



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Biarritz (64)

n° : F-075-21-C-0013

Décision du 11 mars 2021
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas enregistré sous le n° F-075-21-C-0013 y compris ses annexes, relatif au projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Biarritz (64), déposé le 26 janvier 2021 par SNCF Gares et Connexions ;

Considérant la nature du projet,

- qui consiste dans l'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Biarritz afin de favoriser l'usage des transports collectifs et d'améliorer l'intermodalité ;
- qui consiste précisément dans :
 - la réorganisation et l'augmentation de l'offre de stationnement avec suppression de 75 places existantes et la création de 96 places de stationnement dont 80 places ouvertes au public ;
 - la création d'une gare routière de 7 quais accueillant 8 lignes de bus dont 4 en terminus ;
 - la création d'une passerelle d'accès aux quais depuis le pont de la Négresse ;
 - la création de stationnement pour les deux roues ;
 - le réaménagement du parvis de la gare (revêtements de sol, réseaux, aménagement des espaces verts, mobiliers urbains) et le ravalement de la façade du bâtiment voyageur ;
 - la démolition d'un petit bâtiment et du kiosque d'accès à la plateforme de l'auto-train, ainsi que la suppression de cette dernière.

Considérant la localisation du projet,

- sur le site de la gare SNCF et ses emprises ; 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 ;
- n'étant pas situé à proximité d'une zone Natura 2000, ni d'aucune zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff), la plus proche étant située à 800 mètres, ni couvert par une zone humide ;
- n'étant pas couvert par un plan de prévention des risques d'inondation, ni concerné par le risque de submersion marine, et situé en dehors du territoire à risque d'inondations (TRI) du Côtier basque ;

- le projet ne se situe pas dans un périmètre de protection ou d'alimentation de captage d'eau potable ;
- la commune n'est pas couverte par un plan d'exposition au bruit ;
- le site n'est pas classé comme site pollué ou potentiellement pollué (BASOL) ; un site de stockage d'huiles usagées est référencé au droit de la zone d'étude et plusieurs sites sont recensés à proximité de la zone (inventaire BASIAS des anciens sites industriels et activités de service), en amont hydrogéologique du site ;

Considérant les impacts prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces impacts,

l'emprise du projet est anthropisée, composée de zones de circulation, d'un parking et d'abords végétalisés, de délaissés en friche (substrats rudéraux et minéraux) et d'anciens bâtiments ;

étant noté qu'un diagnostic écologique, réalisé en août 2020, établit que :

- les habitats naturels sont dégradés (déchets, utilisation d'herbicides, milieux remaniés), que la présence d'une végétation exotique envahissante est avérée sur ensemble du secteur (Herbe de la Pampa, Raisin d'Amérique ou encore Vergerette du Canada) ;
- la présence d'espèces de faune protégées communes a été constatée (lézard des murailles, moineau domestique dans le bâtiment voyageurs, présence potentielle de la couleuvre verte et jaune) ;
- les enjeux écologiques ont été jugés négligeables à faibles ;

étant noté que le maître d'ouvrage s'engage à prendre de nombreuses mesures d'évitement et de réduction tant en phase chantier qu'au titre de la conception du projet, parmi lesquelles ;

- au titre de la biodiversité : conservation et protection avant le début du chantier des haies et ronciers favorables à l'avifaune, conservation des arbres existants ; adaptation de la période des travaux notamment pour les reptiles ; adaptation de l'éclairage pour les chauves-souris et les papillons ; respect des préconisations concernant l'arrachage des espèces exotiques envahissantes ; installation de panneaux d'information sur le respect de ces mesures à l'intention du personnel de chantier ; création d'espaces végétalisés favorables à la biodiversité (choix d'espèces locales et diversifiées, pluri-stratification végétale, gestion différenciée et entretien adaptée à la valorisation de la biodiversité ; non utilisation de produits phytosanitaires ; création de nouveaux habitats (murs en gabion notamment) ;
- au titre de la pollution des sols : réalisation des études nécessaires à l'établissement du 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'eau souterraine, avec réalisation de relevés mensuels ;
- au titre des impacts sur les sols : 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 » partielle du parvis de la gare grâce à la création d'espaces végétalisés en pleine terre ;
- au titre des impacts sur les eaux souterraines et superficielles : si nécessaire en fonction de la piézométrie (niveau piézométrique de la nappe estimé entre 3 et 5 mètres de profondeur), 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 ; le projet n'aura pas d'impact sur les eaux superficielles ;
- au titre des eaux pluviales : au niveau du futur parking et de la dépose-minute, les eaux pluviales seront partiellement infiltrées dans le sol, grâce à la mise en œuvre de pavés engazonnés, partiellement acheminés 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 et, en cas de fortes pluies, la partie non infiltrée sera rejetée dans le réseau d'assainissement de la commune, avec mise en place d'un 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.

étant noté également que, si le projet générera une augmentation de la circulation des bus d'environ 50 %, cette augmentation devrait conduire à une réduction du trafic des véhicules individuels ; que l'augmentation nette de 21 places de stationnement ne génèrera pas d'augmentation significative du trafic routier ; que si la qualité de l'air peut être très légèrement dégradée à l'échelle du site du fait de l'augmentation des trafics des bus de la gare routière, à l'échelle de l'agglomération, la réalisation du projet devrait avoir un impact positif lié à la réduction de l'usage des véhicules particuliers au profit du train et des transports collectifs de manière générale ; que les effets du projet sur le bruit devraient être globalement positifs (réduction de l'usage des véhicules particuliers) ;

étant noté qu'une « notice de respect de l'environnement » sera intégrée au dossier de consultation des entreprises et imposée à celles-ci comme pièce contractuelle du marché ;

étant noté in fine que le maître d'ouvrage précise que les mesures présentées dans le présent dossier (annexe 11) ont valeur d'engagement et seront mises en place sous sa responsabilité.

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, le projet réaménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare projet de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Biarritz (64) n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe III de la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 susvisée.

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, le projet de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Biarritz (64) n° F-075-21-C-0013 n'est pas soumis à évaluation environnementale.

Cette décision vaut retrait de la décision implicite de soumission à évaluation environnementale en l'absence de décision dans le délai de trente-cinq jours, à compter de la saisine, prévue par le code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'autorité compétente vérifie au stade de l'autorisation que le projet présenté correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié la présente décision.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 11 mars 2021,

Le Président de la formation d'Autorité environnementale
du Conseil général de l'environnement et du
développement durable,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Philippe Ledenic', written over a light blue horizontal line.

Philippe Ledenic

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la transition écologique et solidaire
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Biarritz (64)

n° : F-075-21-C-0013

Décision du 11 mars 2021
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas enregistré sous le n° F-075-21-C-0013 y compris ses annexes, relatif au projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Biarritz (64), déposé le 26 janvier 2021 par SNCF Gares et Connexions ;

Considérant la nature du projet,

- qui consiste dans l'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Biarritz afin de favoriser l'usage des transports collectifs et d'améliorer l'intermodalité ;
- qui consiste précisément dans :
 - la réorganisation et l'augmentation de l'offre de stationnement avec suppression de 75 places existantes et la création de 96 places de stationnement dont 80 places ouvertes au public ;
 - la création d'une gare routière de 7 quais accueillant 8 lignes de bus dont 4 en terminus ;
 - la création d'une passerelle d'accès aux quais depuis le pont de la Négresse ;
 - la création de stationnement pour les deux roues ;
 - le réaménagement du parvis de la gare (revêtements de sol, réseaux, aménagement des espaces verts, mobiliers urbains) et le ravalement de la façade du bâtiment voyageur ;
 - la démolition d'un petit bâtiment et du kiosque d'accès à la plateforme de l'auto-train, ainsi que la suppression de cette dernière.

Considérant la localisation du projet,

- sur le site de la gare SNCF et ses emprises ; 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 ;
- n'étant pas situé à proximité d'une zone Natura 2000, ni d'aucune zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff), la plus proche étant située à 800 mètres, ni couvert par une zone humide ;
- n'étant pas couvert par un plan de prévention des risques d'inondation, ni concerné par le risque de submersion marine, et situé en dehors du territoire à risque d'inondations (TRI) du Côtier basque ;

- le projet ne se situe pas dans un périmètre de protection ou d'alimentation de captage d'eau potable ;
- la commune n'est pas couverte par un plan d'exposition au bruit ;
- le site n'est pas classé comme site pollué ou potentiellement pollué (BASOL) ; un site de stockage d'huiles usagées est référencé au droit de la zone d'étude et plusieurs sites sont recensés à proximité de la zone (inventaire BASIAS des anciens sites industriels et activités de service), en amont hydrogéologique du site ;

Considérant les impacts prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces impacts,

l'emprise du projet est anthropisée, composée de zones de circulation, d'un parking et d'abords végétalisés, de délaissés en friche (substrats rudéraux et minéraux) et d'anciens bâtiments ;

étant noté qu'un diagnostic écologique, réalisé en août 2020, établit que :

- les habitats naturels sont dégradés (déchets, utilisation d'herbicides, milieux remaniés), que la présence d'une végétation exotique envahissante est avérée sur ensemble du secteur (Herbe de la Pampa, Raisin d'Amérique ou encore Vergerette du Canada) ;
- la présence d'espèces de faune protégées communes a été constatée (lézard des murailles, moineau domestique dans le bâtiment voyageurs, présence potentielle de la couleuvre verte et jaune) ;
- les enjeux écologiques ont été jugés négligeables à faibles ;

étant noté que le maître d'ouvrage s'engage à prendre de nombreuses mesures d'évitement et de réduction tant en phase chantier qu'au titre de la conception du projet, parmi lesquelles ;

- au titre de la biodiversité : conservation et protection avant le début du chantier des haies et ronciers favorables à l'avifaune, conservation des arbres existants ; adaptation de la période des travaux notamment pour les reptiles ; adaptation de l'éclairage pour les chauves-souris et les papillons ; respect des préconisations concernant l'arrachage des espèces exotiques envahissantes ; installation de panneaux d'information sur le respect de ces mesures à l'intention du personnel de chantier ; création d'espaces végétalisés favorables à la biodiversité (choix d'espèces locales et diversifiées, pluri-stratification végétale, gestion différenciée et entretien adaptée à la valorisation de la biodiversité ; non utilisation de produits phytosanitaires ; création de nouveaux habitats (murs en gabion notamment) ;
- au titre de la pollution des sols : réalisation des études nécessaires à l'établissement du 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'eau souterraine, avec réalisation de relevés mensuels ;
- au titre des impacts sur les sols : 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 » partielle du parvis de la gare grâce à la création d'espaces végétalisés en pleine terre ;
- au titre des impacts sur les eaux souterraines et superficielles : si nécessaire en fonction de la piézométrie (niveau piézométrique de la nappe estimé entre 3 et 5 mètres de profondeur), 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 ; le projet n'aura pas d'impact sur les eaux superficielles ;
- au titre des eaux pluviales : au niveau du futur parking et de la dépose-minute, les eaux pluviales seront partiellement infiltrées 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 et, en cas de fortes pluies, la partie non infiltrée sera rejetée dans le réseau d'assainissement de la commune, avec mise en place d'un 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.

étant noté également que, si le projet générera une augmentation de la circulation des bus d'environ 50 %, cette augmentation devrait conduire à une réduction du trafic des véhicules individuels ; que l'augmentation nette de 21 places de stationnement ne génèrera pas d'augmentation significative du trafic routier ; que si la qualité de l'air peut être très légèrement dégradée à l'échelle du site du fait de l'augmentation des trafics des bus de la gare routière, à l'échelle de l'agglomération, la réalisation du projet devrait avoir un impact positif lié à la réduction de l'usage des véhicules particuliers au profit du train et des transports collectifs de manière générale ; que les effets du projet sur le bruit devraient être globalement positifs (réduction de l'usage des véhicules particuliers) ;

étant noté qu'une « notice de respect de l'environnement » sera intégrée au dossier de consultation des entreprises et imposée à celles-ci comme pièce contractuelle du marché ;

étant noté in fine que le maître d'ouvrage précise que les mesures présentées dans le présent dossier (annexe 11) ont valeur d'engagement et seront mises en place sous sa responsabilité.

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, le projet réaménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare projet de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Biarritz (64) n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe III de la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 susvisée.

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, le projet de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Biarritz (64) n° F-075-21-C-0013 n'est pas soumis à évaluation environnementale.

Cette décision vaut retrait de la décision implicite de soumission à évaluation environnementale en l'absence de décision dans le délai de trente-cinq jours, à compter de la saisine, prévue par le code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'autorité compétente vérifie au stade de l'autorisation que le projet présenté correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié la présente décision.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 11 mars 2021,

Le Président de la formation d'Autorité environnementale
du Conseil général de l'environnement et du
développement durable,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Philippe Ledenic', written over a light blue grid background.

Philippe Ledenic

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la transition écologique et solidaire
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX