatilisation • Emport des polluants par les eaux de ruissellement 	Usagers et employés	Inhalation de composés volatils	Migration par les eaux souterraines	Usagers et habitants	Ingestion de végétaux contaminés (utilisation eaux souterraines pour arrosage)

7. Synthèse et recommandations (A130)

7.1 Synthèse

Dans le cadre d'un projet de réaménagement du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) autour de la gare de Biarritz (64), SNCF MOBILITE a missionné BURGEAP pour la réalisation d'une étude historique, documentaire et mémorielle.

D'après les recherches historiques et photographies aériennes anciennes, la gare de la Négresse fut construite en 1864. Le site serait occupé depuis au moins 1938 : habitations, voies de circulation, parkings, voies ferrées ainsi que par des hangars (démolis entre les années 1977 et 1986, activité inconnue).

Concernant l'historique du site, des activités potentiellement polluantes ont été recensées (anciens stockages d'huiles usagées et de traverses de chemin de fer).

Lors de la visite de site, il a été observé la présence d'une cuve enterrée de stockage d'hydrocarbures ainsi que d'un transformateur.

7.2 Recommandations

Compte-tenu des données disponibles, BURGEAP recommande la réalisation d'investigations afin de déterminer si la qualité du milieu souterrain a été ou non dégradée par les activités anciennes et actuelles. Les investigations proposées sont présentées dans le tableau suivant.

Ce programme inclut :

- la réalisation de sondages de sols au droit des activités potentiellement polluantes,
- la réalisation de piézomètres pour le contrôle de la qualité des eaux souterraines.

Tableau 8 : Programme d'investigations prévisionnel

Milieux reconnus	Prestations	Localisation	Qté	Profondeur (m)	Substances analysées	Nombre d'échantillons
Sols	Tarière mécanique	Cuve enterrée	2	5	HCT C5-C40, HAP, BTEX	4
		Volucompteur	1	1	HCT C5-C40, HAP, BTEX	1
		Dépotage	1	1	HCT C5-C40, HAP, BTEX	1
		Ancienne zone de stockage de traverses	2	1	HCT C5-C40, HAP, BTEX	2
		Futur parking	5	1	HCT C5-C40, HAP, BTEX	5
	Carottier et tarière manuelle	Transformateur	1	Sous-dalle (0.5m)	HAP, HCT C5-C40, PCB	1
		Ancien stockage d'huiles	2	Sous-dalle (0.5m)	HCT C5-C40, HAP	2
Eaux souterraines	Pose de piézomètres	Amont hydraulique du site	1	10	HCT C5-C40, HAP, BTEX, PCB	1

	et prélèvements d'eau	Aval hydraulique du site	2	10	HCT C5-C40, HAP, BTEX, PCB	2
--	-----------------------------	-----------------------------	---	----	-------------------------------	---

Un plan prévisionnel de localisation des investigations est présenté en **Figure 13**.

Ce programme pourra être adapté en fonction des observations de terrain.

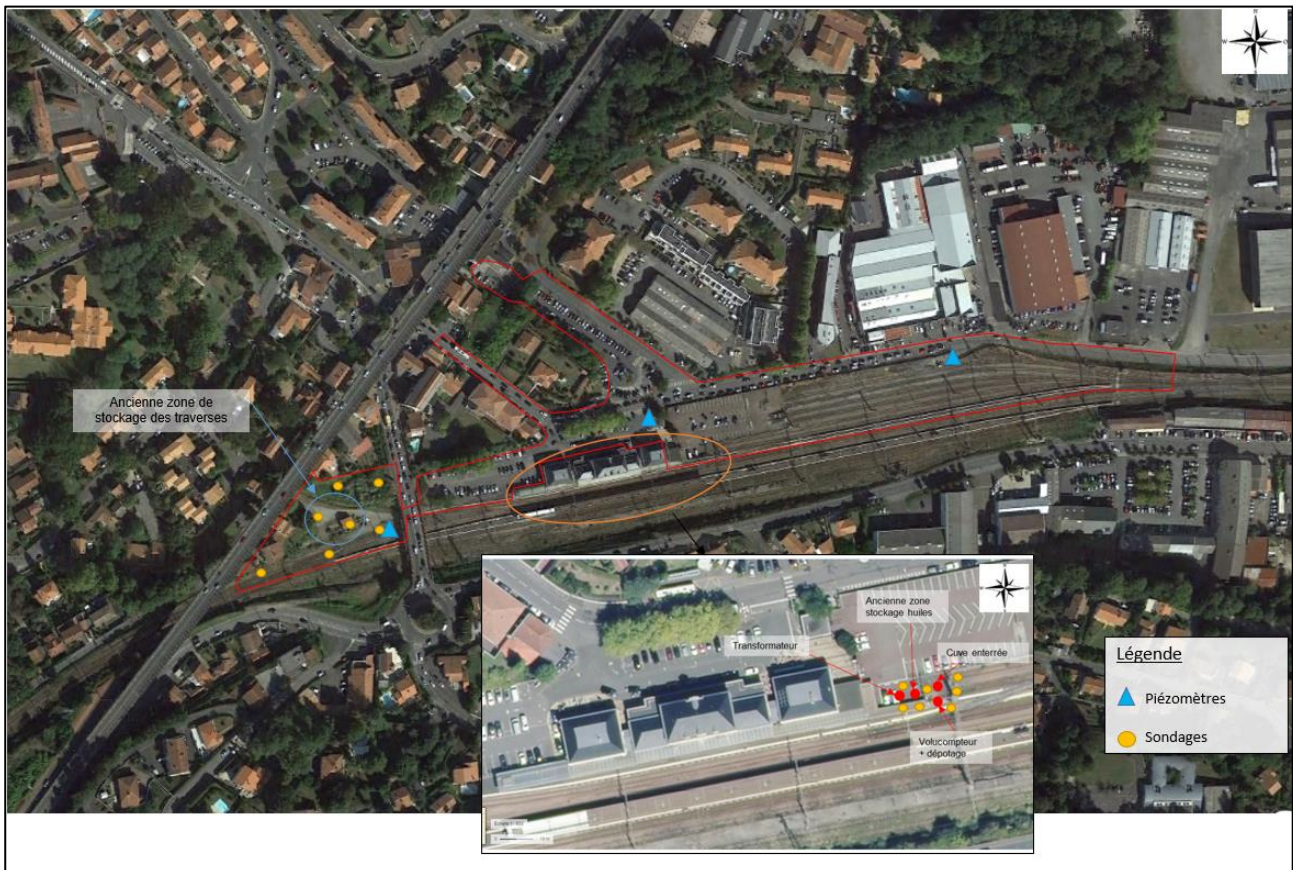


Figure 13 : Localisation des investigations proposées

A l'heure actuelle, BURGEAP ne dispose d'aucune information sur le positionnement de la cuve enterrée de stockage d'hydrocarbures ainsi une géodétection au radar devra être réalisée préalablement aux investigations afin de positionner les sondages permettant d'auditer cette installation.

8. Limites d'utilisation d'une étude de pollution

1- Une étude de la pollution du milieu souterrain a pour seule fonction de renseigner sur la qualité des sols, des eaux ou des déchets contenus dans le milieu souterrain. Toute utilisation en dehors de ce contexte, dans un but géotechnique par exemple, ne saurait engager la responsabilité de notre société.

2- Il est précisé que le diagnostic repose sur une reconnaissance du sous-sol réalisée au moyen de sondages répartis sur le site, soit selon un maillage régulier, soit de façon orientée en fonction des informations historiques ou bien encore en fonction de la localisation des installations qui ont été indiquées par l'exploitant comme pouvant être à l'origine d'une pollution. Ce dispositif ne permet pas de lever la totalité des aléas, dont l'extension possible est en relation inverse de la densité du maillage de sondages, et qui sont liés à des hétérogénéités toujours possibles en milieu naturel ou artificiel. Par ailleurs, l'inaccessibilité de certaines zones peut entraîner un défaut d'observation non imputable à notre société.

3- Le diagnostic rend compte d'un état du milieu à un instant donné. Des événements ultérieurs au diagnostic (interventions humaines, traitement des terres pour améliorer leurs caractéristiques mécaniques, ou phénomènes naturels) peuvent modifier la situation observée à cet instant.

4- La responsabilité de BURGEAP ne pourra être engagée si les informations qui lui ont été communiquées sont incomplètes et/ou erronées et en cas d'omission, de défaillance et/ou erreur dans les informations communiquées.

La responsabilité de BURGEAP ne pourra être engagée si les préconisations ne sont pas mises en œuvre

ANNEXES



Annexe 1.

Reportage photographique

Partie ouest du site



Partie centrale et partie est du site



Partie centrale et partie est du site



Annexe 2. Fiche BASIAS

AQI6403481

Fiche Détaillée

Pour connaître le cadre réglementaire et la méthodologie de l'inventaire historique régional, consultez le [préambule départemental](#).

1 - Identification du site

Unité gestionnaire : AQI
 Date de création de la fiche : (*) 17/09/2006
 Nom(s) usuel(s) : Stockage d'huiles usagées
 Raison(s) sociale(s) de l'entreprise :

Raison sociale	Date connue (*)
Cieutat et Cie SNC	

Etat de connaissance : Inventorié
 Sous surveillance : ?
 Visite du site : Non

2 - Consultation à propos du site

Consultation des services déconcentrés de l'Etat ou collectivités territoriales :

Nom du service	Consultation du service	Date de consultation du service (*)	Réponse du service	Date de réponse du service (*)
DRIRE	Non			
MAIRIE	Oui	13/10/2006	Oui	17/10/2006

3 - Localisation du site

Adresses :

Numéro	Bis Ter	Type voie	Nom voie	Date modification (*)
		route	Moura	20/04/2018

Dernière adresse : route Moura
 Localisation : dans la gare SNCF La Négresse
 Code INSEE : 64122
 Commune principale : BIARRITZ (64122)
 Zone Lambert initiale : Lambert III
 Précision centroïde : Décamètre

Projection	L.zone (centroïde)	L2e (centroïde)	L93 (centroïde)	L2e (adresse)
X (m)	285 970	285 478	332 184	285 686
Y (m)	136 270	1 836 388	6 272 875	1 836 433

Projection	L.zone (centroïde)	L2e (centroïde)	L93 (centroïde)	L2e (adresse)
Préc.XY	Décamètre			rue

Altitude (m) : 50

Précision altitude (Z) en m : EPD

Carte géologique :

Carte	Numéro carte	Huitième
BAYONNE	1001	4

Carte(s) et plan(s)
consulté(s) :

Carte consultée	Echelle	Année édition	Présence du site	Référence dossier
IGN Bayonne	1/25000	1996	Ne sais pas	
Plan situation	1/1000	1984	Oui	1341 W 259

4 - Propriété du site

Nombre de propriétaires actuels : ?

5 - Activités du site

Etat d'occupation du site :

Activité terminée

Date de première activité : (*)

01/01/1111

Origine de la date :

?=Origine de la date non connue

Historique des activités sur le site :

N° activité	Libellé activité	Code activité	Date début (*)	Date fin (*)	Importance	groupe SEI	Date du début	Ref. dossier	Autres infos
1	Régénération et/ou stockage d'huiles usagées	E38.39Z	01/01/1111		Déclaration	1er groupe	?=Origine de la date non connue	1341 W 259	Stock 2 x 20 m3 + 39 m3

Commentaire(s) :

AP 01/08/1984 : poursuite exploitation

6 - Utilisations et projets

Nombre d'utilisateur(s) actuel(s) : ?

7 - Utilisateurs

8 - Environnement

Milieu d'implantation : Urbain industriel

Substratum : Argile/Marne/Molasse terrigène

9 - Etudes et actions

10 - Document(s) associé(s)

11 - Bibliographie

Source d'information : Archives départementales de Pau 1341 W 259

12 - Synthèse historique

13 - Etudes et actions Basol

(*) La convention retenue pour l'enregistrement des dates dans la banque de données BASIAS est la suivante :

- si la date n'est pas connue, le champ est saisi ainsi : 01/01/1111, ou sans date indiquée.
- si les dates ne sont pas connues mais qu'une chronologie relative a pu être établie dans une succession d'activités, d'exploitants, de propriétaires, ...etc., les champs "date" sont successivement :

- - 01/01/1111,
- - 01/01/1112,
- - 01/01/1113,
- - ou sans date indiquée,

- si l'année seule est connue, le champ date est : 01/01/année précise,
- si la date est connue précisément, elle est notée : jour/mois/année.

Annexe 3. Propriétés physico-chimiques

LEGENDE Volatilité :					LEGENDE Solubilité :		
++ : Pv > 1000 Pa (COV)		- : 10 >P> 10-2 Pa (non COV)			++ : S>100 mg/l		- : 1>S>0.01 mg/l
+ : 1000 > Pv > 10 Pa (COV)		-- : 10-2 >P> 10-5 Pa (non COV)			+ : 100>S>1 mg/l		-- : S<0.01 mg/l
CAS n°R	Volatilité	solubilité	Classement	Mention de danger	classement cancérogénéicité		
	Pv	S	symboles		UE	CIRC (IARC)	EPA

METAUX ET METALLOIDES

Antimoine (Sb)	7440-36-0	non adéquat	non adéquat	SGH07, SGH09	H332, H302, H411	C2	-	-
Arsenic (As)	7440-38-2	non adéquat	non adéquat	SGH06, SGH09	H331, H301, H400, H410	C1A	1	A
Baryum (Ba)	non adéquat	non adéquat	Soluble dans l'éthanol ?	-	-	-	-	D
Cadmium (Cd)	7440-43-9	non adéquat	non adéquat	SGH06, SGH08, SGH09	H350, H341, H361fd, H330, H372, H400, H410	C1B/C2 M1B/M2 R1B/R2	1	prob canc
Chrome III (CrIII)	1308-38-9	non adéquat	non adéquat	-	-	-	3	D
Chrome VI (CrVI)	trioxyde de Cr 1333-82-0	non adéquat	non adéquat	SGH03, SGH05, SGH06, SGH08, SGH09	H271, H350, H340, H361f, H330, H311, H301, H372, H314, H334, H317, H410	C1A M1B R2	1	A (inh°) D (oral)
Cobalt (Co)	7440-48-4	non adéquat	non adéquat	SGH08	H334, H317, H413	C1B M2 R1B	2B	-
Cuivre (Cu)	7440-50-8	non adéquat	non adéquat	-	-	-	3	D
Etain (Sn)	non adéquat	non adéquat	non adéquat	-	-	-	-	-
Manganèse (Mn)	non adéquat	non adéquat	non adéquat	SGH07 (dioxyde)	H332, H302 (dioxyde)	-	-	D
Mercuré (Hg)	7439-97-6	non adéquat	non adéquat	SGH06, SGH08, SGH09	H360D, H330, H372, H400, H410	R1B	3	C à D
Molybdène (Mo)	7439-98-7	non adéquat	non adéquat	trioxyde : SGH07, SGH08	Trioxyde : H351, H319, H335	trioxyde : C2	-	-
Nickel (Ni)	7440-02-0	non adéquat	non adéquat	SGH07, SGH08	H351, H372, H317, H412	C2	2B	A
Plomb (Pb)	7439-92-1	non adéquat	non adéquat	SGH07, SGH08, SGH09	H360Df, H332, H373, H400, H410	R1A	2B	B2
Sélénium (Se)	7782-49-2	non adéquat	non adéquat	SGH06, SGH08	H331, H301, H373, H413	-	3	D
Thallium (Tl)	7440-28-0	non adéquat	non adéquat	SGH06, SGH08	H330, H300, H373, H413	-	-	D
Vanadium (Va)	7440-62-2	non adéquat	non adéquat	-	-	-	3	D
Zinc (Zn)	7440-66-6 (poudre)	non adéquat	non adéquat	SGH02 (pyrophorique) SGH09	H250, H260 (pyrophorique) H400, H410	-	-	D
Naphtalène	91-20-3	+	+	SGH07, SGH08, SGH09	H351, H302, H400, H410	C2	2B	C
Acenaphtylène	208-96-8	-	+	-	-	-	-	D
Acenaphtène	83-29-9	-	+	-	-	-	-	-
Fluorène	86-73-7	-	+	-	-	-	3	D
Phénanthrène	85-01-8	-	+	-	-	-	3	D
Anthracène	120-12-7	--	-	-	-	-	3	D
Fluoranthène	206-44-0	--	-	-	-	-	3	D

LEGENDE Volatilité : ++ : Pv > 1000 Pa (COV) - : 10 > Pv > 10-2 Pa (non COV) + : 1000 > Pv > 10 Pa (COV) -- : 10-2 > Pv > 10-5 Pa (non COV)						LEGENDE Solubilité : ++ : S > 100 mg/l - : 1 > S > 0.01 mg/l + : 100 > S > 1 mg/l -- : S < 0.01 mg/l		
CAS n°R	Volatilité Pv	solubilité S	Classement symboles	Mention de danger	classement cancérogénéicité			
					UE	CIRC (IARC)	EPA	
Pyrène	129-00-0	--	-	-	-	3	D	
Benzo(a)anthracène	56-55-3	--	SGH08, SGH09	H350, H400, H410	C1B	2B	B2	
Chrysene	218-01-9	--	SGH08, SGH09	H350, H341, H400, H410	C1B M2	3	B2	
benzo(b)fluoranthène	205-99-2	--	SGH08, SGH09	H350, H400, H410	C1B	2B	B2	
benzo(k)fluoranthène	207-08-9	--	SGH08, SGH09	H350, H400, H410	C1B	2B	B2	
Benzo(a)pyrène	50-32-8	--	SGH07, SGH08, SGH09	H340, H350, H360FD, H317, H400, H410	C1B M1B	1	B2	
Dibenzo(a,h)anthracène	53-70-3	--	SGH08, SGH09	H350, H400, H410	C1B	2A	B2	
benzo(g,h,i) pérylène	191-24-2	--	-	-	-	3	D	
indéno(1,2,3-c,d)pyrène	193-39-5	--	-	-	-	2B	B2	

LEGENDE Volatilité :					LEGENDE Solubilité :		
++ : Pv > 1000 Pa (COV)		- : 10 >P> 10-2 Pa (non COV)			++ : S>100 mg/l		- : 1>S>0.01 mg/l
+ : 1000 > Pv > 10 Pa (COV)		-- : 10-2 >P> 10-5 Pa (non COV)			+ : 100>S>1 mg/l		-- : S<0.01 mg/l
CAS n°R	Volatilité	solubilité	Classement	Mention de danger	classement cancérogénéicité		
	Pv	S	symboles		UE	CIRC (IARC)	EPA

COMPOSES AROMATIQUES MONOCYCLIQUES

benzène	71-43-2	++	++	SGH02, SGH07, SGH08	H225, H350, H340, H372, H304, H319, H315	C1A M1B	1	A
toluène	108-88-3	++	++	SGH02, SGH07, SGH08	H225, H361d, H304, H373, H315, H336	R2	3	D
ethylbenzène	100-41-4	+	++	SGH02, SGH07	H225, H332	-	2B	-
xylènes	1330-20-7	+	++	SGH02, SGH07	H226, H332, H312, H315	-	3	-
styrène	100-42-5	+	++	SGH02, SGH07	H226, H332, H319, H315	-	2B	-
cumène (isopropylbenzène)	98-82-8	+	+	SGH02, SGH07, SGH08, SGH09	H226, H304, H335, H411	-	2B	D
mesitylène (1,3,5 Triméthylbenzène)	108-67-8	+	+	SGH02, SGH07, SGH09	H226, H335, H411	-	-	-
pseudocumène (1,2,4 Triméthylbenzène)	95-63-6	+	+	SGH02, SGH07, SGH09	H226, H332, H319, H335, H315, H411	-	-	-

COMPOSES ORGANO-HALOGENES VOLATILS

PCE (tétrachloroéthylène)	127-18-4	++	++	SGH08, SGH09	H351, H411	C2	2A	B1
TCE (trichloroéthylène)	79-01-6	++	++	SGH07, SGH08	H350, H341, H319, H315, H336, H412	C1B M2	1	A
cis 1,2DCE (dichloroéthylène)	156-59-2	++	++	SGH02, SGH07	H225, H335, H412	-	-	D
trans 1,2DCE (dichloroéthylène)	156-60-5		++	SGH02, SGH07	H225, H335, H412	-	-	D
1,1 DCE (1,1 dichloroéthylène)	75-35-4	++	++	SGH02, SGH07, SGH08	H224, H351, H332	C2	3	C
VC (chlorure de vinyle)	75-01-4	++	++	SGH02, SGH08	H220, H350	C1A	1	A
1,1,2 trichloroéthane	79-00-5	++	++	SGH07, SGH08	H351, H332, H312, EUH066	C2	3	C
1,1,1 trichloroéthane	71-55-6	++	++	SGH07	H332, EUH059	-	3	D
1,2 dichloroéthane	107-06-2	++	++	SGH02, SGH07, SGH08.	H225, H350, H302, H319, H335, H315	C1B	2B	B2
1,1 dichloroéthane	75-34-3	++	++	SGH02, SGH07	H225, H302, H319, H335, H412	-	-	C
Tétrachlorométhane	56-23-5	++	++	SGH06, SGH08	H351, H331, H311, H301, H372, H412, EUH059	C2	2B	B2
TCmA (trichlorométhane ou chloroforme)	67-66-3	++	++	SGH07, SGH08	H351, H302, H373, H315	C2	2B	B2
dichlorométhane	75-09-2	++	++	SGH08, SGH09	H351	C2	2B	B2
trichlorobenzènes	87-61-1 120-82-1 108-70-3	+	+	SGH07, SGH09	H302, H315, H400, H410	-	-	(1,2,4) D
1,2 dichlorobenzène	95-50-1	+	+	SGH07, SGH09	H302, H319, H335, H315, H400, H410	-	3	D
1,3 dichlorobenzène	541-73-1	+	++	-	-	-	3	D
1,4 dichlorobenzène	106-46-7	+	+	SGH08, SGH09	H351, H319, H400, H410	C2	2B	-
chlorobenzène	108-90-7	++	++	SGH02, SGH07, SGH09	H226, H332, H411	-	-	D

LEGENDE Volatilité :					LEGENDE Solubilité :		
++ : Pv > 1000 Pa (COV)		- : 10 > P > 10-2 Pa (non COV)			++ : S > 100 mg/l		- : 1 > S > 0.01 mg/l
+ : 1000 > Pv > 10 Pa (COV)		-- : 10-2 > P > 10-5 Pa (non COV)			+ : 100 > S > 1 mg/l		-- : S < 0.01 mg/l
CAS n°R	Volatilité	solubilité	Classement	Mention de danger	classement cancérogénéicité		
	Pv	S	symboles		UE	CIRC (IARC)	EPA

HYDROCARBURES SUIVANT LES TPH

Aliphatic nC>5-nC6	non adéquat	++	+	white spirit, essences spéciales, solvants aromatiques légers, pétroles lampants (kérosène) : SGH08	tout type d'hydrocarbures : H350, H340, H304	classement fonction des hydrocarbures				
Aliphatic nC>6-nC8	"	++	+							
Aliphatic nC>8-nC10	"	+	-							
Aliphatic nC>10-nC12	"	+	-							
Aliphatic nC>12-nC16	"	-	--							
Aliphatic nC>16-nC35	"	-	--							
Aliphatic nC>35	"	--	--							
Aromatic nC>5-nC7 benzène	"	++	++							
Aromatic nC>7-nC8 toluène	"	++	++							
Aromatic nC>8-nC10	"	+	+							
Aromatic nC>10-nC12	"	+	+							
Aromatic nC>12-nC16	"	-	+							
Aromatic nC>16-nC21	"	-	-							
Aromatic nC>21-nC35	"	--	--							

MENTIONS DE DANGER
► 28 mentions de danger physique

- H200 : Explosif instable
- H201 : Explosif ; danger d'explosion en masse
- H202 : Explosif ; danger sérieux de projection
- H203 : Explosif ; danger d'incendie, d'effet de souffle ou de projection
- H204 : Danger d'incendie ou de projection
- H205 : Danger d'explosion en masse en cas d'incendie
- H220 : Gaz extrêmement inflammable
- H221 : Gaz inflammable
- H222 : Aérosol extrêmement inflammable
- H223 : Aérosol inflammable
- H224 : Liquide et vapeurs extrêmement inflammables
- H225 : Liquide et vapeurs très inflammables
- H226 : Liquide et vapeurs inflammables
- H228 : Matière solide inflammable
- H240 : Peut exploser sous l'effet de la chaleur
- H241 : Peut s'enflammer ou exploser sous l'effet de la chaleur
- H242 : Peut s'enflammer sous l'effet de la chaleur
- H250 : S'enflamme spontanément au contact de l'air
- H251 : Matière auto-échauffante ; peut s'enflammer
- H252 : Matière auto-échauffante en grandes quantités ; peut s'enflammer
- H260 : Dégage au contact de l'eau des gaz inflammables qui peuvent s'enflammer spontanément
- H261 : Dégage au contact de l'eau des gaz
- H270 : Peut provoquer ou aggraver un incendie ; comburant
- H271 : Peut provoquer un incendie ou une explosion ; comburant puissant
- H272 : Peut aggraver un incendie ; comburant
- H280 : Contient un gaz sous pression ; peut exploser sous l'effet de la chaleur
- H281 : Contient un gaz réfrigéré ; peut causer des brûlures ou blessures cryogéniques
- H290 : Peut être corrosif pour les métaux

► 38 mentions de danger pour la santé

- H300 : Mortel en cas d'ingestion
- H301 : Toxique en cas d'ingestion
- H302 : Nocif en cas d'ingestion
- H304 : Peut être mortel en cas d'ingestion et de pénétration dans les voies respiratoires
- H310 : Mortel par contact cutané
- H311 : Toxique par contact cutané
- H312 : Nocif par contact cutané
- H314 : Provoque des brûlures de la peau et des lésions oculaires graves
- H315 : Provoque une irritation cutanée
- H317 : Peut provoquer une allergie cutanée
- H318 : Provoque des lésions oculaires graves
- H319 : Provoque une sévère irritation des yeux
- H330 : Mortel par inhalation
- H331 : Toxique par inhalation
- H332 : Nocif par inhalation
- H334 : Peut provoquer des symptômes allergiques ou d'asthme ou des difficultés respiratoires par inhalation
- H335 : Peut irriter les voies respiratoires
- H336 : Peut provoquer somnolence ou vertiges
- H340 : Peut induire des anomalies génétiques <indiquer la voie d'exposition s'il est formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition ne conduit au même danger>
- H341 : Susceptible d'induire des anomalies génétiques <indiquer la voie d'exposition s'il est formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition ne conduit au même danger>
- H350 : Peut provoquer le cancer <indiquer la voie d'exposition s'il est formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition ne conduit au même danger>
- H351 : Susceptible de provoquer le cancer <indiquer la voie d'exposition s'il est formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition ne conduit au même danger>
- H360 : Peut nuire à la fertilité ou au fœtus <indiquer l'effet spécifique s'il est connu> <indiquer la voie d'exposition s'il est formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition ne conduit au même danger>
- H361 : Susceptible de nuire à la fertilité ou au fœtus <indiquer l'effet s'il est connu> <indiquer la voie d'exposition s'il est formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition ne conduit au même danger>
- H362 : Peut être nocif pour les bébés nourris au lait maternel
- H370 : Risque avéré d'effets graves pour les organes <ou indiquer tous les organes affectés, s'ils sont formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition s'il est formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition ne conduit au même danger>
- H371 : Risque présumé d'effets graves pour les organes <ou indiquer tous les organes affectés, s'ils sont formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition s'il est formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition ne conduit au même danger>
- H372 : Risque avéré d'effets graves pour les organes <indiquer tous les organes affectés, s'ils sont formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition s'il est formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition ne conduit au même danger>
- H373 : Risque présumé d'effets graves pour les organes <indiquer tous les organes affectés, s'ils sont connus> à la suite d'expositions répétées ou d'une exposition prolongée <indiquer la voie d'exposition s'il est formellement prouvé qu'aucune autre voie d'exposition ne conduit au même danger>

► Pour certaines mentions de danger pour la santé des lettres sont ajoutées au code à 3 chiffres :

- H350i : Peut provoquer le cancer par inhalation
- H360F : Peut nuire à la fertilité
- H360D : Peut nuire au fœtus
- H361f : Susceptible de nuire à la fertilité
- H361d : Susceptible de nuire au fœtus
- H360FD : Peut nuire à la fertilité. Peut nuire au fœtus
- H361fd : Susceptible de nuire à la fertilité. Susceptible de nuire au fœtus
- H360Fd : Peut nuire à la fertilité. Susceptible de nuire au fœtus
- H360Df : Peut nuire au fœtus. Susceptible de nuire à la fertilité.

► 5 mentions de danger pour l'environnement

- H400 : Très toxique pour les organismes aquatiques
- H410 : Très toxique pour les organismes aquatiques, entraîne des effets néfastes à long terme
- H411 : Toxique pour les organismes aquatiques, entraîne des effets néfastes à long terme
- H412 : Nocif pour les organismes aquatiques, entraîne des effets néfastes à long terme
- H413 : Peut être nocif à long terme pour les organismes aquatiques

► Symboles de danger

- **SGH01 : Explosif** (ce produit peut exploser au contact d'une flamme, d'une étincelle, d'électricité statique, sous l'effet de la chaleur, d'un choc ou de frottements).
- **SGH02 : Inflammable** (Le produit peut s'enflammer au contact d'une flamme, d'une étincelle, d'électricité statique, sous l'effet de la chaleur, de frottements, au contact de l'air ou au contact de l'eau en dégageant des gaz inflammables).
- **SGH03 : Comburant** (peut provoquer ou aggraver un incendie – peut provoquer une explosion en présence de produit inflammable).
- **SGH04 : Gaz sous pression** (peut exploser sous l'effet de la chaleur (gaz comprimé, liquéfié et dissous) – peut causer des brûlures ou blessures liées au froid (gaz liquéfiés réfrigérés).
- **SGH05 : Corrosif** (produit qui ronge et peut attaquer ou détruire des métaux – peut provoquer des brûlures de la peau et des lésions aux yeux en cas de contact ou de projection).
- **SGH06 : Toxique ou mortel** (le produit peut tuer rapidement – empoisonne rapidement même à faible dose).
- **SGH07 : Dangereux pour la santé** (peut empoisonner à forte dose – peut irriter la peau, les yeux, les voies respiratoires – peut provoquer des allergies cutanées – peut provoquer somnolence ou vertige – produit qui détruit la couche d'ozone).
- **SGH08 : Nuit gravement pour la santé** (peut provoquer le cancer, modifier l'ADN, nuire à la fertilité ou au fœtus, altérer le fonctionnement de certains organes – peut être mortelle en cas d'ingestion et de pénétration dans les voies respiratoires – peut provoquer des difficultés respiratoires ou des allergies respiratoires).
- **SGH09 : Dangereux pour l'environnement** (produit polluant – provoque des effets néfastes à court et/ou long terme sur les organismes des milieux aquatiques).

Classification en termes de cancérogénicité

UE	US-EPA	CIRC
C1 (H350 ou H350i) : cancérogène avéré ou présumé l'être : C1A : Substance dont le potentiel cancérogène pour l'être humain est avéré C1B : Substance dont le potentiel cancérogène pour l'être humain est supposé	A : Preuves suffisantes chez l'homme	1 : Agent ou mélange cancérogène pour l'homme
C2 : Substance suspectée d'être cancérogène pour l'homme	B1 : Preuves limitées chez l'homme B2 : Preuves non adéquates chez l'homme et preuves suffisantes chez l'animal	2A : Agent ou mélange probablement cancérogène pour l'homme
Carc.3 : Substance préoccupante pour l'homme en raison d'effets cancérogènes possibles (R40)	C : Preuves inadéquates chez l'homme et preuves limitées chez l'animal	2B : Agent ou mélange peut-être cancérogène pour l'homme
	D : Preuves insuffisantes chez l'homme et l'animal E : Indications d'absence de cancérogénicité chez l'homme et chez l'animal	3 : Agent ou mélange inclassables quant à sa cancérogénicité pour l'homme 4 : Agent ou mélange probablement non cancérogène chez l'homme

Classification en termes de mutagénicité

UE	
M1 (H340) : Substance dont la capacité d'induire des mutations héréditaires est avérée ou qui sont à considérer comme induisant des mutations héréditaires dans les cellules germinales des êtres humains. Substance dont la capacité d'induire des mutations héréditaires dans les cellules germinales des êtres humains est avérée.	M1A : Classification fondée sur des résultats positifs d'études épidémiologiques humaines. Substance considérée comme induisant des mutations héréditaires dans les cellules germinales des êtres humains.
	M1B : Classification fondée sur des essais in vivo de mutagénicité sur des cellules germinales et somatiques et qui ont donné un ou des résultats positifs et sur des essais qui ont montré que la substance a des effets mutagènes sur les cellules germinales humaines, sans que la transmission de ces mutations à la descendance n'ait été établie.
M2 (H341) : Substance préoccupantes du fait qu'elle pourrait induire des mutations héréditaires dans les cellules germinales des êtres humains.	

Classification en termes d'effets reprotoxiques

UE	
R1 (H360 ou H360F ou H360D ou H360FD ou H360Fd ou H360fd) : Reprotoxique avéré ou présumé	R1A : Substance dont la toxicité pour la reproduction humaine est avérée. La classification d'une substance dans cette catégorie s'appuie largement sur des études humaines.
	R1B : Substance présumée toxique pour la reproduction humaine. La classification d'une substance dans cette catégorie s'appuie largement sur des données provenant d'études animales.
R2 (H361 ou H361f ou H361d ou H361fd) : Substance suspectée d'être toxique pour la reproduction humaine. Les substances sont classées dans cette catégorie lorsque les résultats des études ne sont pas suffisamment probants pour justifier une classification dans la catégorie 1 mais qui font apparaître un effet indésirable sur la fonction sexuelle et la fertilité ou sur le développement.	

Annexe 4. Glossaire

AEA (Alimentation en Eau Agricole) : Eau utilisée pour l'irrigation des cultures

AEI (Alimentation en Eau Industrielle) : Eau utilisée dans les processus industriels

AEP (Alimentation en Eau Potable) : Eau utilisée pour la production d'eau potable

ARIA (Analyse, Recherche et Information sur les Accidents) : base de données répertorie les incidents ou accidents qui ont, ou auraient, pu porter atteinte à la santé ou la sécurité publiques ou à l'environnement.

ARR (Analyse des risques résiduels) : Il s'agit d'une estimation par le calcul (et donc théorique) du risque résiduel auquel sont exposées des cibles humaines à l'issue de la mise en œuvre de mesures de gestion d'un site. Cette évaluation correspond à une EQRS.

ARS (Agence régionale de santé) : Les ARS ont été créées en 2009 afin d'assurer un pilotage unifié de la santé en région, de mieux répondre aux besoins de la population et d'accroître l'efficacité du système.

BASIAS (Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) : Cette base de données gérée par le BRGM recense de manière systématique les sites industriels susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement.

BASOL : Base de données gérée par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie recensant les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

Biocentre : Ces installations sont classées pour la protection de l'environnement et sont soumises à autorisation préfectorale. Elles prennent en charge les déchets en vue de leur traitement basé sur la biodégradation aérobie de polluants chimiques.

BTEX (Benzène, Toluène, Ethylbenzène, Xylènes) : Les BTEX (Benzène, Toluène, Ethylbenzène et Xylènes) sont des composés organiques mono-aromatiques volatils qui ont des propriétés toxiques.

COHV (Composés organo-halogénés volatils) : Solvants organiques chlorés aliphatiques volatils qui ont des propriétés toxiques et sont ou ont été couramment utilisés dans l'industrie.

DREAL (Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement) : Cette structure régionale du ministère du Développement durable pilote les politiques de développement durable résultant notamment des engagements du Grenelle Environnement ainsi que celles du logement et de la ville.

DRIEE (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie) : Service déconcentré du Ministère en charge de l'environnement pour la région parisienne, la DRIEE met en œuvre sous l'autorité du Préfet de la Région les priorités d'actions de l'État en matière d'Environnement et d'Énergie et plus particulièrement celles issues du Grenelle de l'Environnement. Elle intervient dans l'ensemble des départements de la région grâce à ses unités territoriales (UT).

Eluat : voir lixiviation

EQRS (Evaluation quantitative des risques sanitaires) : Il s'agit d'une estimation par le calcul (et donc théorique) des risques sanitaires auxquels sont exposées des cibles humaines.

ERI (Excès de risque individuel) : correspond à la probabilité que la cible a de développer l'effet associé à une substance cancérigène pendant sa vie du fait de l'exposition considérée. Il s'exprime sous la forme mathématique suivante 10^{-n} . Par exemple, un excès de risque individuel de 10^{-5} représente la probabilité supplémentaire, par rapport à une personne non exposée, de développer un cancer pour 100 000 personnes exposées pendant une vie entière.

ERU (Excès de risque unitaire) : correspond à la probabilité supplémentaire, par rapport à un sujet non exposé, qu'un individu contracte un cancer s'il est exposé pendant sa vie entière à une unité de dose de la substance cancérigène.

HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) : Ces composés constitués d'hydrocarbures cycliques sont générés par la combustion de matières fossiles. Ils sont peu mobiles dans les sols.

HAM (Hydrocarbures aromatiques monocycliques) : Ces hydrocarbures constitués d'un seul cycle aromatiques sont très volatils, les BTEX* sont intégrés à cette famille de polluants..

HCT (Hydrocarbures Totaux) : Il s'agit généralement de carburants pétroliers dont la volatilité et la mobilité dans le milieu souterrain dépendent de leur masse moléculaire (plus ils sont lourds, c'est-à-dire plus la chaîne carbonée est longue, moins ils sont volatils et mobiles).

IEM (Interprétation de l'état des milieux) : au sens des textes ministériels du 8 février 2007, l'IEM est une étude réalisée pour évaluer la compatibilité entre l'état des milieux (susceptibles d'être pollués) et les usages effectivement constatés, programmés ou potentiels à préserver. L'IEM peut faire appel dans certains cas à une grille de calcul d'EQRS spécifique.

ISDI (Installation de Stockage de Déchets Inertes) : Ces installations sont classées pour la protection de l'environnement sous le régime de l'enregistrement. Ce type d'installation permet l'élimination de déchets industriels inertes par dépôt ou enfouissement sur ou dans la terre. Sont considérés comme déchets inertes ceux répondant aux critères de l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014.

ISDND (Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux) : Ces installations sont classées pour la protection de l'environnement et sont soumises à autorisation préfectorale. Cette autorisation précise, entre autres, les capacités de stockage maximales et annuelles de l'installation, la durée de l'exploitation et les superficies de l'installation de la zone à exploiter et les prescriptions techniques requises.

ISDD (Installation de Stockage de Déchets Dangereux) : Ces installations sont classées pour la protection de l'environnement et sont soumises à autorisation préfectorale. Ce type d'installation permet l'élimination de déchets dangereux, qu'ils soient d'origine industrielle ou domestique, et les déchets issus des activités de soins.

Lixiviation : Opération consistant à soumettre une matrice (sol par exemple) à l'action d'un solvant (en général de l'eau). On appelle lixiviat la solution obtenue par lixiviation dans le milieu réel (ex : une décharge). La solution obtenue après lixiviation d'un matériau au laboratoire est appelée un éluat.

PCB (Polychlorobiphényles) : L'utilisation des PCB est interdite en France depuis 1975 (mais leur usage en système clos est toléré). On les rencontre essentiellement dans les isolants diélectriques, dans les transformateurs et condensateurs individuels. Ces composés sont peu volatils, peu solubles et peu mobiles.

Plan de Gestion : démarche définie par les textes ministériels du 8 février 2007 visant à définir les modalités de réhabilitation et d'aménagement d'un site pollué.

QD (Quotient de danger) : Rapport entre l'estimation d'une exposition (exprimée par une dose ou une concentration pour une période de temps spécifiée) et la VTR* de l'agent dangereux pour la voie et la durée d'exposition correspondantes. Le QD (sans unité) n'est pas une probabilité et concerne uniquement les effets à seuil.

VTR (Valeur toxicologique de référence) : Appellation générique regroupant tous les types d'indices toxicologiques qui permettent d'établir une relation entre une dose et un effet (toxique à seuil d'effet) ou entre une dose et une probabilité d'effet (toxique sans seuil d'effet). Les VTR sont établies par des instances internationales (l'OMS ou le CIPR, par exemple) ou des structures nationales (US-EPA et ATSDR aux Etats-Unis, RIVM aux Pays-Bas, Health Canada, ANSES en France, etc.).

VLEP (Valeur Limite d'Exposition Professionnelle) : Valeur limite d'exposition correspondant à la valeur réglementaire de concentration dans l'air de l'atmosphère de travail à ne pas dépasser durant plus de 8 heures (VLEP 8H) ou 15 minutes (VLEP CT) ; la VLEP 8H peut être dépassée sur de courtes périodes à condition de ne pas dépasser la VLEP CT.

**PROJET D'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGE
MULTIMODAL DE BIARRITZ**

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

**Evaluation environnementale
Dossier de demande d'examen au cas par cas**

**Annexe 11 :
Analyse des incidences du projet sur
l'environnement
Mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets
négatifs du projet**

Affaire suivie par :

Cécile SAILLE

PARVIS - Référente environnement

M. +33 6 26 62 62 71

cecile.saillelarger@parvis.fr

Et

Paul VALMALLE

PARVIS - Conducteur d'opérations / AMO Environnement

M. +33 (0)6 21 10 88 10

paul.valmalle@parvis.fr

SOMMAIRE

1. Evaluation des incidences du projet sur l'environnement et mesures en phase chantier ...	4
1.1 Incidences sur l'environnement en phase travaux	4
1.2 Définition de mesures	4
1.2.1 Information des riverains	4
1.2.2 Sensibilisation du personnel de chantier	4
1.2.3 Organisation du chantier	5
1.2.4 Circulation routière et signalisation.....	6
1.2.5 Bruit.....	6
1.2.6 Vibrations.....	6
1.2.7 Pollution du sol, des réseaux, des eaux superficielles et souterraines	7
1.2.8 Pollution de l'air, poussières et salissures.....	7
1.2.9 Gestion des déchets	8
1.2.10 Gestion des terres excavées non inertes	9
1.2.11 Gestion des eaux souterraines.....	9
1.2.12 Biodiversité	9
2. Evaluation des incidences du projet et mesures en phase exploitation.....	11
2.1 Impacts sur la topographie et sur les sols	11
2.2 Impacts sur les eaux superficielles.....	11
2.3 Eaux souterraines.....	11
2.4 Gestion des eaux pluviales sur le site	12
2.5 Biodiversité	12
2.6 Mobilité	13
2.6.1 Trafic ferroviaire.....	13
2.6.2 Transports urbains (bus et tram-bus)	13
2.6.3 Stationnement.....	13
2.6.4 Circulation routière.....	13
1.1 Qualité de l'air.....	14
1.2 Ambiance sonore.....	14
1.3 Patrimoine culturel et historique	14
1.4 Utilisation et choix des matériaux.....	14
1.5 Adaptation au changement climatique	15

Le groupe AREP, concepteur du projet, a développé une méthodologie d'analyse et de conception des projets, nommée « EMC²B », sur laquelle se basent les principes fondateurs de la stratégie environnementale de SNCF Gares & Connexions, dont le groupe AREP est une filiale.

Cette démarche systémique consiste à appréhender les principales problématiques environnementales que sont l'Energie, la Matière, le Carbone, le Climat et la Biodiversité dans la programmation et la conception des projets sous MOA SNCF Gares & Connexions. C'est donc sur la base de cette méthodologie qu'a été conçu le projet d'aménagement du PEM de Biarritz et qu'ont été proposées des mesures pour répondre aux incidences du projet sur l'environnement.

L'analyse des **incidences du projet sur l'environnement en phase travaux et en phase exploitation** s'est basée sur :

- les résultats des diagnostics environnementaux réalisés (pré-diagnostic environnemental du site, diagnostic écologique et étude historique de pollution des sols, cf annexes 7, 8 et 10) ;
- les études de conception de niveau avant-projet (AVP) réalisées en 2020 par AREP.

Cette analyse a ensuite donné lieu à des **propositions de mesures d'évitement et de réduction**, qui sont intégrées directement dans la conception du projet, afin d'en atténuer les effets négatifs. Les recommandations d'un écologue pour éviter et réduire les impacts sur la biodiversité, ainsi que pour faire du projet une opportunité de favoriser la biodiversité sont détaillées en annexe 9.

Ces mesures sont proportionnées aux enjeux analysés et répondent à la stratégie environnementale du concepteur (AREP) et de la maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions.

Il est important de mentionner que l'impact du projet sur l'environnement sera globalement positif pour deux principales raisons :

- l'opération contribue à favoriser le transport ferroviaire, en tant que mode de transport à faible impact carbone, ainsi que les transports collectifs de façon plus globale, permettant de réduire l'usage de la voiture particulière ;
- l'opération fait l'objet d'une conception à haute qualité environnementale, où les problématiques environnementales ont été étudiées avec attention.

1. Evaluation des incidences du projet sur l'environnement et mesures en phase chantier

1.1 Incidences sur l'environnement en phase travaux

Les impacts potentiellement négatifs liés à la réalisation des travaux seront les suivants :

- Bruit et envols de poussières liés aux engins de chantier ;
- Perturbation de la circulation routière liée aux rotations de poids-lourds ;
- Risques de pollution accidentelle des sols et des eaux souterraines ;
- Impacts sur la faune et la flore ;
- Production de déchets.

Les impacts liés à la réalisation des travaux seront largement réduits grâce à l'application de principes décrits dans une Notice de Respect de l'Environnement, qui sera intégrée au Dossier de Consultation des Entreprises et qui mentionnera toutes les mesures à appliquer pendant toute la durée du chantier.

Cette notice sera rédigée par le MOA et imposée à toutes les entreprises de travaux en tant que pièces contractuelles du marché.

1.2 Définition de mesures

Les principales mesures proposées pendant la phase chantier, et qui seront retranscrites dans la Notice de Respect de l'Environnement, sont décrites ci-dessous.

1.2.1 Information des riverains

L'information des riverains est essentielle pour limiter la perception des nuisances liées au chantier et réduire les plaintes. Cette communication portera sur :

- la durée du chantier et les périodes de travaux ;
- la modification du plan de circulation, des accès et des places de stationnement ;
- le bruit et les vibrations occasionnés par les engins : les riverains seront informés des phases du chantier les plus bruyantes et des raisons pour lesquelles elles le sont ;
- les risques de salissures et d'envol de poussières ;
- les abattages d'arbres s'il y a lieu et leur justification.

1.2.2 Sensibilisation du personnel de chantier

La sensibilisation du personnel dès le démarrage du chantier sur les comportements à adopter et sur la gestion des nuisances et pollutions est essentielle pour la bonne application des consignes.

Les équipes, y compris les sous-traitants, fournisseurs, conducteurs d'engins ou de camions, doivent être sensibilisées à la démarche et informées sur la réglementation et les préconisations à respecter vis-à-vis du contexte environnemental durant toute la durée des travaux.

Cette sensibilisation portera notamment sur :

- les risques de pollution ;
- la gestion de déchets et les obligations contractuelles imposées par le maître d'ouvrage ;
- les comportements favorables à la réduction des nuisances telles que salissures et poussières ;
- les comportements favorables et le respect des consignes de limitation du bruit ;
- les pratiques associées pour la limitation des consommations d'eau et d'énergie ;
- la préservation des existants, de la végétation, et le respect du milieu naturel autour et sur le chantier ;
- les règles de bonne conduite et de respect des normes de sécurité vis-à-vis de l'utilisation des engins, des matériaux et déchets dangereux.

1.2.3 Organisation du chantier

Après obtention des autorisations nécessaires pour exécuter les travaux, que ce soit au niveau de l'occupation des terrains ou des circulations sur les voies publiques, les installations et les accès au chantier sont faits de manière à éviter tout préjudice aux activités et commerces voisins, ainsi qu'aux riverains.

Cela implique :

- de prendre les dispositions nécessaires (clôtures, protections,...) pour prévenir toute dégradation des existants ;
- de limiter au maximum son impact sur la faune et la flore existantes (cf. paragraphe 1.2.12) ;
- de laisser en permanence un accès facile et direct aux zones de travail pour permettre aux véhicules et personnels de secours et de lutte contre l'incendie d'intervenir rapidement ;
- de maintenir l'accès aux agents des services publics, gestionnaires de réseaux et concessionnaires jusqu'à leurs installations et équipements respectifs ;
- de maintenir en permanence les accès aux propriétés riveraines ;
- de respecter les mesures en faveur de la préservation de la biodiversité (voir paragraphe 1.2.12) ;
- de prendre toutes les dispositions pour éviter l'intrusion de tiers ou véhicules étrangers à l'intérieur des emprises du chantier ;
- en cas de découverte non prévue de vestiges archéologiques dans les emprises du chantier, l'entreprise est tenue d'avertir le maître d'oeuvre dans les plus brefs délais.

1.2.4 Circulation routière et signalisation

La gestion du chantier (accès, circulations, circuits d'approvisionnement...) impose d'organiser l'emplacement des installations de manière à minimiser leur impact sur la circulation et le voisinage, en intégrant les contraintes suivantes :

- tous les itinéraires des véhicules d'approvisionnement ou d'évacuation des matériaux, les déviations et restrictions de flux automobiles, même temporaires, sont soumis, préalablement au démarrage des travaux, aux services compétents des gestionnaires des voiries et de police et font l'objet d'un dossier comprenant un plan de circulation ;
- l'entreprise utilisera les voiries publiques et les itinéraires d'accès au chantier devront être balisés et respectés y compris par ses sous-traitants et fournisseurs (le stationnement des véhicules en dehors des zones prédéfinies est formellement interdit) ;
- lorsque le chantier le permet, toutes les opérations de chargement ou déchargement s'effectuent obligatoirement dans l'emprise du chantier ;
- les rotations de véhicules sont organisées de manière à éviter des files d'attente débordant sur la voie publique ;
- les marches arrière sont interdites sur les voies publiques.

1.2.5 Bruit

Les chantiers constituent une activité bruyante, dont l'impact varie en fonction de la nature des travaux, des contraintes et de la configuration du site. Le bruit peut avoir des conséquences importantes sur la santé (de la modification du comportement à des lésions irréversibles des capacités auditives).

Pendant le chantier, les entreprises sont tenues :

- de définir les horaires de chantiers conformément au règlement sanitaire départemental, aux arrêtés préfectoraux et municipaux en vigueur ;
- d'obtenir les dérogations à ces arrêtés, le cas échéant, pour être autorisées à utiliser des plages horaires spécifiques à certains engins bruyants, ou pour l'aménagement d'horaires indispensables à la réalisation des travaux ;
- d'éviter les comportements individuels inutilement bruyants ;
- d'utiliser des matériels homologués et d'être en mesure de fournir toutes les attestations sur les matériels homologués ;
- d'implanter les matériels très bruyants à l'écart possible des riverains ;
- d'identifier les travaux les plus bruyants pour permettre leur planification ou leur adaptation ;
- limiter les travaux de découpe sur le chantier ;
- réduire les bruits de voix (par l'utilisation des talkies-walkies par exemple).

1.2.6 Vibrations

Les travaux mettant en œuvre des engins mécaniques puissants, notamment pour les travaux de terrassement, doivent faire l'objet d'une attention particulière vis-à-vis de la propagation des vibrations dans l'environnement. Un état des lieux préalable des bâtiments situés à proximité du chantier pourra être réalisé en présence d'un huissier et du propriétaire.

1.2.7 Pollution du sol, des réseaux, des eaux superficielles et souterraines

Les stockages, les travaux et la circulation d'engins génèrent des risques de pollution des sols, des réseaux, des eaux superficielles (par ruissellement) ou souterraines (par infiltration) qu'il est nécessaire de maîtriser.

Pour éviter toute pollution du sol et des eaux superficielles et souterraines, l'entreprise devra prendre les précautions suivantes :

- ne pas réaliser de vidange de véhicules sur site ;
- ne pas déverser les résidus de produits dangereux dans les réseaux d'assainissement ;
- s'assurer que le chantier dispose, en quantité suffisante, de produits de neutralisation, absorbants, kits de dépollution, en cas de pollution accidentelle (huiles, hydrocarbures,...) afin d'éviter une dispersion de cette pollution et son infiltration dans le sol ;
- stocker dans des bacs adaptés tous les produits pouvant présenter un danger pour la qualité des eaux et du sol en cas de déversement accidentel ;
- prendre les précautions nécessaires afin d'éviter toute contamination des eaux et du sol lors de l'approvisionnement des engins ;
- nettoyer les outils, matériels et équipements souillés lors des travaux (notamment les toupies et pompes à béton) exclusivement sur des zones spécialement prévues à cet usage (tous les résidus de béton devant être évacués vers une zone de dépôt autorisée) ;
- les entreprises doivent mettre en place des moyens appropriés pour recueillir et traiter, avant rejet, les eaux usées et effluents de chantier s'il y a lieu.

1.2.8 Pollution de l'air, poussières et salissures

Les sorties d'engins et de camions du chantier provoquent des dépôts de terre et boue sur la voie publique, en particulier lors des phases de terrassement ou de démolition. Les chantiers de démolition peuvent aussi provoquer des nuages de poussières altérant la qualité de l'air et salissant les parcelles et façades voisines. Ces poussières sont très mal perçues par les riverains et sont susceptibles d'avoir des conséquences sanitaires, pouvant nuire également à la faune et à la flore locale.

Les mesures suivantes seront prescrites aux entreprises :

- mettre en place les dispositifs d'isolation nécessaires pour éviter toute projection, toute dispersion de poussières dans l'air lors des travaux de nettoyage, ponçage, sablage, mise en peinture ;
- disposer des certifications nécessaires en cas de travaux avec présence d'amiante ou d'autre matière dangereuse, spécifiques à ces modes opératoires particuliers (confinement et calfeutrage des zones dangereuses, personnel qualifié) ;
- éviter que les déchets et emballages ne soient emportés par le vent ;
- ne brûler ni produits, ni déchets sur le chantier ;
- ne pas utiliser de produits pulvérulents par jour de vent important ;
- utiliser et faire utiliser du matériel approprié respectant les normes en termes d'émissions atmosphériques ;

- couper les moteurs des véhicules en stationnement (y compris pendant les livraisons si le déchargement ne requiert pas le fonctionnement du moteur) ;
- arroser les pistes.

1.2.9 Gestion des déchets

Les travaux de bâtiments, d'infrastructure ferroviaire et de VRD génèrent des quantités importantes de déchets qui doivent être gérés avec un triple objectif : protection de l'environnement et de la santé, amélioration des résultats économiques et valorisation de l'image du chantier.

Il est important de rappeler que la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte fixe un **objectif de 70 % de valorisation des déchets du BTP en 2020**.

Un objectif plus ambitieux que les obligations réglementaires pourra être défini par la MOA.

Le Groupe Public Ferroviaire s'est engagé dans une politique de gestion des déchets dont l'objectif est de mieux valoriser les déchets générés. Il sera privilégié le réemploi sur site, la réutilisation et le recyclage, notamment pour les terres excavées, si leurs caractéristiques géotechniques et environnementales le permettent. L'objectif fixé par la MOA est de ré-employer (sur site ou hors site), 50 % des matériaux réemployables (qualifiés comme tels suite à la réalisation d'un diagnostic ressources).

De manière générale, les engagements SNCF impliquent pour l'entreprise de travaux :

- de mener une réflexion pour réduire les quantités de déchets générés à la source et produire des déchets les moins dangereux pour l'environnement et la santé ;
- de mener une réflexion en amont pour réemployer ou valoriser les matériaux extraits/déposés dans le cadre du projet ;
- de mener une réflexion pour éliminer les déchets au plus près du site pour limiter les coûts et les nuisances environnementales liées au transport ;
- d'être en possession de toutes les autorisations nécessaires pour le stockage éventuel de déchets en dehors des emprises du chantier ;
- pour les déchets inertes mis en remblais, d'être en mesure de prouver leur caractère inertes, ou s'ils sont non inertes, s'assurer du respect des préconisations données par le bureau d'études ayant réalisé le diagnostic de pollution des sols ;
- de définir une zone de tri ;
- de stocker temporairement les déchets dans l'emprise du chantier sur les zones affectées à cet usage et triés selon leur nature, les besoins et l'avancement des travaux ;
- d'éviter que les déchets et emballages ne soient emportés par le vent et de bâcher les bennes contenant des déchets fins ou pulvérulents ;
- d'éviter le mélange des déchets inertes, non dangereux, emballages, avec les déchets dangereux (stockages spécifiques notamment, facilement identifiables) ;
- d'emballer, étiqueter et stocker les déchets dangereux avant de les confier à des filières agréés dans des conditions ne présentant aucun danger pour l'environnement et la santé (conteneurs étanches) ;

- d'éliminer ou faire éliminer ses déchets dans des installations adéquates de recyclage ou de stockage-respectant les normes en vigueur et agréées ;
- de s'assurer de la traçabilité des déchets dangereux, dont déchets d'amiante, par des bordereaux de suivi des déchets (BSDA pour l'amiante , BSDD pour les autres déchets dangereux), de fournir une copie de ces bordereaux au maître d'ouvrage et transmettre un registre de suivi des déchets ;
- de tenir compte du diagnostic « ressources » si celui-ci a été réalisé.

Il est notamment interdit :

- d'abandonner les déchets ;
- de brûler les déchets ;
- de déposer des déchets dans des installations non prévues à cet effet.

Un Schéma d'Organisation de la Gestion et de l'Élimination des Déchets (SOGED) sera demandé aux entreprises lors des appels d'offre ; ce document permettra de définir les engagements pris par l'entreprise en matière de gestion concrète des déchets.

1.2.10 Gestion des terres excavées non inertes

Conformément aux conclusions de l'étude historique et documentaire sur la qualité des sols, des investigations seront réalisées et permettront de définir la stratégie à mettre en œuvre au regard des terres excavées (filières d'évacuation, possibilité de réutilisation sur site, prescriptions sanitaires et environnementales à respecter pendant la réalisation des travaux).

1.2.11 Gestion des eaux souterraines

Etant donné la présence potentielle d'une nappe d'eaux souterraines superficielle située entre 3 et 5m, la réalisation des excavations pour la création des fosses d'ascenseurs de la passerelle pourrait nécessiter un rabattement de la nappe (ou a minima un pompage en fond de fouilles). La réalisation d'un suivi piézométrique mensuel permettra de préciser ultérieurement les mesures à mettre en œuvre en phase travaux.

1.2.12 Biodiversité

La réalisation d'un diagnostic écologique en août 2020 a permis d'analyser les enjeux écologiques du site et de définir les mesures à prendre en compte pour éviter et réduire les impacts négatifs du projet sur la faune et la flore, ainsi que pour valoriser la biodiversité (cf. diagnostic en annexe 8 et mesures en annexes 9).

Les travaux réalisés peuvent avoir un impact sur la faune et la flore de la zone de chantier, mais également sur une zone plus étendue (incluant les zones de circulation, de stockage, les bases travaux...). **Bien que cet impact ait été identifié comme faible suite à la réalisation du diagnostic écologique**, il est nécessaire de mettre en place des mesures adaptées, permettant la préservation de la biodiversité.

Les mesures suivantes seront imposées aux entreprises par l'intermédiaire de la Notice de Respect de l'Environnement :

- **Respect du calendrier de sensibilité de la faune en adaptant la période des travaux :** mettre en place le débroussaillage des espaces végétalisés entre septembre et début novembre pour éviter de créer des milieux propices à l'hibernation des reptiles, et à la reproduction au printemps/été. Les dépôts de gravats et autres déchets (plaque métallique ou plastique, tubes etc.) devront également être enlevés pendant cette période pour éviter aux reptiles de s'y installer. Les milieux auparavant favorables aux reptiles seront rendus ainsi inhospitaliers. Les travaux impactant les habitats de reproduction du Lézard des murailles, notamment les murets en pierre, devront avoir lieu avant la période de reproduction démarrant au début du mois d'avril.
- **Conserver les talus végétalisés en l'état**, notamment la zone de roncier adossée au pont routier, qui pourraient constituer des habitats de reproduction et d'alimentation d'espèces d'oiseaux ou de reptiles ;
- **Mettre en place les mesures de protection de ces zones de talus**, à définir contradictoirement par piquetage au démarrage du chantier avec le maître d'œuvre et l'entreprise de travaux (clôtures provisoires ou tout autre dispositif) avant le début du chantier ;
- **Adaptation de l'éclairage pour les chiroptères et les hétérocères :** orientations des lampadaires vers le bas (verre plat de préférence), spectre lumineux de préférence dans le jaune, diminuer autant que possible la puissance lumineuse, ne pas éclairer les milieux aquatiques (noues végétalisées) ;
- **Respecter les préconisations concernant l'arrachage des espèces exotiques envahissantes ;**
 - o Privilégier l'arrachage voire le dessouchage à la coupe, en veillant à éliminer également les systèmes racinaires (parfois très profonds, notamment pour la Renouée du Japon).
 - o Stockage des produits de coupe et de broyage dans une benne appropriée, nettoyage des engins et des outils dans des conteneurs et bacs appropriés, en évitant la diffusion de morceaux de tiges, de feuilles ou de graines.
 - o Evacuation des résidus vers un centre agréé ;
 - o Surveillance et arrachage des repousses/jeunes plants ;
 - o Ne pas laisser le sol à nu après intervention : procéder au semis d'un mélange grainier approprié permettant de concurrencer les espèces exotiques envahissantes.
- **Installer des panneaux d'information** sur le respect de ces mesures à l'intention du personnel de chantier.

Ces mesures sont détaillées dans le diagnostic écologique (annexe n°8) et le CR d'une séance de travail entre l'écologue et la MOE (annexe n°9).

2. Evaluation des incidences du projet et mesures en phase exploitation

Afin de faciliter la lecture de ce chapitre, l'analyse des incidences et les mesures proposées sont traitées par thématique.

2.1 Impacts sur la topographie et sur les sols

A terme, le site conservera la même topographie.

Les impacts sur les sols seront les suivants :

- Terrassements superficiels pour la création du parking, de la dépose-minute et de la gare routière ;
- Imperméabilisation limitée des sols grâce à l'utilisation de type pavés engazonnés ;
- Excavation de quelques m³ pour la création des fosses d'ascenseurs de la passerelle.

Les mesures proposées sont les suivantes :

- Limitation des terrassements et de l'imperméabilisation au strict nécessaire ;
- Utilisation de revêtements de sols perméables pour le parking, la dépose-minute et de la station de taxis ;
- Désimperméabilisation partiel du parvis de la gare grâce à la création d'espaces végétalisés en pleine terre.

2.2 Impacts sur les eaux superficielles

Le site étudié est localisé à 680 m au nord-est du lac de Mouriscot, à 700 m au sud du lac Marion, à 980 m à l'ouest du Lac de l'étang de Brindos, et à 2,8 km à l'est de l'océan Atlantique. Le projet n'aura pas d'impact sur les eaux superficielles, puisqu'aucun effluent ne les affectera.

2.3 Eaux souterraines

Le niveau piézométrique de la nappe est estimé entre 3 et 5 mètres de profondeur. Par conséquent, les aménagements projetés ne devraient pas être en interface avec les eaux souterraines. Un suivi piézométrique mensuel sera mis en place et permettra de confirmer la piézométrie au niveau des futures fosses des ascenseurs.

Si cela s'avère nécessaire en fonction de la piézométrie, un pompage des eaux souterraines en fond de fouilles sera réalisé ; le rejet des eaux pompées sera effectué dans le réseau d'assainissement après pré-traitement si besoin (dans le respect du règlement d'assainissement de la collectivité et après la signature d'une convention de rejet).

2.4 Gestion des eaux pluviales sur le site

Au niveau du futur parking et de la dépose-minute, les eaux pluviales seront :

- partiellement infiltrées naturellement dans le sol, grâce à la mise en œuvre de pavés engazonnés ;
- partiellement acheminées vers des noues végétalisées, qui permettront l'infiltration des eaux pluviales dans le sol, après un traitement par phyto-épuration (plantation d'hélophytes) et vers des fossés drainants.

Au niveau de la future gare routière, les eaux pluviales seront stockées par une chaussée réservoir puis infiltrées dans le sol. En cas de fortes pluies, la partie non infiltrée sera rejetée dans le réseau d'assainissement de la commune, avec la mise en place d'avaloirs propres (système de filtration avant rejet).

Au niveau du parvis, la création d'espaces végétalisés en pleine terre permettra de réduire les volumes d'eaux pluviales à gérer.

L'infiltration de la quasi-totalité des eaux pluviales permettra ainsi de :

- réduire le volume des bassins de rétention (économie de matériaux d'apport et de matériaux à évacuer liés aux excavations) ;
- limiter les rejets dans le réseau d'assainissement (réduction du risque de saturation des réseaux et des stations d'épuration).

A l'échelle du PEM, la gestion des eaux pluviales sera donc améliorée.

2.5 Biodiversité

La réalisation d'un diagnostic écologique a permis d'évaluer les enjeux écologiques du site (cf. annexe n°8).

Compte tenu des faibles enjeux écologiques du site, le projet n'aura pas d'impact négatif significatif sur la biodiversité. Au contraire, l'objectif de la création des espaces végétalisés sera de valoriser la biodiversité.

La mise en œuvre des principales mesures interviendra en phase travaux (cf. paragraphe 1.2.12).

Les mesures suivantes seront mises en œuvre dans la conception du projet :

- Les espaces végétalisés créés dans le cadre du projet seront conçus et exploités de manière à être favorables à la biodiversité, avec :
 - o un choix d'espèces locales, adaptées aux conditions environnementales et sources de nourriture pour la faune et notamment les oiseaux : ronciers, arbres fruitiers (pruneliers, aubépine, noisetier), chêne pédonculé/aulne/bouleau, herbacées (Cardèle sauvage, Tournesol etc.) ;
 - o la création d'une pluri-stratification végétale (strate herbacée, arbustive et arborée)
 - o la conservation des arbres existants sur le parvis ;
 - o une gestion différenciée et entretien adapté à la valorisation de la biodiversité (fauche et tonte hautes, résidus laissés sur place, respect d'une saisonnalité adaptée, pas d'introduction de nouvelles espèces ne respectant pas le cahier des charges initial).
- La plantation d'espèces exotiques envahissantes sera interdite ;

- L'interdiction d'utilisation de produits phyto-pharmaceutiques sera strictement respectée, sauf dans les zones où les conditions de sécurité admettent une dérogation ;
- La réalisation de murs en gabion permettra d'offrir de nouveaux habitats propices au lézard des murailles ;
- Des panneaux de sensibilisation permettront d'expliquer au public en quoi la conception et la gestion de ces espaces sont bénéfiques pour la biodiversité.

2.6 Mobilité

2.6.1 **Trafic ferroviaire**

La desserte ferroviaire sera inchangée dans le cadre de la mise en service du PEM.

2.6.2 **Transports urbains (bus et tram-bus)**

Actuellement, le site est desservi par 4 lignes de bus. A l'horizon de la mise en service du PEM, 7 lignes desserviront le site :

- 4 lignes de bus urbains ;
- 2 lignes de bus interurbains ;
- 1 ligne de tram-bus.

On peut donc considérer que le projet va engendrer une augmentation de la circulation des bus de l'ordre de 50%. Les impacts environnementaux de l'augmentation du trafic des bus sont à analyser en tenant compte du report modal de la voiture particulière vers le bus. **L'augmentation du nombre de bus devrait en effet inciter à la diminution du trafic des voitures particulières.**

2.6.3 **Stationnement**

Le projet prévoit une augmentation nette de 21 places de stationnement dans l'enceinte du PEM. L'offre de stationnement aux abords de la gare reste inchangée.

La création d'une dépose-minute adaptée aux usages permettra de fluidifier la circulation dans le PEM et ainsi de réduire les émissions supplémentaires liées aux véhicules à l'arrêt (avec le moteur allumé) à cause de la saturation du site.

2.6.4 **Circulation routière**

A l'échelle urbaine, l'impact du projet sur la circulation sera globalement positif car le projet permettra de faciliter l'usage des transports collectifs et ainsi de réduire l'usage de la voiture particulière.

On considère que l'augmentation nette de 21 places de stationnement ne générera pas d'augmentation significative du trafic routier.

1.1 Qualité de l'air

L'impact de l'opération sur la qualité de l'air est à considérer à deux échelles :

- à l'échelle du site : la qualité de l'air pourrait être très légèrement dégradée (augmentation de particules fines, oxydes d'azote et benzène notamment), du fait de l'augmentation des trafics des bus de la gare routière ;
- à l'échelle de l'agglomération : la réalisation du projet aura un impact positif lié à la réduction de l'usage des véhicules particuliers au profit du train et des transports collectifs de manière générale. Cela permettra donc de réduire les émissions polluantes liées à la circulation routière.

Quelque soit la quantification de cet impact au niveau local, la mise en œuvre de mesures efficaces pour améliorer la qualité de l'air semble peu réaliste.

1.2 Ambiance sonore

Tout comme pour la qualité de l'air, l'impact du projet sur le bruit doit être appréhendé à une échelle globale, en considérant que même si l'ambiance sonore locale peut être localement légèrement dégradée (du fait de l'augmentation des trafics de bus), cet effet sera globalement positif du fait de la réduction de l'usage des véhicules particuliers à l'échelle du territoire.

Selon la règle, un doublement du trafic conduirait à une augmentation de 3dBA¹. Si l'on considère l'ensemble du trafic routier générateur de bruit (VP, PL, bus), l'augmentation sera infime compte tenu des trafics actuels (moyenne actuelle d'environ 3000 véhicules par jour et par sens de circulation).

1.3 Patrimoine culturel et historique

Aucun élément de patrimoine culturel et historique n'a été recensé aux abords du site.

Conformément aux dispositions du Code du Patrimoine, toute découverte à caractère archéologique qui surviendrait durant les travaux fera l'objet d'une déclaration immédiate auprès du Service Régional de l'Archéologie. Cette procédure engendrerait l'arrêt des travaux.

1.4 Utilisation et choix des matériaux

Pour des raisons économiques et environnementales, les aménagements ont été définis pour répondre au plus juste au besoin.

Afin de réduire l'impact carbone du projet, le projet privilégiera également :

¹ « La contribution sonore du flot de véhicules, pour une catégorie donnée, est fonction du logarithme décimal du débit : c'est la fameuse règle selon laquelle un doublement de trafic induit une augmentation du bruit de 3 dB(A) » (source : *Calcul du bruit routier*, SETRA, avril 2007).

- Les matériaux biosourcés ;
- Les matériaux issus de filières locales.

La priorité sera également donnée à l'assemblage des matériaux par vissage et clipsage (plutôt que collage), pour permettre le démontage et la déconstruction.

1.5 Adaptation au changement climatique

Dans le contexte actuel, l'enjeu de l'adaptation au changement climatique du projet sera appréhendé sous l'angle de la hausse des températures et sous l'angle de l'augmentation de la fréquence et de l'intensité de phénomènes météorologiques exceptionnels, notamment des épisodes pluvieux très intenses pouvant provoquer des inondations et des épisodes de tempêtes.

Pour être pertinente et viable sur le long terme, l'approche de l'adaptation au changement climatique doit être étudiée au-delà des mesures de protection. Dans le cadre de la conception de ce projet seront donc analysés et pris en compte :

- **la réduction de la vulnérabilité** des aménagements ;
- **la résilience** des aménagements suite à la survenance d'un événement.

**PROJET D'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGE
MULTIMODAL DE BIARRITZ**

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

**Evaluation environnementale
Dossier de demande d'examen au cas par cas**

**Annexe 12 :
Auto-évaluation du maître d'ouvrage**

Affaire suivie par :

Cécile SAILLE

PARVIS - Référente environnement

M. +33 6 26 62 62 71

cecile.saillelarger@parvis.fr

Et

Paul VALMALLE

PARVIS - Conducteur d'opérations / AMO Environnement

M. +33 (0)6 21 10 88 10

paul.valmalle@parvis.fr

SOMMAIRE

1. Compétences et responsabilités pour la prise en compte de l'environnement.....	3
2. Application de l'article R 122-2 du code de l'environnement	3
3. Réalisation de diagnostics environnementaux et définition de mesures ERC	4
3.1 Pré-diagnostic environnemental du site	4
3.2 Diagnostics thématiques	4
3.3 Echanges avec les services de l'Etat et les collectivités	5
4. Concertation au titre du code de l'urbanisme.....	5
5. Analyse globale des incidences du projet sur l'environnement et définition de mesures	5
6. Conclusion de l'auto-évaluation du maître d'ouvrage	6

1. Compétences et responsabilités pour la prise en compte de l'environnement

SNCF Gares & Connexions, en tant que MOA du projet de PEM de Biarritz, a confié à PARVIS une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage en environnement qui consiste à :

- Réaliser un pré-diagnostic environnemental du site ;
- Analyser les procédures administratives liées au code de l'environnement applicables à l'opération ;
- L'accompagner dans ses échanges avec les services de l'Etat concernés par le projet ;
- Piloter la réalisation d'études et diagnostics environnementaux nécessaires pour compléter le diagnostic initial ;
- Analyser les incidences de l'opération sur l'environnement et proposer des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation si nécessaire.

Le maître d'ouvrage est garant de la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception du projet et de l'intégration des mesures d'évitement et de réduction par la maîtrise d'œuvre.

2. Application de l'article R 122-2 du code de l'environnement

Les rubriques de l'annexe de l'article R 122-2 potentiellement applicables au projet ont fait l'objet d'une analyse.

Rubrique 5 : Infrastructures ferroviaires

La gare actuelle de Biarritz constitue d'ores et déjà une infrastructure ferroviaire. La création d'une gare routière, d'une dépose-minute, d'une station de taxis et l'augmentation de l'offre de stationnement constituera un terminal intermodal permettant de faciliter les échanges entre les différents modes de transports.

L'annexe de l'article R.122-2 du Code de l'environnement décrit dans sa rubrique 5 b) que sont soumises à examen au cas par cas les « *constructions de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux.* »

L'opération entre donc dans le cadre de la rubrique 5 b).

Rubrique 41 : Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisir

La gare actuelle possède d'ores et déjà des espaces de stationnement :

- Un dépose-minute de 27 places
- Un parking longue durée de 48 places

La reconfiguration implique l'aménagement et la relocalisation de ce stationnement entraînant une augmentation capacitaire. Au total, **96 places** de stationnement vont être créés :

- 70 places de parking longue durée
- 10 places de dépose minute
- 7 places de dépose taxi
- 9 places de reprise taxi

L'annexe de l'article R.122-2 du Code de l'environnement décrit dans sa rubrique 41 a) que sont soumises à examen au cas par cas les « *aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.* »

L'opération entre donc dans le cadre de la rubrique 41 a).

3. Réalisation de diagnostics environnementaux et définition de mesures ERC

3.1 Pré-diagnostic environnemental du site

La première phase d'analyse environnementale a consisté à réaliser un **pré-diagnostic environnemental du site** (cf. annexe 7), selon la méthodologie suivante :

- Analyse des données publiques disponibles (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Banque de données du Sous-Sol du BRGM, DREAL) ;
- Analyse des études et diagnostics déjà réalisés sur le site ;
- Visite de site ;
- Entretien avec la MOA et l'exploitant du site.

La méthodologie de ce diagnostic s'est basée sur la notion de **proportionnalité de l'analyse au regard des enjeux pré-identifiés**, comme le mentionne le code de l'environnement dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale.

3.2 Diagnostics thématiques

Le pré-diagnostic environnemental du site a permis de définir quels seront les diagnostics spécifiques à réaliser pour mieux appréhender les enjeux environnementaux du site et accompagner la conception du projet.

A ce titre, ont été réalisés :

- Un diagnostic écologique de la faune, de la flore et des habitats naturels (analyse bibliographique, investigations de terrain et évaluation des enjeux écologiques), disponible en annexe 8. Une séance de travail commune entre écologues et concepteurs du projet a permis d'intégrer à la conception du projet des mesures d'évitement et de réduction issues du diagnostic (cf. annexe 9). Des mesures pour la réalisation des travaux ont également été préconisées par le bureau d'études.
- Une étude historique et documentaire de pollution des sols et des eaux souterraines, disponible en annexe 10.

Les études suivantes seront réalisées fin 2020/début 2021 :

- **Diagnostic de pollution des sols**, avec réalisation de sondages, maillage du site et préconisations de filières d'élimination, analyse des risques environnementaux et sanitaires liés aux terres laissées en place, avis sur la réutilisation des terres sur site
- **Suivi piézométrique de la nappe d'eaux souterraines**, avec la réalisation de relevés mensuels.

Il est important de noter que les **préconisations des bureaux d'études issues de ces études seront intégrées dans la conception du projet.**

On peut donc considérer les expertises spécifiques qui auraient été nécessaires dans le cadre d'une étude d'impact d'un tel projet ont déjà été réalisées ou le seront prochainement.

3.3 Echanges avec les services de l'Etat et les collectivités

Une démarche de concertation avec les services de l'Etat et les collectivités a été engagée par la maîtrise d'ouvrage et sera poursuivie tout au long du projet. L'objectif de ces rencontres est de présenter le projet et de **recueillir des avis et recommandations**, afin de les **intégrer à la conception du projet.**

4. Concertation au titre du code de l'urbanisme

Le projet d'aménagement du PEM de Biarritz est soumise à concertation au titre du 4° de l'article R 103-1 du code de l'urbanisme (« *La création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 euros [...]* »).

L'organisation d'une concertation, rendue obligatoire réglementairement, permettra au public de prendre connaissance du projet et de donner un avis.

5. Analyse globale des incidences du projet sur l'environnement et définition de mesures

Sur la base des différents diagnostics environnementaux déjà réalisés et des études de conception du projet, une analyse des incidences du projet sur l'environnement a été réalisée pour la phase travaux et la phase exploitation. Les thématiques analysées sont celles que l'on trouve dans une étude d'impact, en respectant le principe de proportionnalité de l'analyse.

Cette analyse a ensuite permis de définir des mesures, selon la démarche « éviter, réduire, compenser ». Ces mesures ont été directement intégrées à la conception du projet.

L'ensemble de ces éléments d'analyse se trouve en annexe n°11.

6. Conclusion de l'auto-évaluation du maître d'ouvrage

Considérant la méthodologie d'études et de gestion de projet telle que décrite ci-dessus, le maître d'ouvrage considère que **les grands principes de la procédure d'évaluation environnementale sont déjà mis en œuvre, ou sont en voie de l'être :**

- réalisation d'un ensemble de diagnostics et analyses environnementales constituant un outil d'aide à la décision pour le maître d'ouvrage ;
- analyse des impacts environnementaux par un AMO environnement spécialisé dans la gestion de projets urbains et ferroviaires ;
- définition de mesures d'évitement et de réduction, puis intégration dans la conception du projet ;
- information et participation du public, grâce à l'organisation d'une concertation publique.

A ce titre, le maître d'ouvrage juge que l'évaluation environnementale n'est pas nécessaire pour ce projet.

Les mesures présentées dans le présent dossier (annexe n°11) ont **valeur d'engagement** et seront mises en place sous sa responsabilité.