

ANNEXE 1

ENJEUX du SCHEMA DIRECTION D'AMENAGEMENT DU PORT DE BAYONNE

Enjeux

Les principaux enjeux de **développement économique** du port inscrits dans le schéma sont :

- l'ancrage des activités industrielles lourdes (sidérurgie, pétrochimie) sur le secteur "Port Aval" à Tarnos ;
- la mutation de la vocation initiale logistique du secteur "Saint Bernard" en industries de transformation légères (bois, agroalimentaire, biomasse, BTP), tout en maintenant ses capacités logistiques actuelles (RoRo, vracs et conteneurs) ;
- le développement d'industries de transformation légères sur le secteur "extension Saint Bernard" (terrains Timac Agro et Raffineries du Midi);
- le développement du potentiel conteneur du port sur le secteur de "Blancpignon", en lien éventuellement avec le "Redon" ;
- la définition d'un schéma de cohérence économique pour la zone du Redon (au-delà des limites portuaires) ;
- l'étude de l'opportunité de la filière croisière (quai d'honneur E. Foy et potentiel des infrastructures de la Marine Nationale) ;
- l'étude de l'opportunité de développer des bases-arrières du port pour les activités industrielles et logistiques.

La Région propose ainsi une alternative à la Charte de 1997 pour le secteur de Saint Bernard (33ha), s'appuyant sur son potentiel maritime, ferré et foncier, immédiatement exploitable et valorisable, en captant les marchandises qui y transitent (bois, agroalimentaire) pour les transformer et créer de la valeur ajoutée (et donc des emplois).

Elle introduit également une notion nouvelle de « politique d'offre » pour la filière conteneur - jusqu'à présent absente du port - intégrant la nécessité de prévoir dès aujourd'hui le foncier utile à son développement.

Le concessionnaire historique aura un rôle important à jouer dans la mise à jour de son Plan Pluriannuel d'Investissement et son effective compatibilité avec les orientations de développement données par la Région.

Les principaux **enjeux fonciers** sont :

- la définition d'une stratégie partagée de maîtrise des fonciers, d'acquisition, valorisation et entretien des terrains nécessaires au développement du port, de manière à gagner en lisibilité pour les porteurs de projets économiques. Cette définition passerait par la signature de protocoles bilatéraux et la définition des procédures d'urbanisme induites;

- l'acquisition à des fins industrielles portuaires des terrains Timac Agro et Raffinerie du Midi à Boucau, assujettie à la résolution des problématiques de pollution des sols sur les plans techniques, juridiques et financiers ;
- la préservation du foncier portuaire face à des visions et projets plus centrés urbains, se jouant notamment sur le Redon, par le maintien à minima des limites administratives du port - la Région entend en ce sens avoir une participation active à la maîtrise d'ouvrage des études à lancer sur ce secteur ainsi que sur Saint-Bernard.

Les principaux **enjeux de desserte** sont :

- la mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFF) ;
- la déviation en rive droite de la RD309 le long des voies ferrées afin de créer des espaces complémentaires de transbordement et augmenter le foncier industriel portuaire ;
- le contournement du secteur portuaire de Tarnos ou déviation de la RD85E;
- la réalisation de **nouvelles infrastructures portuaires** (tranche 3 quai Castel à Blancpignon, reconstruction du poste Saint Gobain) **induisant un programme pluriannuel d'investissement** à définir après études;
- la réalisation d'une étude prospective de l'aménagement de l'embouchure afin de garantir la compétitivité du port face à l'évolution de la flotte et de la taille des navires;
- l'amélioration des dessertes actuelles (requalification de l'avenue de l'Adour, RD309) et l'étude des perspectives de trafics pour garantir la desserte du port et les déplacements à l'échelle de l'agglomération (RD85, RD309 notamment) ;
- la desserte des usagers du port (PDE) et des habitants (navette fluviale).

Les principaux **enjeux environnementaux** sont :

- l'élaboration d'une charte de prescriptions environnementales applicable aux opérateurs économiques du port ;
- la dépollution des terrains Timac Agro et Raffinerie du Midi ;
- la mise en valeur des espaces naturels remarquables tels que la forêt et berges du Lazaret, les dunes littorales de Tarnos, l'embouchure du ruisseau du Moulin d'Esbouc, la continuité écologique des affluents de l'Adour ;
- la diminution des nuisances et l'amélioration de la qualité des différents rejets (notamment d'eaux pluviales et usées) ;
- la poursuite de la politique de gestion et de tri des déchets ;
- la poursuite des actions engagées au travers du SPPPI (étude de zone), de l'Observatoire de l'Estuaire de l'Adour ;

Les principaux **enjeux d'interface ville-port** sont :

- l'aménagement du secteur de la Cale de Boucau, compatible avec les objectifs d'insertion urbaine de la commune et ceux de développement économique du port des secteurs limitrophes (Port-Aval et Extension Saint-Bernard) ;
- la réappropriation du port par ses habitants avec l'aménagement de lieux privilégiés de communication et d'échange intégrant des modes de

déplacement doux (la Madrague et l'enracinement de la digue Nord à Tarnos, la Cale de Boucau, le Hameau de Saint-Bernard, la forêt du Lazaret, les berges de l'Adour, le quai Edmond Foy à Bayonne), la mise en valeur d'ouvrages historiques (arcatures sur Anglet et Tarnos, Forme de Radoub) et le développement de produits de tourisme industriel.

Les principaux **enjeux de concertation** sont :

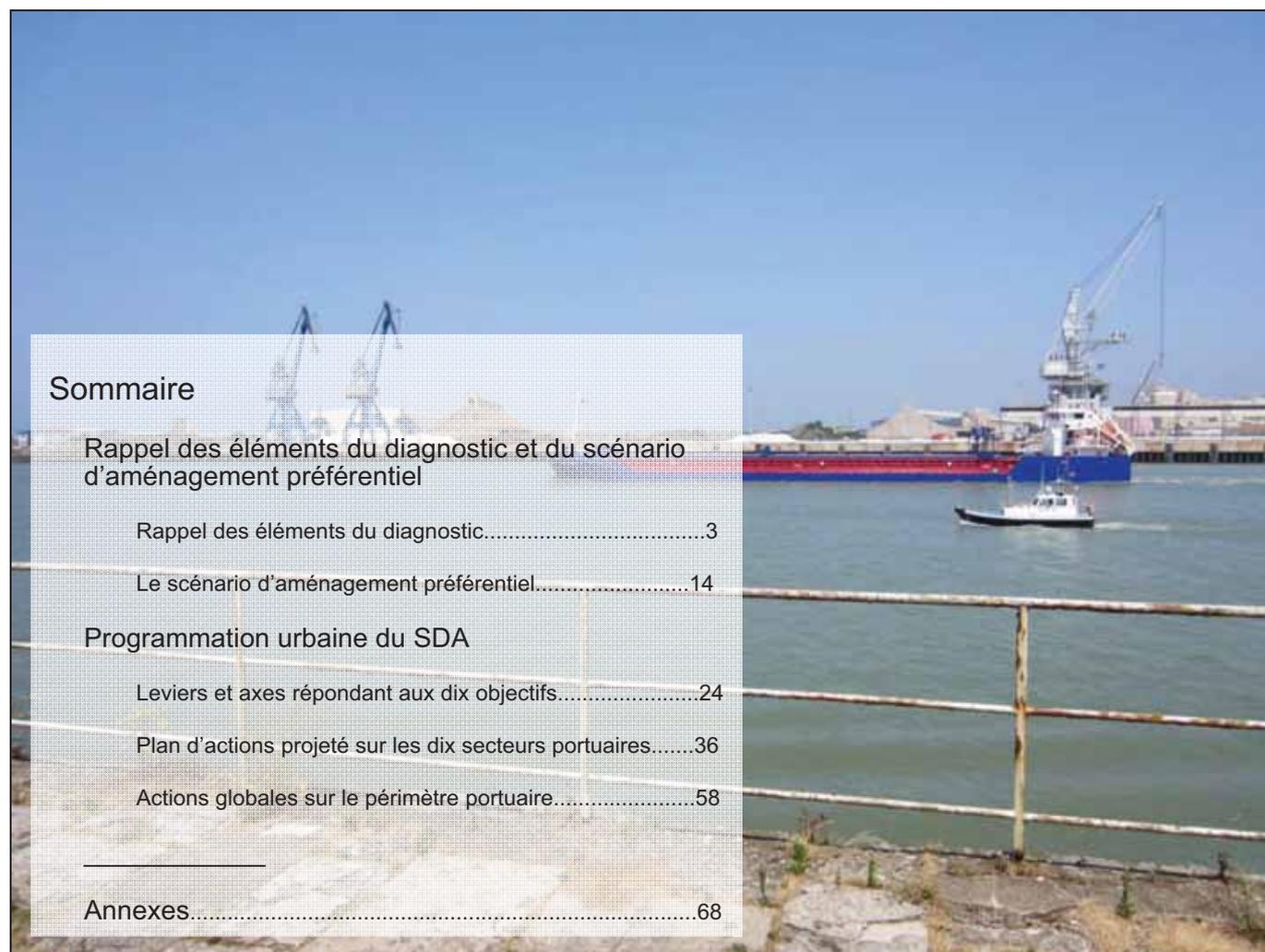
- l'élaboration d'une charte portuaire destinée à évaluer la pertinence d'un projet économique sur le territoire portuaire ;
- poursuivre la démarche de concertation en y intégrant notamment les usagers du port.

Port de Bayonne. Etude pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement.

Phase 2

Elaboration du Schéma Directeur d'Aménagement et programmation urbaine

Document final : 06.12.2013

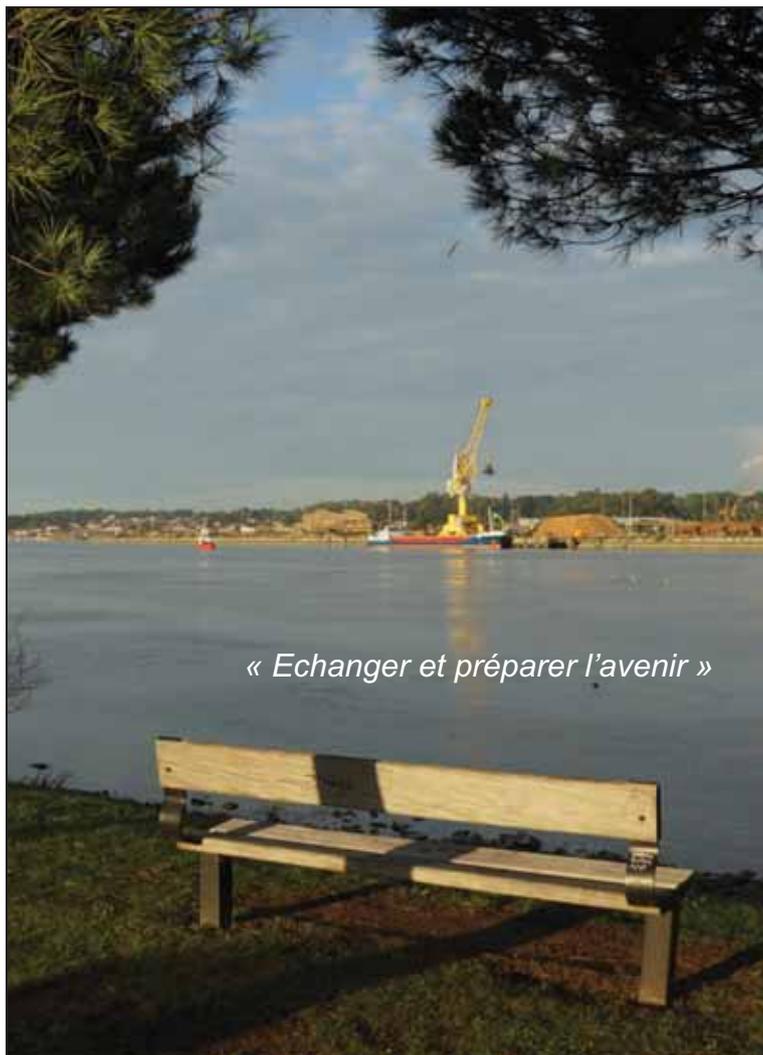


Port de Bayonne. Etude pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement.

Phase 2

Rappel des éléments du diagnostic et du scénario d'aménagement préférentiel

Document final : 06.12.2013



Sommaire :

Rappel des éléments du diagnostic

- 1.1 Analyse de l'aménagement des territoires portuaires
- 1.2 Analyse de l'économie portuaire, multimodale et des besoins industriels et logistiques
- 1.3 Analyse du lien-ville-port dans l'estuaire
- 1.4 Enjeux pour le développement des secteurs et grands principes d'aménagement

Le scénario d'aménagement préférentiel

- 2.1 Améliorations à apporter aux infrastructures de transport
- 2.2 Distinction des opportunités de développement économiques des secteurs
- 2.3 Modalités d'amélioration du lien ville-port
- 2.4 Principes de mise en œuvre du Scénario d'aménagement préférentiel

Document final.

I. RAPPEL DES ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC

L'élaboration du diagnostic sur le port de Bayonne s'est appuyée sur un panel d'entretiens avec les acteurs économiques et institutionnels du territoire, une analyse bibliographique des différentes études le touchant et des analyses de terrain afin de percevoir et de recueillir de manière sensitive les éléments qui forment les enjeux d'aménagement de ce territoire.

1.1. Analyse de l'aménagement des territoires portuaires

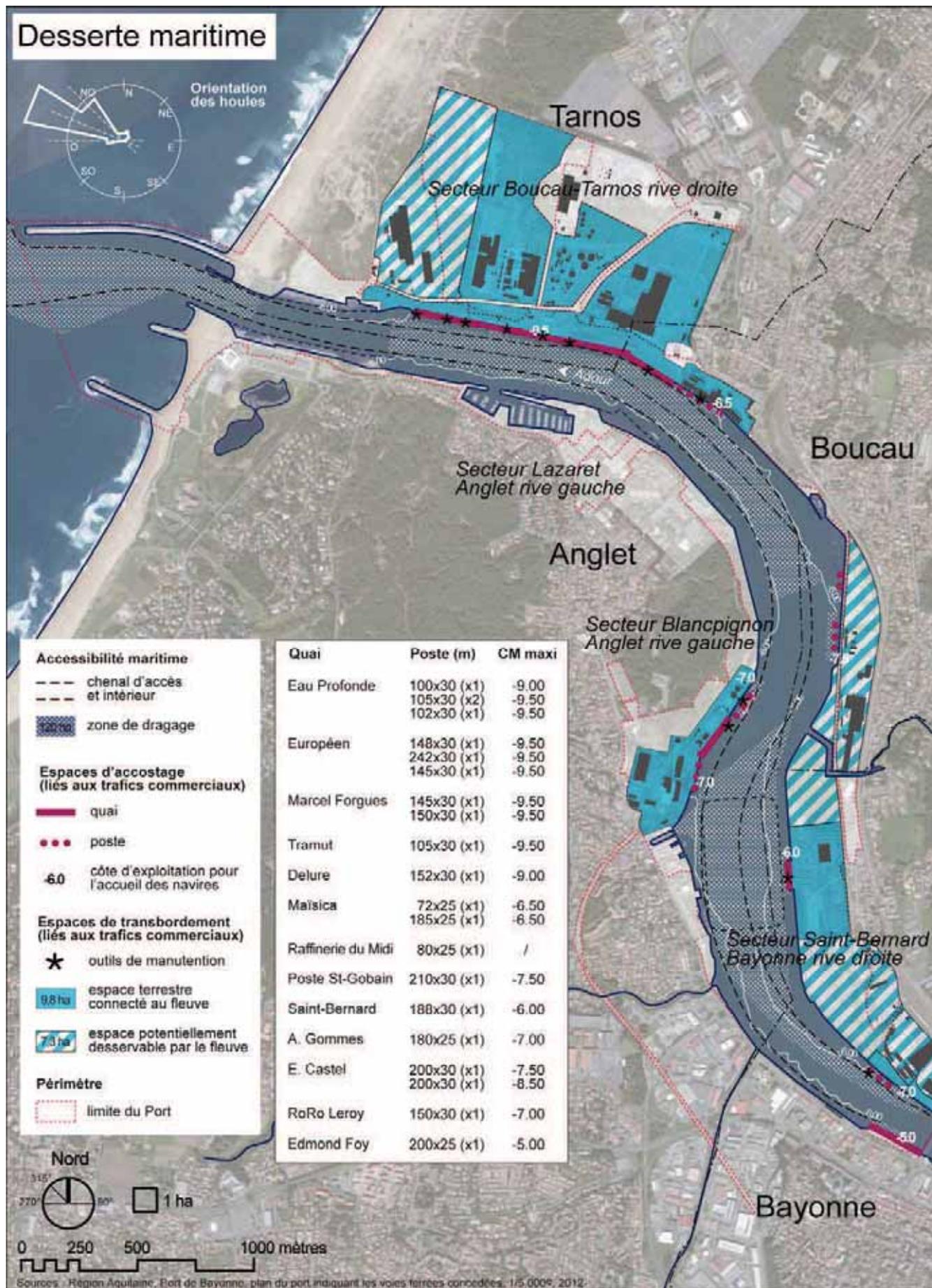
Un port est toujours inscrit dans un territoire physique dont la gestion est déléguée à une ou plusieurs collectivités. Les modalités de coordination entre chacune d'elles reflètent l'histoire du port et ses capacités d'évolution. Un port ne peut fonctionner sans être desservi par des infrastructures de transport adaptées à son rayonnement économique. La qualité et la modernité de la desserte par mer, fer, route, fleuve et canalisations sont indispensables à la venue et la pérennité des opérateurs économiques et logistiques. Le foncier, par sa maîtrise et par sa capacité de mobilisation, est un levier d'actions pour l'accueil de nouvelles activités et le développement de celles existantes.

Territoire à l'étude – Périmètre du port dans son site

Le port de Bayonne est un port d'estuaire. Long de six kilomètres entre l'embouchure de l'Adour et le pont Henri Grenet, il occupe à la fois la rive droite (sites portuaires de Saint-Bernard et de Boucau-Tarnos) et la rive gauche (site de Blancpignon) du fleuve. Le plan d'eau, les 145 ha de terre-pleins et de bords à quai sont propriétés de la Région Aquitaine, qui a concédé la gestion du port de commerce à la CCI Bayonne Pays-Basque. Ce foncier est fragmenté entre huit collectivités dont quatre communes (Bayonne, Anglet, Boucau et Tarnos), deux départements (Pyrénées Atlantiques et Landes) et deux EPCI (Communauté de communes du Seignanx et Agglomération Côte Basque Adour). La coordination des politiques d'aménagement entre les différentes collectivités des rives du fleuve apparaît comme une nécessité afin d'assurer le rayonnement économique de ce territoire portuaire.

Desserte maritime

Le port de Bayonne a généré un trafic maritime de 3,27 Mt. au cours de l'année 2012, le plaçant en 9^{ème} place des ports maritimes métropolitains. Cela représente une desserte par 688 navires de commerce (1 373 mouvements) qui ont pu accoster sur les postes d'amarrage et les 3 164 ml de quai aménagés dans l'estuaire. Ils sont équipés d'outils de transbordement adaptés aux marchandises manutentionnées (vrac liquide, vrac solide) ce qui les spécialise au traitement de certains trafics uniquement ; aucun outillage dédié à la manutention du conteneur n'existe à ce jour. Le port peut accueillir sans difficulté particulière des navires allant jusqu'à 170 m de long, 25 m de large, 9,3 m de tirant d'eau et 20 000 t. de capacité ; éléments en lien direct avec la configuration des ouvrages de protection de l'estuaire, du diamètre de l'aire de retournement de Saint-Bernard et de la profondeur des souilles dans l'avant-port. La configuration des quais dans l'estuaire fait que les secteurs de Saint-Bernard et de Blancpignon ne peuvent pas accueillir des navires de fort tonnage. C'est pour résoudre cette contrainte que la Région Aquitaine a engagé en 2012 des travaux à quai sur Blancpignon. Chaque secteur portuaire dispose d'une multimodalité mer / rail / route qui donne la possibilité aux opérateurs logistiques de multiplier les modes d'acheminement ou d'exportation des marchandises. Cette situation est un atout pour le port de Bayonne à condition qu'un opérateur ferroviaire vienne répondre aux besoins des entreprises et que les conditions d'accessibilité routière soient optimisées (Tarnos et Blancpignon) et améliorées (Saint-Bernard). La concentration des flux sur le secteur de Tarnos (fort tirant d'eau, proximité de l'embouchure, industries générant des trafics maritimes) et l'étroitesse du bord à quai pouvant avoir pour conséquence une saturation de l'exploitation de ce secteur lorsque les trafics dépassent les 4 Mt. Annuelles (sur les quais non dédiés).



Desserte ferroviaire

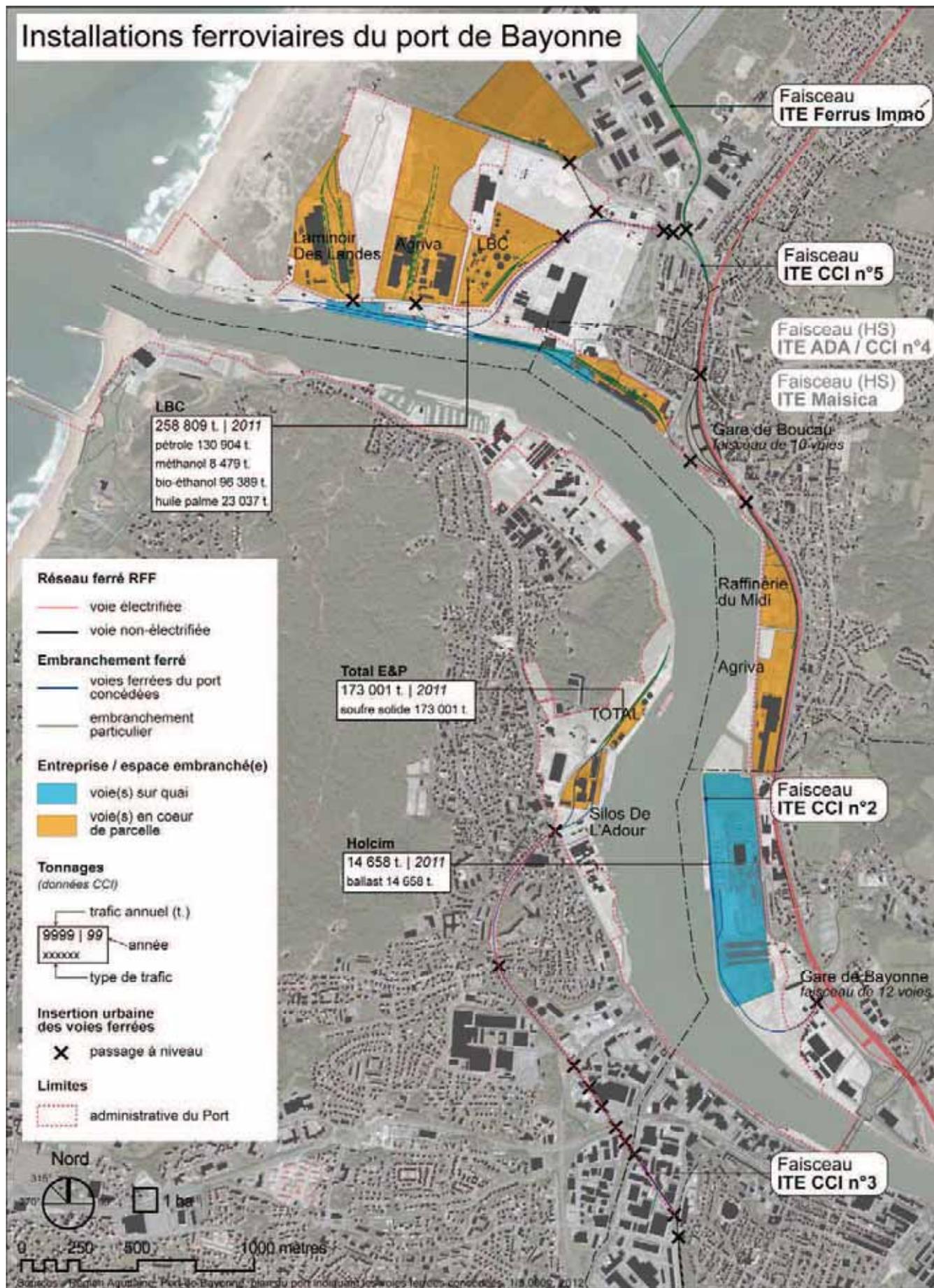
Le port de Bayonne présente une desserte ferroviaire sur chaque rive de fleuve constituée à la fin du XIX^{ème} siècle à partir de la ligne Bordeaux-Hendaye. Les installations sont fonctionnelles avec un faisceau de triage en gare de Boucau, un faisceau d'accès au secteur de Tarnos, une voie dédiée au fret entre Boucau et Bayonne desservant le secteur de Saint-Bernard et une ligne dédiée (voie du soufre) en rive gauche du fleuve (Blancpignon). Cette dernière s'insère dans un tissu urbain dense et des voies routières d'agglomération qui contraignent son exploitation ; l'amélioration des conditions d'intégration urbaine est un enjeu d'aménagement. Le trafic enregistré en 2012 représente 510 000 t. principalement en lien avec les activités industrielles du bassin de Lacq (pétrole et produits chimiques). Les spécificités de ces trafics - distance d'acheminement réduite (200 à 300 km) et train non-complet - ne correspondent pas aux exigences d'exploitation de l'opérateur historique du réseau (SNCF). La mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) pour l'exploitation du réseau portuaire et la traction des trains induits par les entreprises du port et de son hinterland pourrait solutionner cette situation.

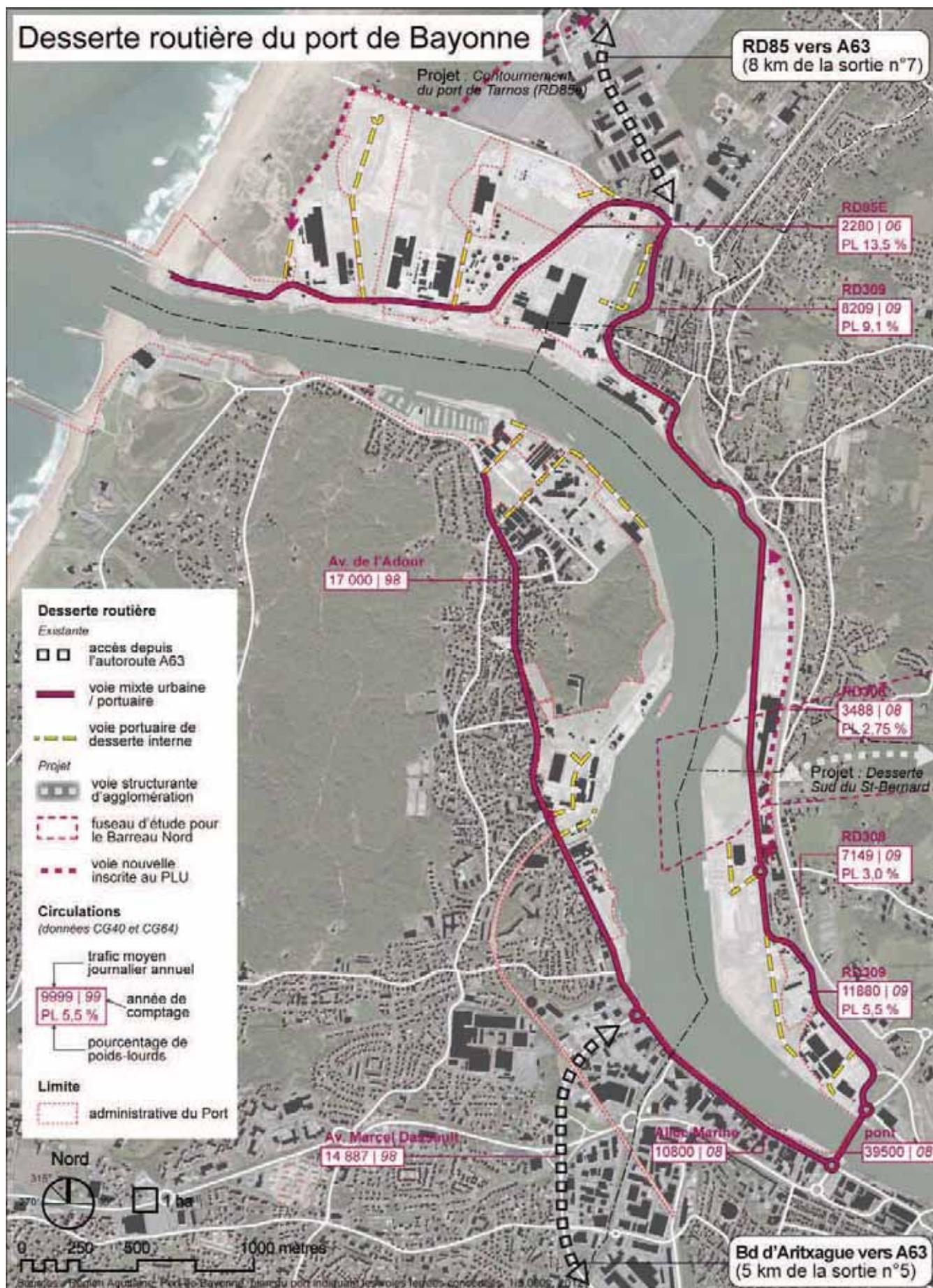
Desserte routière

Deux échangeurs de l'autoroute A63 desservent correctement au Nord le secteur portuaire de Tarnos (distant de 8km) et au Sud le secteur portuaire de Blancpignon (distant de 5km). Ces voiries et celles le long des berges supportent à la fois un trafic portuaire, mais également un trafic urbain car elles jouent le rôle de voies intercommunales, voire interdépartementales. Cette mixité pourra être atténuée sur Tarnos par la réalisation du contournement du port (RD85e) et la réservation de la voie actuelle aux seules activités portuaires ; cette perspective réduira l'exposition aux risques des populations qui transitent dans le périmètre SEVESO de LBC. En rive droite, le recul de la RD309 en arrière du quai permettrait d'optimiser l'exploitation portuaire du secteur Nord de Saint-Bernard. Il ne réglerait pas pour autant la question de son désenclavement (en lien également avec le projet de gare LGV) et de la traversée de la Cale de Boucau. En rive gauche, l'avenue de l'Adour a été réaménagée récemment dans une configuration urbaine limitant sa pratique par les poids-lourds, posant question vis-à-vis des différentes alternatives d'évolution et de vocation du secteur du Redon.

Maîtrise foncière

Le plan d'eau, les berges du fleuve et les bords à quai (Domaine Public) sont la propriété de la Région Aquitaine (secteurs Tarnos, Blancpignon et Saint-Bernard), qui dispose par ailleurs de quelques emprises en arrière-quai comme à Tarnos ou au Redon. Les fonciers à vocation industrielle et portuaire sont scindés sur le reste du territoire en de multiples acteurs publics (communes, département, EPCI) et propriétaires privés. Ce morcellement contraint sa mobilisation pour les opérateurs économiques et la lisibilité de l'action publique pour l'acquisition du foncier (portage et commercialisation à des fins industrialo-portuaires). Dans un contexte de rareté des terrains, la décision du lieu de transformation des produits demain (sur le port ou à proximité des matières premières) influera sur la stratégie d'extension foncière. La régénération de ces fonciers présente par ailleurs la difficulté de la pollution des sols qu'il faut au préalable solutionner, soit de manière physique par une dépollution, soit de manière réglementaire par des servitudes d'exploitation. Enfin, la présence d'activités industrielles génère des risques technologiques dont les contraintes d'exposition des personnes contraignent le type d'activités limitrophes.





1.2. Analyse de l'économie portuaire, multimodale et des besoins industriels et logistiques

Le port de Bayonne présente une économie portuaire organisée autour de sept filières (céréales-oléagineux, bois-biomasse, sidérurgie, BTP, voiture neuve / RoRo, pétro-chimie et engrais) dont une en devenir (conteneur). Elles reflètent dans sa majorité l'économie régionale et son dynamisme. La crise économique touche plus ou moins fortement chaque filière faisant réviser les plans de développement des entreprises dans des calendriers plus incertains qu'auparavant. Pour le développement de la filière conteneur, le potentiel existe sur le port de Bayonne à condition de disposer d'un poste à quai avec un fort tirant d'eau, d'outils de transbordement performants et des espaces d'emportage / dépotage pour les industriels.

Economie portuaire

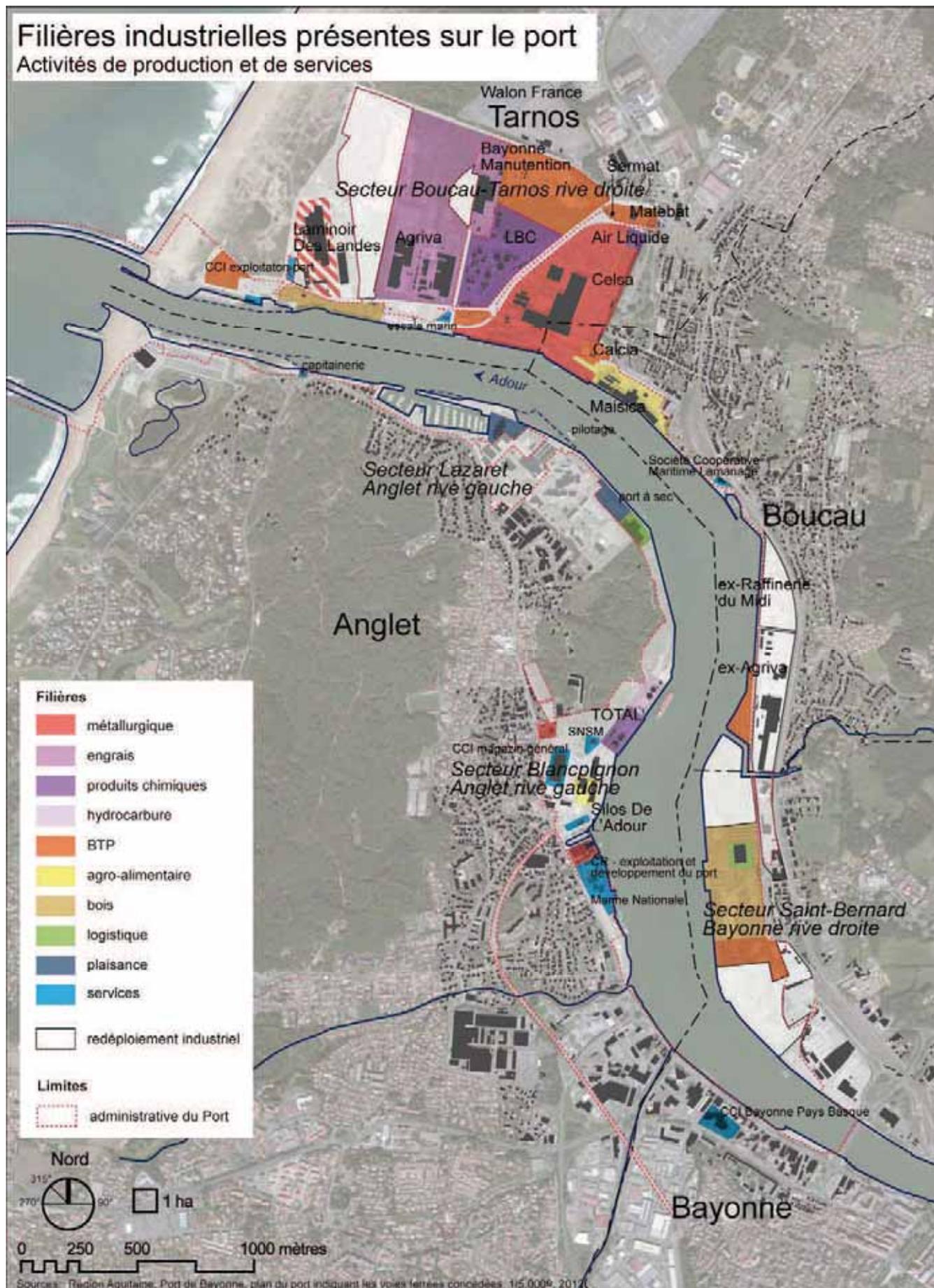
Le territoire industrialo-portuaire accueille une industrie lourde créatrice d'emplois. Le port de Bayonne compte 56 entreprises ou assimilés offrant près de 970 emplois directs (2009) et générant un impact économique global estimé à 529 M€ en Aquitaine. Le tissu industriel et logistique est diversifié (agro-alimentaire, métallurgie, etc.) mais doit renouveler certaines activités à court et moyen termes (hydrocarbures, soufre, etc.) en raison de la fermeture programmée des gisements de gaz de Lacq et du redéploiement industriel de la zone qui en découle. Selon les chargeurs, la confortation de la vocation logistique du port doit passer par une augmentation de la taille des navires accueillis (tonnages) et par l'obtention des autorisations sanitaires adaptées aux trafics. Cette confortation doit s'inscrire également dans le maintien d'un foncier industriel et portuaire permettant aux entreprises du port de pérenniser leurs activités et d'investir sur leur site. Cela doit cependant se faire en compatibilité avec l'environnement urbain et naturel. Par ailleurs, il est indispensable de développer des bases-arrières au port pour les activités logistiques et pour celles en lien avec les productions régionales. La mise en place d'un OFP permettrait d'étendre l'aire d'attraction du port sur son hinterland.

Plateforme portuaire de Blancpignon

Situé en rive gauche du fleuve sur la commune d'Anglet, le secteur de Blancpignon, secteur historique du port, offre des postes à quai très bien protégés et une desserte ferroviaire via la voie du soufre. Adossés à la colline du Lazaret, les espaces de terre-pleins présentent une faible largeur. En 2012, la plateforme a traité 218 000 t. de marchandises dont 76% par fer. Les deux principaux opérateurs économiques sont Total-SOBEGI et Silos de l'Adour, qui sont tous deux dans une recherche de redéploiement / confortement de leurs activités. La fermeture programmée des gisements du bassin de Lacq va entraîner un ajustement des trafics : importation de soufre au lieu de son exportation, mais exportation de produits finis ou semi-finis par le conteneur. Les Silos de l'Adour diversifient leurs trafics d'origine (engrais et maïs) en projetant le développement du trafic de tourteaux sur leur installation. Blancpignon est donc un site portuaire pertinent, à vocation industrielle et portuaire forte, qui peut être optimisé.

Plateforme portuaire de Saint-Bernard

Situé en rive droite du fleuve sur la commune de Bayonne, le secteur de Saint-Bernard est le secteur le plus récent du port, car il s'agit du dernier territoire portuaire aménagé sur l'Adour par restructuration du banc préalablement existant. Localisés dans la boucle intérieure du fleuve, les espaces à quai sont sujets à une forte sédimentation rendant leur exploitation difficile par des navires de fort tonnage. Par ailleurs, son enclavement routier limite son accessibilité depuis les grands axes de circulation. Il jouit cependant d'une desserte ferroviaire bord à quai et surtout de terre-pleins conséquents (plus de 100 m de large) adaptés aux trafics de vrac et aux trafics logistiques. La plateforme a traité 227 000t. de marchandises en 2012 dont la moitié par fer. La principale filière représentée est celle du bois avec l'exportation de grumes (1 Mt par an). La tempête de 2009 a entraîné une augmentation des volumes exportés depuis le port.



Note de restitution

Cependant, la régénération des forêts nécessitera à court terme une importation de bois vers les industries de l'arrière-pays mais en de moindres volumes. Pour cette filière, le territoire portuaire n'est qu'un espace de transit, il ne présente pas d'activités de transformation (sillage, granulé-bois, copeaux, etc.) mais en offre la possibilité. L'utilisation de la voie ferrée est réduite à des activités ponctuelles comme pour la filière BTP avec Holcim qui a transporté 14 658 t. de ballast en 2011 (90 000 t. de quartz en 2012). Bien qu'adapté en terme de terre-plein aux trafics liés à la filière voiture neuve et RoRo avec la disposition d'une rampe de 80 t. cet espace est jusqu'à présent sous-utilisé. Les navires projet pour ce type d'activités nécessitent une capacité de 10 000 t. et un tirant d'eau de 10 m non-disponible à ce jour sur Saint-Bernard. Ce secteur est donc, avec le RoRo et les hangars en voie de développement, un territoire d'avenir du port.

Plateforme portuaire de Tarnos

Situé en rive droite du fleuve sur les communes de Tarnos et Boucau, le secteur de l'avant-port est celui qui présente les trafics de marchandises les plus importants du port de Bayonne (2.82 Mt. En 2012 dont 8% par fer). L'accessibilité maritime permet d'accueillir des navires de 20 000 t. avec des tirants d'eau de 10 m. L'accessibilité routière est directe depuis l'A63 et le secteur dispose d'un maillage ferroviaire depuis la ligne Bordeaux-Hendaye. La filière sidérurgique a démontré sa pertinence économique à être située sur le port. Depuis l'activité historique des Forges de l'Adour du XIX^{ème} siècle aux années 1960, l'arrivée de l'aciérie électrique ADA (Celsa) en 1996 et l'ouverture en 2014 du laminoir de Beltrame confortent la filière dans sa localisation sur l'eau et sur le port de Bayonne : importation de vieille ferraille, exportation de produits semi-finis (Celsa) et finis (Beltrame). La filière céréales et oléagineux est également une activité historique avec le silo de Maïsica. Construit et agrandi avant l'ouverture des marchés de l'Espagne, cet équipement présente une surcapacité et nécessite une diversification des produits stockés (granulats de bois, etc.). L'usage du silo est également dépendant des conditions climatiques régionales et des politiques macro-économiques (PAC) en terme de subvention des productions agricoles et de l'importance des intras admis (engrais). La filière pétro-chimie et engrais a subi une forte restructuration avec la fermeture des sites de *Raffinerie du Midi* et *d'Agriva* à Boucau. LBC est en cours d'agrandissement pour augmenter ses capacités de stockage. L'import d'hydrocarbure (et le renforcement des carburants de substitution) pour desservir l'hinterland de Bayonne peut présenter un potentiel en terme de trafic. Enfin, la filière BTP, qui a utilisé le fleuve jusqu'au milieu des années 1990, reste à ce jour résiduelle sur le port, sans utiliser le mode maritime ou ferré. La mise en place d'un pôle BTP / valorisation des déchets permettrait de tirer profit du nœud logistique que représente le port. Le secteur de Tarnos est donc dynamique et efficace, avec une limite de capacité potentielle des quais non dédiés pour un trafic supérieur à 4Mt/an.

1.3. Analyse du lien ville-port dans l'estuaire

Le port de Bayonne est un espace inscrit dans un territoire urbain (espace aggloméré de Bayonne, Anglet, Boucau et Tarnos) et naturel (dunes, littoral, etc.) dont les interrelations doivent être prises en compte pour offrir, aux industriels les moyens de se développer dans le respect de l'environnement et aux riverains la connaissance du risque et des enjeux économiques de ces activités.

L'Adour, fleuve partagé

Le plan d'eau du fleuve, propriété de la Région, est un espace partagé par ses différents usagers : navires de commerce, pêcheurs, plaisanciers et peut-être demain par des navettes publiques de passagers. La cohabitation, en particulier l'été, peut s'avérer difficile et la mise en place d'une information à tous les usagers pourrait améliorer les comportements sur l'eau. La plaisance et la pêche sont localisées dans les secteurs à faible fond que sont le secteur du Redon / Lazaret avec un port à flot (425 places) et un port à sec (500 places à terme), la Cale de Boucau avec un mouillage forain (70 unités) et la rive gauche de Bayonne avec une plaisance localisée par intermittence sur pontons. Ces

Note de restitution

dispositions sont compatibles avec les activités industrielles et peuvent être renforcées par des actions particulières en bord de voie d'eau ou en arrière. Les berges de l'Adour sont pratiquement artificialisées sur toute leur longueur. Cependant, certains secteurs comme l'embouchure du Moulin-d'Esbouc ou celle du Maharin pourraient bénéficier d'un renforcement de leur biodiversité.

Accessibilité aux rivages

L'estuaire présente 12 km de berges, sur lesquelles près de la moitié sont mitoyennes d'activités industrialo-portuaires. Ces dernières entraînent une limitation de l'accessibilité au fleuve pour le public (modes doux piétons/cycles) à cause de règles de sûreté et de sécurité portuaire. Cela se constate en particulier sur toute la longueur de la rive droite, à l'exception de la Cale de Boucau, et partiellement en rive gauche avec l'enclave générée par le secteur de Blancpignon. Cette inaccessibilité ne veut pas dire non-perception. En effet, la vue des activités portuaires est très présente d'une rive à l'autre, sans pédagogie (information du public) et sans insertion paysagère (mise en valeur des outils industriels, etc.). Les pratiques urbaines et de loisirs se concentrent par conséquent à l'embouchure de l'Adour et sur les espaces de plaisance (port, cale et rive gauche de Bayonne). La qualification de ces espaces, en particulier des arcatures et de la Cale de Boucau, joue un rôle moteur dans la perception qualitative de l'estuaire. En rive gauche, ces espaces sont liés par un cheminement continu le long de l'avenue de l'Adour, qui présente à certains endroits des accès directs à la berge.

Lisières ville-port

La physionomie de l'estuaire dispose certains espaces comme préférentiels à une vocation portuaire, par leur accessibilité directe à la voie d'eau et par une limite arrière générée par les infrastructures de transport. Depuis le fleuve Adour, ces limites sont identifiées comme l'avenue de l'Adour (rive gauche) et la voie ferrée / RD85 (rive droite). Au sein de ces territoires, l'histoire a légué des espaces urbains (hameau Saint-Bernard et Cale de Boucau) et naturels (forêt du Lazaret) dont l'intégration fonctionnelle et paysagère avec les activités portuaires doit se renforcer. Cette démarche concernera tous les espaces en périphérie du port afin de rationaliser l'organisation spatiale et typologique des activités de marge et d'améliorer leur insertion paysagère avec les tissus urbains et naturels limitrophes.

Intégration urbaine

L'occupation des sols par les activités industrialo-portuaires du port de Bayonne se traduit dans les PLU communaux par des zonages spécifiques à vocation d'activités. La Cale de Boucau et la Pièce Noyée sont réservées comme espaces existants ou futurs à dominante urbaine. Les communes portent plusieurs projets urbains qui touchent / couvrent l'espace portuaire (Boucau 2020, Rive Droite Adour, Allées marines rive gauche Adour etc.). L'instauration d'un dialogue entre les collectivités permettrait de rendre compatible les ambitions urbaines des villes avec la fonctionnalité des activités portuaires. L'offre en services pour les entreprises du port et ses usagers, à ce jour peu développée, peut constituer des points de rapprochement programmatique.

Protection de l'environnement

L'estuaire est un site très artificialisé qui présente cependant des zones naturelles d'intérêt écologique majeur et protégées (dunes, forêt, Adour). Sur les berges, la restauration des espaces non-maçonnes pourrait intégrer une dimension végétale, tout en faisant attention au développement des espèces invasives. Les activités industrielles entraînent des nuisances dont l'impact sur l'environnement doit être pris en compte (bruit, poussière, lumière, eau, déchet, etc.) et pour lesquelles les riverains doivent pouvoir être informés.

1.4. Enjeux pour le développement des secteurs et grands principes d'aménagement

Les analyses thématiques sont des éléments indispensables pour comprendre les logiques d'ensemble qui touchent le territoire portuaire avec plus ou moins d'intensité. Le recoupement de chacune d'entre elles fait apparaître des espaces qui présentent des enjeux communs et dont l'approche méthodologique en termes de programmation économique, urbaine, d'infrastructure et d'environnement est étroitement imbriquée. La sectorisation des enjeux permet de décliner à une échelle macro les objectifs et les grands principes d'aménagement du Schéma directeur d'aménagement.

Territorialiser les enjeux

La définition des différents secteurs à enjeux s'inscrit à l'échelle de l'estuaire, au-delà des périmètres administratifs, en se confondant avec des limites physiques (avenue de l'Adour, voie ferrée, RD85). Ce découpage ne renvoie pas à un mode de gestion particulier du foncier, ce dernier devant être partagé à terme par les collectivités en fonction de leurs compétences. Dix secteurs de différentes tailles sont proposés, quatre en rive gauche, quatre en rive droite et deux pour les plans d'eau. Pour chacun d'entre eux, les enjeux d'aménagement sont listés et évalués en fonction de cinq types activités / usages du territoire : logistique, industrie, artisanat / tertiaire / petite production, plaisance / pêche et urbain / ludique / récréatif.

Optimiser la vocation des espaces

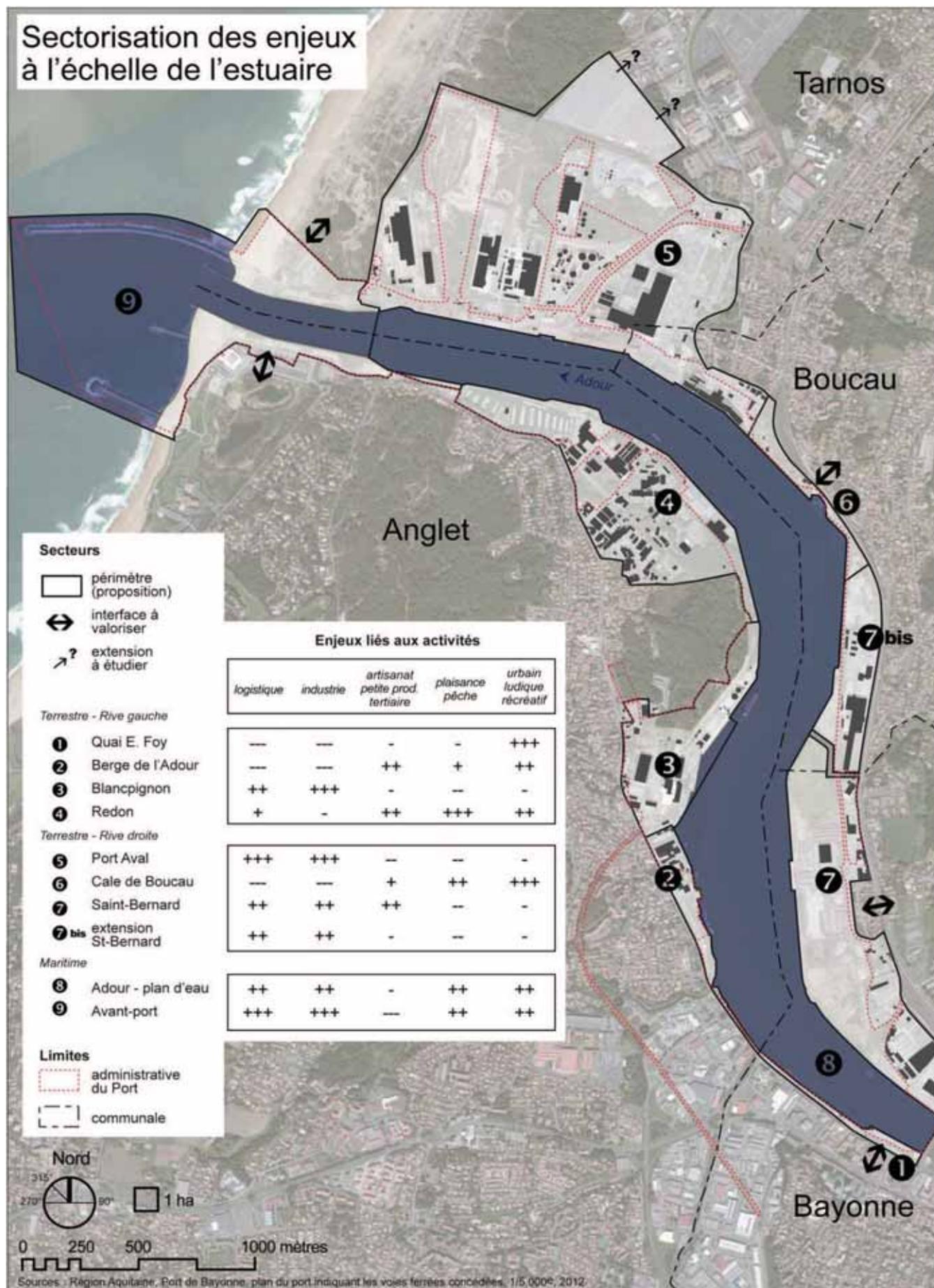
La rareté du foncier à vocation portuaire ou industrielle nécessite son utilisation d'une manière optimale principalement en fonction de ses capacités multimodales (niveau de desserte par la mer, le rail et la route) et des contraintes d'occupation de son sol (importance des pollutions). La proximité avec la ville renforce également les exigences en termes d'intégration environnementale et de réduction des nuisances mais favorise les activités génératrices d'emplois. Sur le port de Bayonne, cette analyse identifie un nécessaire renforcement des activités industrielles sur Port-Aval et une redéfinition des occupations portuaires, industrielles et logistiques sur Blancpignon, Saint-Bernard, extension Saint-Bernard et Redon.

Conforter la dynamique des filières économiques

Dans les dix prochaines années, le port de Bayonne devrait voir, sur les sept filières économiques qui le composent, un développement significatif de la logistique conteneur et l'émergence d'activités de transformation, en particulier pour les filières agro-alimentaires et bois – biomasses par l'opportunité que représente le transit de ces marchandises sur l'espace portuaire. La localisation de ces activités sur le port est le principal facteur de mutation dans son occupation spatiale, en lien direct avec les capacités multimodales des espaces, leur niveau de mobilisation et leur proximité avec la ville.

Poursuivre l'intégration environnementale et urbaine des activités

Le port de Bayonne est un territoire intégré au sein de l'estuaire de l'Adour et des espaces urbains et naturels. Son aménagement accompagnera dans son ensemble une amélioration de sa pratique (cheminements) et de sa perception (vues, mise en valeur des outils portuaires) par les populations riveraines. La Cale de Boucau, l'Avant-port et le secteur Berge de l'Adour verront leurs pratiques urbaines confortées. Les espaces à vocation portuaire et industrielle poursuivront leur qualification environnementale par l'application à terme d'un cahier des charges exigeant tant sur l'aménagement des espaces que sur l'exploitation de leurs installations. Les confluences et les berges sans tirant d'eau, ainsi que les dunes et la forêt du Lazaret seront inscrites dans une démarche environnementale à l'échelle de l'agglomération.



II. LE SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT PRÉFÉRENTIEL

Etendu sur six kilomètres le long du fleuve Adour, le port de Bayonne se distingue par différents secteurs aménagés à destination des activités portuaires et industrielles. Leur développement économique répond à un équilibre entre disponibilité foncière, moyens de desserte par les transports (mer/rail/route) et proximité avec la ville. Trois scénarios d'aménagement furent proposés en s'inscrivant dans un processus temporel d'intervention. Un scénario 0 dit « fil de l'eau » décrit les actions nécessaires pour maintenir la dynamique économique actuelle du port de Bayonne. Les scénarios 1 et 2 proposent des perspectives d'évolution à moyen et à long terme, en fonction principalement de la recherche d'une valorisation du secteur de Saint Bernard. Ceci entraîne différentes localisations possibles des filières conteneurs et logistiques sur le port. Le scénario d'aménagement préférentiel du port de Bayonne fut élaboré par la Région Aquitaine sur la base du scénario 1. Ce document porte les ambitions de la Région sur le développement du port de Bayonne et son intégration environnementale et urbaine.

2.1. Améliorations à apporter aux infrastructures de transport

L'amélioration des conditions de desserte des industriels et logisticiens par la mer, le rail et la route est indispensable pour le port de Bayonne. Ces aménagements ont principalement pour objectifs de renforcer l'attractivité économique des secteurs comme Blancpignon ou Port-Aval et de créer de nouvelles opportunités économiques sur Extension Saint-Bernard ou sur Berge de l'Adour.

Renforcement des infrastructures de transbordement maritime

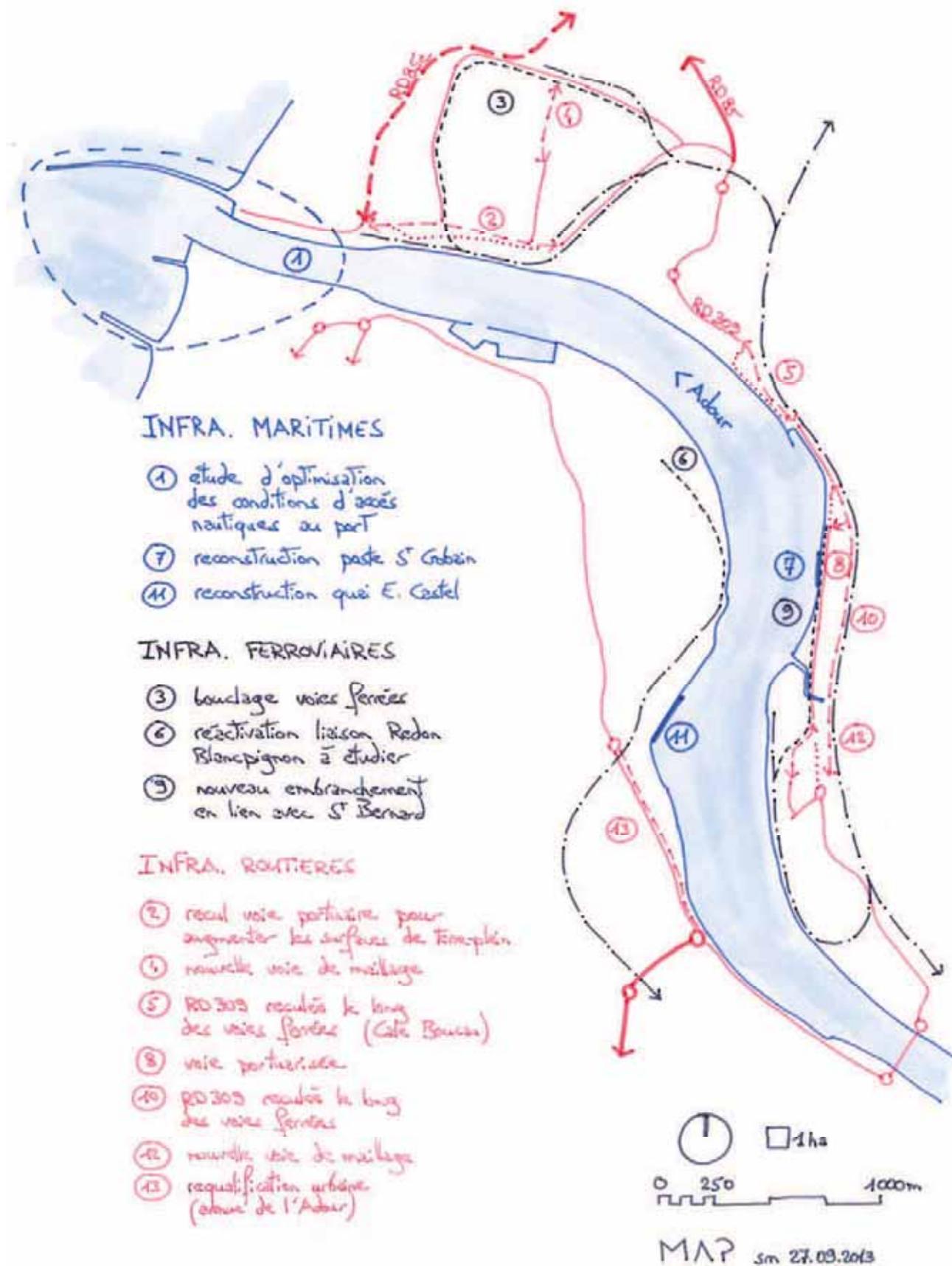
La compétitivité du port de Bayonne par rapport aux ports de Pasajes ou de Bordeaux nécessite une extension des linéaires de quai accessible pour les navires présentant un fort tonnage (20 000 t.) et des tirants d'eau de plus de 8 m. Cette capacité déjà atteinte sur Port-Aval est en cours d'aménagement sur Blancpignon. Ainsi la reconstruction complète du quai E. Castel (400 ml) avec ses nouveaux terre-pleins en arrière-quai (2 ha) permettrait d'attirer de nouveaux industriels sur ce secteur. Sur Extension Saint-Bernard, la reconstruction du poste Saint-Gobain combinée au déplacement le long de la voie ferrée de la RD309 rendrait à ce foncier (12 ha) un potentiel maritime. Dans une optique à long terme, la construction d'un poste à quai au droit de l'emprise de la Marine Nationale devrait s'envisager dans le cas d'une mutation économique de ce foncier. En effet, ces quatre secteurs présentent une bathymétrie et une configuration hydrodynamique permettant l'accueil de grands navires pour un entretien courant des souilles limité. Cette situation ne se retrouvant pas sur le secteur Saint-Bernard, son aménagement maritime se limiterait à sa configuration actuelle. A l'embouchure de l'estuaire, la recherche d'une optimisation des conditions d'agitation pourra s'étudier afin de sécuriser les navires amarrés à Port-Aval lors des tempêtes hivernales. Cette étude devra considérer également la réduction des volumes de dragage et l'amélioration de la trajectoire d'accès des navires permettant l'accueil de navires de plus grand gabarit.

Confortement de la desserte ferroviaire

Le réseau ferré portuaire est fonctionnel dans sa configuration actuelle : desserte des quais, faisceau de triage, voie fret dédiée le long des voies principales, etc. La principale amélioration à apporter revêt de l'exploitation même de ce réseau par un Opérateur Ferroviaire de Proximité dont les études en cours devront aboutir à sa mise en œuvre. Un tel acteur sera un outil logistique indispensable au rayonnement du port de Bayonne sur son hinterland et à la captation des trafics. Les projets d'extension du réseau ferré portuaire seront en lien direct avec le redéploiement économique de certains secteurs. Ainsi, la création d'une voie ferrée bord à quai (1 300 ml) sur le projet d'extension

Scénario préférentiel

Développement des infrastructures de transport



Saint-Bernard permettra à la fois de desservir ce secteur portuaire et d'assurer un raccordement avec l'embranchement Saint-Bernard. Cette voie empruntera l'actuelle route et le pont enjambant la rivière de l'Esbouc. La création d'une liaison fer (750 ml) entre Blancpignon et Redon réempruntera une voie ferrée désaffectée au milieu des années 1960. Son aménagement sera lié à des activités connexes à Blancpignon sur le Redon dans l'hypothèse d'une vocation logistique / conteneur de ce secteur. Enfin la création d'un nouvel embranchement particulier sur Port-Aval le long du Chemin des Dunes (1 850 ml) s'inscrira dans une desserte multimodale des emprises arrières de ce secteur et permettrait un raccordement avec les voies bords à quai afin d'assurer une sécurité supplémentaire des trafics.

Amélioration de la desserte routière

La restructuration de la desserte intérieure du port de Bayonne offre d'importantes opportunités économiques pour les industriels et logisticiens. Sur Port-Aval, le contournement nord du secteur portuaire (RD85e) porté par le Conseil Général des Landes retirera les flux urbains au sein des espaces portuaires. La création de nouvelles voies de maillage (450 ml) à partir du Chemin des Dunes et de l'actuelle RD85e créera une boucle viaire interne au port assurant une meilleure sécurité des usagers du port et desservant directement trente-quatre hectares de foncier à vocation économique. La voie bord à quai (750 ml) sera reculée en limite des emprises bâties des industriels afin d'augmenter la largeur des terre-pleins portuaires (135 m) et par conséquent les volumes stockés à quai pour les transbordements maritimes (2,5 ha supplémentaires).

Sur le projet d'extension de Saint-Bernard, le déplacement de la RD309 le long des voies ferrées entre le passage à niveau de la Cale de Boucau et le giratoire de Saint-Bernard (1 500 ml) libérera de la contrainte routière un important foncier bord à quai. Cette situation sera propice à une réaffectation portuaire de près de douze hectares. La création de ces infrastructures pourra bénéficier de la participation d'industriels par le fait qu'elles desserviront de nouveaux fonciers à vocation économique (50 ha).

L'accompagnement urbain des trafics routiers portuaires passera sur la Cale de Boucau par un déplacement le long des voies ferrées de la RD309 (500 ml) afin de libérer le bord à quai des trafics automobiles et poids-lourds. Ce regroupement dans un même fuseau de l'ensemble des flux de déplacement routier et ferré facilitera l'aménagement d'une traversée cycle et piéton avec le centre-ville de Boucau via l'actuel passage à niveau.

Sur l'Avenue de l'Adour, la section comprise entre le giratoire de l'avenue Marcel Dassault et celui d'entrée au site de Blancpignon (900 ml) pourra bénéficier d'une reprise de son profil afin de résorber les difficultés actuelles de circulation et mieux intégrer les flux portuaires liés au redéploiement économique du secteur de Blancpignon. L'aménagement de ces voiries s'appuiera sur un partenariat financier et de maîtrise d'ouvrage entre les différentes collectivités concernées.

2.2. Distinction des opportunités de développement économique des secteurs

L'analyse filière par filière des hypothèses de développement économique montre que le plus grand impact de l'évolution des activités sur l'aménagement du port vient de l'accroissement des activités logistiques induites par la filière conteneur. Cette filière est très consommatrice d'espace, sur une typologie bâtie peu présente aujourd'hui sur le port (entrepôts) ; la décision de son implantation (ou redéveloppement) sur un secteur conditionne donc l'espace restant pour conforter ou développer les autres filières économiques. Le territoire dévolu à cette activité lors de la décennie précédente retenait le secteur Saint-Bernard pour lequel une partie seulement des infrastructures projetées ont été aménagées, répondant ainsi imparfaitement aux besoins des logisticiens. Ainsi, les principales variables dans l'aménagement du port de Bayonne pour les prochaines années sont la mutation de la vocation générale du secteur Saint Bernard notamment vers des industries de transformation et la localisation des activités logistiques en particulier conteneurs.

Scénario préférentiel

Le scénario préférentiel prend pour parti de valoriser le secteur de Saint Bernard par mutation de sa vocation générale initiale et de développer les activités conteneurs et logistiques sur Blancpignon (10 ha), en conservant l'opportunité d'utiliser Saint-Bernard comme lieu d'appoint type *quai à usage partagé*. Le principal marché conteneur du port de Bayonne viendrait des activités industrielles du bassin de Lacq, ces dernières utilisant déjà le terminal de SOBEGI pour le soufre solide manutentionné via la voie ferrée. Ce regroupement d'activités permettrait une optimisation de la liaison logistique entre le site portuaire et le site industriel. Le transbordement des conteneurs se fera à partir du nouveau quai E. Castel bénéficiant de conditions nautiques optimales (fort tirant d'eau et faible exposition aux houles). En son arrière, une zone logistique permettra le dépotage et l'emportage des conteneurs. Son extension sera étudiée sur l'emprise GDF du Redon (4 ha) avec une manutention par mode ferroviaire grâce à la réactivation de la voie ferrée existante en arrière quai des années 1960. La réalisation de cette opération pourra nécessiter la relocalisation des activités des Silos de l'Adour sur l'emprise portuaire.

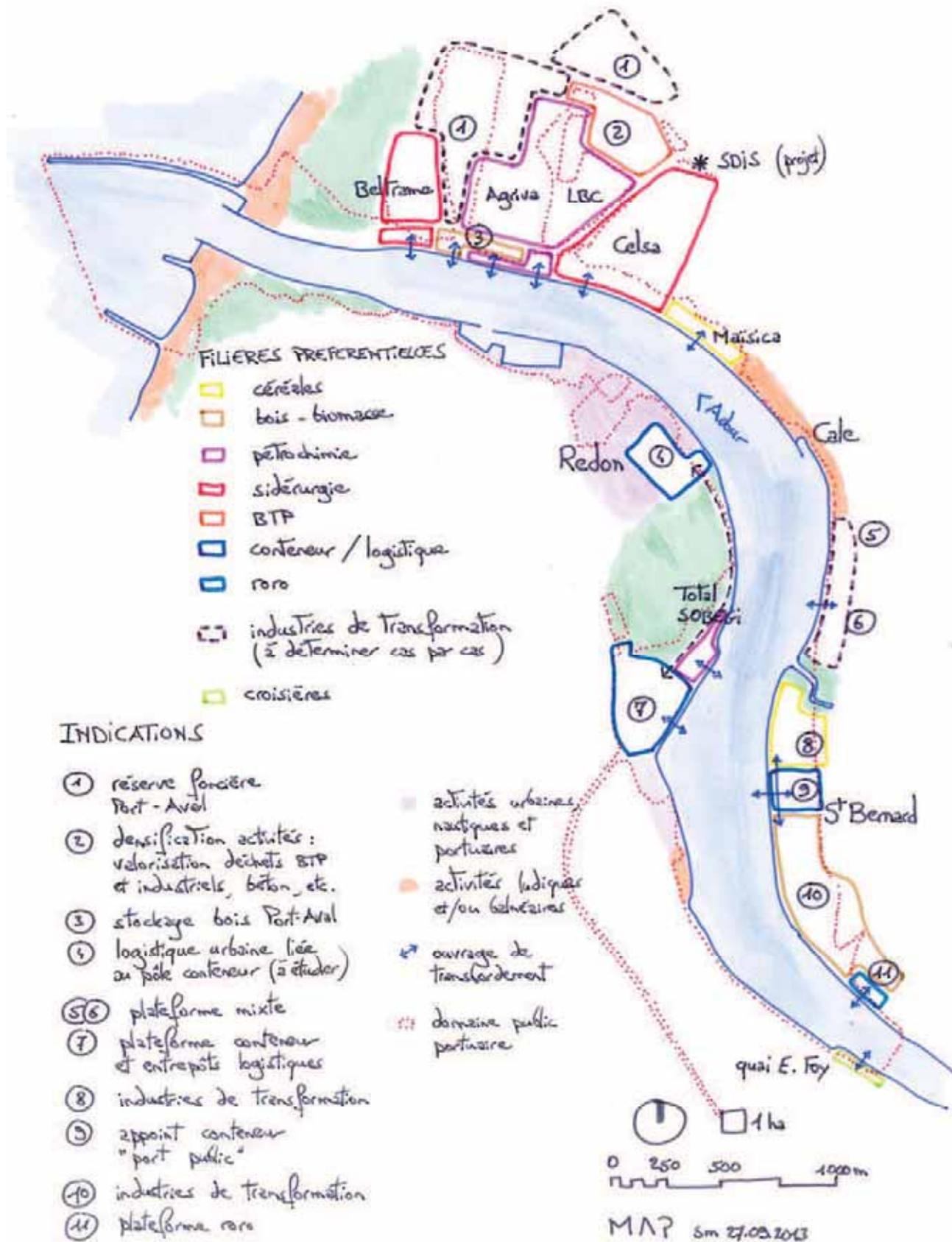
L'aménagement de Port-Aval s'appuiera sur la restructuration du réseau viaire comprenant le contournement nord du port - RD85e - la création d'une boucle viaire interne, le recul de la voie bord à quai et un contrôle d'accès à l'espace portuaire. Les emprises foncières nouvelles définiront un stockage de bois bord à quai (4 ha) afin de permettre le transbordement depuis ou à partir de navires à fort tirant d'eau, une réservation pour l'extension des activités sidérurgiques de Beltrame (4 ha), un pôle BTP (10 ha) construit autour et avec l'entreprise TSV pour la valorisation des déchets industriels et du BTP et présentant éventuellement une centrale de béton prêt à l'emploi (relocalisation éventuelle de Calcia). Les autres emprises (40 ha) dont le terrain Walon France sont considérées comme des réserves foncières à destination d'industries de transformation. Afin d'assurer une sécurité de l'ensemble du port et dans le cadre de la réflexion engagée par l'Etat sur une redistribution des moyens du SDIS, un nouveau centre de secours pourra se localiser à l'entrée viaire de Port-Aval après mobilisation du foncier des entreprises du bâtiment Sermat et Matebat (1,8 ha). Cette localisation a l'avantage d'être en rotule entre les secteurs portuaires de Port-Aval, Extension Saint-Bernard, la ZIP de Tarnos et les communes de Tarnos et de Boucau avec une desserte par la RD309 et la RD85.

L'aménagement des terre-pleins portuaires de Saint-Bernard s'appuiera sur les capacités nautiques limitées d'accueil des navires à son poste à quai et sur sa proximité avec les espaces urbains. Un espace de transbordement multi-usage sera mis en place (4 ha) pour la manutention des vracs / conteneurs liés aux filières bois et agro-alimentaires. Il servira de rotule dans la desserte maritime d'industries de transformation tournées vers l'agro-alimentaire et vers le bois / biomasse. Ce type d'industries jusqu'à présent absent sur le port apportera une valeur ajoutée aux produits qui ne font que transiter sur l'espace portuaire. Génératrice d'emplois, ces activités consolideront par leur masse démographique le centre de vie étudié par l'ACBA offrant des services urbains aux usagers du port et aux habitants du hameau Saint-Bernard. L'interface avec la Pièce Noyée (7 ha) sera destinée à des industries innovantes, avec l'opportunité d'accueillir l'établissement d'assemblage des hydravions, en lien avec l'hydro-surface en cours d'autorisation. Le poste roulier sera maintenu sur Saint-Bernard avec la réservation de quatre hectares pour le stationnement des poids-lourds et des véhicules de location.

L'aménagement à destination portuaire du secteur Extension Saint-Bernard nécessitera le déplacement vers l'est de la RD309 le long des voies ferrées et la création d'un embranchement ferré au droit du quai. Le poste Saint-Gobain sera reconstruit. Ce dernier bénéficiant d'un tirant d'eau important pourra recevoir des navires rouliers à fort tonnage et des cimentiers. L'emprise permettra la création d'une plateforme mixte desservie par mer/rail/route. Cette industrie de transformation sera compatible à terre avec un confinement des sols pollués sur les emprises Raffinerie du Midi et Agriva. L'insertion urbaine de ces activités nécessitera impérativement le déport de la RD309 lors de la traversée de la Cale de Boucau.

Scénario préférentiel

Vocation préférentielle des espaces



2.3. Modalités d'amélioration du lien ville-port

L'amélioration du lien ville-port constitue un objectif prioritaire dans le développement économique du territoire et l'acceptabilité sociale de ses activités. Ces interventions se déclineront entre quatre volets permettant d'améliorer la pratique des berges et du fleuve, de conforter la vocation des espaces limitrophes au fleuve, de favoriser une insertion environnementale des activités et de qualifier la perception et la compréhension des activités portuaires et industrielles.

Améliorer la pratique des berges et du fleuve

L'Adour est un fleuve partagé dans ses usages et par ses usagers. L'accessibilité à ses berges, en particulier en rive gauche doit être confortée qualitativement entre Bayonne et les plages d'Anglet, en passant par la forêt du Lazaret et les quais du port de plaisance. Des aménagements paysagers, d'informations et de loisirs pourront compléter les équipements existants. En rive droite, les aménagements doivent comprendre un itinéraire mode doux le long de la RD309 entre la Pièce Noyée et le hameau Saint-Bernard (1 100 ml). Sur la Cale de Boucau, le déplacement de la route le long des voies ferrées permettra de libérer des circulations routières le front de berge sur trois cent cinquante mètres entre la cale et le silo de Maïstica. Ce cheminement se prolongerait vers le sud (250 ml) de la cale afin d'offrir aux plaisanciers et aux habitants de Boucau un parcours sécurisé jusqu'à leur embarcation. La liaison avec le centre-ville de Boucau empruntera le passage à niveau et la rue Paul Barsalere. L'accès aux plages de Tarnos se réalisera via le contournement nord du port (RD85e) en connexion avec le chemin de randonnée des dunes. Les liaisons entre les berges seront assurées par le projet de navette fluviale portée par l'Agglomération entre les plages d'Anglet, la Cale de Boucau et le centre-ville de Bayonne.

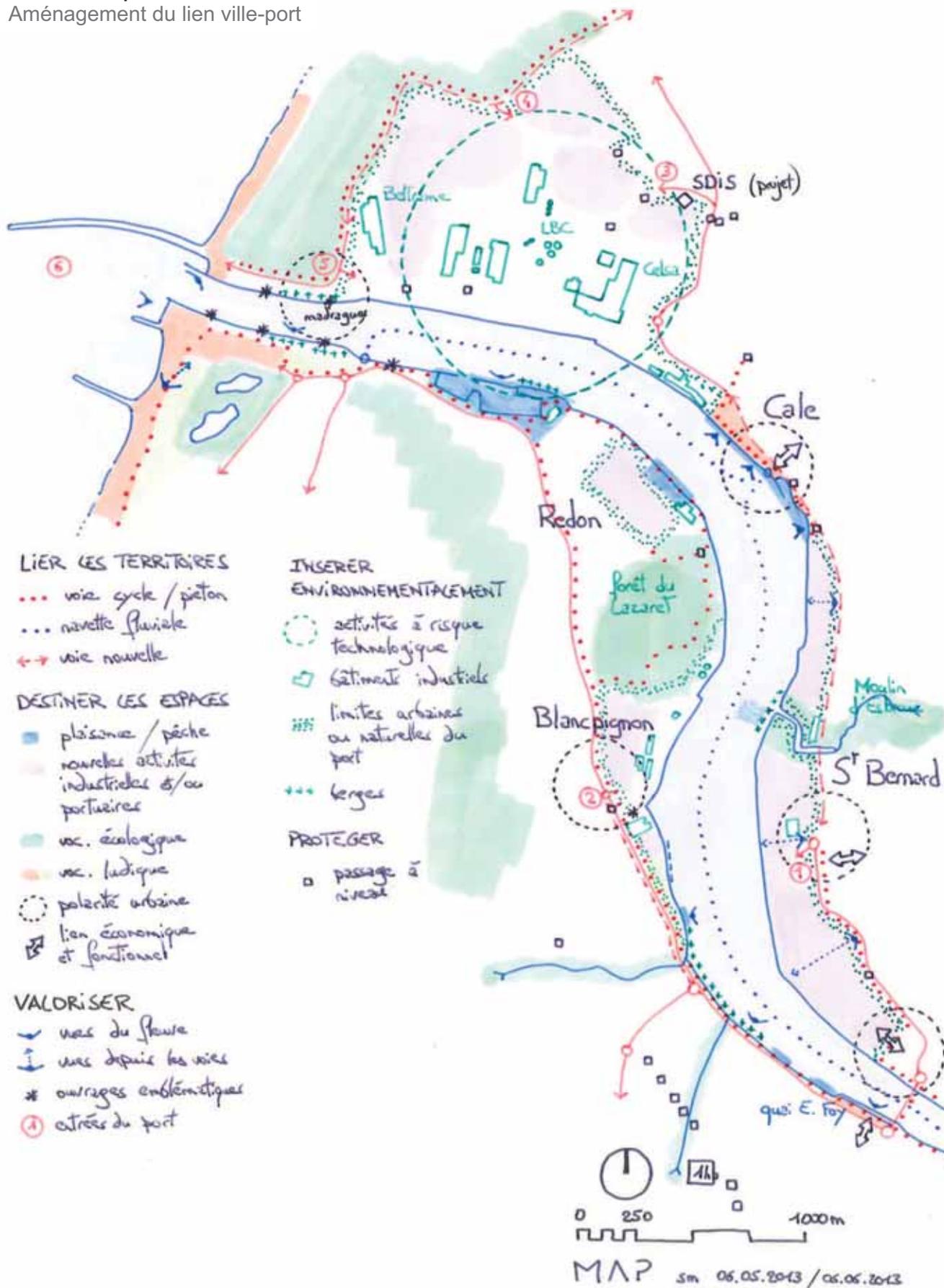
Conforter la vocation des espaces littoraux

La projection à moyen et long terme de la vocation des espaces limitrophes au fleuve sécurisera leur usage et donnera une lisibilité sur leur gouvernance en fonction des compétences de chaque collectivité présente sur le territoire. La vocation industrielle et portuaire des secteurs comme Blancpignon, Saint-Bernard et Port-Aval est confirmée. S'ajoutera le secteur Extension Saint-Bernard à condition de réaliser les travaux lui permettant une libération du bord à quai des contraintes de circulation et le secteur du Redon dans le cadre d'un projet économique couplé avec le déploiement de la filière logistique et conteneur sur Blancpignon. Les espaces dédiés à la pêche et la plaisance conserveront leur spatialité actuelle avec une optimisation du plan d'eau sud pour les mouillages de la Cale de Boucau (7 000 m²). Des espaces naturels ou à vocation écologique doivent être délimités le long des affluents de l'Adour, en particulier à l'embouchure du Moulin d'Esbouc. La forêt du Lazaret et les espaces dunaires à l'ouest du contournement viaire de Port-Aval (RD85e) doivent être également protégés du développement industriel. La réactivation de la liaison ferrée entre Blancpignon et le Redon ne remettra pas en cause cette vocation. L'usage ludique et de loisirs du territoire confortera la vocation balnéaire des plages d'Anglet et de Tarnos, le caractère évènementiel du quai E. Foy et créera au nord de la Cale de Boucau un nouvel espace paysager et évènementiel (3 ha) à l'échelle de l'agglomération grâce au déplacement de la RD309 le long des voies ferrées et du faisceau du port de la gare de Boucau.

Des polarités urbaines seront recherchées en interface entre le port et la ville, sur Blancpignon, hameau Saint-Bernard et Cale de Boucau. Elles comprendront la constitution d'une offre en services pour les usagers du port et ses riverains. Le projet de Cité Portuaire porté par l'Agglomération sur le hameau Saint-Bernard s'inscrit dans cette dynamique.

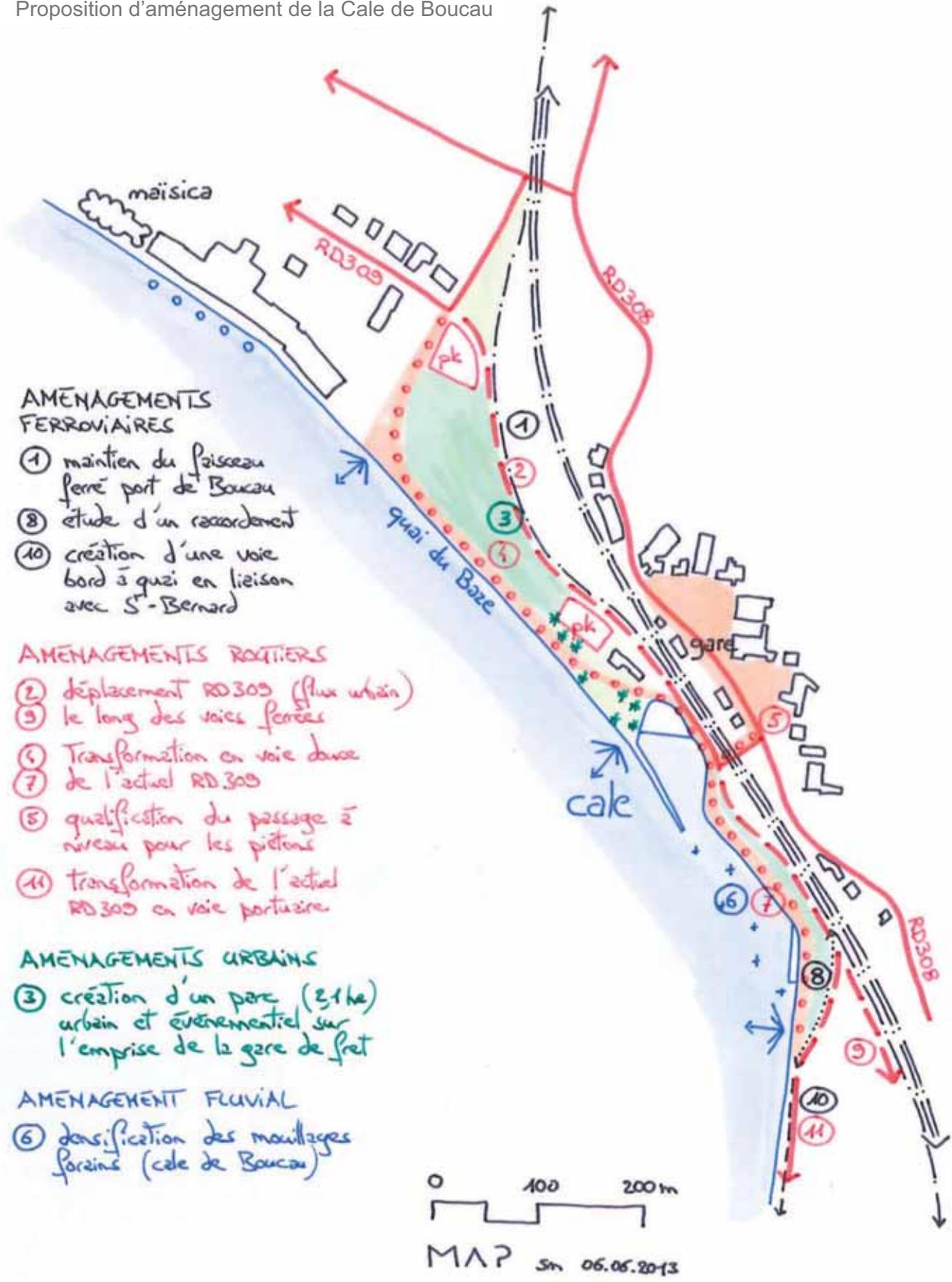
Scénario préférentiel

Aménagement du lien ville-port



Scénario préférentiel

Proposition d'aménagement de la Cale de Boucau



Favoriser une insertion environnementale des activités

Les activités portuaires participent, par le report modal qu'elles permettent, à une amélioration sensible de l'environnement régional. Elles restent cependant localement source de nuisances dont l'atténuation doit être recherchée. Cette insertion environnementale des activités portuaires et industrielles pourra se contractualiser dans un cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales annexé aux documents d'amodiation ou de cession des terrains. Il imposera entre autres le traitement qualitatif des espaces extérieurs et des limites d'emprises, des bâtiments économes en énergie, ou encore la mise en place de dispositif limitant l'émission de poussière, de bruits et d'odeurs. L'amélioration de la biodiversité des berges passera par la mise en place d'actions environnementales spécifiques en particulier à l'embouchure des affluents de l'Adour comme le Moulin d'Esbouc. Ce dernier site sera considéré comme une réserve écologique dont la fréquentation publique sera limitée. Les interventions sur les voiries publiques ou sur le réseau ferré doivent prendre en compte la sécurité de l'ensemble des usagers. La constitution d'une voie cycle et piéton sur la RD309 dans la section hameau Saint-Bernard et Pièce Noyée doit se faire en site propre. La cohabitation entre flux routier et flux ferroviaire sur les passages à niveau de la voie du soufre en particulier devrait être étudiée afin de limiter les conflits d'exploitation en décalant par exemple les heures de circulation des convois ferroviaires hors des heures de pointe urbaines.

Qualifier la perception et la compréhension des activités portuaires et industrielles

Les contraintes de sureté et de sécurité portuaire limitent l'accessibilité du public aux sites industriels et par conséquent aux rives de l'Adour. L'explicitation de ces activités portuaires et industrielles participera à une meilleure compréhension auprès des riverains et du grand public du rôle du port localement et dans l'économie régionale. La mise en valeur de certains ouvrages emblématiques comme les arcatures, la forme de Radoub, la Tour des Signaux ou encore la capitainerie participera à la qualification du fleuve. L'organisation de points de vue sur le fleuve et sur les activités portuaires permettra une appropriation sensitive de ce territoire et des activités qui s'y déroulent. Enfin l'identification et la qualification des *entrées au port* qu'elles soient terrestres ou maritimes renforceront l'identité du territoire.

2.4. Principes de mise en œuvre du Scénario d'aménagement préférentiel

Les différentes interventions programmées dans le cadre du Scénario d'aménagement préférentiel sont traduites dans le Schéma directeur d'aménagement du port de Bayonne au sein d'une matrice. Spatialisés sur les dix secteurs portuaires, les actions et moyens d'actions sont répartis sur dix objectifs eux mêmes regroupés sous trois axes stratégiques :

1. **Conforter l'aménagement des territoires portuaires** afin de maintenir, sur ces espaces rares à l'échelle régionale, une capacité logistique et industrielle adaptée aux besoins des opérateurs économiques régionaux (filière bois - biomasse avec les bois des Landes, filière pétro-chimique avec le bassin de Lacq, etc.) comme nationaux et internationaux (filière sidérurgique) ;
2. **Assurer le développement de filières d'avenir sur le port** de Bayonne pour permettre la création de richesses économiques et sociales pour l'aire urbaine bayonnaise et le Sud-ouest aquitain ;
3. **Renforcer les liens ville-port dans l'estuaire** de l'Adour car le port de Bayonne s'inscrit dans un environnement naturel et urbain sensible mais également générateur de richesse pour le port (marchés économiques, personnels qualifiés, etc.)

| Axes / objectifs du Schéma directeur d'aménagement (SDA) du port de Bayonne | Actions à mettre en œuvre dans le cadre du SDA | | | | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|-------|-----------|----------------|---------------|-------------------------|--------------------|------------|
| | Qual. E. Foy | Berge de l'Adour | Blancpignon | Redon | Port-Aval | Cale de Boucan | Saint-Bernard | Extension Saint-Bernard | Adour – plan d'eau | Avant-port |
| | | | | | | | | | | |

Axe 1 : Conforter l'aménagement des territoires portuaires

| | | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <p>Objectif 1 : Adapter les infrastructures portuaires et de desserte à l'évolution des moyens logistiques</p> <p>1a. Accueillir des navires de plus fort gabarit au port 1b. Conforter la multimodalité mer / rail / route des espaces 1c. Etendre les terre-pleins bord à quai 1d. Améliorer la desserte routière du port 1e. Structurer la desserte viaire interne au port</p> | | | | | | | | | | |
| <p>Objectif 2 : Renouveler le foncier à vocation portuaire</p> <p>2a. Assurer les conditions d'une maîtrise des fonciers industria-lo-portuaires 2b. Régénérer économiquement les bâtiments et les emprises dont l'usage assurerait un meilleur développement au port</p> | | | | | | | | | | |
| <p>Objectif 3 : Disposer d'un outil industriel adapté à l'environnement</p> <p>3a. Soumettre aux actuels et futurs opérateurs économiques sur le territoire portuaire un cahier de prescriptions environnementales 3b. Assurer l'élaboration et la mise en œuvre d'une charte portuaire destinée à l'évaluation de la pertinence d'un projet économique 3c. Améliorer la desserte et la capacité des réseaux à destination des industriels 3d. Améliorer la sécurité des activités portuaires et industrielles</p> | | | | | | | | | | |

Axe 2 : Assurer le développement de filières d'avenir sur le port

| | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <p>Objectif 4 : Renforcer la gouvernance du territoire portuaire</p> <p>4a. Coordonner les politiques d'aménagement entre les différentes collectivités des rives du fleuve 4b. Associer les représentants des usagers du port à la mise en œuvre de projets partagés</p> | | | | | | | | | | |
| <p>Objectif 5 : Encourager le report modal des marchandises</p> <p>5a. Favoriser la constitution d'une zone logistique conteneur sur le port 5b. Améliorer les conditions d'accessibilité nautique et terrestre des postes destinés aux activités conteneurs et RoRo 5c. Etudier l'opportunité de développer des bases-arrières du port pour les activités industrielles et logistiques 5d. Encourager la mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFF) pour l'exploitation du réseau portuaire et la traction des trains</p> | | | | | | | | | | |
| <p>Objectif 6 : Assurer la création de valeur ajoutée</p> <p>6a. Optimiser les capacités de traitement / transbordement des trafics en transit sur le port (chaîne logistique) 6b. Inciter le développement d'industries de transformation, en particulier pour les filières agro-alimentaires, bois / biomasse et du BTP</p> | | | | | | | | | | |
| <p>Objectif 7 : Valoriser le dynamisme de l'économie portuaire</p> <p>7a. Intégrer les objectifs de développement économique du SDA dans la DSP du port de Bayonne 7b. Apporter les services nécessaires aux entreprises et leurs salariés</p> | | | | | | | | | | |

Axe 3 : Renforcer les liens ville-port dans l'estuaire

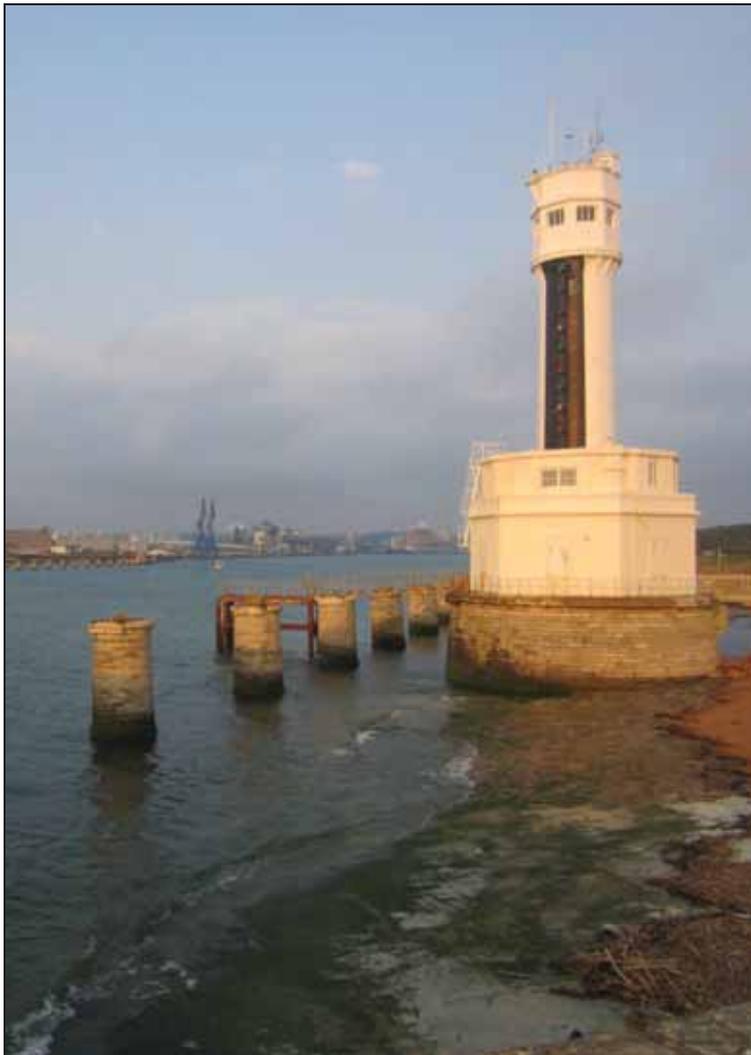
| | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <p>Objectif 8 : Concilier les intérêts du port et des populations</p> <p>8a. Améliorer la cohabitation entre activités portuaires et riverains du port 8b. Aménager les espaces liés aux déplacements doux sur l'estuaire 8c. Aménager des lieux emblématiques de l'estuaire 8d. Entretien des paysages d'activités</p> | | | | | | | | | | |
| <p>Objectif 9 : Préserver la biodiversité</p> <p>9a. Entretien des espaces naturels tout en renforçant leur biodiversité 9b. Favoriser une gestion environnementale des activités du port par l'élaboration d'un cahier de prescription 9c. Préserver la qualité de la ressource en eau 9d. Lutter contre les espèces invasives</p> | | | | | | | | | | |
| <p>Objectif 10 : Faire participer la vie du port à celle de la Cité</p> <p>10a. Dynamiser l'activité pêche / plaisance sur les espaces inaccessibles aux navires de commerce 10b. Valoriser le potentiel touristique, culturel et patrimonial du port et de ses activités 10c. Etudier l'opportunité et la faisabilité d'installations dédiées aux croisières</p> | | | | | | | | | | |

Port de Bayonne. Etude pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement.

Phase 2

Leviers et axes répondant aux dix objectifs

Document final : 06.12.2013



Sommaire :

Axe 1 : Conforter l'aménagement des territoires portuaires

- Objectif 1 : Adapter les infrastructures portuaires et de desserte à l'évolution des moyens logistiques
- Objectif 2 : Renouveler le foncier à vocation portuaire
- Objectif 3 : Disposer d'un outil industriel adapté à l'environnement
- Objectif 4 : Renforcer la gouvernance du territoire portuaire

Axe 2 : Assurer le développement de filières d'avenir sur le port

- Objectif 5 : Encourager le report modal des marchandises
- Objectif 6 : Assurer la création de valeur ajoutée
- Objectif 7 : Valoriser le dynamisme de l'économie portuaire

Axe 3 : Renforcer les liens ville-port dans l'estuaire

- Objectif 8 : Concilier les intérêts du port et des populations
- Objectif 9 : Préserver la biodiversité
- Objectif 10 : Faire participer la vie du port à celle de la Cité

Objectif 1 : Adapter les infrastructures portuaires et de desserte à l'évolution des moyens logistiques

Proposition

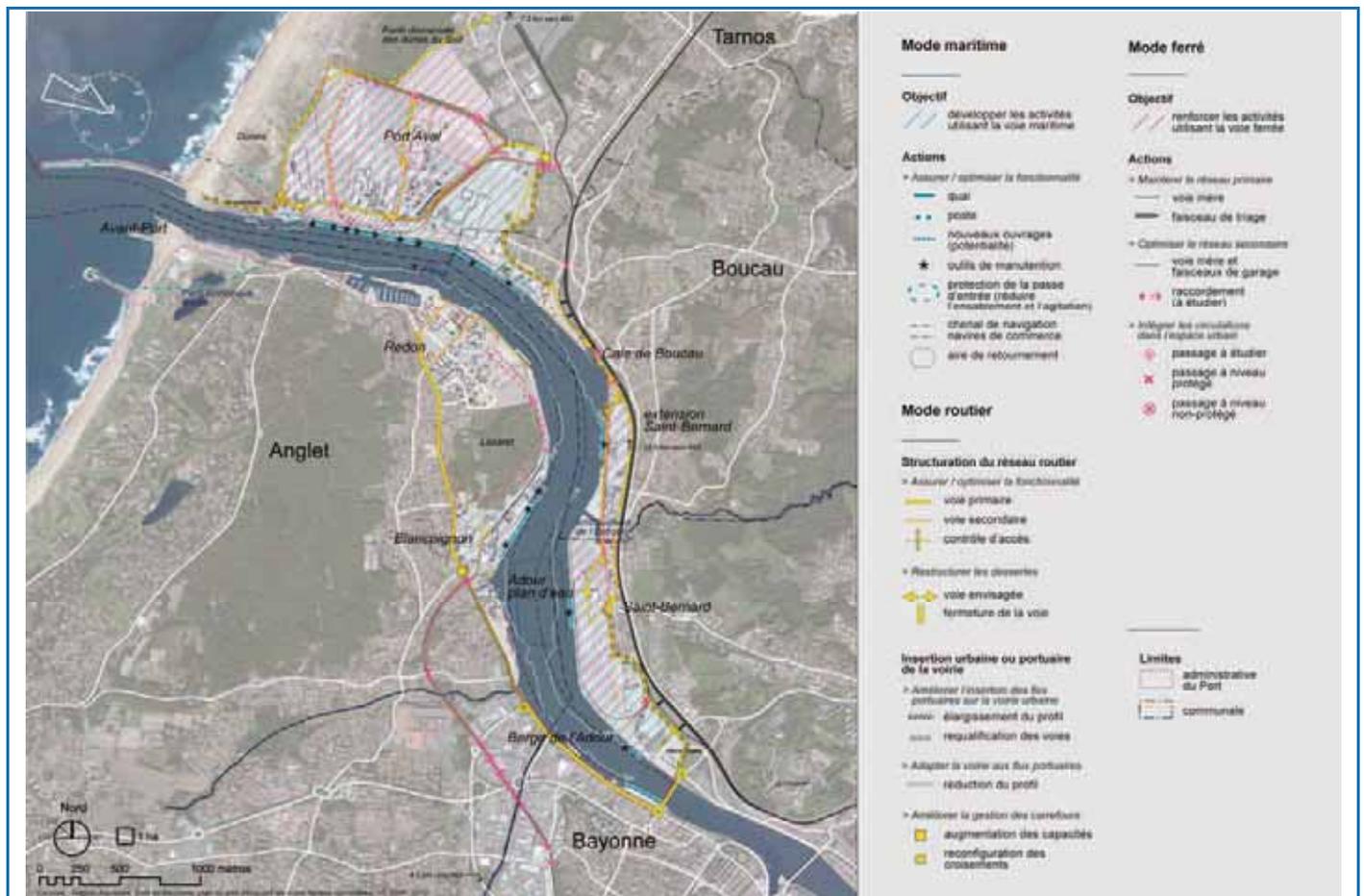
La Région Aquitaine poursuivra l'adaptation des infrastructures portuaires et de desserte du port à l'évolution des moyens logistiques et des besoins des armateurs afin d'accroître le trafic maritime et le report modal.

Unique port de commerce du sud aquitain, le port de Bayonne traite annuellement entre 3 et 4 Mt. de marchandises se classant au 9^{ème} rang national. Port d'estuaire, il dispose d'infrastructures de desserte maritime, ferroviaire et routière lui permettant de répondre aux besoins économiques locaux (produits sidérurgiques) et de sa région (bois des Landes, maïs du Sud-Ouest, produits chimiques de Lacq, etc.)

L'optimisation des coûts de transport des industriels et des logisticiens tend à une massification des échanges suivant des délais de transbordement réduit. Cela nécessite pour le port un entretien et une modernisation régulière de ses infrastructures de desserte mer / rail / route et de ses outils de transbordement.

Actions

- 1a. Accueillir des navires de plus fort gabarit au port
- 1b. Conforter la multimodalité mer / rail / route des espaces
- 1c. Etendre les terre-pleins bord à quai
- 1d. Améliorer la desserte routière du port
- 1e. Structurer la desserte viaire interne au port



Objectif 2 : Renouveler le foncier à vocation portuaire

Proposition

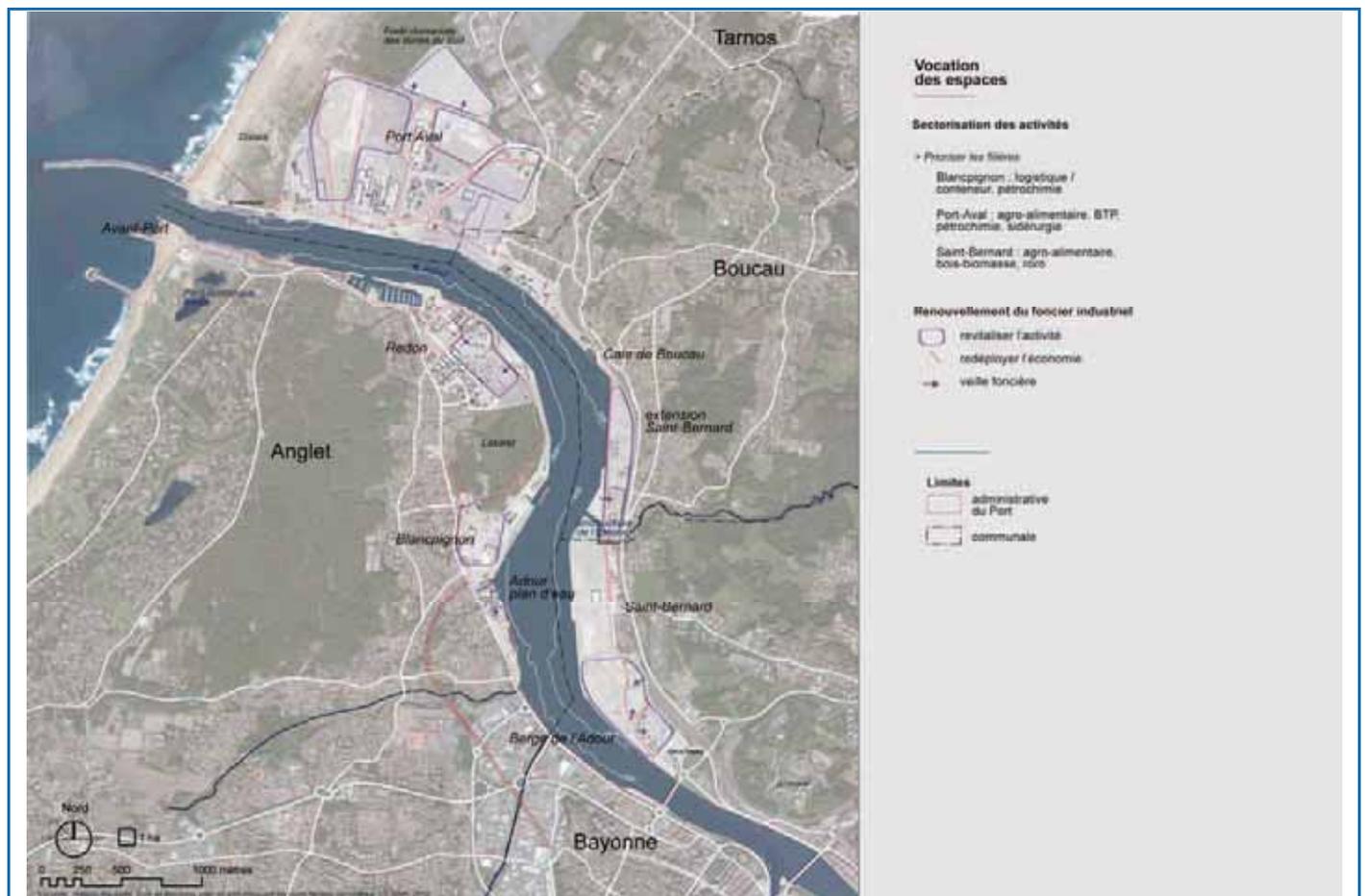
La Région Aquitaine soutiendra les initiatives qui permettront un renouvellement et/ou une densification des activités portuaires sur les fonciers de l'estuaire.

L'estuaire de l'Adour est un espace à la géographie contrainte. Les infrastructures de transport, comme celle ferroviaire en rive droite, les parties urbanisées du territoire et celles encore naturelles réduisent les espaces potentiellement desservis par la mer. De plus, leur mobilisation doit composer avec un passif environnemental induit de leur passé industriel.

Les fonciers offrant une desserte maritime et plus largement multimodale sont limités à l'échelle régionale. Cette rareté foncière doit conduire à une valorisation économique optimale de ces emprises à destination d'activités portuaires et industrielles. L'acquisition des fonciers, leur équipement, la densification de l'usage des sols - en termes de valeur et d'emplois- doit être poursuivie à l'échelle du port de Bayonne.

Actions

- 2a. Assurer les conditions d'une maîtrise des fonciers industrialo-portuaires
- 2b. Régénérer économiquement les bâtiments et les emprises dont l'usage assurerait un meilleur développement du port



Objectif 3 : Disposer d'un outil industriel adapté à l'environnement

Proposition

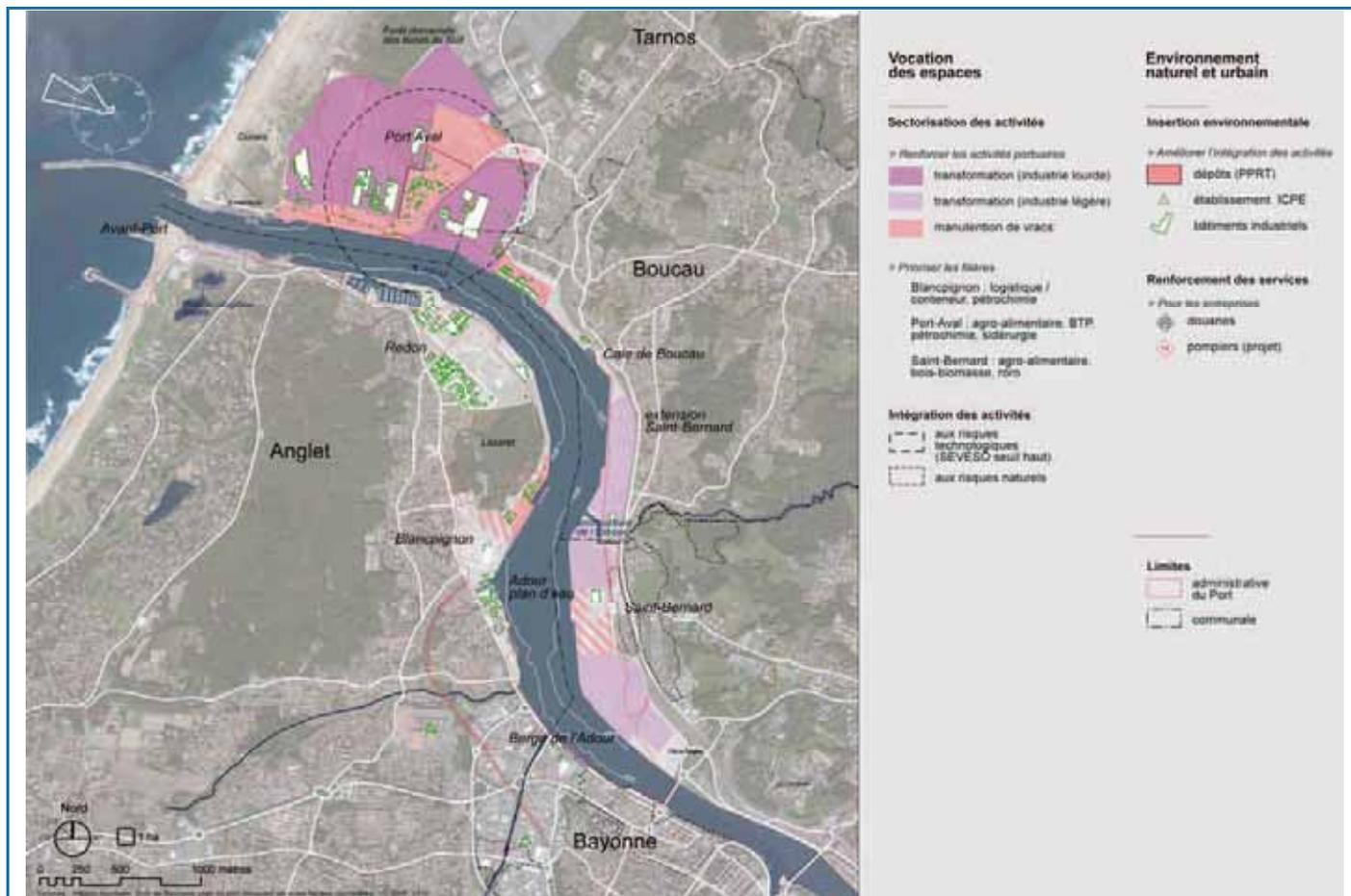
La Région Aquitaine poursuivra la mise en œuvre sur le port de Bayonne d'un outil industriel adapté à son environnement naturel et urbain.

Le port de Bayonne est un espace construit avec les éléments naturels avec lesquels il a fallu composer. Depuis l'ère industrielle, les activités humaines génèrent un risque plus durable d'impacter l'environnement. En cela des mesures de précaution s'avèrent indispensables dans l'aménagement, l'exploitation et la gestion de l'emprise portuaire et des activités s'y déroulant.

Depuis 2006, le concessionnaire du port dispose d'une triple certification dans sa démarche Qualité - Sécurité - Environnement. Cette dynamique doit se décliner de manière normative auprès des opérateurs économiques du port dans le cadre d'un cahier de prescriptions environnementales et d'une charte portuaire pour les futurs occupants.

Actions

- 3a. Soumettre aux actuels et futurs opérateurs économiques sur le territoire portuaire un cahier de prescriptions environnementales proposant des objectifs et des moyens d'améliorer l'insertion architecturale, paysagère et environnementale de leur activité
- 3b. Assurer l'élaboration et la mise en œuvre d'une charte portuaire destinée à l'évaluation de la pertinence d'un projet économique sur le territoire portuaire
- 3c. Améliorer la desserte et la capacité des réseaux à destination des industriels
- 3d. Améliorer la sécurité des activités portuaires et industrielles



Objectif 4 : Renforcer la gouvernance du territoire portuaire

Proposition

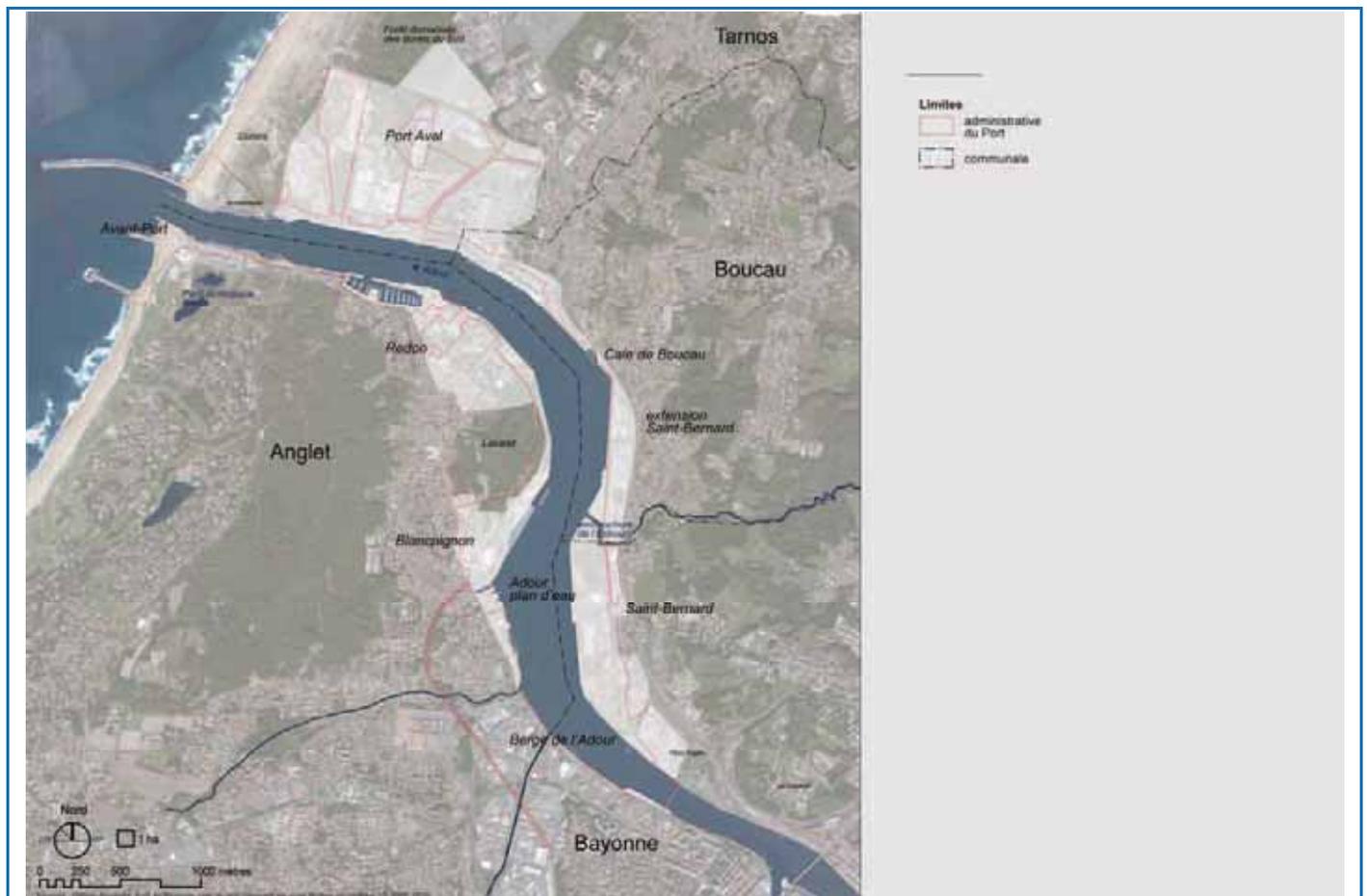
La Région Aquitaine poursuivra la démarche de concertation engagée avec ses partenaires pour la gouvernance du territoire portuaire.

Etendu sur six kilomètres entre l'embouchure de l'Adour et la ville de Bayonne, le port de Bayonne et son plan d'eau sont propriétés de la Région Aquitaine qu'il l'a concédé à la CCI Bayonne Pays Basque. Son aire géographique est fragmentée entre huit collectivités : Bayonne, Anglet et Boucau sur le département des Pyrénées Atlantiques et Tarnos sur le département des Landes, regroupées autour de l'Agglomération Côte Basque – Adour et la Communauté de Communes du Seignanx.

La Région Aquitaine doit poursuivre ses travaux de concertation et de gouvernance avec l'ensemble de ses partenaires (les collectivités, les usagers,...), à travers notamment la poursuite des travaux initiés dans le cadre du Comité Stratégique Territorial.

Actions

- 4a. Coordonner les politiques d'aménagement entre les différentes collectivités des rives du fleuve
- 4b. Associer les représentants des usagers du port à la mise en œuvre de projets partagés



Objectif 5 : Encourager le report modal des marchandises

Proposition

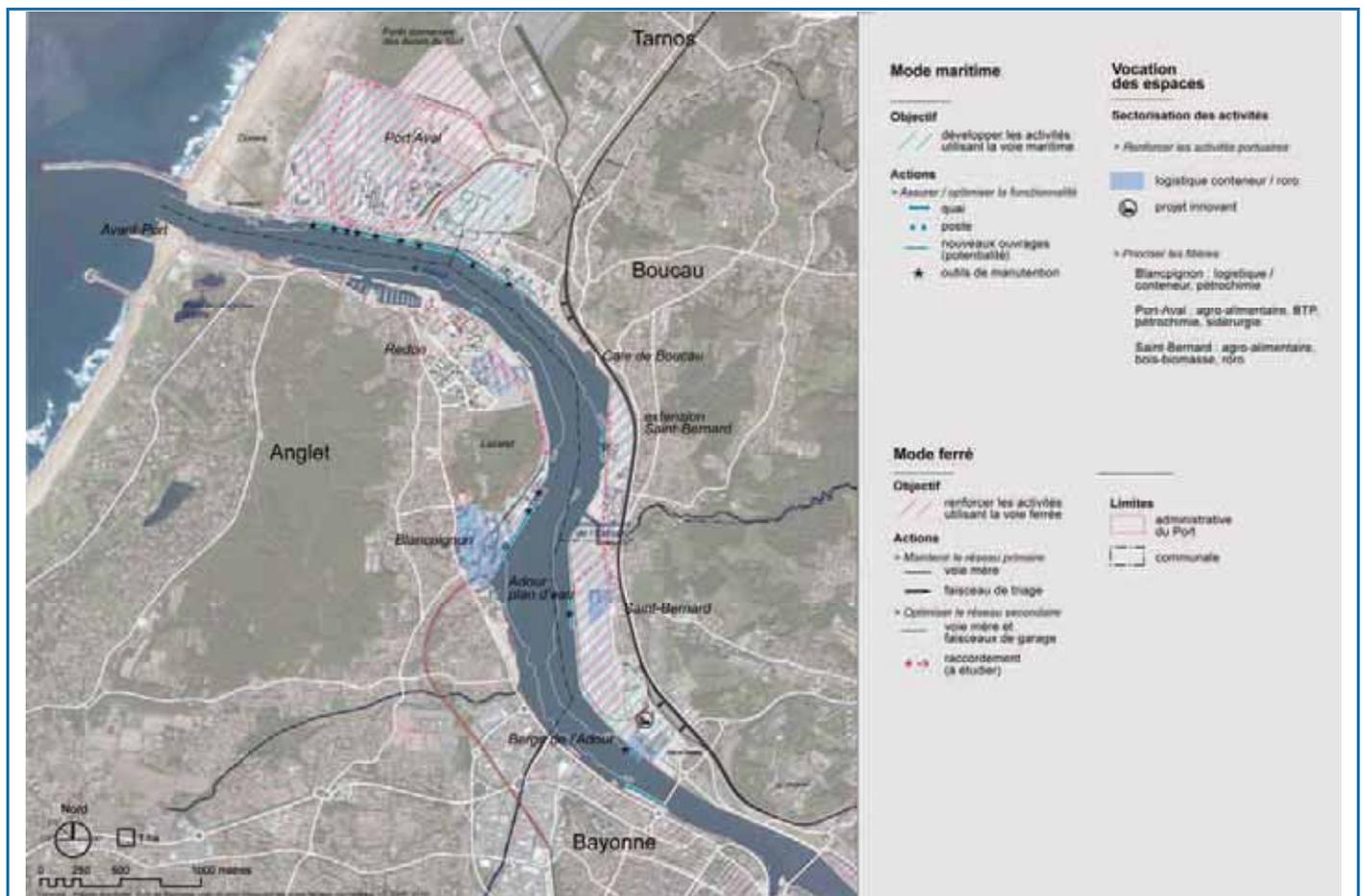
La Région Aquitaine encouragera le report modal de marchandises en provenance ou à destination du port de Bayonne.

Un port est un outil logistique assurant une massification ou un morcellement des marchandises inscrites elles-mêmes dans une chaîne logistique entre bassins de production et bassins de consommation. Ces liens sont assurés par différents modes de transports dont la Loi du Grenelle de l'Environnement entend « faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14% à 25% à l'échéance 2022 ».

En cela, le port de Bayonne doit pouvoir accueillir la filière conteneur qui s'impose progressivement comme moyen de manutention des marchandises. Le territoire portuaire doit pouvoir compter sur son hinterland par une synergie entre les espaces logistiques et industriels, et en assurer le lien par des opérateurs de proximité.

Actions

- 5a. Favoriser la constitution d'une zone logistique conteneur sur le port
- 5b. Améliorer les conditions d'accessibilité nautique et terrestre des postes destinés aux activités conteneurs et RoRo
- 5c. Etudier l'opportunité de développer des bases-arrières du port pour les activités industrielles et logistiques
- 5d. Encourager la mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) pour l'exploitation du réseau portuaire et la traction des trains induits par les industriels et logisticiens présents sur le port



Objectif 6 : Assurer la création de valeur ajoutée

Proposition

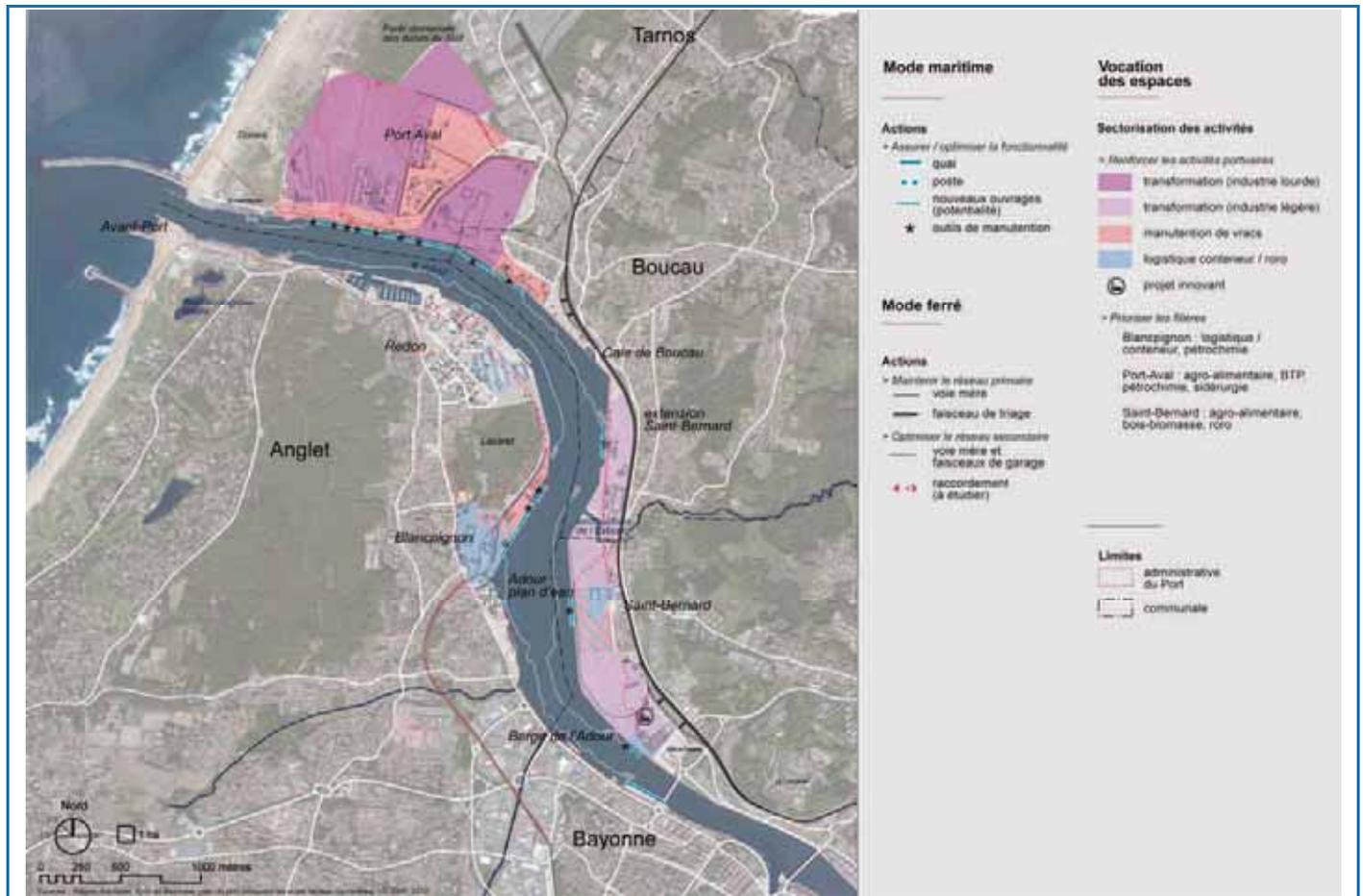
La Région Aquitaine recherchera la création de valeur ajoutée dans l'occupation des fonciers portuaires.

Les trafics maritimes du port de Bayonne concernent majoritairement des pondéreux transportés en vrac solide (céréales, bois, etc.) ou en vrac liquide (produits chimiques, etc.). Le rôle du port se limite en majorité à un stockage provisoire des marchandises avant (flux partant) ou après (flux entrant) leur transbordement. Peu de filières comme celle sidérurgique valorisent une matière première (ferrailles) en produit semi-fini (billettes).

Cette création de richesses et d'emplois doit être encouragée sur les autres filières économiques du port en incitant sur les fonciers portuaires le développement d'industries de transformation. L'optimisation des capacités de traitement des marchandises sur le port doit se poursuivre afin de capter de nouveaux marchés.

Actions

- 6a. Optimiser les capacités de traitement / transbordement des trafics en transit sur le port (chaîne logistique)
- 6b. Inciter le développement d'industries de transformation, en particulier pour les filières sidérurgiques, agro-alimentaires, bois / biomasse et du BTP



Objectif 7 : Valoriser le dynamisme de l'économie portuaire

Proposition

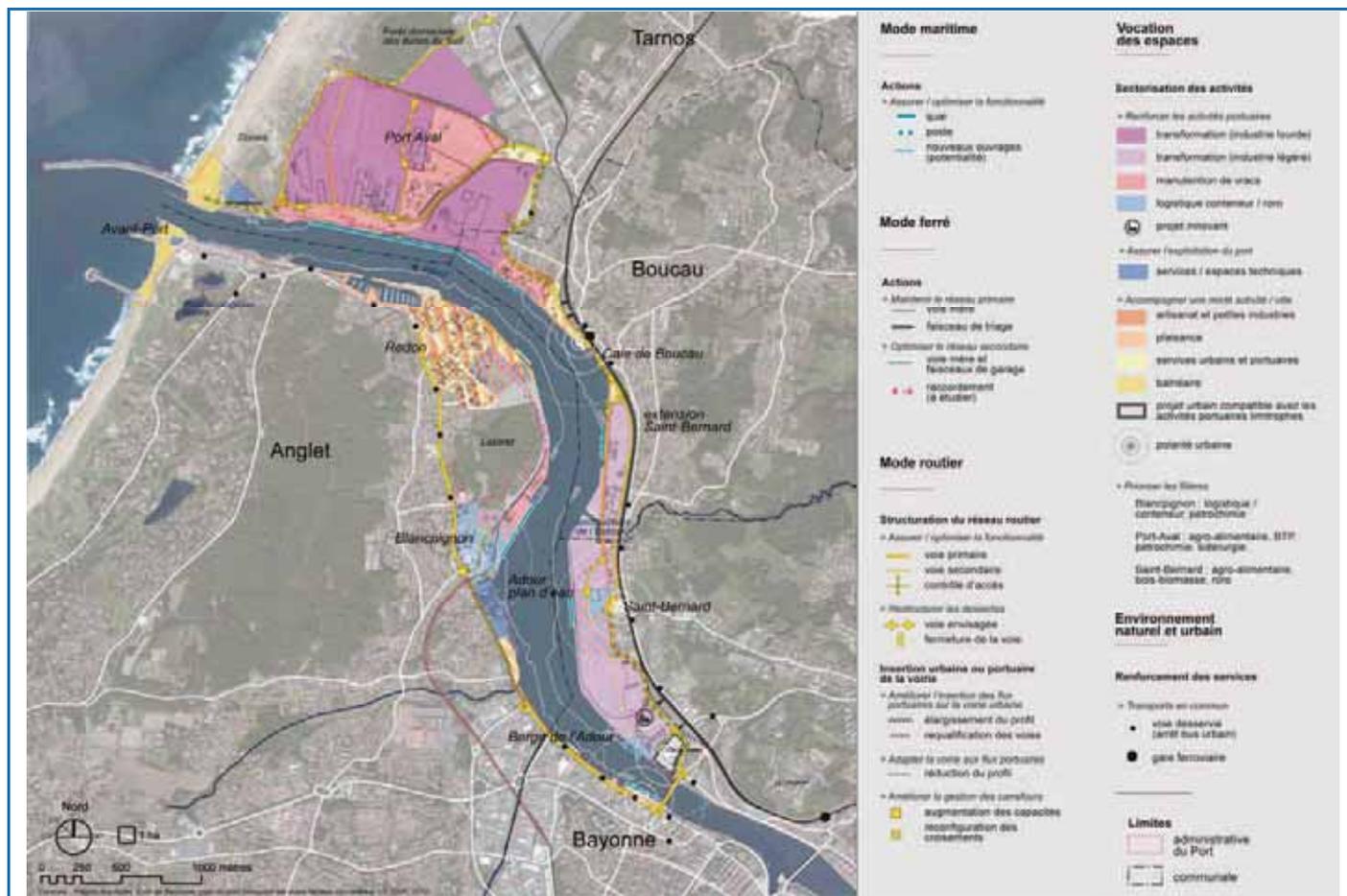
La Région Aquitaine encouragera les actions destinées à la valorisation du dynamisme de l'économie portuaire.

L'économie portuaire s'appuie sur les capacités d'aménagement de son territoire en termes d'infrastructures et de foncier, et sur le dynamisme de ses acteurs économiques aux premiers desquels l'exploitant portuaire, les entreprises et les collectivités locales. Chacun joue un rôle prépondérant dans le rayonnement économique du port sur sa région.

En complément du Schéma directeur d'aménagement (SDA) du port de Bayonne, l'exploitant portuaire devra formaliser une stratégie de développement économique de son territoire à l'appui des actions d'aménagements programmées. L'évolution des emplois sur le port doit s'accompagner d'une amélioration de l'offre en services pour les entreprises et leurs salariés.

Actions

- 7a. Intégrer les objectifs de développement économique du Schéma directeur d'aménagement dans la DSP du port de Bayonne
- 7b. Apporter les services nécessaires aux entreprises et leurs salariés



Objectif 8 : Concilier les intérêts du port et des populations

Proposition

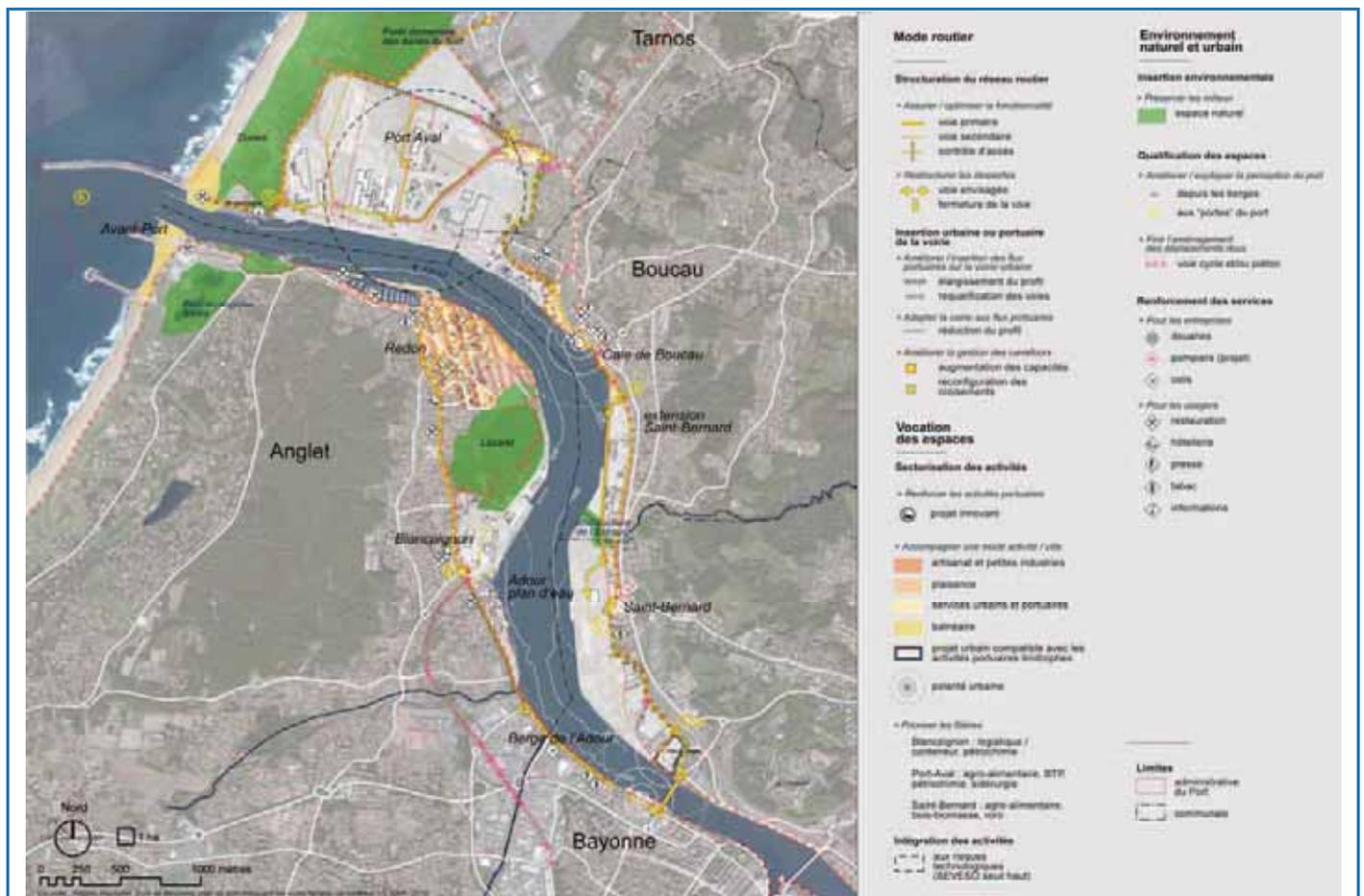
La Région Aquitaine poursuivra l'amélioration de la pratique urbaine de l'estuaire compatible avec les activités du port.

Le port de Bayonne est inclus dans un bassin de vie de plus de 135 000 habitants et est un trait d'union entre neuf collectivités. Ce territoire de l'estuaire de l'Adour imbrique des usages diversifiés dont les activités industrialo-portuaires sont un marqueur dans la pratique urbaine et la perception des espaces.

L'intégration qualitative des activités du port dans son environnement urbain ou naturel doit se poursuivre avec des outils contractuels destinés aux entreprises et à l'exploitant portuaire. La pratique de l'estuaire doit être rendue possible là où les activités portuaires le permettent. Elle s'accompagnera des aménagements spécifiques (Cale de Boucau, Avant-port, etc.) intégrés aux réseaux d'espaces publics de l'agglomération.

Actions

- 8a. Améliorer la cohabitation entre activités portuaires et riverains du port
- 8b. Aménager les espaces liés aux déplacements doux sur l'estuaire
- 8c. Aménager des lieux emblématiques
- 8d. Entretenir les paysages d'activités



Objectif 9 : Préserver la biodiversité

Proposition

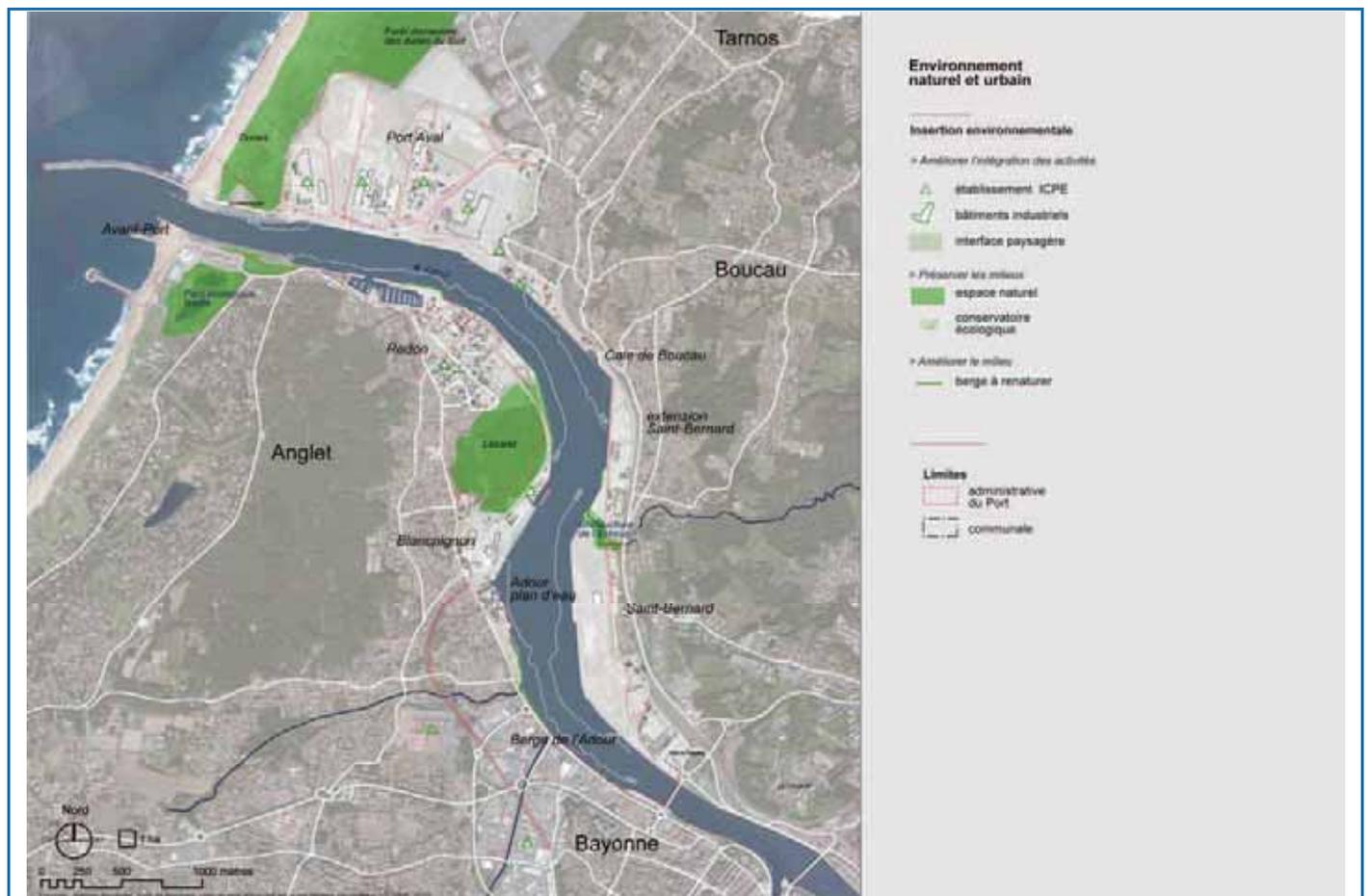
La Région Aquitaine veillera à la préservation de la biodiversité sur le port de Bayonne.

Les dynamiques environnementales font partie intégrante de l'aménagement d'un port. L'eau, ressource essentielle et vecteur de biodiversité est le premier outil logistique d'une installation portuaire. La gestion des espaces et le rapport qu'entretiennent les activités industrielles avec eux tendent à inclure une dimension environnementale de plus en plus prégnante.

Le port de Bayonne s'inscrit dans un territoire façonné par l'action humaine. Ses berges et ses terre-pleins gagnés sur les dunes et les bancs du fleuve conservent encore, pour certains, un potentiel écologique. Leur valorisation environnementale doit s'étudier au sein du Schéma de cohérence écologique de l'agglomération, tout en étant compatible avec le développement des activités portuaires.

Actions

- 9a. Entretien des espaces naturels tout en renforçant leur biodiversité
- 9b. Favoriser une gestion environnementale des activités du port par l'élaboration d'un cahier de prescriptions
- 9c. Préserver la qualité de la ressource en eau
- 9d. Lutter contre les espèces invasives



Objectif 10 : Faire participer la vie du port à celle de la Cité

Proposition

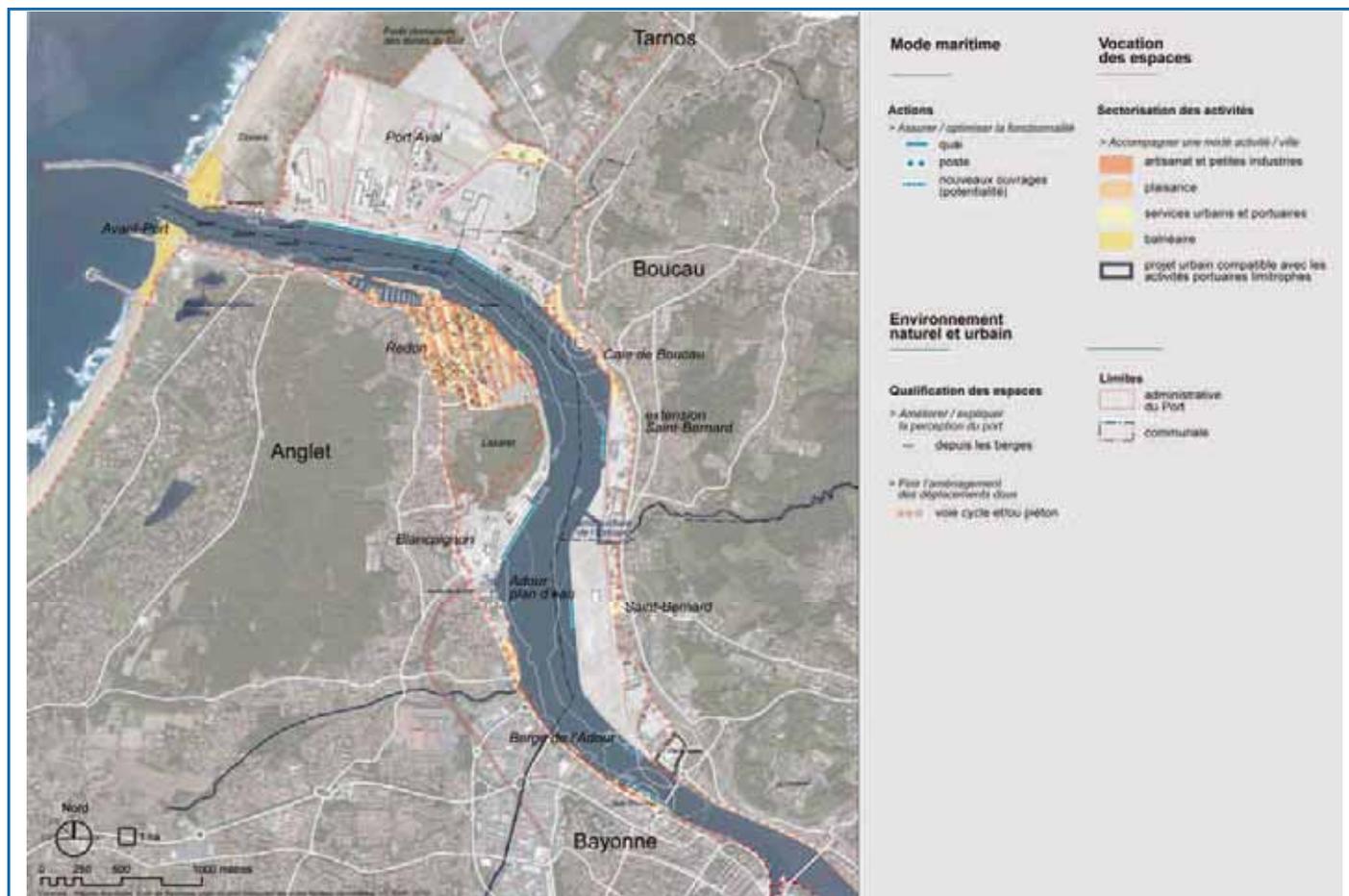
La Région Aquitaine encouragera les démarches destinées à améliorer le lien ville-port sur l'estuaire de l'Adour.

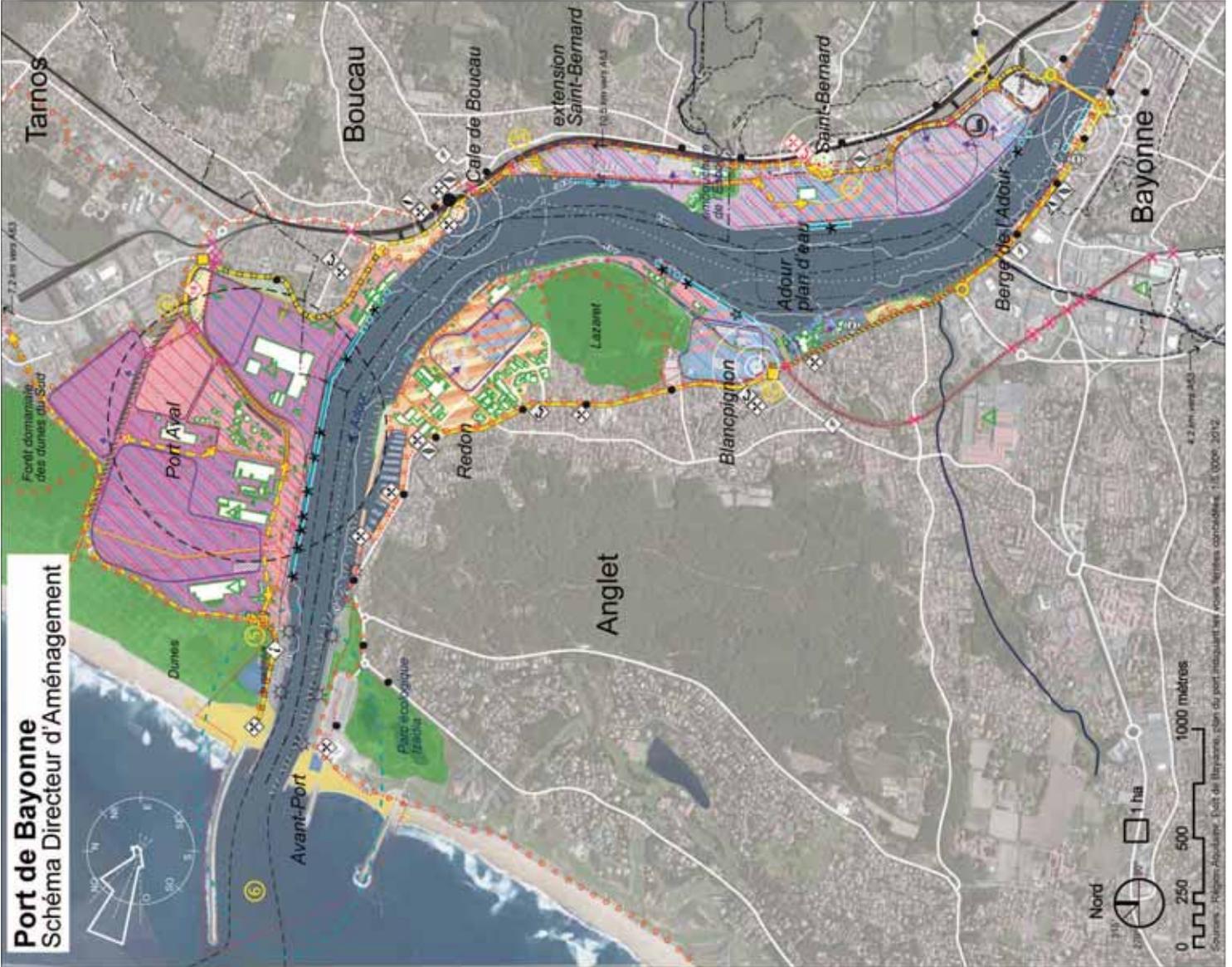
Un port vit avec sa ville et réciproquement. Chacun est dépendant de l'autre dans son épanouissement économique et social. Le déclin de l'emploi portuaire et la sécurisation de l'espace industriel ont éloigné le citoyen du port et la connaissance du rôle qu'il joue dans son quotidien.

Le lien du port de Bayonne avec la ville passe par l'Adour. La pratique ludique du fleuve et de ses berges (pêche, plaisance, croisière, etc.) doit être confortée dans un équilibre avec les activités portuaires. Par ailleurs, la vulgarisation de ces activités à destination des populations riveraines et aux scolaires doit s'inscrire dans une démarche touristique pérenne à l'échelle de l'agglomération.

Actions

- 10a. Dynamiser l'activité pêche / plaisance sur les espaces inaccessibles aux navires de commerce
- 10b. Valoriser le potentiel touristique, culturel et patrimonial du port et de ses activités
- 10c. Etudier l'opportunité et la faisabilité d'installations dédiées aux croisières





Port de Bayonne
Schéma Directeur d'Aménagement

Mode maritime

- Objectif**
développer les activités utilisant la voie maritime
- Actions**
 > Assurer / optimiser la fonctionnalité
 quai
 poêle
 nouveaux ouvrages (pontonnalité)
 outils de manutention
 passe d'entrée (réduire l'ensablement et l'agitation)
 canal de navigation
 navires de commerce
 aire de retournement

Mode ferré

- Objectif**
renforcer les activités utilisant la voie ferrée
- Actions**
 > Maintenir le réseau primaire
 voie mère
 > Optimiser le réseau secondaire
 faisceau de triage
 voie mère et faisceaux de garage
 raccordement (à étudier)
 > Intégrer les circulations dans l'espace urbain
 passage à étudier
 passage à niveau protégé
 passage à niveau non-protégé

Mode routier

- Structuration du réseau routier**
 > Assurer / optimiser la fonctionnalité
 voie primaire
 voie secondaire
 contrôle d'accès
 > Restructurer les dessertes
 voie envisagée
 fermeture de la voie
- Insertion urbaine ou portuaire de la voirie**
 > Améliorer l'insertion des flux portuaires sur la voirie urbaine
 élargissement du profil
 requalification des voies
 > Adapter la voirie aux flux portuaires
 réduction du profil
 > Améliorer la gestion des carrefours
 augmentation des capacités
 reconfiguration des croisements

Vocation des espaces

- Sectorisation des activités**
 > Renforcer les activités portuaires
 transformation (industrie lourde)
 transformation (industrie légère)
 manutention de vrac
 logistique conteneur ou ro-ro
 projet innovant
 > Assurer l'exploitation du port
 services / espaces techniques
 > Accompagner une mixité activités / ville
 artisanat et petites industries
 plaisance
 services urbains et portuaires
 balnéaire
 projet urbain compatible avec les activités portuaires limitrophes
 polarité urbaine

- Qualification des espaces**
 > Améliorer / explorer la perception du port
 depuis les berges
 aux "portes" du port
 avec des ouvrages emblématiques
 > Finir l'aménagement des déplacements doux
 voie cycle et/ou piéton
 navette maritime

- Renforcement des services**
 > Pour les entreprises
 douanes
 pompiers (projet)
 coles
 > Pour les usagers
 restauration
 hôtellerie
 presse
 tabac
 informations
 > Transports en commun
 voie desservie (arrêt bus urbain)
 gare ferroviaire

- Renouvellement du foncier industriel**
 revitaliser l'activité
 redéployer l'économie
 veiller foncière
- Intégration des activités**
 aux risques technologiques (SEVESO seuil haut)
 aux risques naturels

Environnement naturel et urbain

- Insertion environnementale**
 > Améliorer l'intégration des activités
 dépôts (PPRT)
 établissement ICPE
 bâtiments industriels
 interface paysagère
 > Préserver les milieux
 espace naturel
 conservatoire écologique
 > Améliorer le milieu
 berge à renaturer

- Limites**
 administrative du Port
 communale

Port de Bayonne. Etude pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement.

Phase 2

Plan d'actions projeté sur les dix secteurs portuaires

Document final : 06.12.2013



Sommaire :

Actions sur les secteurs en rive gauche

1. Quai E. Foy
2. Berge de l'Adour
3. Blancpignon
4. Redon

Actions sur les secteurs en rive droite

5. Port-Aval
6. Cale de Boucau
7. Saint-Bernard
- 7bis. Extension Saint-Bernard

Actions sur les secteurs nautiques

8. Adour - Plan d'eau
9. Avant-port

Actions sur le secteur 1 : Quai E. Foy

Interventions

Ce secteur sur Bayonne correspond au quai et à l'arrière quai E. Foy (7600 m²) entre la tête sud du pont Henri Grenet et les Allées Maritimes.

Opportunités dans son aménagement

Distant d'un kilomètre du centre-ville bayonnais et jouxtant le projet urbain de Marinadour, ce quai (-5 m de tirant d'eau) est une interface entre le monde maritime / fluvial et la ville. La capacité d'accueillir des navires de croisières et des bateaux de prestige donne à ce secteur une vocation événementielle liée au fleuve.

Orientations préférentielles

Le quai E. Foy conservera sa vocation de quai d'honneur pour le port de Bayonne. L'arrière-quai sera mobilisable dans le cadre d'événements liés au fleuve et/ou la ville. La mise en place d'un équipement à vocation muséale pourra accompagner l'usage du quai. La perception de l'autre rive et des activités qui s'y déroulent sera explicitée par des panneaux d'information.

Mesures d'accompagnement

Une amélioration de la liaison piétonne en bord du fleuve vers le centre-ville de Bayonne sera opportune dans le cadre d'une augmentation de l'usage du quai. Cette action pourra être menée par la Ville et l'Agglomération.



Enjeux d'aménagement

- Logistique [---]
- Industrie [---]
- Artisanat []
- Plaisance []
- Ville [+++]

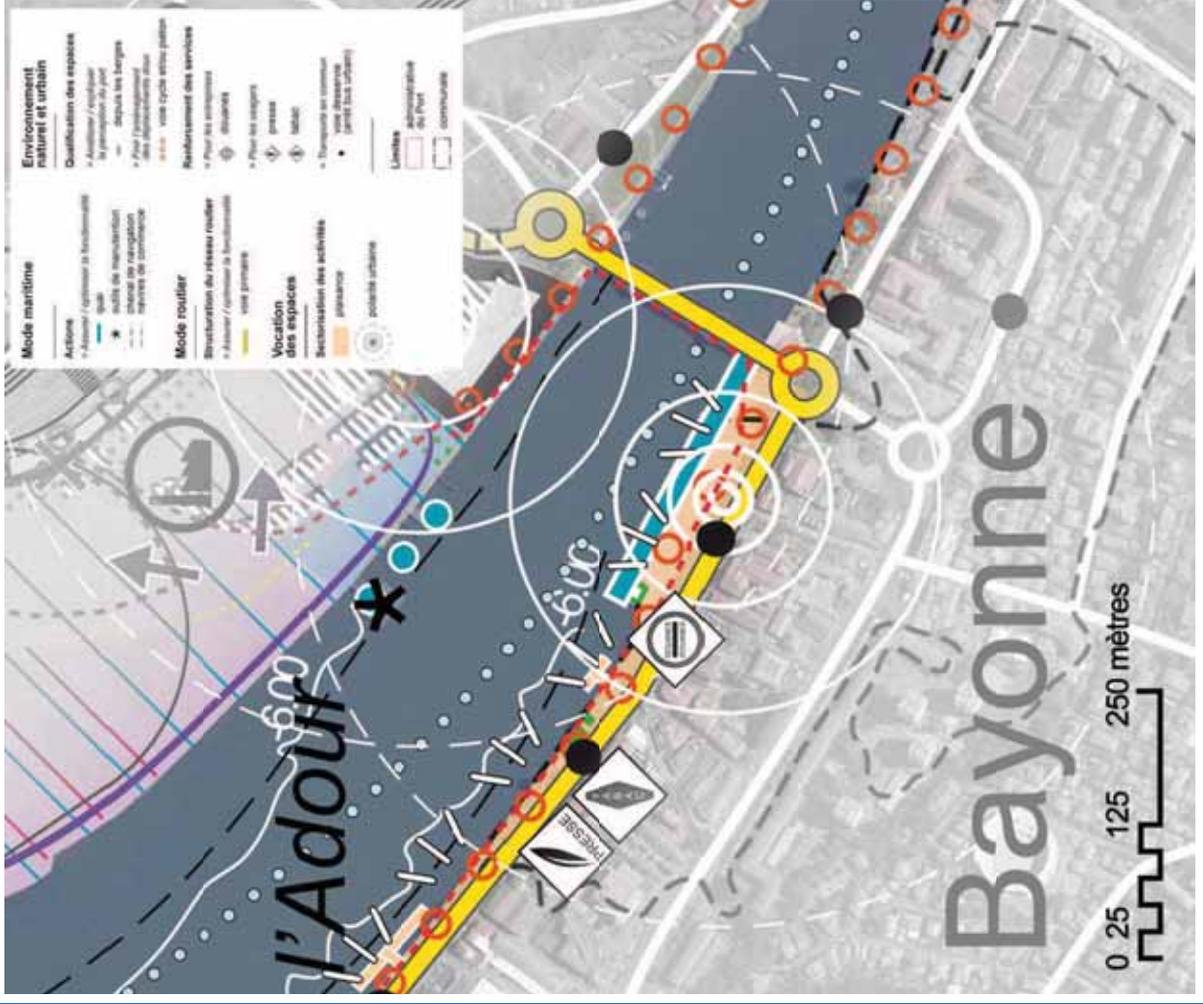
Filières économiques préférentielles

- Croisière
- Nautisme
- etc.

Collectivités partenaires

- Ville de Bayonne
- Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour

Extrait du Schéma



Actions sur le secteur 1 : Quai E. Foy

| Action support | Moyen d'action | Description | Opérationnalité | Maîtrise d'ouvrage | Partenaires techniques et/ou financiers | Echéancier |
|----------------|--|--|--|--|--|-------------------------------|
| 1b | Grosse réparation de l'ouvrage maritime | Une reprise de la structure de l'ouvrage (terre-plein et quai) sera réalisée afin de conforter cet équipement dans une vocation portuaire. | Travaux | Conseil Régional d'Aquitaine | | Avant 2024 (travaux) |
| 8b | Terminer l'aménagement des chemins cycle / piéton en rive gauche de l'Adour | La séquence quai E. Foy – centre-ville de Bayonne a pour enjeu de rattacher les activités nautiques événementielles à la dynamique commerciale du vieux Bayonne. Longue d'un kilomètre, la berge joue principalement le rôle d'interface avec les parkings de l'hyper-centre sans mise en valeur particulière. Elle n'est pas continue sur sa longueur à cause de l'enclave de la Sous-Préfecture. L'objectif sera de ramener les espaces publics bayonnais vers le fleuve, tout en assurant qualitativement les liaisons piétons et cycles entre le quai E. Foy et le centre-ville bayonnais. Cela nécessitera un paysagement des berges, une restauration de la continuité et une pacification des espaces de parking. La ponctuation de la rive, à terre ou sur l'eau, par des activités économiques estivales ou pérennes pourront également s'envisager. [Inspiration : quais de Bordeaux] | Etude de définition : déplacements et aménagement paysager. Maîtrise d'œuvre urbaine. | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour | Ville de Bayonne Conseil Régional d'Aquitaine | Avant 2018 (étude et travaux) |
| 10b | Mettre en avant le potentiel touristique, culturel et patrimonial de la ville, du port et de ces activités | Point d'entrée des croisiéristes et des touristes dans la ville de Bayonne, le quai E. Foy devra disposer d'un point d'informations et de services / produits touristiques afin de renseigner ses usagers sur la pratique quotidienne et événementielle de la ville, de ces espaces naturels, balnéaires et portuaires (tourisme industriel). | Mettre en œuvre un point d'informations touristiques Créer des produits touristiques, à destination des scolaires, etc. | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine Office du tourisme | Avant 2018 (étude et travaux) |
| 10c | Poursuivre l'accueil d'activités nautiques événementielles et des croisières | La localisation en interface ville-port du quai E. Foy est stratégique pour assurer une perméabilité des activités nautiques telles que les croisières fluviales ou maritimes, de grande plaisance sur les espaces urbains. Cela nécessite de mobiliser l'arrière-quai pour des événements festifs, économiques ou culturels éphémères. | Maintien des capacités d'accueil maritime et terrestre du quai E. Foy. | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine | En cours |

Actions sur le secteur 2 : Berge de l'Adour

Interventions

C'est un secteur linéaire (1 600 ml) en bord de fleuve, compris entre le quai E. Foy (Bayonne) et la forme de radoub (Anglet). A son extrémité nord, le terre-plein s'élargit sur une centaine de mètres en accueillant les activités de la Marine Nationale et celles liées au port de la Région Aquitaine.

Opportunités dans son aménagement

Cette étroite bande de terre végétalisée permet une liaison par mode doux entre le centre-ville de Bayonne et Blancpignon en longeant l'Adour. Elle offre une perception unique du fleuve et de ses activités portuaires dans un contexte paysagé agréable. Au nord, la bathymétrie importante au droit de l'emprise militaire donne l'opportunité, en cas d'évolution de l'occupation de la Marine, pour la création d'un nouveau poste à quai.

Orientations préférentielles

Une qualification paysagère, écologique et d'animation urbaine devra prévaloir sur la partie linéaire de la berge. Des espaces à vocation écologique seront délimités au droit de la berge et à l'embranchure des affluents de l'Adour. Dans une perspective à très long terme, l'évolution de l'occupation par la Marine de son emprise avenue de l'Adour permettrait la construction d'un nouveau poste à quai dont la profondeur de la souille pourra atteindre -7 m. Ne disposant que d'une faible largeur de terre-plein (entre 50 et 100 m), la vocation du site et de son poste à quai pourra se tourner vers les croisières maritimes avec l'accueil de navires types de 240 ml grâce à la proximité de la zone d'évitage de Saint-Bernard.



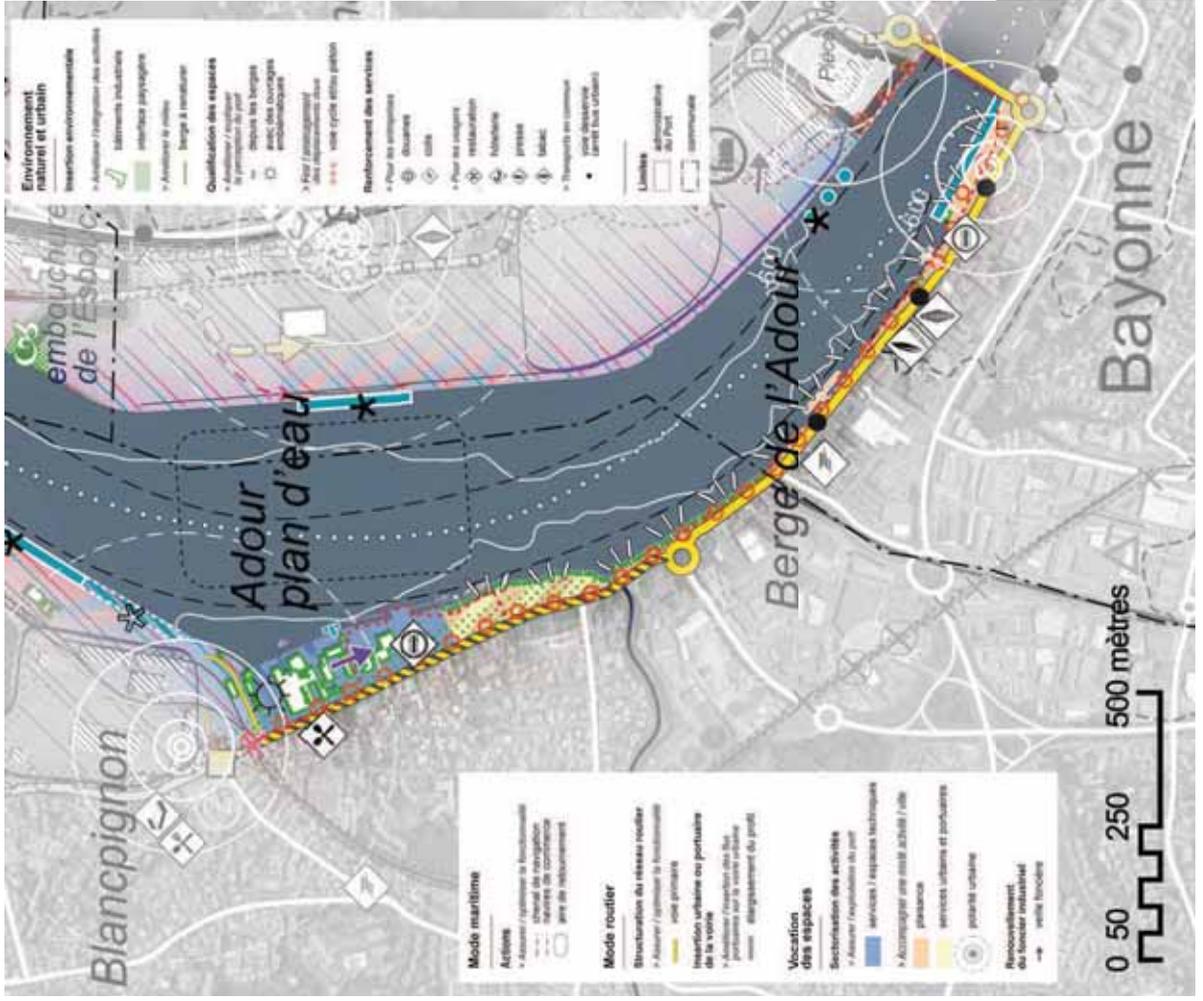
Enjeux d'aménagement

- Logistique [---]
- Industrie [---]
- Artisanat [++]
- Plaisance [+]
- Ville [++]

Filières économiques préférentielles

- Marine Nationale
- Nautisme
- etc.
- Collectivités partenaires**
 - Ville de Bayonne
 - Ville d'Anglet
 - Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour

Extrait du Schéma



Actions sur le secteur 2 : Berge de l'Adour

| Démarche à mettre en place | | Description | Opérationnalité | Maîtrise d'ouvrage | Part. techniques et/ou financiers | Echéancier |
|----------------------------|--|--|--|--|--|-------------------------------|
| Action support | Moyen d'action | | | | | |
| 1d | Etudier la possibilité de requalifier l'avenue de l'Adour entre le giratoire d'entrée de Blancpignon et l'avenue Marcel Dassault | Le déploiement partiel du secteur de Blancpignon à destination des activités logistiques et conteneurier générerait à terme une augmentation relative de trafic de l'ordre de +0,5 % du trafic actuel sur l'av. de l'Adour entre l'entrée du port à l'av. M. Dassault (17 000 vh/j en 1998). Cette section de voie est inscrite dans un contexte urbain en devenir du côté Ouest et des emprises d'organismes publics à l'Est (Marine, Région, CCI). Une analyse des trafics et circulations sur l'av. de l'Adour - et le bd d'Arizxague - constitue un préalable nécessaire à la définition d'un éventuel reprofilage de la voie côté fleuve, afin d'améliorer l'insertion des différents flux (urbains / portuaires) et modes de déplacement. | Etude de comptage. Etude de faisabilité urbaine. Maîtrise d'œuvre urbaine, Travaux d'Aménagement en fonction des études. | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour | Conseil Régional d'Aquitaine CCI Bayonne Pays Basque | Avant 2018 (étude et travaux) |
| 10c | Etudier l'opportunité d'un développement de la filière croisière | Dans la seule hypothèse d'un désengagement volontaire de la Marine sur son emprise avenue de l'Adour, ce foncier pourra être le support d'un développement de la filière croisière sur le Sud aquitain. En effet, la configuration du fleuve permettra -moyennant une modification de l'embouchure- de disposer d'un quai avec un tirant d'eau important et d'une aire de retournement pour des navires supérieurs à 200 ml. A terre, la largeur limitée à quatre-vingt mètres du terre-plein et le contexte urbain de l'emprise oblitérent son utilisation dans un cadre industriel. D'où l'opportunité pour la constitution d'une gare de croisière dans le cadre d'un développement concerté de ce mode touristique sur la côte basque et des landes et leur arrière-pays respectif. | Etude d'opportunité économique sur le développement de la filière croisière. | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine CA Côte Basque – Adour Conseil Général Pyrénées Atlantiques | Avant 2018 (étude) |
| 8c / 8b | Aménager des lieux emblématiques le long du fleuve | Entre le quai E. Foy et l'emprise de la Marine Nationale, les Allées Marines et l'av. de l'Adour suivent le fleuve. Elles offrent un linéaire de berge accessible au public avec des vues sur l'Adour et les activités portuaires. Espace de flânerie et de détente, il est inscrit dans le cheminement cycle et piéton entre le centre-ville de Bayonne et la Barre. Il présente un aménagement paysager marqué sur la partie bayonnaise de la rive et polarisée par les états des petits métiers de la mer. L'absence de continuité des aménagements paysagers et leur vieillissement militent pour une reprise qualitative de ces aménagements. Une pacification des circulations sur les voiries à l'arrière de la berge permettrait de rattacher ces territoires urbains au fleuve. [Inspiration : promenade du front de mer à Saint-Nazaire] | Etude de définition : déplacements et aménagement paysager. Maîtrise d'œuvre urbaine. | CA Côte Basque - Adour | Conseil Régional d'Aquitaine Ville d'Anglet Ville de Bayonne | Avant 2018 (étude et travaux) |
| 8d | Mettre en valeur la forme de radoub | Equipement unique dans l'estuaire de l'Adour, la forme de radoub est un héritage des chantiers navals des siècles passés. Restaurée par la CCI, cet ouvrage spectaculaire est toujours en capacité d'assurer l'entretien et/ou la restauration de navires. Sa mise en valeur auprès du public (information, éclairage, etc.) participera à la connaissance des métiers portuaires et à la qualification de l'entrée du secteur de Blancpignon. | Etude de définition | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine | Avant 2018 (étude) |
| 9a / 9d | Améliorer le contexte environnemental des affluents de l'Adour | Les affluents de l'Adour tel que l'Arizxague participe directement à l'équilibre environnemental du fleuve (qualité de son eau). Leurs linéarités au sein de tissus urbains parfois denses en font un vecteur de biodiversité à l'échelle de l'agglomération. La préservation et l'entretien de ces milieux seront autant d'atouts environnementaux pour les espèces naturelles qu'une sécurité pour les populations face aux inondations. | Etude environnementale | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour | Ville d'Anglet Ville de Bayonne Milieu associatif | Avant 2018 (étude) |
| 10b | Valoriser le potentiel touristique, culturel et patrimonial du port | Afin d'accueillir ces activités le long de la berge de l'Adour, l'implantation de pontons est programmé. | Travaux d'aménagement. | CCI Bayonne Pays Basque | CCI Bayonne Pays Basque | Avant 2018 (travaux) |
| 10b | Mettre en place une signalétique expliquant les activités du port et leur valeur ajoutée pour l'économie régionale | Les déambulations en rive gauche de l'Adour donnent une perception précise des activités portuaires sur Saint-Bernard et Blancpignon. Leur explication, par une signalisation adaptée ou par la réalité augmentée, apportera au promeneur une compréhension du rôle du port de Bayonne dans le développement économique local et régional. [Inspiration : promenade du front de mer au Havre] | Etude signalétique | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine | Avant 2018 (étude et travaux) |

Actions sur le secteur 3 : Blancpignon

Interventions

Site historique dans l'activité du port de Bayonne, le secteur Blancpignon (18 ha) dispose d'une bonne accessibilité nautique et ferroviaire (Voie du Soufre). La reconstruction engagée par la Région du quai E. Castel permet d'envisager un redéploiement spatial des activités qui densifiera l'économie du secteur.

Opportunités dans son aménagement

Le principal marché conteneur identifié pour le port de Bayonne a pour origine les activités de Lacq, dans le cadre de la reconversion du bassin industriel. Ces dernières utilisent déjà les installations de Blancpignon via le terminal de Sobegi pour la manutention entre autres du soufre solide. Le schéma prend pour parti d'utiliser la chaîne logistique existante entre Lacq et Blancpignon via la voie ferrée pour déployer une activité conteneur et logistique sur un foncier de neuf hectares compris entre l'avenue de l'Adour et le stockage du soufre solide. Cette solution comprend le maintien de Saint-Bernard comme lieu d'appoint type *quai à usage partagé*.

Orientations préférentielles

Le transbordement des conteneurs se fera à partir du nouveau quai E. Castel et son terre-plein adjacent. Bénéficiant d'un fort tirant d'eau et d'une faible exposition aux houles, il sera en capacité d'accueillir dans de bonnes conditions les navires assurant les liaisons short-sea avec les grands ports maritimes. Les entrepôts logistiques (15 000 m²) seront disposés en arrière quai dans le cadre de la constitution d'un immobilier neuf ou/et par le réemploi du Magasin Général. Les activités des Silos de l'Adour pourront être relocalisées à terme sur le port. Les activités de Sobegi conserveront leurs emprises actuelles. La zone de services conteneur (entretien, réparation, stockage des vides, etc.) sera aménagée sur le terre-plein de Blancpignon.

Mesures d'accompagnement

La restructuration du secteur ouest de Blancpignon et de son interface avec la ville (av. de l'Adour) s'accompagnera d'une mise aux normes des réseaux et la construction d'entrepôts logistiques répondant aux critères d'intégration environnementale et paysagère. Le flux poids-lourds généré par cette activité représentera en moyenne à l'échéance 2024 quatre-vingt-six mouvements journaliers. Ces flux impacteront de manière très faible le trafic de l'avenue, mais une adaptation des capacités de la voie avec les flux urbains pourra s'envisager entre les ronds-points du port et Marcel Dassault. La cohabitation entre flux routier et flux ferroviaire sur les passages à niveau de la voie du soufre sera étudiée afin de limiter les conflits d'exploitation, par exemple en décalant les heures de circulation des convois ferroviaires hors des heures de pointes urbaines. Une polarité urbaine sera recherchée en interface entre le port et la ville grâce au développement des emplois liés à la logistique. Elle comprendra la constitution d'une offre en services pour les usagers du port et ses riverains. La réduction des tonnages de vrac transbordés sur Blancpignon atténuera les nuisances induites sur les habitations riveraines (poussières et bruits). La forêt du Lazaret délimitera la limite nord du site industriel. Le réemploi de la liaison ferrée avec le Redon s'inscrira dans une démarche de réduction des impacts dans les transports entre les deux sites. Le bord à quai sera maintenu dans sa vocation piétonne, avec un passage à niveau protégé et ouvert en dehors des heures de fonctionnement du port. Il liera la berge du fleuve avec les cheminements du haut de la butte.



Enjeux d'aménagement

- Logistique [++]
- Industrie [+++]
- Artisanat [-]
- Plaisance [-]
- Ville [-]

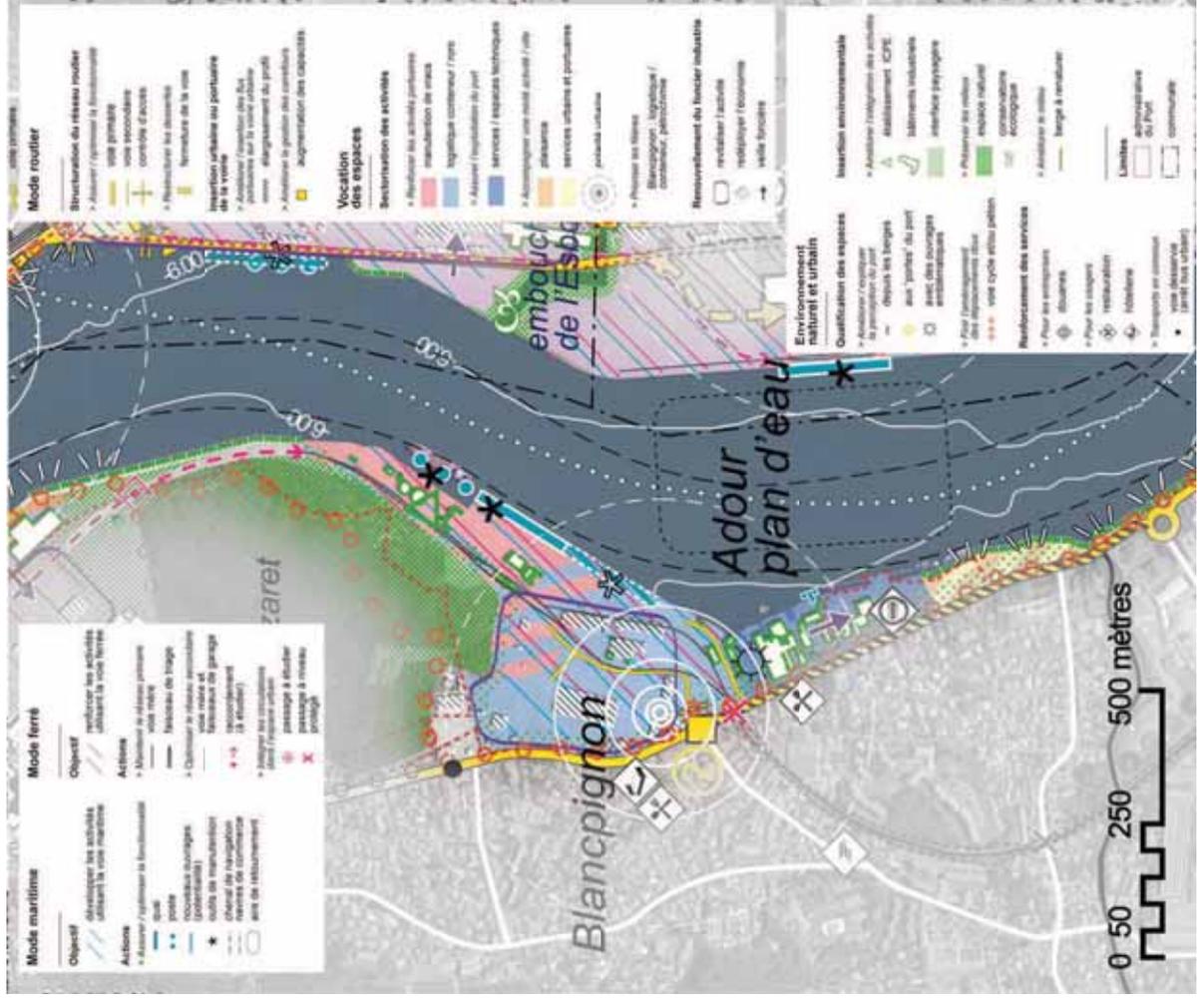
Filières économiques préférentielles

- Logistique conteneur
- Pétrochimie
- etc.

Collectivités partenaires

- Ville d'Anglet
- Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour
- Conseil Général Pyrénées Atlantiques

Extrait du Schéma



Actions sur le secteur 3 : Blancpignon

| Démarche à mettre en place | | Description | Opérationnalité | Maîtrise d'ouvrage | Part. techniques et/ou financiers | Echéancier |
|----------------------------|---|--|---|--|---|-------------------------------|
| Action support | Moyen d'action | | | | | |
| 1a / 5b | Poursuite du projet d'alignement du quai E. Castel et Gommès | Disposant de conditions nautiques favorables - fort tirant d'eau et faible agitation-, le secteur Blancpignon peut accueillir des navires de 20 000 t. à condition que les ouvrages d'accostage soient modernisés. Cette perspective engagea la Région à enclencher la reconstruction du poste E. Castel, puis le réalignement de 180 ml du quai (opérationnel en 2014). La tranche 3 de l'opération créera les 210 ml manquants en lieu et place du quai Gommès. Cet ouvrage et ses futurs outils de manutention appuieront le déploiement économique du secteur à destination du conteneur. | Opération de construction d'infrastructures. | Conseil Régional d'Aquitaine | CA Côte Basque - Adour Conseil Général Pyrénées Atlantiques CCI Bayonne Pays Basque | Avant 2024 (étude et travaux) |
| 1c | Élargir le terre-plein portuaire grâce aux travaux d'alignement du quai E. Castel et Gommès | Le réalignement du quai E. Castel dans l'axe du poste "liquide" entraîne un nécessaire remblaiement de la souille entre le quai Gommès actuel et le nouvel ouvrage. Cette superficie de 9 000 m ² environ complètera le terre-plein actuel de 13 000 m ² en offrant au secteur Blancpignon un arrière quai moderne de 2,2 ha avec une profondeur comprise entre 60 et 115 m. | Opération de construction d'infrastructures. | CCI Bayonne Pays Basque | | Avant 2024 (étude et travaux) |
| 2b | Restructurer l'occupation de la partie sud et ouest du secteur à destination de nouveaux opérateurs économiques | L'organisation de l'espace portuaire actuel de Blancpignon -7,2 ha hors SOBEGI- est déstructurée (dessertes internes-parc-quai), étalée et hétérogène : CCI, Silos de l'Adour, SNSM, Sotramab, Atherbéa, Sarem, etc. En complément des démolitions programmées de bâtiment, un diagnostic du foncier et de l'immobilier économique (fin de contrat, stratégie foncière) permettra de projeter dans le temps la mobilisation des emprises pour accueillir dans les meilleures conditions les projets économiques et en particulier liés aux conteneurs. | Etude foncière économique de la zone industrielle-portuaire de Blancpignon. | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine | Avant 2018 (étude et travaux) |
| 5a / 6a | Favoriser la constitution d'un Terminal à Conteneur (TC), d'une zone logistique (ZL) et de faisceaux ferroviaires dédiés à l'OFFP | Une analyse spécifique est nécessaire pour réaliser des scénarios d'optimisation de l'utilisation du foncier avec des dessertes internes adaptées pour accueillir à terme un TC principal de 1,8 ha, une ZL de 5 ha dont 15 000 m ² d'entrepôts, et les infrastructures ferroviaires dédiées à l'OFFP. Le pré-dimensionnement s'appuie sur la base des projections de trafics de la ligne Feeder le Havre-Bayonne : 25 000 EVP. Les hypothèses désignent le TC principal à Blancpignon et un TC secondaire à St Bernard (7 000 m ²). Près de vingt pourcent des flux seront consolidés / déconsolidés en ZL portuaire. | Etude d'opportunité et de faisabilité d'une plateforme trimodale à conteneurs, accolée par une zone logistique. | Conseil Régional d'Aquitaine | CCI Bayonne Pays Basque CA Côte Basque - Adour | Avant 2018 (étude et travaux) |
| 6b | Constituer des réserves foncières | En préalable au déploiement de Blancpignon pour les activités conteneurs et logistiques, la constitution de réserves foncières sur l'emprise portuaire est nécessaire. Cela passera par une limitation de la durée des AOT et un déplacement, sur d'autres secteurs du port, des activités ne correspondant pas aux perspectives de développement de Blancpignon. | Définition d'une politique foncière partagée avec le concessionnaire et les amodiataires | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine | Avant 2018 |
| 7b / (4b) | Etudier l'opportunité de la mise en place d'un pôle de service aux usagers et aux entreprises du port | Le développement des activités conteneurs et logistiques permettra la création de près de 100 emplois directs. Leurs besoins en services avec ceux des salariés de SOBEGI pourront se satisfaire au sein d'un pôle de services, inscrit sur l'avenue d'Adour -avec ses flux urbains- autour ou à proximité du giratoire d'entrée du port. | Etude de faisabilité économique, foncière et d'aménagement | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour | CCI Bayonne Pays Basque Milieu associatif | Avant 2024 |
| 8a | Améliorer l'intégration des convois ferroviaires dans les voies d'agglomération | La Voie du Soufre s'inscrit au sein de tissus urbains et coupe plusieurs axes routiers pour lesquels une sécurisation des passages de convois ferroviaires devra être étudiée ; des mesures d'évitement des heures de forts trafics pourront s'étudier. | Etude de circulation | CCI Bayonne Pays Basque | ACBA SNCF / RFF | Avant 2018 |
| 8c | Mettre en valeur les outils industriels et portuaires symboliques de l'identité du port de Bayonne | Les ouvrages portuaires et les produits traités -comme le soufre solide sur Blancpignon- constituent une identité forte du port de Bayonne. Leur valorisation par un Plan couleur ou /et un Plan Lumière permettra de communiquer positivement sur l'activité portuaire. | Mettre en œuvre le Plan lumière étudié par la CCI | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine | Avant 2018 |

Actions sur le secteur 4 : Redon

Interventions

Le Redon (35 ha) est un territoire économique occupé par différentes activités allant de la plaisance (port à flot du Brise Lame, port à sec) à la petite logistique en passant par l'artisanat et le tertiaire. Il présente un bord à fluvial un faible tirant d'eau et une accessibilité routière contrainte par le gabarit de l'avenue de l'Adour. La forêt du Lazaret marque sa limite sud et la transition avec Blancpignon.

Opportunités dans son aménagement

Le secteur du Redon conserverait dans son ensemble une vocation mixte nautisme / plaisance / pêche / services portuaires et urbains déjà présente. L'emprise GDF (4 ha) s'inscrit dans le cadre d'un projet économique couplé soit avec le déploiement de la filière logistique et conteneur sur Blancpignon, soit avec la vocation mixte des terrains limitrophes.

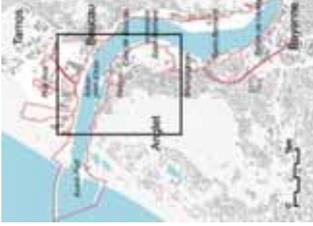
Orientations préférentielles

La partie ouest (port de plaisance) et centrale du Redon devront poursuivre leur confortement économique. Cela se fera préférentiellement par des activités portuaires et nautiques avec des entreprises artisanales et de services. Leur développement s'inscrira dans un schéma général de développement à définir. Le foncier non boisé en partie Est du Redon (emprise GDF) pourra être - après étude technique- plus spécialement mobilisé dans le cadre d'une zone de logistique urbaine à destination de l'agglomération bayonnaise, dont les marchandises auront été dépotées depuis les conteneurs transbordés sur Blancpignon. Sa liaison depuis le terminal sera assurée par mode ferroviaire grâce à la réactivation de la voie ferrée existante en pied de dunes

des années 1960. La diffusion des marchandises sur l'agglomération se fera nécessairement par des véhicules de livraison adaptés au gabarit urbain de l'avenue de l'Adour.

Mesures d'accompagnement

La mise en place d'un schéma commun de développement et de réhabilitation du secteur du Redon s'envisagera avec l'ensemble des collectivités présentes. La réactivation de la voie ferrée entre le Redon et Blancpignon limitera l'impact environnemental des flux logistiques et portuaires sur la forêt du Lazaret. Le bord à qui sera maintenu dans sa vocation piétonne, avec un passage à niveau protégé et ouvert en dehors des heures de fonctionnement du port. Il liera la berge du fleuve avec les cheminements du haut de la butte.



Enjeux d'aménagement

- Logistique [+]
- Industrie [-]
- Artisanat [++]
- Plaisance [+++]
- Ville [++]

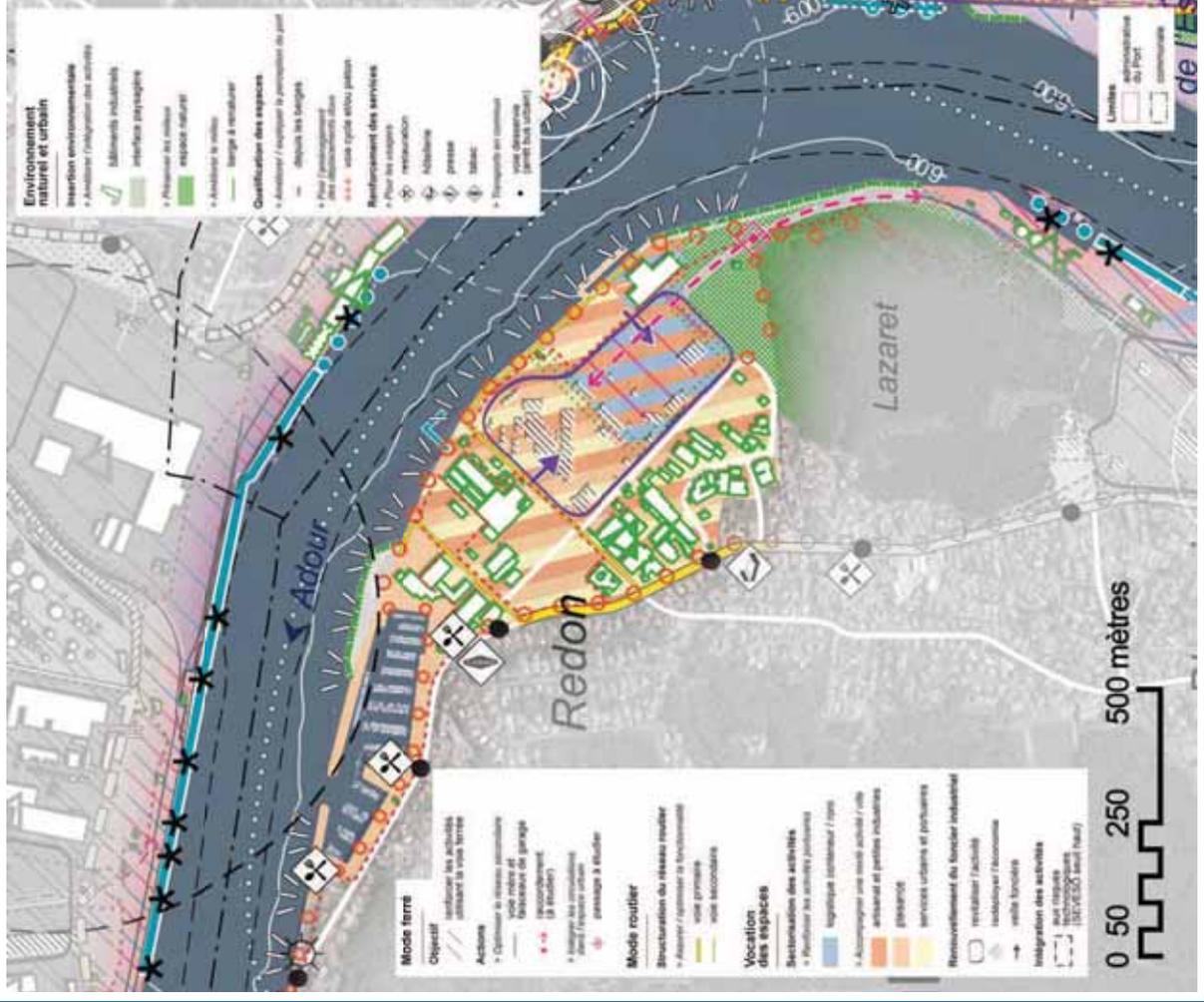
Filières économiques préférentielles

- Plaisance
- Nautisme
- Logistique conteneur
- etc.

Collectivités partenaires

- Ville d'Anglet
- Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour
- Conseil Général Pyrénées Atlantiques

Extrait du Schéma



Actions sur le secteur 4 : Redon

| Action support | Moyen d'action | Description | Opérationnalité | Maîtrise d'ouvrage | Partenaires techniques et/ou financiers | Echéancier |
|----------------|---|---|--|--|---|-------------------------------|
| 1c | Etudier l'opportunité économique et la faisabilité d'un développement des activités de logistique urbaine sur l'emprise GDF en lien avec le secteur de Blancpignon (filière conteneurs) | Les contraintes foncières et logistiques du port de Bayonne introduisent une nécessaire optimisation de l'occupation des fonciers. L'apport du terminal conteneur pour l'agglomération bayonnaise pourra se concrétiser sur le secteur de Redon par la mise en place d'une zone de logistique urbaine à destination des entreprises et habitants du territoire de l'Adour. En cela, la partie libre de plantations (4 ha) de l'emprise foncière GDF présente un potentiel d'accueil de ce type d'activités, en synergie avec Blancpignon grâce à la réactivation de la liaison ferroviaire entre ces deux secteurs, et tenant compte du gabarit et profil urbain de l'av. de l'Adour dans la section Redon-Rénéric. Une étude d'opportunité économique, fonctionnelle et paysagère doit définir l'équilibre de l'opération. En son absence, le foncier GDF intégrera le territoire à l'étude dans le cadre du Schéma de cohérence économique et spatiale sur le Redon (action 2a). | Etude d'opportunité et de faisabilité d'implantation d'activités de services liés à la zone conteneur du terminal de Blancpignon | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine | Avant 2018 (étude) |
| 2b | Acquérir le foncier de l'emprise GDF | Dans le cadre d'un redéploiement économique du foncier GDF, son acquisition doit permettre la mise en œuvre soit d'un projet conteneur en lien avec le terminal de Blancpignon, soit d'un projet destiné aux activités nautiques (services, artisanats). | Définition d'une politique foncière partagée | CCI Bayonne Pays Basque | CR d'Aquitaine ACBA, Ville d'Anglet | Avant 2018 |
| 2a | Elaborer un schéma de cohérence économique et spatiale sur le Redon | Le territoire d'activités du Redon représente 24 ha entre l'av. de l'Adour, le fleuve, le port de plaisance et la forêt du Lazaret. Occupé par des activités industrielles dans les années 1930, il présente aujourd'hui un morcellement de propriétaires, d'usages et de dynamiques qu'il est nécessaire de rationaliser dans un schéma d'ensemble afin de prévenir une paupérisation du tissu économique et de préparer l'intervention publique. | Etude de définition foncière, spatiale, paysagère et d'aménagement. | A définir | Conseil Régional d'Aquitaine, ACBA, CCI BPB, CG64, Ville d'Anglet | Avant 2018 |
| 10a | Renforcer l'attractivité économique du Redon : services et petite production liés aux nautismes, à la plaisance et à la pêche | A l'appui du Schéma de cohérence économique et spatiale (action 2a), la destination économique des fonciers du Redon devra répondre aux besoins du bassin économique local, en particulier le nautisme et la plaisance dans ses dimensions de services, d'artisanats et de petites productions. Dans cette dynamique, le bâtiment <i>Poisson à Voile</i> , propriété de la Région Aquitaine, verra sa vocation renforcée comme interface entre activités nautiques et plaisance au sein du parcours pédestre du port et de l'estuaire. | Etude de définition du potentiel économique du secteur | A définir | Conseil Régional d'Aquitaine, ACBA, CCI BPB, CG64 | Avant 2018 |
| 8b | Terminer l'aménagement des chemins cycle / piéton en rive gauche de l'Adour | La liaison cycle et piéton entre la Barre et le centre-ville bayonnais est formalisée aujourd'hui sur l'avenue de l'Adour, loin du fleuve. L'accès à la rive et sa pratique piétonne restent limités par l'absence de cheminement et de liaison avec la Promenade du Prince Impérial à travers la forêt du Lazaret. Ainsi, l'aménagement du secteur du Redon devra intégrer une dimension déplacement doux afin de créer des liaisons entre les espaces et de permettre une réappropriation de ces berges peu utilisées par les activités nautiques comme celle du Lazaret. | Etude de définition : déplacements et aménagement paysager. Maîtrise d'œuvre urbaine, Travaux d'aménagement. | CA Basque – Adour Ville d'Anglet | Conseil Régional d'Aquitaine CCI Bayonne Pays Basque | Avant 2018 (étude et travaux) |
| 9a | Poursuivre l'entretien et la mise en valeur de la forêt du Lazaret | L'estuaire de l'Adour s'inscrit dans un contexte écologique fort, comprenant un site Natura 2000, des ZNIEFF et des espaces boisés comme le Pignade et le Lazaret. Ils jouent un rôle important de relais écologiques, de « pas japonais » dans le déplacement local d'espèces faunistiques et floristiques. La poursuite de la mise en valeur paysagère et ludique de la forêt du Lazaret devra rester compatible avec la richesse écologique du site. | Plan de gestion environnemental | Conseil Général des Pyrénées Atlantiques | CA Côte Basque - Adour Ville d'Anglet Milieu associatif | Après 2018 |
| 10a | Conforter la dynamique du port de plaisance du Brise Lame (en lien avec l'étude plaisance sur l'Adour – p55) | Aménagé dans les années 1970, le port de plaisance du Brise Lame concentre plus de quatre cent anneaux à flot avec des équipements, services et commerces destinés aux plaisanciers. Il fait l'objet d'un projet global de requalification qui devrait se concrétiser ces prochaines années par l'Agglomération. | Mise en œuvre du programme de travaux du port de plaisance | CA Côte Basque - Adour | Conseil Régional d'Aquitaine Ville d'Anglet Milieu associatif | Avant 2018 (travaux) |

Actions sur le secteur 5 : Port Aval

Interventions

Le secteur de Port Aval (145 ha) correspond aux espaces compris entre la voie ferrée Bordeaux-Hendaye et les dunes de Tarnos. Sa limite nord jouxte la zone industriel-portuaire (ZIP) de Tarnos avec l'emprise Walon France. C'est le cœur économique du port de Bayonne avec les filières sidérurgique, la pétrochimie et agro-alimentaire. Il dispose d'une desserte multimodale (mer / rail / route) de qualité dont seule son optimisation permettrait d'accueillir de nouveaux flux et les activités induites.

Opportunités dans son aménagement

L'amélioration des capacités de traitement des infrastructures du port permettra de maintenir voire d'augmenter les tonnages transbordés sur les quais de Port Aval, tout en assurant aux entreprises actuelles et futures un développement de leurs trafics. Cette recherche d'optimisation des infrastructures passera par une sécurisation des déplacements routiers et ferroviaires sur le port. Les emprises foncières encore mobilisables pour des activités (40 ha) seront destinées à des industries de transformation utilisant nécessairement le mode maritime ou ferroviaire dans ses pré- ou post-acheminement.

Orientations préférentielles

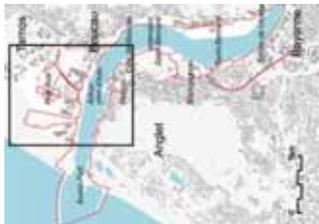
La réorganisation et l'extension des arrières quais de Port Aval augmenteront les capacités de stockage sur le port et de transbordement des navires. Pour cela, les infrastructures routières seraient restructurées au sein d'une voirie portuaire permettant de faire le tour du port et d'assurer ainsi sa sécurité ; les flux urbains étant reportés sur le contournement nord du port (RD85e). Les principales actions envisagées comprendront la création d'une boucle viaire interne en reprenant le chemin des Dunes et les antennes viaires nord-sud existantes, le recul de la voie bord à quai et un contrôle d'accès à l'espace portuaire. Le réseau ferroviaire présentera cette même architecture pour augmenter l'offre en foncier desservi et sécuriser les déplacements. Les nouvelles emprises foncières ainsi définies accueilleront en arrière-quai un stockage de bois bord à quai (4 ha) afin de permettre le transbordement depuis ou à partir de navires à fort tirant d'eau, une réserve pour l'extension des activités sidérurgiques de Beltrame (4 ha), un pôle

BTP (10 ha) construit autour et avec l'entreprise TSV pour la valorisation des déchets industriels et du BTP qui présentera éventuellement une centrale de béton prêt à l'emploi (relocalisation de Calcia). L'activité engrais des Silos de l'Adour pourra être relocalisée à terme sur Port-Aval sur une emprise non-occupée (6 ha) au nord des installations d'Agriva et de LBC afin de constituer un pôle pétrochimique. La mutualisation des outils de transbordement des engrais d'Agriva avec Silos de l'Adour pourra s'envisager, en substitution à un brouetage par camion depuis le quai. Les autres emprises (40 ha) dont le terrain Walon France seront considérées comme des réserves foncières à destination d'industries de transformation.

Mesures d'accompagnement

Afin d'assurer une sécurité de l'ensemble du port, une surface pourrait être mobilisée afin de permettre l'implantation d'un SDIS. Il pourra s'implanter à l'entrée viaire de Port-Aval après mobilisation du foncier des entreprises du bâtiment Sermat et Matebat (1,8 ha). Cette localisation aura l'avantage d'être en rotule entre les secteurs portuaires de Port-Aval, Extension Saint-Bernard, la ZIP de Tarnos et les communes de Tarnos et de Boucau avec une desserte par la RD309 et la RD85e.

L'accès aux plages de Tarnos se réalisera via le contournement nord du port (RD85e) en connexion avec le chemin de randonnée itinéraire mode doux. Les espaces dunaires à l'ouest de la voie seront protégés du développement industriel et intégreront une dynamique environnementale et ludique en lien avec les plages. Les installations industrielles actuelles et futures verront leur conception et exploitation encadrées par un cahier des charges architectural, paysager et environnemental. Une réduction progressive des nuisances sur les riverains (bruit, poussière, lumière, eau de rejet) sera imposée. Le traitement des franges du port verra également des prescriptions paysagères assurant une transition qualitative entre activité et espaces naturels / urbains. Les portes du port seront marquées par des aménagements spécifiques.



Enjeux d'aménagement

- Logistique [+++]
- Industrie [+++]
- Artisanat [-]
- Plaisance [-]
- Ville [-]

Filières économiques préférentielles

- Sidérurgie
- Agro-alimentaire
- Bois
- Pétrochimie
- BTP valorisation
- etc.

Collectivités partenaires

- Ville de Tarnos
- Communes de Boucau
- Communauté de Communes du Seignaux d'Agglomération Côte Basque - Adour
- Conseil Général des Landes

Extrait du Schéma



Actions sur le secteur 5 : Port Aval

| Démarche à mettre en place | | Description | Opérationnalité | Maitrise d'ouvrage | Part. techniques et/ou financiers | Echéancier |
|----------------------------|--|---|---|--|--|-------------------------------|
| Action support | Moyen d'action | | | | | |
| 1b | Grosse réparation des ouvrages maritimes | Des reprises de structure des quais seront notamment réalisées afin de conforter ces équipements dans leur vocation portuaire. | Travaux | Conseil Régional d'Aquitaine | | Avant 2024 (travaux) |
| 1b | Etudier l'opportunité d'un bouclage du réseau ferroviaire | La desserte ferroviaire au sein de Port-Aval présente plusieurs antennes dont une bord à quai et une autre le long du Chemin des Dunes. Leur raccordement (1 800 m) assurera un bouclage du réseau du port et la mise en relation des produits transbordés à quai avec les emprises arrière du port. Cette configuration améliorera par ailleurs la sécurité des mouvements ferroviaires avec la possibilité de deux voies d'évacuation des marchandises. Dans un premier temps, une étude technico-économique devra définir l'opportunité et la faisabilité d'un tel projet. | Etude d'optimisation et d'interconnexion du réseau ferroviaire. Réserve des emprises foncières. | CCI Bayonne Pays Basque | Ville de Tarnos Ville de Boucau | Avant 2018 (étude) |
| 1c / 6a | Augmenter la surface des terre-pleins bord à quai | Les quais de Port-Aval disposent des meilleures conditions nautiques du port de Bayonne. Cependant, la faible largeur des terre-pleins bord à quai contraint l'exploitation portuaire. Afin d'augmenter la capacité de traitement des marchandises, une extension des terre-pleins par le recul de la voie portuaire (RD85) le long des emprises bâties Agniva et Beltrame permettrait de disposer de 7 ha au lieu de 5 ha avec une largeur passant de 70 m à 135 m. | Etude de définition technique et foncière Travaux d'aménagement. | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine | Après 2018 (étude et travaux) |
| 1d | Etudier les capacités d'optimisation de la RD85 en fonction de l'augmentation des trafics routiers | La RD85 constitue un axe structurant à partir de l'A63 dans la desserte du port de Bayonne, de la ZI de Tarnos et des espaces urbains de la CC du Seignanx. Les projets d'aménagement des différentes collectivités doivent être évalués en fonction de la capacité actuelle de la RD85 afin d'envisager l'adaptation de son profil et de garantir la desserte du port. | Etude de trafics | CG des Landes | | Avant 2018 (étude) |
| 1e | Aménager une desserte routière interne au port | Dès l'ouverture à la circulation du contournement routier de Port-Aval (RD85e), les voiries du port peuvent être réservées et contrôlées aux seuls usages portuaires et industriels. Cette desserte routière serait restructurée par la création d'une voirie en boucle entre la voie bord à quai reculée (action 1c) et le Chemin des Dunes intégré au domaine portuaire. Une liaison Nord-sud pourra être complétée par une autre voie près de Bayonne Manutention. | Etude de définition. Travaux d'aménagement. | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine | Après 2018 (étude et travaux) |
| 2b / 6b | Veiller à l'intégration dans les espaces à vocation industrielle et portuaire des fonciers au sud du futur contournement du port | Le tracé de la RD85e délimite l'extension maximale de Port-Aval à l'Ouest où les fonciers compris dans ce périmètre devront faire l'objet d'un redéploiement économique pour des activités industrielles et portuaires. A défaut d'une volonté des industriels, leur acquisition pourra s'avérer nécessaire. Il est nécessaire pour cela la définition d'une politique foncière partagée entre la Région et les collectivités locales. | Définition d'une politique foncière partagée | Conseil Régional d'Aquitaine | CG des Landes CCI Bayonne Pays Basque Ville de Tarnos | Avant 2018 |
| 3c | Améliorer la desserte et la capacité des réseaux à destination des industriels | La programmation de nouvelles activités de transformation sur Port-Aval nécessitera de déterminer l'état capacitaire des réseaux actuels (énergie, assainissement, eau potable, etc.). Une restructuration de leur architecture et/ou une augmentation de leur capacité pourront s'avérer nécessaires pour l'accueil de nouvelles activités industrielles. | Etude technique de capacité | Conseil Régional d'Aquitaine | CCI Bayonne Pays Basque Ville de Tarnos | Avant 2018 |
| 3d | Améliorer la sécurité des activités industrielles | Le bouclage des réseaux ferroviaires (action 1b) et routiers (action 1e) participe activement à la sécurisation des usagers du port. Cependant, face au risque industriel, la création d'un SDIS sur Port-Aval renforcera les capacités d'intervention sur le territoire portuaire. Sa localisation en entrée du port, au carrefour avec la RD85, permettra d'intervenir également sur les communes de la rive droite de l'Adour. | Etude d'opportunité | CG des Landes CG des Pyrénées Atlantiques | Etat Ville de Tarnos Ville de Boucau | Avant 2018 (étude) |
| 7b / 4b | Mettre en place un Plan de Déplacement Entreprise (PDE) | Le développement des activités industrielles (comme Beltrame en 2014) sur Port-Aval renforce le besoin d'un Plan de Déplacement Entreprise sur l'ensemble du secteur. Elaboré en concertation avec les acteurs du territoire, il permettra à ses usagers d'utiliser un transport alternatif à la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. | Etude de déplacements | SMTC | ACBA CC du Seignanx Milieu associatif | Avant 2018 (étude) |
| 8a | Réaliser la déviation (RD85e) pour dissocier flux urbains et portuaires | La mise en œuvre du contournement routier de Port-Aval (RD85e) améliorera significativement la sécurité des flux urbains au sein du port, car ils seront reportés en périphérie. | Travaux d'aménagement. | CG des Landes | CR d'Aquitaine Ville de Tarnos CC du Seignanx | Avant 2018 (travaux) |
| 8c | Mettre en valeur les outils industriels et portuaires symboles de l'identité du port | Les ouvrages, les bâtiments et les activités industrielles portuaires constituent une identité forte du port de Bayonne. Leur valorisation par un Plan couleur, un Plan lumière, le développement de tourisme industriel, permettra de communiquer positivement sur l'activité du port. | Mettre en œuvre le Plan lumière Etude de faisabilité de tourisme industriel | CCI Bayonne Pays Basque | Les industriels Conseil Régional d'Aquitaine | Avant 2018 |

Actions sur le secteur 6 : Cale de Boucau

Interventions

Interface entre la ville et le fleuve, la Cale de Boucau offre une respiration urbaine et ludique dans l'estuaire industrialisé de l'Adour.

Un renforcement de l'offre en services pour les usagers du port et ses riverains sera envisagé. Les liaisons avec le centre-ville de Bayonne et les plages d'Anglet seront assurées par la navette fluviale projetée par l'Agglomération.

Opportunités dans son aménagement

Le renforcement de la valeur urbaine, paysagère et ludique de la Cale de Boucau permettra la constitution d'une polarité urbaine en offrant aux riverains de l'estuaire un lieu de contact avec le fleuve dans une démarche urbaine et récréative. Les aménagements projetés apporteront une réponse fonctionnelle à la sécurisation des trafics portuaires dans la traversée de la cale, le confortement de la petite plaisance locale, une extension des espaces publics d'interface avec le fleuve et la résorption des friches ferroviaires.

Orientations préférentielles

Le déplacement de la RD309 le long du faisceau du port de la gare de Boucau libérera des circulations routières le front de berge sur trois cent cinquante mètres entre la cale et le silo de Maïasca. Ce cheminement se prolongerait vers le sud (250 m) de la cale afin d'offrir aux plaisanciers et aux habitants de Boucau un parcours sécurisé. Les espaces dédiés à la pêche et la plaisance conserveront leurs emprises actuelles avec l'opportunité de densifier les mouillages à l'extérieur de la cale dans l'axe de l'ouvrage de protection actuel. La liaison avec le centre-ville de Boucau empruntera le passage à niveau et la rue Paul Barsalère. Les nouveaux espaces ainsi libérés seront aménagés dans le cadre d'un parc paysager et événementiel (3 ha) à l'échelle de l'agglomération.



Enjeux d'aménagement

- Logistique [---]
- Industrie [---]
- Artisanat [+]
- Plaisance [++]
- Ville [+++]

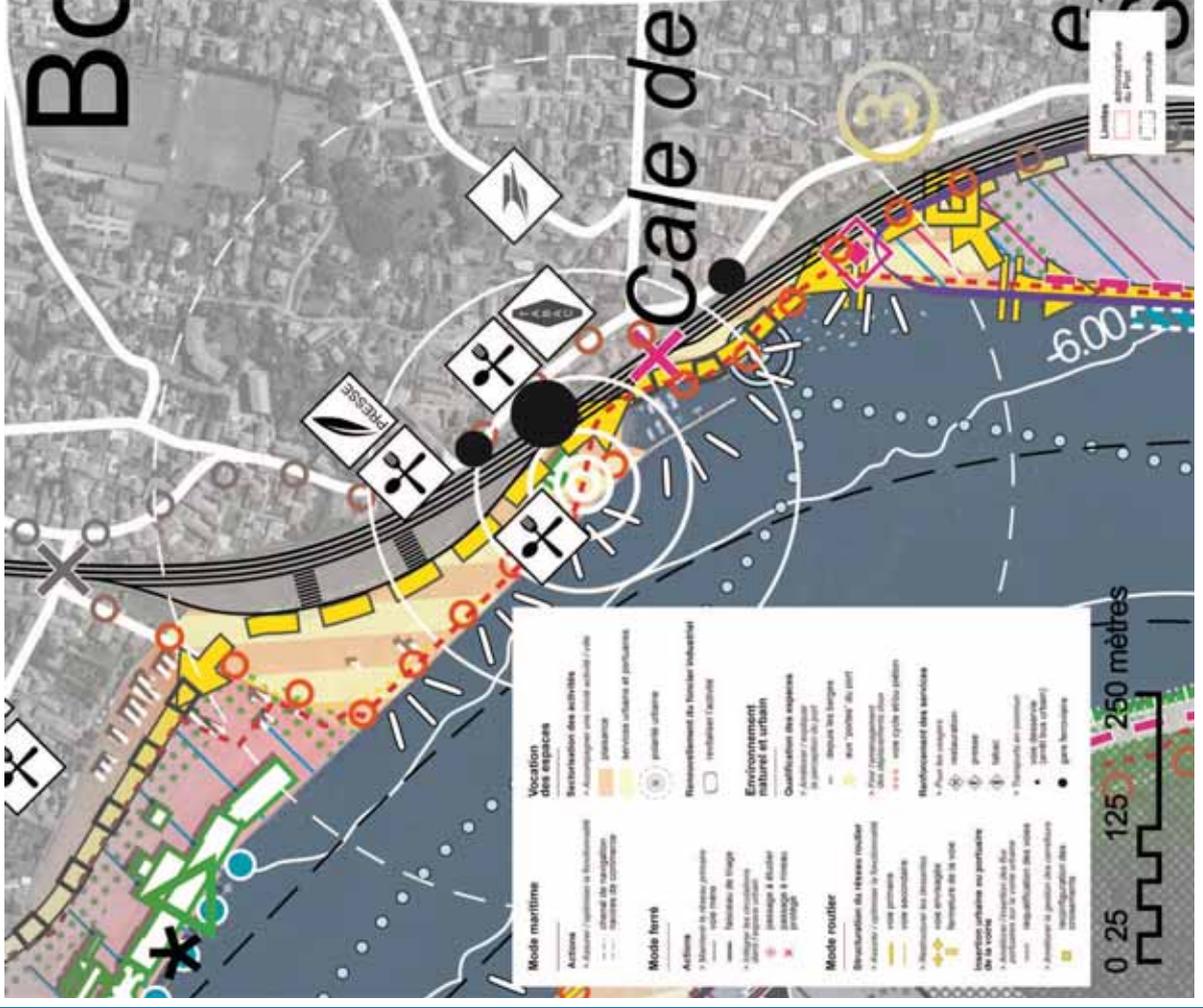
Filières économiques préférentielles

- Plaisance
- Nautisme
- etc.

Collectivités partenaires

- Ville de Boucau
- Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour

Extrait du Schéma



Actions sur le secteur 6 : Cale de Boucau

| Action support | Moyen d'action | Description | Opérationnalité | Maîtrise d'ouvrage | Partenaires techniques et/ou financiers | Echéancier |
|----------------|---|---|---|--|---|-----------------------|
| 1d | Dévoier la RD309 le long des voies ferrées afin de réduire l'impact des circulations portuaires sur l'espace ludique et de loisirs de la Cale | L'aménagement urbain de la Cale de Boucau passe par un recul le long des voies ferrées de la RD309 aujourd'hui localisée bord à quai. Le foncier mobilisé pour cette opération correspond aux emprises ferroviaires de la gare de fret de Boucau dont une optimisation de l'occupation devrait être menée. L'objectif est de concentrer dans un même fuseau les nuisances générées par les axes de circulations et de libérer les fonciers en front du fleuve de ces contraintes. | Etude de faisabilité technique, foncière et d'aménagement | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour | RFF / SNCF CG des Pyrénées Atlantiques Conseil Régional d'Aquitaine CCI Bayonne Pays-Basque Ville de Boucau | Avant 2018 (étude) |
| 8b | Développer des moyens alternatifs de déplacement sur l'estuaire | La géographie de l'estuaire et le regroupement des ouvrages de franchissement sur Bayonne concentrent les flux routiers sur les voiries parallèles aux berges, avec pour corolaire leur congestion aux heures de pointes. L'Agglomération mise sur une augmentation de l'offre en transport en commun à l'échelle des communes de l'estuaire pour solutionner cette situation. Ainsi, un projet de navettes fluviales est en cours d'études entre Anglet, Boucau (site de la Cale) et le centre-ville bayonnais. | Mise en œuvre des navettes fluviales | SMTC | CA Côte Basque - Adour Conseil Régional d'Aquitaine Ville de Boucau Ville de Tarnos | Avant 2018 (étude) |
| 8c | Qualifier le site par un projet urbain, ludique et de loisirs à l'échelle de l'agglomération | Une fois le recul de la RD309 mené, les 3,4 ha de foncier bord à quai compris entre le silo de Matisca et le triangle Nord d'ex-Raffinerie du Midi entreront dans le cadre d'un projet urbain, ludique et de loisirs en lien avec le centre-ville de Boucau. L'aménagement d'un espace paysager de qualité ponctué d'animations urbaines et/ou portuaires (restauration, services, etc.) apportera une polarité urbaine à l'échelle du fleuve avec un accès à l'Adour aux riverains du port et aux habitants de l'agglomération. A partir d'une étude de programmation urbaine, un concours de maîtrise d'œuvre permettra de retenir les meilleures propositions pour l'aménagement de ce territoire. Inspiration : parc sur la rive à Berre-l'Étang, parc des Chantiers à Nantes | Etude de programmation urbaine Concours de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour | Conseil Régional d'Aquitaine Ville de Boucau Ville de Tarnos Milieu associatif | Avant 2018 (concours) |
| 10a (8c) | Favoriser un développement modéré de la plaisance sur mouillage (en lien avec l'étude plaisance sur l'Adour – p55) | Avec ses 70 places de moins de dix mètres en mouillage forain, la Cale de Boucau constitue un petit pôle de plaisance sur l'Adour. Apprécie par ces usagers pour son caractère convivial, l'occupation du plan d'eau dédié pourra être optimisée en concertation avec les plaisanciers afin de densifier le nombre d'unités admises. A terre, l'intégration des besoins des plaisanciers dans l'aménagement paysager de la Cale de Boucau permettra de satisfaire, notamment, la sécurité des déambulations piétonnes près du plan d'eau, les besoins en stationnement et l'offre de services. | Etude capacité en mouillage du plan d'eau à destination de la plaisance | Conseil Régional d'Aquitaine | CA Côte Basque - Adour Etat (police de l'eau) Ville de Boucau Milieu associatif | Avant 2018 |

Actions sur le secteur 7 : Saint-Bernard

Interventions

Saint-Bernard est le dernier secteur portuaire aménagé sur l'Adour. Issu du comblement d'un bras du fleuve entre l'île et la rive droite de Bayonne, son déploiement reposait principalement sur les activités logistiques. Les contraintes d'accessibilité nautiques et routières du site n'ont pas permis d'enregistrer les développements économiques espérés initialement. Ce secteur représente quarante-deux hectares de terre-pleins non-inondables et non-pollués entre l'embouchure de la rivière du Moulin d'Esbouc (nord) et la Pièce Noyée (sud). Il dispose d'une desserte ferroviaire de qualité, mais d'une desserte routière traversant des espaces urbains (comme la Cale de Boucau) et d'une desserte maritime limitée à des navires de faible tonnage (envasement régulier de la souille du poste Saint-Bernard).



Enjeux d'aménagement

- Logistique [++]
- Industrie [++]
- Artisanat [++]
- Plaisance [-]
- Ville [-]

Opportunités dans son aménagement

L'installation d'industries de transformation tirera parti des spécificités physiques de ce territoire. Les filières agro-alimentaires et bois – biomasses seront plus directement concernées car leurs activités sur le port de Bayonne sont principalement limitées aux transbordements. Les marchandises ainsi produites augmenteront la valeur des productions manufacturées sur le port et alimenteraient en export le terminal à conteneur. Industries génératrices d'emplois, elles augmenteront fortement la densité d'actifs sur la zone de Saint-Bernard en s'intégrant plus facilement dans le paysage urbain de cette partie de l'estuaire.

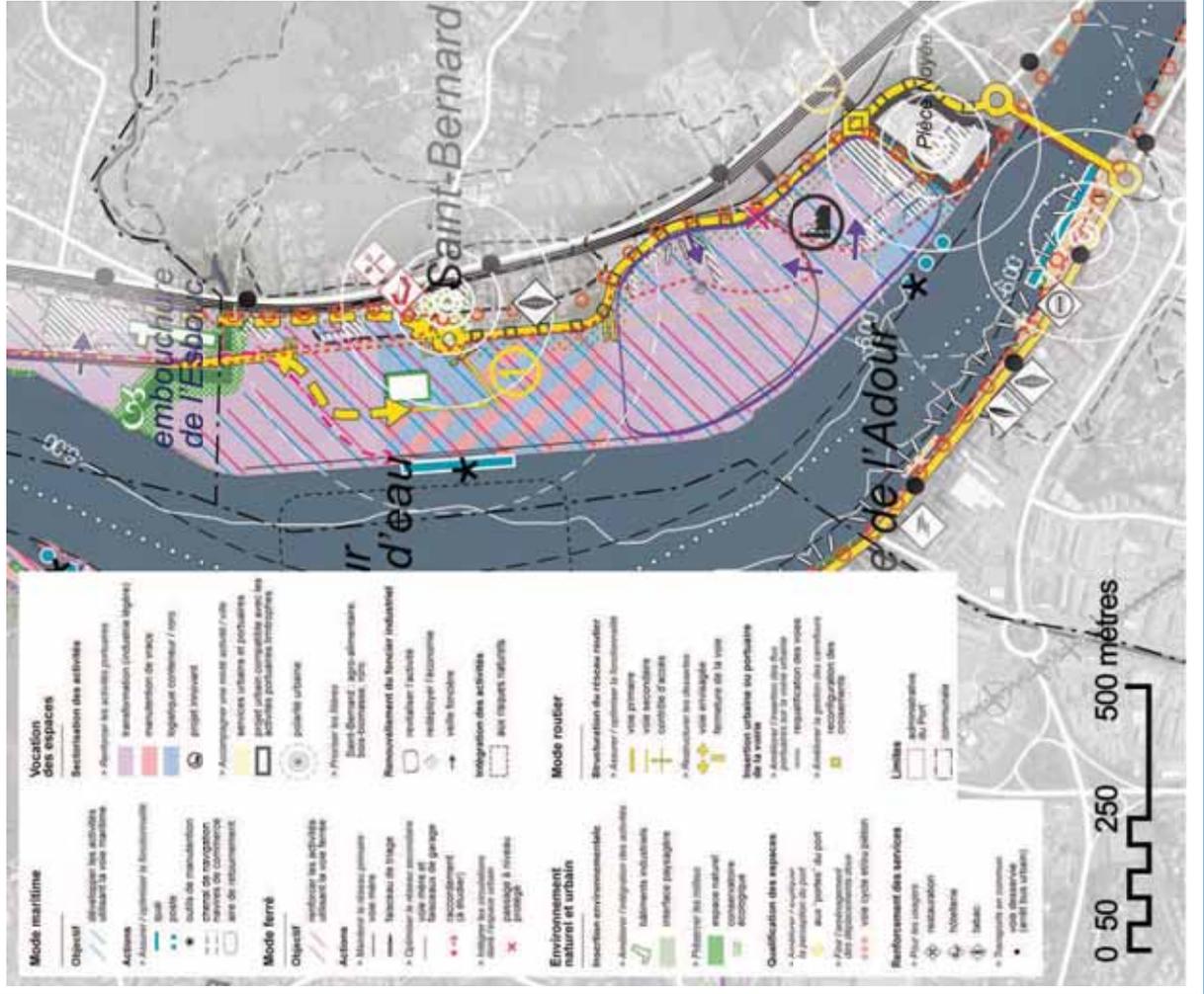
Orientations préférentielles

L'aménagement des terre-pleins portuaires de Saint-Bernard s'appuiera sur les équipements déjà réalisés par la Région Aquitaine (poste à quai, rampe ro-ro, entrepôt) tout en mobilisant les fonciers compris entre le fleuve et la RD309 jusqu'à la Pièce Noyée pour des activités industrielles. Le poste Saint-Bernard sera mutualisé en espace de transbordement multi-usage pour la manutention des vrac / conteneurs liés aux filières bois / agro-alimentaires. Il servira de rotule dans la desserte maritime d'industries de transformation tournées vers l'agro-alimentaire et vers le bois / biomasse. La relocalisation des Silos de l'Adour sera ainsi envisagée sur ce secteur. Une activité logistique sera conservée en appoint au secteur de Blancpignon. La densification du nombre d'emplois soutiendrait la création d'une polarité urbaine en lien avec le hameau. Ce centre de vie dans lequel le projet de Cité Portuaire porté par l'Agglomération offrira des services urbains aux usagers du port et à ces riverains. L'interface portuaire avec la Pièce Noyée (1,5 ha) conservera une vocation logistique avec le développement d'activités utilisant la rampe ro-ro.

Mesures d'accompagnement

- Filières économiques préférentielles
 - Bois – biomasse
 - Agro-alimentaire
 - RoRo
 - etc.
- Collectivités partenaires
 - Ville de Bayonne
 - Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour

Extrait du Schéma



Actions sur le secteur 7 : Saint-Bernard

| Démarche à mettre en place | | Description | Opérationnalité | Maîtrise d'ouvrage | Part. des techniques et/ou financiers | Echéancier |
|----------------------------|---|--|--|--|--|-------------------------------|
| Action support | Moyen d'action | | | | | |
| 1b / 6a | Raccorder l'embranchement ferré existant avec celui projeté sur Extension Saint-Bernard | La configuration nautique de Saint-Bernard oblitère toute possibilité pour accueillir des navires de fort tonnage dans des conditions normales d'exploitation. L'opportunité d'une desserte par ce type de navire passerait par l'utilisation / reconstruction du poste Saint-Bernard sur Extension Saint-Bernard. La liaison entre le poste Saint-Gobain et le secteur St-Bernard s'effectuera par un prolongement de l'embranchement ferré existant via le pont routier sur la rivière du Moulin d'Esbouc. | Etude technique de raccordement | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine RFF | Avant 2018 (étude) |
| 1c / 6a | Poursuivre l'aménagement des terre-pleins portuaires | L'accueil de nouvelles activités portuaires sur Saint-Bernard nécessite une poursuite de l'aménagement des terre-pleins portuaires. Ces travaux s'inscriront dans une démarche environnementale forte avec entre autres un traitement des eaux de ruissellement. | Travaux d'aménagement. | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine | Avant 2018 (étude et travaux) |
| 1d | Etudier comment garantir les déplacements à l'échelle de l'agglomération et la desserte du port avec le secteur Saint Bernard | Le besoin de garantir les dessertes du port et les perspectives de développement de l'agglomération en rive droite de l'Adour nécessitent d'évaluer les capacités des infrastructures actuelles à plus long terme et d'analyser les possibilités d'optimisation, en tenant compte des projets en cours, notamment celui de la gare de Bayonne. Ces études viaires devront préciser l'opportunité d'aménagements à l'échelle de l'agglomération mais également du port avec le secteur Saint-Bernard. Elles devront être en lien avec l'amélioration des capacités de la RD85. | Etude de trafics et d'opportunité | CG des Pyrénées Atlantiques | ACBA CR d'Aquitaine CCI CG des Landes | Avant 2018 (étude) |
| 1e / 6a | Dévoier la RD309 le long des voies ferrées | Dans la partie Nord de Saint-Bernard, la mise en parallèle de la RD309 avec les voies ferrées SNCF permettra le classement dans le seul domaine portuaire de l'actuelle voirie bord à quai. Ainsi classée, cette voie portuaire interne pourra desservir l'ensemble des terre-pleins et des installations de Saint-Bernard. L'objectif est d'augmenter la capacité de stockage des acteurs privés (industries de transformation agro-céréales, bois-biomasse) souhaitant s'implanter sur le foncier disponible et celui des trafics de transit tels que le bois. | Etude de faisabilité technique Déclassement de l'actuelle RD309 | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour | CR d'Aquitaine CCI CG des Pyrénées Atlantiques Ville de Bayonne | Avant 2018 (étude) |
| 2b / 6b | Acquérir et valoriser à destination des activités portuaires et industrielles les emprises comprises entre la RD309 et la Pièce Noyée | La partie Sud de Saint-Bernard ne présente pas encore une homogénéité en termes d'usages. Il subsiste quelques habitations et activités sans rapport avec l'économie portuaire. La mise en place d'un droit de préemption délégué à la Région permet l'acquisition de ces fonciers et leur intégration à une stratégie économique destinée aux activités portuaires et de petites industries de transformation. L'objectif est de constituer une réserve foncière supplémentaire afin d'orienter la reconversion de ces espaces et de permettre une interface avec la Pièce Noyée. | Acquisition foncière | Conseil Régional d'Aquitaine | CCI Bayonne Pays Basque CA Côte Basque - Adour Ville de Bayonne | Avant 2024 |
| 3c | Améliorer la desserte et la capacité des réseaux à destination des industriels | La programmation d'activités de transformation sur Saint-Bernard nécessitera de déterminer l'état capacitaire des réseaux actuels (énergie, assainissement, eau potable, etc.). Une restructuration de leur architecture et/ou une augmentation de leur capacité pourront s'avérer nécessaire pour l'accueil des activités industrielles. | Etude technique de capacité | Conseil Régional d'Aquitaine | CCI Bayonne Pays Basque Ville de Bayonne | Avant 2018 |
| 7b / (4b) | Etudier l'opportunité de la mise en place d'un pôle de service aux usagers et aux entreprises du port | Le développement des industries de transformation sur Saint-Bernard (33 ha) favorisera la création de près de 500 emplois. Leurs besoins en services s'ajouteront avec ceux des habitants du hameau éponyme. Ensemble, ils pourront satisfaire la viabilité d'un pôle de services, inscrit sur l'avenue du Banc Saint-Bernard que la Cité Portuaire, en cours d'étude par l'Agglomération, préfigure. | Etude de faisabilité économique, foncière et d'aménagement | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour | CR d'Aquitaine CCI Bayonne Pays Basque Milieu associatif | Après 2018 |
| 8b | Poursuivre l'aménagement des voiries littorales (RD309) | La RD309, dans sa section bayonnaise comprise entre le hameau Saint-Bernard et le pont Henri Grenet, présente un profil circulant qui néglige les déplacements doux dans la desserte du hameau et des activités portuaires. Concomitant à l'acquisition des fonciers (action 2b) le long de la voie, la requalification de l'emprise devra comporter un axe cycle et piéton desservant à la fois le port et la ville. | Etude de faisabilité technique, foncière et d'aménagement | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour | CR d'Aquitaine CCI Bayonne Pays Basque | Avant 2024 (étude) |
| 10b | Mettre en place un belvédère de la ville sur le port | L'aménagement dans les années 1990 du banc Saint-Bernard a éloigné la pratique et la perception du fleuve depuis le hameau. Dans le cadre du SDA, ce territoire fera l'objet d'une densification de ces activités pour lesquelles un lieu de vulgarisation, mis en hauteur, permettra de retrouver un lien tacite entre la ville, le port et l'estuaire. | Etude de faisabilité technique et financier | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour | Milieu associatif Office du tourisme | Avant 2018 (étude) |

Actions sur le secteur 7bis : Extension Saint-Bernard

Interventions

Compris entre l'embranchure du ruisseau du Moulin d'Esbouc (sud) et la Cale de Boucau (nord), ce secteur de quatorze hectares correspond aux emprises désaffectées de Raffineries du Midi et d'Agriva. Terrains privés, ils offrent un potentiel d'aménagement portuaire par sa proximité avec le fleuve bien que leurs mobilisations doivent composer avec la pollution des sols et la restructuration des dessertes routières, ferroviaires et maritimes.

Opportunités dans son aménagement

Ce secteur s'inscrit comme une base arrière du secteur Saint-Bernard en lui assurant un poste maritime (Saint-Gobain) accueillant des navires de fort gabarit. Les marchandises seront diffusées entre les deux secteurs par une voie portuaire et/ou un embranchement ferré dédié. Les fonciers seront mobilisés pour des activités de transformation (en particulier pour les filières BTP et éventuellement l'export bois), afin d'être compatible avec les prescriptions environnementales et réglementaires issues de la dépollution des sols.

Orientations préférentielles

L'aménagement à destination portuaire du secteur Extension Saint-Bernard nécessitera dans un premier temps le dévoisement de la RD309 le long des voies ferrées. Cette voirie publique permettra de réserver la route actuelle aux seules activités portuaires. Son emprise accueillera un embranchement ferré qui sera en prolongement de la voie du Saint-Bernard. Elle franchira la rivière du Moulin d'Esbouc via le pont routier existant sur le principe d'une voie imbriquée puis reprendra le tracé de l'ancienne voie bord à quai. Sa connexion (nord) avec la voie ferrée du

port devra faire l'objet, d'une analyse plus détaillée en particulier dans le franchissement de la route. Le poste Saint-Gobain, qui bénéficie d'un tirant d'eau important sera reconstruit pour optimiser l'accueil de navires à fort tonnage, tout en servant de poste de repli. La mobilisation des fonciers sera phasée en fonction des intentions des industriels et dès le déplacement de la RD309. Ces activités de transformation (granulat, ciment, bois, etc.) seront compatibles à terre avec le passé industriel du site. L'emprise globale permettra la création d'une plateforme BTP desservie par mer / rail / route avec un espace de transbordement éventuellement mutualisé avec d'autres filières.

Enjeux d'aménagement

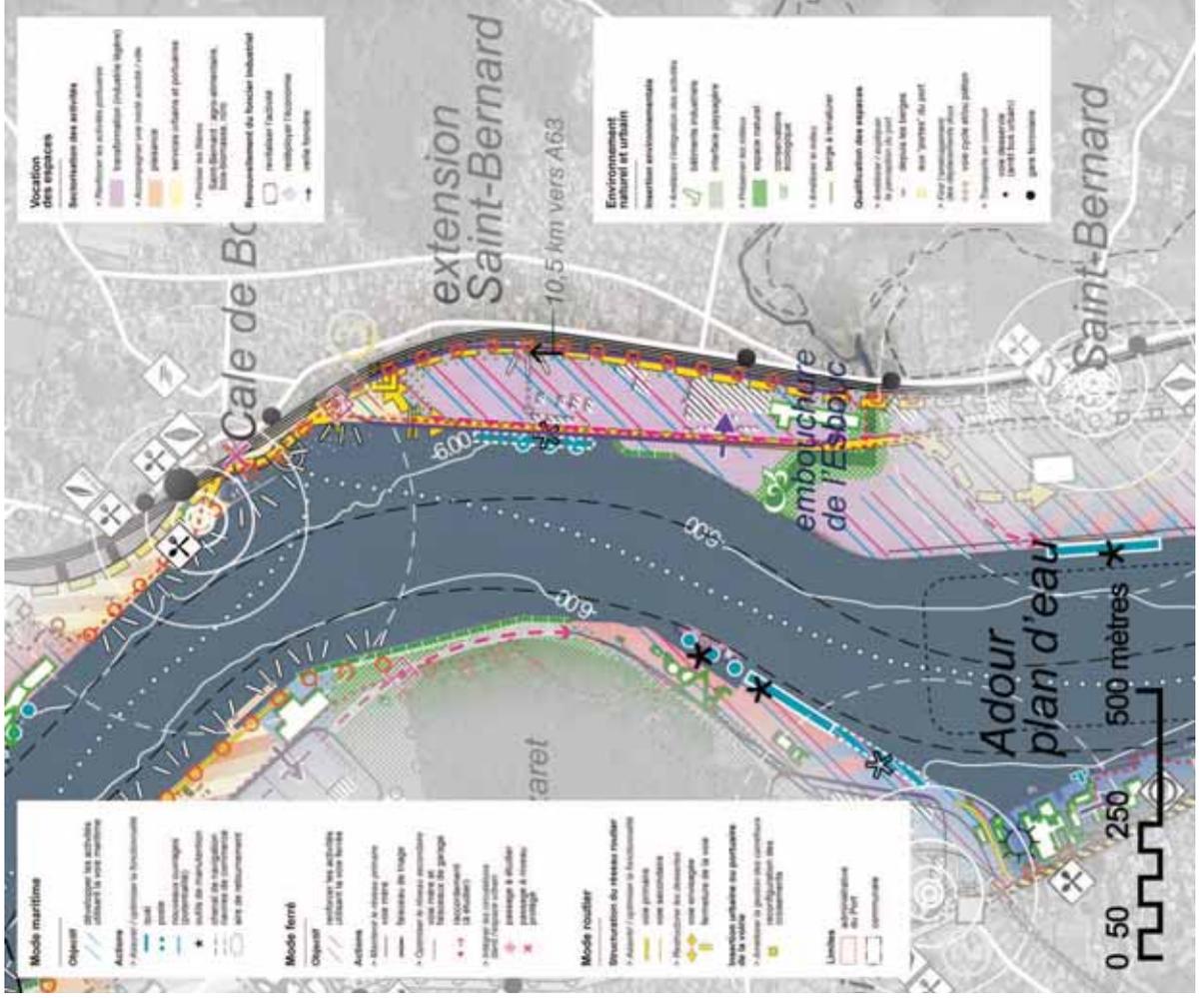
- Logistique [++]
- Industrie [++]
- Artisanat [-]
- Plaisance [-]
- Ville [-]

Mesures d'accompagnement

L'insertion urbaine de ces activités nécessiterait impérativement le déport de la RD309 sur sa section Cale de Boucau. Cette voirie présentera un profil urbain avec un cheminement doux cycle et piéton ; les flux portuaires étant concentrés sur l'emprise du port. L'interface avec l'embranchure du Moulin d'Esbouc sera traitée pour assurer une bonne gestion environnementale afin de constituer un corridor écologique. Le recul des aménagements par rapport à l'axe de la rivière permettra la reconstitution d'un milieu naturel qui sera peu pratiqué par le public.



Extrait du Schéma



Actions sur le secteur 7bis : Extension Saint-Bernard

| Démarche à mettre en place | | Description | Opérationnalité | Maîtrise d'ouvrage | Part. techniques et/ou financiers | Echéancier |
|----------------------------|---|--|--|---|--|--|
| Action support | Moyen d'action | | | | | |
| 1a / 6a | Reconfigurer / reconstruire le poste Saint-Gobain | Le poste Saint-Gobain présente des conditions nautiques favorables à l'accueil de navires de fort tonnage. Sa configuration actuelle sur ducs d'albe répondait principalement aux besoins du poste liquide de Raffinerie du Midi, puis de repli pour les navires de Port-Aval. La mobilisation engagée des fonciers Agriva et Raffinerie du Midi pour leur redéploiement économique à destination d'activités portuaires et industrielles nécessite la reconfiguration / reconstruction du poste avec la possibilité d'implanter des outils de transbordement. Les études techniques préalables devront définir les modalités d'implantation de l'ouvrage sur le fleuve (quai ou estacade), sa dimension et sa liaison avec la rive. | Etude de faisabilité technique Opération de construction d'infrastructures. | Conseil Régional d'Aquitaine | CCI Bayonne Pays Basque | Avant 2018 (étude) Après 2018 (travaux) |
| 1b | Créer un embranchement ferroviaire en liaison avec celui de Saint-Bernard | Afin d'offrir une accessibilité multimodale aux futurs industriels (atouts d'attractivités liés à l'implantation sur le port), le futur poste Saint-Gobain devra disposer d'un embranchement ferré en lien avec l'antenne de Saint-Bernard elle-même reliée au réseau RFF. Cette nouvelle voie (1 200 ml) réempruntera l'emprise ferroviaire bord à quai déjà existante dans les années 1960 - parallèle à l'actuelle RD309 - et le pont routier au-dessus de la rivière du Moulin d'Esbouc. | Etude technique de raccordement Travaux d'aménagement | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine RFF | Avant 2018 (étude) |
| 1d | Dévoier la RD309 le long des voies ferrées afin de déclasser la RD309 en voie portuaire afin de constituer de nouvelles emprises foncières à destination des activités portuaires | La mise en parallèle de la RD309 (1 100 ml) avec les voies ferrées SNCF permettra l'intégration dans le seul domaine portuaire de l'actuelle voirie bord à quai. Ainsi classée, cette voie portuaire interne desservira l'ensemble des terre-pleins -emprises Raffinerie du Midi et Agriva- et des installations d'Extension Saint-Bernard. L'objectif est d'augmenter les surfaces dédiées aux activités portuaires et industrielles sur le port (1,5 ha) avec un accès direct à un poste à quai pour les grands navires. | Etude de faisabilité technique Travaux et déclassement de l'actuelle RD309 | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour (étude) A définir (travaux) | CR d'Aquitaine CCI Bayonne Pays Basque Ville de Boucau | Avant 2018 (étude) Après 2018 (travaux) |
| 2b / 6b | Acquérir et valoriser à destination des activités portuaires les emprises Agriva et Raffineries du Midi | Dans le cadre d'un redéploiement économique des fonciers Raffineries du Midi et Agriva, leurs acquisitions permettront la mise en œuvre de projets économiques liés à des activités de transformation. Un préalable à cette acquisition reste la connaissance et le traitement des pollutions présentes sur ces fonciers. | Définition d'une politique foncière partagée | Conseil Régional d'Aquitaine | CCI Bayonne Pays Basque ACBA Ville de Boucau CG Pyrénées Atl. | Avant 2018 |
| 3c | Améliorer la desserte et la capacité des réseaux à destination des industriels | La programmation d'activités de transformation sur Extension St-Bernard nécessitera de déterminer l'architecture et les capacités des futurs réseaux (énergie, assainissement, eau potable, etc.). | Etude technique de capacité | Conseil Régional d'Aquitaine | CCI Bayonne Pays Basque Ville de Boucau | Avant 2018 |
| 8b | Poursuivre l'aménagement des voiries littorales (RD309) | L'aménagement de la nouvelle emprise de la RD309 (action 1d) le long des voies ferrées devra inclure les déplacements doux (cycle et piéton). Cet itinéraire permettra une desserte urbaine entre le hameau Saint-Bernard et la Cale de Boucau et également une desserte des activités portuaires. | Etude de faisabilité Travaux d'aménagement | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour | CR d'Aquitaine CCI Bayonne Pays Basque CG Pyrénées Atl. | Avant 2018 (étude et travaux) |

Actions sur le secteur 8 : Adour – plan d'eau

Interventions

Le fleuve Adour est un espace partagé entre ses différents usagers (navires de commerces, navette maritime -à terme- , unités de pêche et de plaisance, pêche loisir, etc.). Espace fédérateur entre les rives, c'est également un milieu écologique dont l'amélioration qualitative doit être prise en compte.

Opportunités dans son aménagement

La revalorisation du patrimoine environnemental de l'Adour sera au bénéfice de chaque usager et riverain du plan d'eau. La mise en place d'un dialogue entre usagers permettra d'améliorer leur cohabitation.

Orientations préférentielles

L'amélioration de la biodiversité des berges passerait par la mise en place d'actions environnementales spécifiques en particulier à l'embouchure des affluents de l'Adour comme le Moulin d'Esbouc ou dans des espaces où la bathymétrie ne permet pas les navigations commerciales ou de plaisance. L'amélioration de la communication sur les conditions de navigabilité sur le fleuve permettra de limiter les conflits d'usage sur le plan d'eau et ses berges.

Mesures d'accompagnement

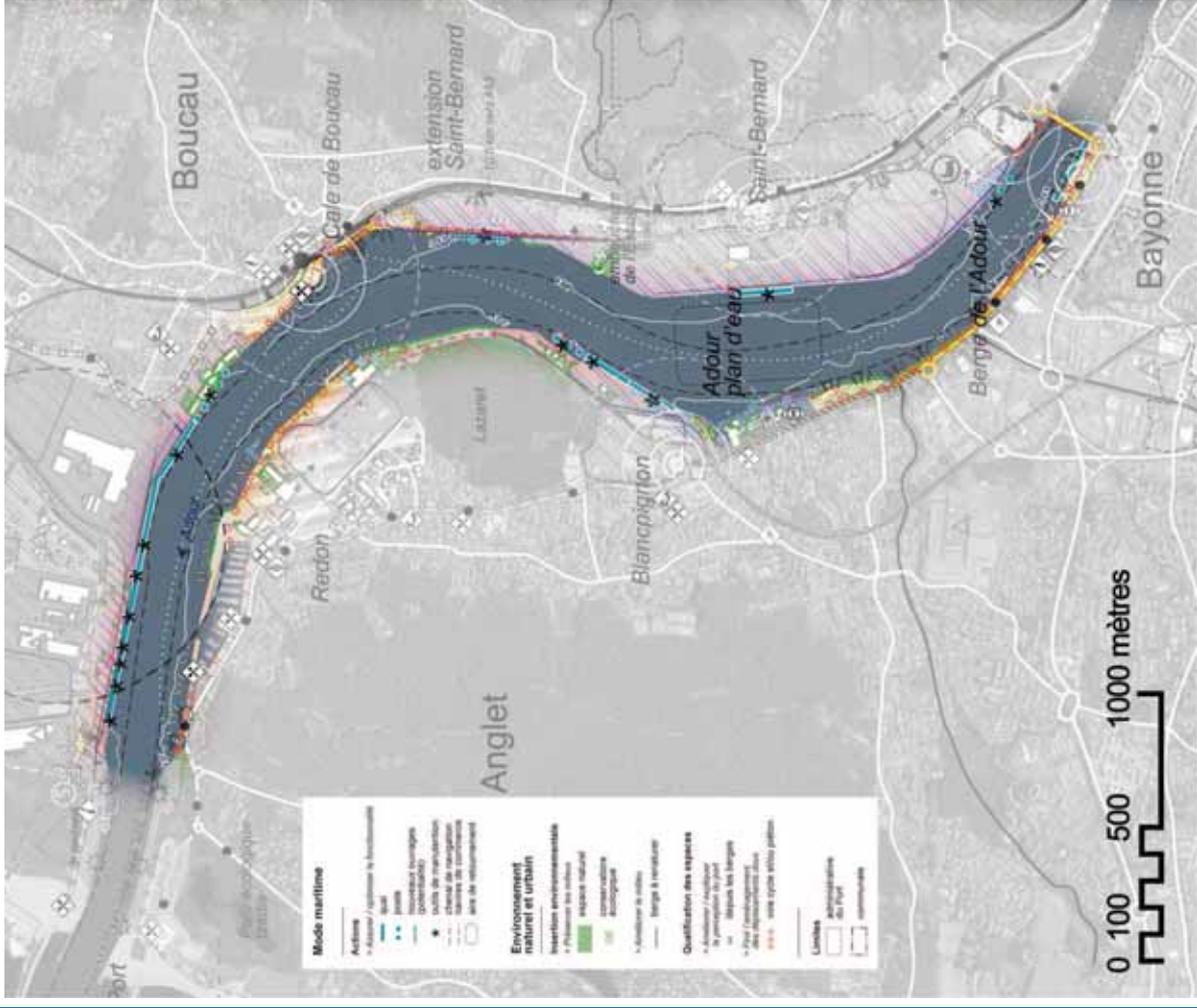
L'amélioration des conditions d'usage et de valorisation écologique des plans d'eau s'inscrit dans une démarche commune entre collectivités et usagers du plan d'eau.



Enjeux d'aménagement

- Logistique [++]
 - Industrie [++]
 - Artisanat [-]
 - Plaisance [++]
 - Ville [++]
- Collectivités partenaires**
- Ville d'Anglet
 - Ville de Bayonne
 - Ville de Boucau
 - Ville de Tarnos
 - Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour

Extrait du Schéma



Actions sur le secteur 8 : Adour – plan d'eau et rives

| Action support | Moyen d'action | Description | Opérationnalité | Maîtrise d'ouvrage | Part. techniques et/ou financiers | Echéancier |
|----------------|--|--|---|--|--|--------------------|
| 1a | Accueillir des navires de plus fort gabarit au port | L'entretien du lit mineur de l'Adour nécessite régulièrement des travaux de dragage. Cette mission à la fois nécessaire pour l'accueil des navires de commerce au port de Bayonne et au réensablement des plages du littoral pourra être optimisée par le projet d'acquisition d'une drague à demeure pour le port. | Acquisition d'une drague | CCI Bayonne Pays Basque | Conseil Régional d'Aquitaine Communes / ACBA Autres | Avant 2018 |
| 3d / 4b | Améliorer la sécurité des activités portuaires et industrielles | Le développement programmé des activités portuaires et industrielles sur le port de Bayonne entraînera une augmentation des trafics maritimes sur le fleuve et la restructuration à terme de certains espaces terrestres comme Blancpignon. Cette situation pourra être l'occasion d'optimiser la spatialisation sur le fleuve des moyens maritimes (pilotes, SNSM) avec éventuellement leur regroupement sur un seul site. | Etude d'optimisation de la gestion des moyens maritimes | Conseil Régional d'Aquitaine | CCI Bayonne Pays Basque Pilotes Milieu associatif | Avant 2018 |
| 8b | Développer des moyens alternatifs de déplacement sur l'estuaire | La géographie de l'estuaire et le regroupement des ouvrages de franchissement sur Bayonne concentrent les flux routiers sur les voiries parallèles aux berges, avec pour corolaire leur congestion aux heures de pointes. L'Agglomération mise sur une augmentation de l'offre en transport en commun à l'échelle des communes de l'estuaire pour solutionner cette situation. Ainsi, un projet de navettes fluviales est en cours d'études entre Anglet, Boucau (site de la Cale) et le centre-ville bayonnais. | Mise en œuvre des navettes fluviales | SMTC | Ville de Boucau | Avant 2018 (étude) |
| 9a | Restaurer et renaturer - là où cela est possible - les berges de l'Adour | L'Adour avec son plan d'eau et ses rives s'inscrit dans un contexte écologique. Bien qu'artificiel dans sa conception, l'interface portuaire avec le fleuve est ponctuée des secteurs humides et aquatiques comme au niveau du Redon ou de l'embouchure de l'Esbouc. Ces milieux de petites superficies et dispersés sur le port sont relativement connectés entre eux et jouent un rôle de relais écologiques -de pas japonais- dans le déplacement local d'espèces faunistiques et floristiques. Les travaux de reprise des berges, en particulier des vieux perrés maçonnés, devront comporter une évaluation de la possibilité de renforcer la biodiversité de ces espaces. | Etude de définition des habitats et espèces présentes Plan de gestion adapté Suivi de l'évolution des populations | Conseil Régional d'Aquitaine | CG des Landes CG Pyrénées Atlantiques CA Côte Basque - Adour Milieu associatif | Avant 2018 |
| 9a | Lutter contre les espèces invasives | Cinq espèces végétales invasives sont principalement présentes dans l'estuaire comme l'Herbe de la pampa (<i>Cortaderia selloana</i>), le Sénéçon du Cap (<i>Senecio inaequidens</i>), la Renouée du Japon (<i>Reynoutria japonica</i>), le Solidage du Canada (<i>Solidago canadensis</i>) ou encore l'Arbre à papillon (<i>Buddleja davidii</i>). Un plan de gestion des risques de propagation devra être mis en place à l'échelle des sites impactés avec une priorité d'intervention sur ceux touchés par l'Herbe de la pampa. | Recensement des espèces Travaux curatifs | Conseil Régional d'Aquitaine | CCI Bayonne Pays Basque CA Côte Basque - Adour | Après 2018 |
| 9a | Proposer la mise en place d'un conservatoire écologique à l'embouchure de la rivière de l'Esbouc | L'embouchure de l'Esbouc s'intègre dans le site Natura 2000 (« L'Adour ») et dans la ZNIEFF de type 1 (« Ile Saint-Bernard »). La rivière dans son amont est en relation avec des milieux naturels ouverts et boisés, ce qui fait de ce secteur du port un important spot de biodiversité. La création d'un conservatoire écologique, dont la gestion pourra se faire par une association environnementale, aura pour but de préserver les habitats présents et les espèces animales et végétales associées et de créer un outil pédagogique et de suivi écologique. Sous cette forme, une pratique limitée du site pourra être envisagée par les populations | Création d'un conservatoire écologique | CG Pyrénées Atlantiques | Conseil régional d'Aquitaine ACBA Syndicat Mixte du Bas Adour Milieu associatif | Après 2018 |
| 10a | Etudier la cohérence du développement et de la gestion de la plaisance sur l'Adour | Les plaisanciers font parties intégrantes des usagers du fleuve Adour à côté des marins des navires de commerce. Leur activité s'est développée de manière résiduelle sur les espaces non occupés par le port de Bayonne et présentant de faible tirant d'eau. Ainsi, la plaisance se concentre sur trois principaux sites avec le port à flot du Brise Lame, les mouillages forains de la Cale de Boucau et le port à sec du Redon. La rareté des espaces mobilisables pour étendre cette activité nécessitera la définition d'une cohérence d'ensemble (en terme d'aménagements des espaces, de valorisation et d'optimisation des espaces, de gestions des équipements, etc.) de la plaisance sur l'estuaire. | Etude stratégique sur l'offre de plaisance globale sur l'estuaire | Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour | Conseil régional d'Aquitaine Ville d'Anglet Ville de Bayonne Ville de Boucau | Avant 2018 |

Actions sur le secteur 9 : Avant-port

Interventions

L'Avant-port de Bayonne englobe les espaces compris entre les digues de protection maritime et le chenal d'accès aux installations portuaires. Secteur essentiellement technique car assurant l'accessibilité nautique des navires sur l'Adour, il est également ludique par son caractère d'interface avec les dunes et les espaces balnéaires d'Anglet (sud) et de Tarnos (nord).

La mise en valeur de certains ouvrages emblématiques comme les arcatures, la forme de Radoub, la Tour des Signaux ou encore la capitainerie participera également à la qualification du fleuve et de son embouchure. De part et d'autre de l'estuaire, l'organisation de points de vue sur le fleuve et sur les activités portuaires permettra une appropriation sensible de ce territoire et des activités qui s'y déroulent.

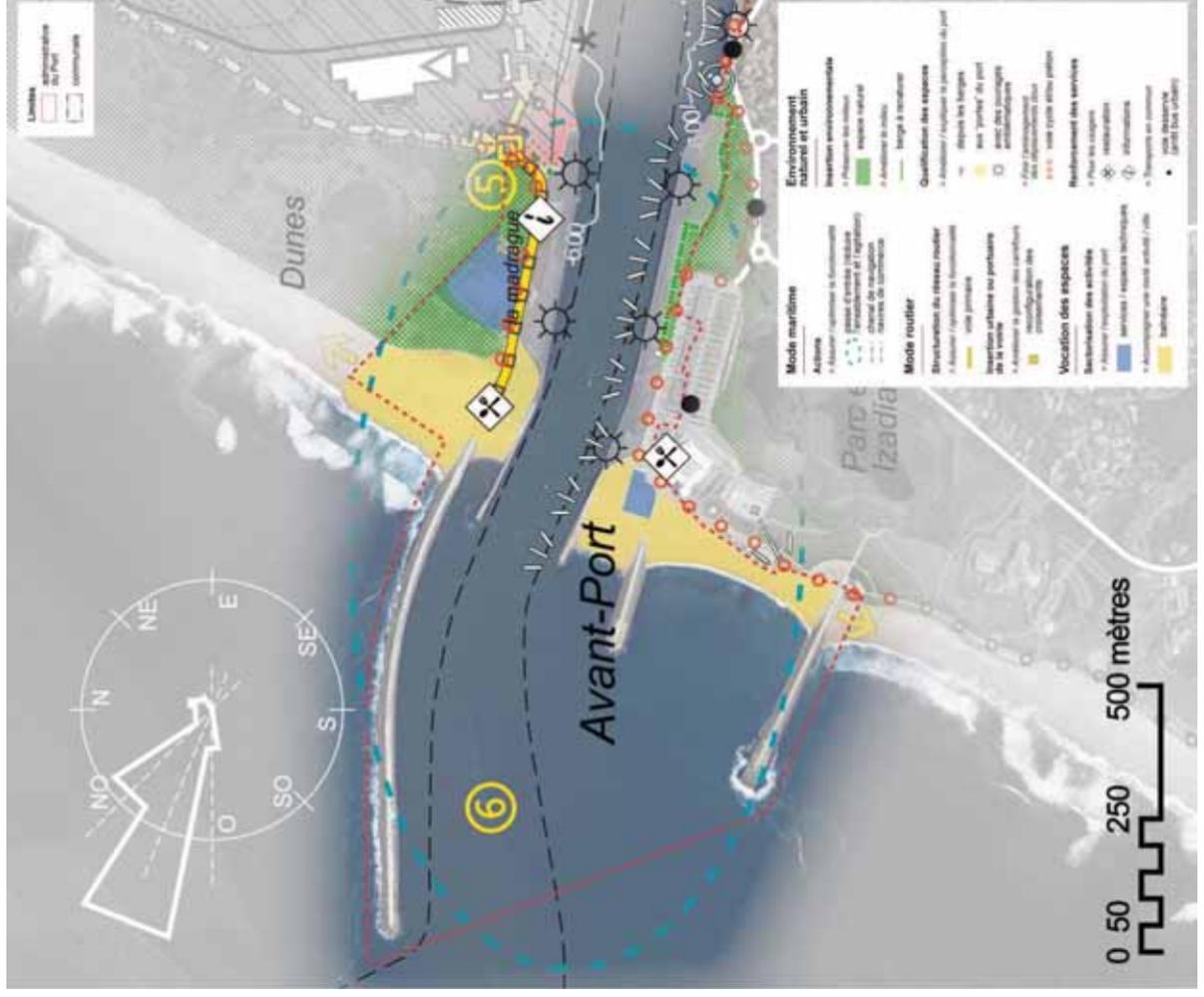
Opportunités dans son aménagement

L'augmentation de la taille des navires accueillis, l'amélioration de leurs conditions d'accessibilité et la réduction des coûts d'entretien de l'avant-port devront s'étudier pour accompagner les évolutions futures du port de Bayonne. La valorisation des interfaces balnéaires favorisera les relations entre la ville et le port en qualifiant un territoire pratiqué par de nombreux usagers.

Orientations préférentielles

Les efforts soutenus dans l'aménagement de la rive gauche de l'estuaire (Anglet) devront avoir leur pendant sur la rive droite (Tarnos). La requalification de la route de la Barre dans un profil urbain dans la suite du contournement nord du port améliorera la pratique urbaine du territoire. La création d'un espace d'exposition des activités portuaires et industrielles sur le port participera à une meilleure compréhension auprès des riverains et du grand public de son rôle localement et dans l'économie régionale. L'expression du fonctionnement écologique de l'estuaire et de ses dunes complètera les données muséographiques. Un site comme la Madrague pourra accueillir un tel équipement.

Extrait du Schéma



Enjeux d'aménagement

- Logistique [+++]
- Industrie [++++]
- Artisanat [--]
- Plaisance [++]
- Ville [++]

Collectivités partenaires

- Ville d'Anglet
- Ville de Tarnos
- Communauté d'Agglomération Côte Basque - Adour

Actions sur le secteur 9 : Avant-port

| Démarche à mettre en place | | Description | Opérationnalité | Maîtrise d'ouvrage | Part. techniques et/ou financiers | Echéancier |
|----------------------------|---|---|--|------------------------------|--|-------------------------------|
| Action support | Moyen d'action | | | | | |
| 1a | Etudier les conditions d'optimisation de l'agitation, de la trajectoire des navires et du dragage des plans d'eau | L'aménagement de l'embouchure de l'Adour répond aux besoins d'accès nautiques du port de Bayonne pour les navires de commerce. Sa configuration actuelle donne un navire projet de 170 m de long, 25 m de large, 9,3 m de tirant d'eau et 20 000 t. de capacité. L'évolution de la flotte marchande et des besoins des opérateurs logistiques montrent un allongement progressif des navires et une augmentation de leur tonnage. Afin de permettre au port de Bayonne de maintenir sa compétitivité et sa fonction commerciale, une reprise de la configuration de l'estuaire pourra s'avérer nécessaire dans une vingtaine d'années. Pour préparer ces travaux et évaluer leur pertinence, une étude préalable sera à mener. Elle abordera à la fois les conditions d'optimisation de l'agitation sur le plan d'eau et les postes de Port-Aval en particulier, la trajectographie des navires lors du passage de la Barre et la réduction des dragages des plans d'eau. L'opportunité d'intégrer un volet énergie renouvelable dans les nouveaux ouvrages sera également étudiée. | Acquisition préalable de données océaniques et hydro-sédimentaires Modélisation dynamique Etude sur le navire projet 2050 Etude de définition technique, juridique, fonctionnelle et environnementale | Conseil Régional d'Aquitaine | CCI Bayonne Pays Basque | Avant 2018 (étude) |
| 8c | Requalifier les arcatures | Les arcatures et les chambres d'épanouissement qui leur sont liées jouent un rôle essentiel dans l'accès nautique du port de Bayonne. Leur présence dans l'estuaire marque désormais son identité. Elles sont identifiées comme symboliques du territoire ce qui induit leur préservation. Une requalification des arcatures devra être menée afin dans un premier temps de les conforter. Une mise en valeur paysagère et éventuellement artistique pourra être réalisée. Leur accessibilité piétonne sera à étudier en fonction des contraintes réglementaires s'appliquant sur ces ouvrages. Ces travaux ne prévalent pas leur devenir à l'issue de l'étude d'optimisation des conditions nautiques d'accès à l'estuaire (action 1a) | Travaux de confortement Etude de définition technique et paysagère Maîtrise d'œuvre urbaine, Travaux | Conseil Régional d'Aquitaine | CCI Bayonne Pays Basque CA Côte Basque - Adour CC du Seignanx Ville d'Anglet Ville de Tarnos | Avant 2018 (étude et travaux) |
| 8c | Valoriser des lieux symboliques sur l'estuaire | L'estuaire de l'Adour est un lieu symbolique pour de nombreux riverains et habitants de l'agglomération. Il supporte une pratique urbaine régulière, en particulier ludique et sportive sur les plages. Anglet offre d'importants aménagements alors qu'à Tarnos présente un contexte plus naturel en interface avec les dunes et l'ancien champ de tir de l'Armée. Le relatif manque d'aménagement des plages de Tarnos et d'entretien des dunes pourra être repensé avec l'aménagement du contournement du port (RD85e) qui apportera une limite franche entre espaces naturels et espaces industriels. La mise en valeur des dunes par le Conservatoire du Littoral, la création d'un espace d'exposition et d'échange sur le port à la Madrague et le paysagement du parking conforteront la pratique et l'identité de cette interface entre port, ville, nature et océan. | Etude préalable paysagère et d'aménagement, Travaux d'aménagement | Ville de Tarnos | Conservatoire du Littoral Conseil Régional d'Aquitaine CC du Seignanx GIP Littoral | Après 2018 (étude) |
| 10b | Créer au sein de la Madrague un espace d'exposition et d'échanges sur le rôle du port dans l'économie locale et régionale et les conditions de son insertion Environnementale | La communication en direction des publics - et plus particulièrement de la jeunesse - sur les enjeux des activités portuaires et des trafics maritimes permet un éveil de leur sensibilité sur les questions de développement durable. Cela permet de mieux faire comprendre ce qu'est un port dans ses spécificités et ses besoins, mais aussi les métiers qu'ils peuvent occuper. L'outil industriel et logistique du port de Bayonne présente une grande force pédagogique car ce sont des activités "qui se voient". L'intérêt de les sensibiliser est aussi d'éveiller leur connaissance sur le territoire qu'ils perçoivent ou qu'ils habitent. La Madrague, interface entre le port et l'estuaire de l'Adour, est déjà un lieu offrant un potentiel pédagogique : la création d'un espace d'exposition sur le rôle du port dans l'économie locale et régionale et les conditions de son insertion environnementale pourra renforcer. | Définition d'une politique d'accueil Elaboration de modules pédagogiques Travaux d'aménagement | Conseil Régional d'Aquitaine | CCI Bayonne Pays Basque CA Côte Basque - Adour CG des Landes CG Pyrénées Atlantiques Milleu associatif Office du tourisme | Avant 2024 (étude et travaux) |

Port de Bayonne. Etude pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement.

Phase 2

Actions globales sur le périmètre portuaire

Document final : 06.12.2013



Action 2a : Assurer les conditions d'une maîtrise des fonciers industrialo-portuaires

Action 3a : Soumettre aux actuels et futurs opérateurs économiques sur le territoire portuaire un cahier des prescriptions environnementales proposant des objectifs et des moyens d'améliorer l'insertion architecturale, paysagère et environnementale de leur activité

Action 3b : Assurer l'élaboration et la mise en œuvre d'une charte portuaire destinée à l'évaluation de la pertinence d'un projet économique sur le territoire portuaire

Action 4a : Coordonner les politiques d'aménagement entre les différentes collectivités des rives du fleuve

Action 4b : Associer les représentants des usagers du port à la mise en œuvre de projets partagés

Action 5c : Etudier l'opportunité de développer des bases-arrières du port pour les activités industrielles et logistiques

Action 5d : Encourager la mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) pour l'exploitation du réseau portuaire et la traction des trains induits par les industriels et logisticiens présents sur le port

Action 7a : Intégrer les objectifs de développement économique du SDA dans la DSP du port de Bayonne

Action 9a : Entretien des espaces naturels tout en renforçant leur biodiversité

Action 9b : Favoriser une gestion environnementale des activités du port par l'élaboration d'un cahier de prescriptions

MAP

04, place Sadi-Carnot
13002 Marseille

CTS consulting

57, boulevard Oddo
13015 Marseille

Urban-Eco

119, avenue du Colonel Fabien
94800 Villejuif

Trouillot-Hermel Paysagistes

06, rue René Martrenchar
33150 Cenon

Action globale : 2a - Assurer les conditions d'une maîtrise des fonciers industrialo-portuaires

Intervention

La Région Aquitaine mobilisera ses partenaires pour définir et assurer les conditions nécessaires à une valorisation industrialo-portuaire des fonciers portuaires ou identifiés comme tels.

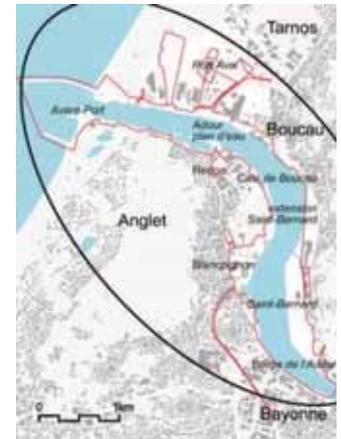
Le port de Bayonne s'est construit en lien étroit avec l'estuaire de l'Adour. Ce territoire fait l'objet d'importants enjeux, tant urbanistiques qu'environnementaux. Les infrastructures jouent un rôle de frontière entre les espaces pour lesquels la vocation portuaire, multimodale et industrielle doit être défendue. En effet, c'est l'abondance et la qualité de l'offre logistique qui attire les trafics dans les ports.

Le développement du commerce maritime et des industries qui peuvent lui être couplées montrent que le manque de disponibilités foncières peut être une limitation majeure de la croissance économique du port. Une vision globale des espaces, pour une nécessaire expansion spatiale des activités, nécessite une approche concertée entre la Région Aquitaine et les collectivités afin d'établir un plan stratégique définissant l'usage des espaces urbano-portuaires.

Fort de cette ambition, **le SDA a identifié des fonciers industrialo-portuaires**, cohérents avec les ambitions économiques du port et l'amélioration de l'interface entre la ville et le fleuve, **qui seront par nature affectés au développement du port**. Ainsi pour chaque secteur portuaire, la Région, en partenariat avec les autres collectivités, définira les modalités de mise en œuvre pour l'acquisition des fonciers avec :

- des **protocoles** précisant le rôle de chaque partenaire, la collectivité qui procédera à l'acquisition, à l'entretien des terrains ;
- la définition **des procédures d'urbanisme** induites (ZAD, DUP, PIG, prise en considération pour mise à l'étude, etc.).

Ainsi, la clarification de l'intervention de chaque collectivité sur la question foncière permettra de répondre aux attentes des industriels afin qu'ils aient une lisibilité sur les interlocuteurs à mobiliser pour concrétiser leur projet économique sur le port de Bayonne.



Opérationnalité

- mise en place d'une stratégie d'acquisition foncière avec les collectivités

Maître d'ouvrage

- Conseil Régional d'Aquitaine

Partenaires technico-financiers

- CCI Bayonne Pays Basque
- CG40 / CG64
- Communes
- ACBA / CC Seignanx

Echéancier

- Avant 2018

Exemple du Port de Bruxelles

Dans le cadre de son Masterplan à l'horizon 2015, le Port de Bruxelles est apparu comme un élément moteur dans l'évolution de la zone du canal, que ce soit en termes de modernisation fonctionnelle, d'aménagement des espaces publics et de reconversion de certains tissus riverains. Bien que les fonciers subissent une forte pression urbaine, le rôle des activités portuaires dans le fonctionnement de la capitale est identifiée comme indispensable pour l'économie locale et régionale.

La Charte pour le développement du port de Bruxelles qui inclut les orientations du Masterplan présente comme un de ces objectifs le développement du foncier à vocation économique et le maintien de la compétitivité des activités portuaires bruxelloises. Cet élément s'inscrit dans une stratégie permettant de pouvoir réagir à la demande spatiale d'activités logistiques quand, suite au succès des projets à court terme, l'offre sera saturée.

En effet, deux projets à long terme du port dépendent d'un processus complexe de négociation afin de s'assurer la maîtrise du foncier nécessaire. L'extension à l'avant-port doit naître d'une convergence de vue préalable entre Port / Région et SNCB, tandis que la réalisation d'une plateforme multimodale au Sud nécessite la mobilisation de terrains pour une grande part aux mains du privé. Dans un cas comme dans l'autre, les démarches bilatérales furent entamées à la signature de la Charte.

Action globale : 3a/9b - Soumettre aux actuels et futurs opérateurs économiques sur le territoire portuaire un cahier de prescriptions environnementales proposant des objectifs et des moyens d'améliorer l'insertion architecturale, paysagère et environnementale de leur activité

Intervention

La Région Aquitaine et ses partenaires (collectivités locales et concessionnaire) élaboreront et favoriseront la mise en œuvre d'un cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales à destination des opérateurs économiques et logistiques du port.

L'activité industrielle est parfois mal acceptée quand elle est incomprise. Par le passé, l'idée communément répandue était de la soustraire aux regards. Cette attitude est aujourd'hui largement en recul au profit d'une exposition assumée des installations sublimes par leur architecture, leur insertion dans le paysage ou encore leur éclairage.

A l'exception du territoire couvert par Tarnos, la plateforme portuaire ne dispose pas d'un document cadre assurant le conseil des opérateurs économiques quant à l'occupation de leur foncier et le rapport avec leurs limites urbaines et naturelles. Cette situation freine la diffusion « des bonnes pratiques » à l'échelle du port de Bayonne en termes d'usages des espaces, process d'exploitation et de réduction des nuisances sur l'environnement.

L'objectif est de soumettre à chaque opérateur sur le port, dans le cadre des amodiations et des dépôts de permis de construire, des prescriptions d'aménagement qui seront déclinées en trois volets :

- Environnemental suivant le principe d'un « bail vert » exigeant le respect de l'environnement dans l'aménagement du site, son exploitation et son démantèlement
- Paysager par l'incitation à la mise en œuvre d'une gestion paysagère des terre-pleins afin « de donner à voir le processus industriel » dans la manière de stocker les pondéreux, d'organiser les stationnement d'engins, etc.
- Architectural par l'incitation à la réalisation de « bâtiments verts » répondant aux principes de confort d'usage, d'optimum environnementaux, de sécurité des salariés et des riverains, de qualification des paysages suivant l'application d'un Plan couleur et d'un Plan lumière, etc.



Opérationnalité

- Etude de définition

Maître d'ouvrage

- Conseil Régional d'Aquitaine

Partenaires technico-financiers

- CCI Bayonne Pays Basque
- CA Côte Basque – Adour
- CC du Seignanx
- Communes

Echéancier

- Avant 2018

Exemple du port de Gennevilliers (Ports de Paris)

A l'issue de la rédaction du Schéma d'Aménagement et de Développement du port de Gennevilliers (1997), Odile Decq et Benoît Cornette ont décliné pour les six secteurs du port des orientations d'aménagement dans le cadre cahiers de prescriptions architecturales et paysagères. Appliquées avec justesse depuis une décennie, ces prescriptions ont permis l'émergence d'un paysage industriel et logistique d'une plus grande qualité esthétique et fonctionnelle.

L'élaboration du Schéma d'Orientation et Développement Durable du port de Gennevilliers (2012) a introduit de nouvelles notions en termes d'aménagement de la plateforme multimodale, en particulier d'ordre environnemental, qui a nécessité une actualisation du précédent cahier de prescriptions. Cette démarche fut l'occasion de réaliser une analyse / bilan de la mise en œuvre du document afin d'optimiser son opérationnalité.

Le suivi de l'application de ce nouveau cahier de prescriptions s'effectue par un architecte-conseil référent désigné sur appel d'offre par Ports de Paris.



Bâtiment logistique et aménagement de la voie assurés dans le cadre du cahier de prescriptions architecturales et paysagères de 1997.

Action globale : 3b - Assurer l'élaboration et la mise en œuvre d'une charte portuaire destinée à l'évaluation de la pertinence d'un projet économique sur le territoire portuaire

Intervention

La Région Aquitaine et ses partenaires (collectivités locales et concessionnaire) entreprendront l'étude et la mise en œuvre d'une charte d'accueil des industriels sur l'espace portuaire.

La rareté du foncier à vocation économique sur le port de Bayonne et la proximité avec les espaces naturels et urbains de l'agglomération introduisent un réel besoin de réflexion quant à la pertinence pour le territoire local et régional de l'implantation d'une activité industrielle ou logistique.

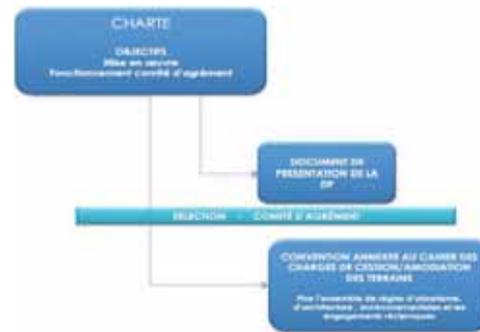
Une démarche participative des acteurs est indispensable pour la construction d'un outil partagé par chaque membre du Comité Stratégique Territorial. Il conviendra de prendre en compte les attentes des collectivités, des acteurs de la place portuaire afin de préciser les conditions d'implantation. Outre la rédaction de la charte, c'est l'ensemble de la procédure d'analyse du dossier de demande d'implantation d'un futur industriel qui doit s'organiser, en précisant les modalités de la procédure d'agrément par le comité stratégique.

Ce document :

- Formalisera les engagements mutuels attendus entre les industriels et le

gestionnaire d'infrastructures (concessionnaire)

- Définira les modalités d'analyse des projets, basées sur des indicateurs de performance mesurables et classifiables sur le plan environnemental, économique et social : nature et volume de trafics maritimes générés, pré-post acheminements routiers générés, report modal généré, analyse des coûts indirects/bénéfice social, optimisation de l'offre multimodale (ferroviaire), écologie industrielle, durabilité, emplois directs et indirects générés, revenus portuaires directs/indirects générés, etc.
- Assurera la pertinence de cette grille d'analyse et de lecture des projets en la confrontant auprès de prospects industriels



Opérationnalité

- Charte d'implantation

Maître d'ouvrage

- Conseil Régional d'Aquitaine

Partenaires technico-financiers

- CCI BPB
- CG40 / CG64
- ACBA
- CC Seignanx
- Communes

Echéancier

- Avant 2018

Exemple de la Charte portuaire de la ZIP de Salaise-Sablons

| COTATION | | |
|----------|---|--|
| 1 | Question non traitée par l'entreprise (données inexistantes malgré les demandes, absence de prise en compte) | |
| 2 | Question traitée par l'entreprise pour laquelle il n'existe pas d'indicateur fiable | |
| 3 | Question traitée par l'entreprise avec des résultats mesurables faibles ou inexistantes, mais avec des mesures d'amélioration prévues | |
| 4 | Question traitée par l'entreprise avec des résultats mesurables faibles ou inexistantes, mais avec des mesures d'amélioration prévues | |
| 5 | Question traitée par l'entreprise avec des résultats mesurables satisfaisants montrant une véritable prise en compte | |

| CRITÈRES APPRÉCIATIFS | POINTS de 1 à 5 | PONDÉRATION EN FONCTION DES SECTEURS | | |
|---|-----------------|--------------------------------------|----------|------------|
| | | INDUSTRIE | COMMERCE | LOGISTIQUE |
| Performance économique | | | | |
| Valeur ajoutée par salarié (productivité apparente du travail) | | 100% | 100% | 100% |
| Rythme de développement (évolution du CA et du nombre de salariés) | | 100% | 100% | 100% |
| Solvabilité et liquidité | | 100% | 100% | 100% |
| Notoriété | | 100% | 100% | 60% |
| Performance sociale | | | | |
| Effectif total par type d'emploi et contrat de travail | | 100% | 100% | 100% |
| Embauches et licenciements | | 100% | 100% | 100% |
| Taux d'accidents du travail, de maladies professionnelles, nombre de journées de travail perdues | | 100% | 100% | 70% |
| Programmes d'éducation et de formation de prévention et de maîtrise de risques mis en place pour les salariés et leurs familles | | 100% | 100% | 0% |
| Rapport du salaire de base homme et de celui des femmes par catégories professionnelle | | 100% | 100% | 100% |
| Performance environnementale | | | | |
| Démarches de certification ou d'évaluation en matière d'environnement | | 100% | 100% | 100% |
| Pourcentage de matières et d'eau recyclées au sein de la consommation de l'entreprise | | 100% | 100% | 0% |
| La consommation de matières premières et les mesures prises pour améliorer l'efficacité dans leur utilisation | | 100% | 100% | 30% |
| Initiatives d'éco-citoyenneté et résultats envisagés | | 100% | 100% | 100% |
| Description des impacts significatifs des activités, produits et services sur la biodiversité | | 100% | 100% | 50% |
| Stratégie et actions pour réduire ces impacts | | 100% | 100% | 50% |

| CRITÈRES PRÉALABLES | OUI | NON | PONDÉRATION EN FONCTION DES SECTEURS | | |
|---|-----|-----|--------------------------------------|----------|------------|
| | | | INDUSTRIE | COMMERCE | LOGISTIQUE |
| Type d'activités | | | | | |
| la demande correspond-elle aux secteurs déterminés par le schéma d'aménagement de la ZIP et aux disponibilités ? | | | 100% | 100% | 100% |
| ses besoins sont-ils compatibles avec le programme et les équipements de la ZIP ? | | | 100% | 100% | 100% |
| L'entreprise appartient-elle à un des secteurs-cibles de la ZIP, tels que déterminés par les « trajectoires » retenues ? | | | 100% | 100% | 100% |
| L'entreprise peut-elle garantir le maintien du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) actuel ? | | | 100% | 100% | 0% |
| Écologie industrielle | | | | | |
| L'entreprise « est-elle en capacité » de fonctionner en résidu avec les entreprises de la ZIP et, le cas échéant, avec des entreprises extérieures proches ? | | | 100% | 100% | 100% |
| Quelles sont les synergies possibles avec des entreprises déjà installées ou proches ? | | | 100% | 100% | 100% |
| Multi-modalité | | | | | |
| Volume actuel des flux entrants et sortants (tonnages) en fonction des différents modes de transport (fluviaux, ferrés, routiers) | | | 100% | 100% | 0% |
| Principales destinations et origines des matières | | | 100% | 100% | 30% |
| Organisation logistique de la société : internalisation ou externalisation, conditionnement, type et taille des unités de transport, critères de choix des modes de transport | | | 100% | 100% | 0% |
| Evolution prévisible des parts modales | | | | | |
| Volumes et parts modales prévisionnels | | | 100% | 100% | 0% |
| Perspectives d'extension, d'investissement, de diversification de l'activité | | | 100% | 100% | 100% |
| Politique d'achat et de vente : quelles synergies sont envisageables avec les entreprises de la ZIP ou à proximité ? | | | 100% | 100% | 70% |

Action globale : 4a/4b - Coordonner les politiques de concertation et d'aménagement entre les différents partenaires

Intervention

La Région Aquitaine poursuivra la concertation engagée avec les collectivités concernées par le développement du Port dans le cadre du Comité Stratégique Territorial et favorisera une concertation plus élargie, notamment en direction des usagers du port

Le port de Bayonne s'inscrit dans une géographie administrative morcelée entre neuf collectivités. Chacune suivant ses compétences intervient à divers degrés sur le développement du port, son aménagement et son lien avec les espaces urbains et naturels limitrophes. La conciliation de ces enjeux était assurée entre les acteurs au sein d'un Comité de Pilotage Stratégique dont la démarche de concertation était à réaffirmer.

A la reprise de propriété du port de Bayonne, le Conseil Régional d'Aquitaine a prévu l'installation d'une nouvelle gouvernance à travers la mise en place d'une concertation participative étendue à l'ensemble des collectivités concernées par le développement du Port. Sa formalisation s'est principalement inscrite en 2007 dans le Comité Stratégique Territorial du port de Bayonne.

Le Comité Stratégique Territorial (CST) a pour objectif de définir de façon partenariale les axes de développement économique du Port de Bayonne et du territoire concerné ainsi que les moyens à mettre en œuvre à cette fin.

Cela se manifeste par l'affirmation d'un avis sur les orientations de développement de la place portuaire et la stratégie de développement économique durable de l'Estuaire de l'Adour, et sur les programmes prévisionnels d'investissement et leur réalisation.

L'élaboration du Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du port de Bayonne est un premier acte fort dans la démarche de concertation entre les acteurs. La mise en œuvre et le suivi des actions envisagées dans le SDA feront l'objet de prochains travaux du Comité.

Par ailleurs, la Région favorisera la mise en œuvre d'une concertation élargie notamment en direction des usagers du port.



Opérationnalité

- Poursuivre la démarche de concertation au sein du Comité Stratégique Territorial
- Elargir la démarche de concertation aux usagers du port

Maître d'ouvrage

- Conseil Régional d'Aquitaine

Collectivités partenaires

- Villes, Communautés, Départements, Etat, CCI, etc.

Echéancier

- En cours

Exemple de l'Instance Permanente de Concertation (IPC) du port de Gennevilliers

Initiée en 2011 dans le cadre de l'élaboration du Schéma d'Orientation et Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers, la concertation engagée entre Ports de Paris et ses partenaires s'est concrétisée par la mise en place d'une Instance Permanente de Concertation (IPC) qui assure désormais le suivi opérationnel du Schéma.

L'Instance constitue un lieu formel d'écoute, d'échange et

d'information qui permet l'organisation, le maintien et l'enrichissement d'un dialogue institutionnel régulier et de qualité avec les acteurs et partenaires principaux du port.

L'Instance suit la mise en œuvre des actions prévues au SODD, en mettant en place des groupes de travail thématiques (comme l'aménagement à l'interface ville-port) avec les partenaires intéressés ou ayant à intervenir ultérieurement dans les phases

opérationnelles.

L'Instance prépare la restitution des actions menées, leur validation et leur diffusion dans le cadre d'une communication portuaire cohérente avec le calendrier d'action des collectivités. Elle identifie également les grandes évolutions du SODD qui seront à prendre en compte dans sa réactualisation, via une procédure de modification voire de révision.

Action globale : 5c - Etudier l'opportunité de développer des bases-arrières du port pour les activités industrielles et logistiques

Intervention

La Région Aquitaine mènera, par sa compétence économique, une étude logistique et de connexion sur les bases-arrières du port de Bayonne.

Les bases-arrières du port présentent un enjeu important dans la progression des trafics portuaires grâce au report modal. En effet, les zones industrielles comme celle de Tarnos ou logistiques comme le CEF implantées dans l'hinterland du port de Bayonne ont un besoin de connexion ferroviaire, voire fluviale. Le port de Bayonne doit se positionner sur le réseau d'infrastructures en tant que hub de transfert.

Les zones économiques qui concentrent les activités génératrices de flux de marchandises doivent avoir un niveau d'accessibilité élevé au port et une stratégie d'implantation des industriels cohérente avec celle de la place portuaire. Cette analyse viendra en complément de « l'étude des besoins logistiques des industriels du bassin de Lacq et des conditions de transport » menée par la DDTM en 2013. Elle s'appuiera sur les territoires des Landes et des Pyrénées Atlantiques.

Les Landes : ZA de Laluque, ZA Sud-Landes, ZA du Seignanx, ZA Atlantisud, Grands industriels à Peyrehorade, ZA de Dax, ZI de Tartas, ZI Rion des Landes, ZI de Morcenx, ZI de Labouheyre, etc.

Les Pyrénées Atlantiques : Induspal (Pau), ZA Gourreix (Lescar), ZA de Came, ZA de Lahonce, Ikéa-inter-Ikéa, ZI des Soarns, ZI des Saligues (Orthez) Bassin industriel de Lacq, etc.



Les analyses devront comprendre une mesure du niveau de connectivité des zones économiques au port, une connaissance précise des industriels implantés, des marchandises transportées, des chaînes logistiques actuelles, du potentiel de trafic éligible au report modal de la route vers le maritime via un pré/post acheminement routier ou ferroviaire jusqu'au port, des attentes des chargeurs, des conditions de report modal, etc. Cette analyse débouchera sur des pistes d'amélioration des chaînes logistiques – accessibilité au port et un plan d'action opérationnel prenant également en compte les besoins d'infrastructures (ferroviaire, routier, voire fluvial sur l'Adour-Gave réunis).

Opérationnalité

- Etude de faisabilité opérationnelle et juridique

Maître d'ouvrage

- Conseil Régional d'Aquitaine

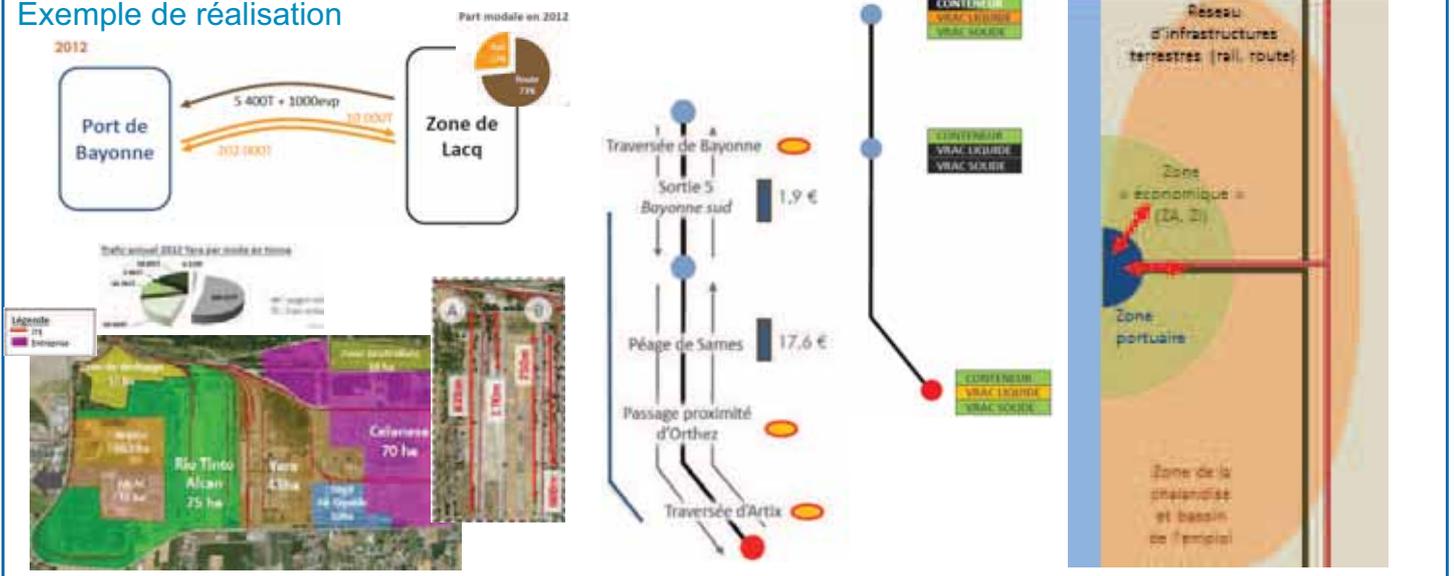
Partenaires technico-financiers

- CCI BPB
- autres CCI
- CG40 / CG64
- SMACEF

Echéancier

- Avant 2024

Exemple de réalisation



Action globale : 5d : Encourager la mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) du port de Bayonne

Intervention

La Région Aquitaine encouragera la mise en œuvre d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) desservant le port de Bayonne.

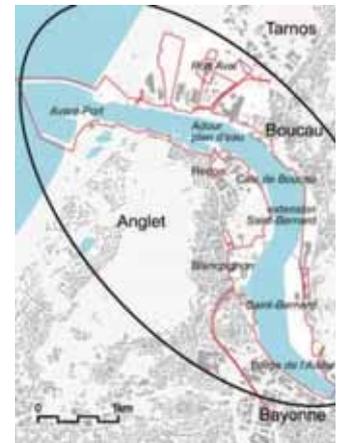
La création d'un OFP est un important levier d'action pour l'élargissement de l'hinterland du port de Bayonne. La Chambre consulaire mène plusieurs études à ce sujet, en particulier dans le lien entre le port de Bayonne, son hinterland et le CEF de Mouguerre.

Un lancement du service est programmé pour 2014-2015 avec un périmètre restreint au démarrage (Lacq-CEF-Port de Bayonne) qui serait ensuite étendu autour de quatre hubs logistiques : CEF, Port de Bayonne jusqu'à la frontière espagnole, Sud Landes jusqu'à Labouheyre-Mourcenx, Bassin de Lacq, jusque Tarbes et vers le Gers.

Une procédure juridique de création de deux sociétés est en cours avec la définition de la participation de la Région Aquitaine dans la gouvernance de l'OFP du port de Bayonne : SEM, propriété des infrastructures, etc.

La Région soutiendra son exploitant historique et s'impliquera également dans la gouvernance en tant que propriétaire du réseau portuaire :

- Partage des connaissances sur le potentiel marché, dont les hypothèses marchés retenues à l'ouverture de l'OFP et les coûts de transport entre route et ferroviaire ;
- Partage des connaissances sur le matériel roulant et les besoins en manutention : locomotive électrique et/ou diesel des trains, longueur du train, différents formats de wagons ;
- Partage des connaissances sur l'organisation technique de l'OFP où les **besoins d'infrastructures dédiées seront à dimensionner dans le cadre d'une étude technique** : faisceaux de stockage, triage, postes de chargement / déchargement sur le port ;
- Partenariat étroit dans la définition du plan d'entreprise et de la politique commerciale de l'OFP ;
- Rédaction d'un cahier des charges des conditions d'exploitation de l'OFP et choix d'un exploitant.



Opérationnalité

- Etude technique

Maître d'ouvrage

- CCI Bayonne Pays Basque

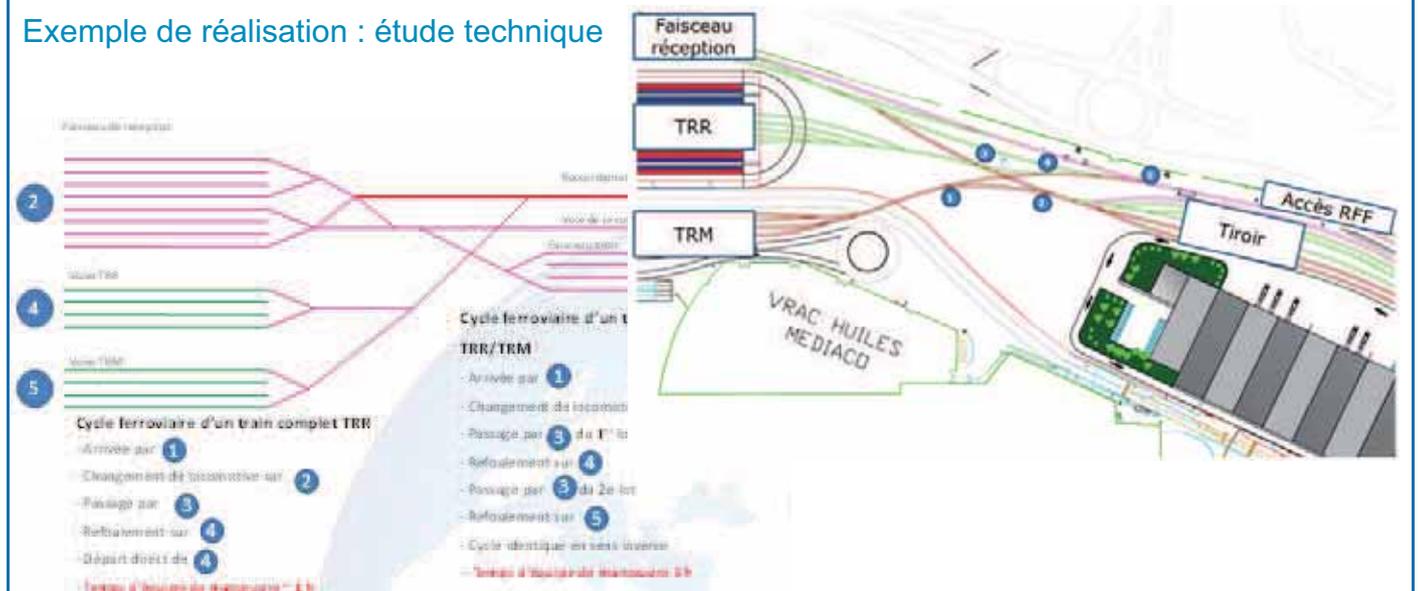
Partenaires technico-financiers

- Conseil Régional d'Aquitaine
- CG 40 / CG64
- CEF de Mouguerre
- Autres CCI

Echéancier

- Avant 2018

Exemple de réalisation : étude technique



Action globale : 7a – Intégrer les objectifs de développement économique du Schéma directeur d'aménagement dans la DSP du port de Bayonne

Intervention

La Région Aquitaine sollicitera son concessionnaire pour formaliser une stratégie de développement économique du port de Bayonne.

En tant que propriétaire du port, la Région Aquitaine doit accompagner son exploitant à intégrer un certain nombre d'objectifs stratégiques dans la présente DSP. L'analyse des filières économiques et les perspectives de développement, les conditions de mise en place d'un OFP et l'analyse des bases-arrières du port en font partie prenante.

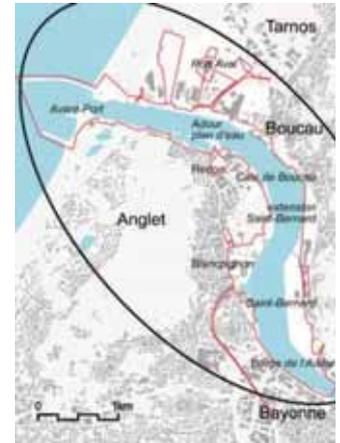
L'objectif de la feuille de route serait :

- Favoriser le développement des trafics maritimes des ports aux dépends du transport routier ;
- Développer de nouveaux trafics sur un hinterland plus lointain en reportant les enjeux concurrentiels sur d'autres ports (Le Havre, Sète, Marseille, etc.) ;
- S'adapter à l'intérêt des chargeurs en proposant des chaînes logistiques optimales et mutualisées ;
- Diminuer les rejets de CO², l'engorgement de l'autoroute A63.

Elle devra étudier un certain nombre de partenariats possibles dont :

- L'alliance des GPM de la façade Atlantique, matérialisée par le CCIA en 2009 avec la création d'une marque « European Atlantic Ports » et l'analyse de la non-concurrence des projets stratégiques, et qui souhaite s'ouvrir aux ports décentralisés ;
- Une coopération plus rapprochée avec le port de Bordeaux, sur **certaines filières économiques dont les conteneurs et les remorques RoRo** (ouverture ou optimisation du taux de remplissage de ligne feeder ou short sea), **ainsi que sur l'élargissement de l'OFP portuaire.**

Pour mémoire, en juillet 2013, le port de Nantes Saint-Nazaire est entré dans le capital de l'OFP du port de Rochelle. D'autres leviers de développement seront à identifier.



Opérationnalité

- Etude de définition

Maître d'ouvrage

- CCI Bayonne Pays Basque

Partenaires technico-financiers

- Conseil Régional d'Aquitaine

Echéancier

- Avant 2018

Exemple de réalisation

| Type | Objectif | Description | Avancement |
|--|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Etudes Infrastructures Équipement Concertation | <ul style="list-style-type: none"> Convoier parfaitement son marché et cibler les chargeurs éligibles au report modal | <ul style="list-style-type: none"> Rôle de Port à Paris Échéance Clubs | <ul style="list-style-type: none"> Adaptateur Dés à jeu possible MC |
| Détail de l'action | | Avancement | |
| <ol style="list-style-type: none"> Identifier, qualifier, et quantifier précisément le marché cible sur ses différentes filières <ul style="list-style-type: none"> Relever et identifier la singularité des chargeurs et des flux Filières : conteneurs, céréales, produits agricoles, chimie, hydrocarbures, génierie, etc. Quantifier leurs logistiques Évaluer le potentiel de report modal Accompagner les chargeurs dans leur définition de nouveaux schémas logistiques <ul style="list-style-type: none"> Communication sur l'offre portuaire Définir des schémas logistiques intégrant le flux Proposer des schémas aux chargeurs cibles Accompagner le transfert modal | | | |
| Résultats | | | |



| Offre de services | | |
|----------------------------|---|---|
| Services logistiques | <ul style="list-style-type: none"> stockage long terme de conteneurs pleins Dépôt de vider (y.c. réparations, lavage, ...) Fréquence des navettes avec Zeebrugge | <ul style="list-style-type: none"> non Développé sur le terminal large vision ATD 5 AR/jour, dédié port pour terminal ANPT, soit 0,17 |
| Connexions | <ul style="list-style-type: none"> Diversité des connexions avec l'hinterland Garantie de connexion | <ul style="list-style-type: none"> Aucune depuis le terminal Zeebrugge même Cut off time que Zeebrugge |
| Services douaniers | <ul style="list-style-type: none"> Prise en charge de l'administration douanière Espace douanier unique port-terminal | <ul style="list-style-type: none"> Réalisé par l'opération pour le compte des compagnies maritimes Pour les Clm M, qui ont un accord avec les douanes |
| Ouverture et accessibilité | <ul style="list-style-type: none"> Horaires d'ouverture Localisation/Accessibilité | <ul style="list-style-type: none"> 1 lun - ven, 6 - 21h Entrée du port d'Anvers |

Action globale : 9b - Favoriser une gestion environnementale des activités du port

Intervention

La Région Aquitaine et ses partenaires s'engageront à améliorer leur connaissance de l'impact environnemental des activités du port et à favoriser une gestion raisonnée des espaces portuaires amodiés ou non.

En parallèle aux actions proactives menées au quotidien par la Région Aquitaine et son concessionnaire dans la gestion environnementale du port de Bayonne, la Région soutient la démarche :

- d'étude de zone portée par le SPPPI Estuaire de l'Adour depuis 2012. L'évaluation des impacts des activités portuaires et industrielles permettra de mettre en œuvre des actions correctives à destination des industriels et des exploitants du port.
- de suivi de la qualité des eaux mené dans le cadre de l'Observatoire de l'Estuaire de l'Adour (OEA)

Gérer les eaux usées et pluviales pour limiter la pollution de l'Adour

Aucun rejet d'eau direct sans traitement ne doit exister dans l'Adour. Pour cela, les industriels doivent poursuivre la mise en place de dispositifs techniques :

- Concernant les eaux usées, il s'agira de raccorder les installations au réseau d'assainissement existant, avec un dimensionnement adapté et si besoin en amont un traitement des eaux, pour assurer une qualité d'eaux usées entrantes en cohérence avec les obligations du schéma d'assainissement.
- Pour les eaux pluviales, il est préconisé de travailler sur la collecte des eaux de ruissellement au point bas, sur le traitement de ces eaux et la régulation des débits rejetés vers l'Adour, avec une exigence de 1l/s/ha à 10l/s/ha, en fonction des situations.

Le traitement des espaces imperméabilisés sera également choisi pour faciliter l'infiltration des eaux dans les sols : toitures à rétention d'eau (pour différer les volumes atteignant le sol), pieds de façade en pleine terre, etc.

Tri et prévention des déchets

Chaque exploitant est responsable de ses déchets et doit mettre en œuvre des moyens de gestion adaptés à ses propres types. Pour autant, une politique globale est déjà mise en œuvre avec une mutualisation des DIB, une gestion des déchets organiques des espaces verts et une expérimentation du tri des déchets ménagers sur Port-Aval (Tarnos).

Les actions sont à poursuivre dans les domaines de la sensibilisation des amodiataires, par l'organisation de petites plateformes de compostage pour les déchets organiques, par collecte des déchets D3E et DTQD et par l'extension de l'expérience de collecte des déchets ménagers recyclables à l'ensemble de la plateforme portuaire.

Une mesure de l'efficacité de ces actions sera à mener de manière régulière : tableau de bord de suivi des volumes de déchets, leur mode et qualité de traitement. Des actions correctives pourraient être recherchées chaque année, pour améliorer les résultats.

Gérer les parcelles en attente de redéploiement économique

Les parcelles "en friche" constituent des lieux de développement important des plantes invasives profitant de pelouses, d'interstices proches de l'eau mais aussi des espaces ouverts en saison sèche.

Un pré-verdissement de ces espaces réduirait ce risque : semis à faible densité de graminées de milieux secs, coupes régulières des plantes invasives déjà installées et plantations de petits arbustes sur les bordures des parcelles -sous la forme de haies denses- qui pourront abriter des prédateurs. Les traitements chimiques par produits phytosanitaires seront toujours proscrits à cause du risque majeur de contamination de l'Adour.



Opérationnalité

- Etude de zone en cours de l'estuaire de l'Adour (MO : SPPPI)
- Poursuite des travaux de l'OEA
- Etude en cours pour l'identification des réseaux et des exutoires de rejets dans l'Adour (MO : Région Aquitaine)
- Etude de définition dans le cadre du futur cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (action 3a)

Maître d'ouvrage

- SPPPI
- Conseil Régional d'Aquitaine
- OEA

Partenaires technico-financiers

- Etat
- CCI BPB
- Communes
- Communautés de Communes
- CG 40/64
- Industriels

Echéancier

- Avant 2018

Port de Bayonne. Etude pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement.

Phase 2

Annexes

Document final : 06.12.2013



Sommaire :

Annexe 1 - Détail de la matrice

**Annexe 2 - Espèces à planter pour la restauration
et la renaturation des berges de
l'Adour**

**Annexe 3 - Références en aménagement
paysager**

Références - Action 8b : Aménager les espaces de
l'Estuaire liés aux déplacements doux

Références - Action 8c : Aménager les espaces de
l'Estuaire liés aux lieux emblématiques

Document final.

ANNEXE 1 - DÉTAIL DE LA MATRICE

La mise en place du schéma directeur d'aménagement du port de Bayonne est déclinée à partir d'axes d'intervention s'appuyant sur des objectifs stratégiques déclinés par des actions. Ces dernières ont une portée territoriale limitée (secteur du port) ou globale dans le cadre d'une action transversale.

Spatialité de l'Action sur le port de Bayonne :

Sectorisée : en noir

Transversale : en bleue

Axe 1 : Conforter l'aménagement des territoires portuaires

Objectif 1 : Adapter les infrastructures portuaires et de desserte à l'évolution des moyens logistiques

- Action 1a : Accueillir des navires de plus fort gabarit
 - Avant-port : étudier les conditions d'optimisation de l'agitation, de la trajectoire des navires et du dragage des plans d'eau et acquérir une drague
 - Blancpignon : poursuivre la reconstruction du quai E. Castel
 - Extension Saint-Bernard : reconfigurer le poste Saint-Gobain
- Action 1b : Conforter la multimodalité mer / rail / route des espaces
 - Extension Saint-Bernard : créer un véritable espace de transbordement avec le recul de la RD309, la création d'un embranchement ferré et la reconfiguration du poste Saint-Gobain
 - Saint-Bernard : raccorder l'embranchement ferré existant avec celui d'Extension Saint-Bernard
 - Port-Aval : étudier l'opportunité d'un bouclage du réseau ferroviaire et effectuer les grosses réparations des ouvrages maritimes
- Action 1c : Etendre les terre-pleins bord à quai
 - Port-Aval : éloigner la route du bord à quai pour reconstituer un terre-plein portuaire desservi par le quai en Eaux Profondes
 - Blancpignon : élargir le terre-plein portuaire grâce aux travaux de reconstruction du quai E. Castel
 - Redon : redynamiser la voie ferrée en lien avec Blancpignon pour permettre une synergie économique entre les deux secteurs portuaires et la zone de Lacq (OFF)
- Action 1d : Améliorer la desserte routière du port
 - Cale de Boucau : reculer la RD309 le long des voies ferrées afin de réduire l'impact des circulations portuaires sur l'espace ludique et de loisirs de la cale
 - Extension Saint-Bernard : reculer la RD309 le long des voies ferrées afin de constituer de nouvelles emprises foncières à destination des activités portuaires
 - Berge de l'Adour : étudier la possibilité d'une requalification de l'avenue de l'Adour entre le giratoire d'entrée de Blancpignon et l'avenue Marcel Dassault afin d'améliorer la cohabitation des flux
 - Port-Aval : étudier les capacités d'optimisation de la RD85 en fonction de l'augmentation des trafics routiers

- Saint-Bernard : Etudier comment garantir les déplacements à l'échelle de l'agglomération et la desserte du port
- Action 1e : Structurer la desserte viaire interne au port
 - Avant-port : restructurer la desserte routière par la création d'une voirie en boucle entre la voie bord à quai reculée et le Chemin des Dunes intégré au domaine portuaire et par l'instauration d'un contrôle d'entrée
 - Avant-port : interdire les flux urbains dans la zone portuaire dès l'ouverture du contournement (RD85e)
 - Saint-Bernard et Extension Saint-Bernard : déclasser la RD309 en voie portuaire après le recul de la voie le long des voies ferrées afin de constituer de nouvelles emprises foncières à destination des activités portuaires

Objectif 2 : Renouveler le foncier à vocation portuaire

- Action 2a : Assurer les conditions d'une maîtrise des fonciers industrialo-portuaires
 - Définir une démarche publique partagée d'acquisition, de portage et de commercialisation du foncier à vocation portuaire et industrielle
 - Redon : Elaborer un schéma de cohérence économique et spatiale
- Action 2b : Régénérer économiquement les bâtiments et les emprises dont l'usage assurerait un meilleur développement du port
 - Avant-port : veiller à l'intégration dans les espaces à vocation industrielle et portuaire de l'emprise Walon France et de l'ensemble des fonciers compris au sud du futur contournement du port (RD85e)
 - Blancpignon : restructurer l'occupation de la partie sud et ouest du secteur à destination de nouveaux opérateurs économiques
 - Redon : étudier l'opportunité économique et la faisabilité d'un développement des activités de logistique urbaine sur l'emprise GDF en lien avec le secteur de Blancpignon
 - Extension Saint-Bernard : acquérir et valoriser à destination des activités portuaires les emprises Agriva et Raffineries du Midi
 - Saint-Bernard : acquérir et valoriser à destination des activités portuaires et industrielles les emprises comprises entre la RD309 et la Pièce Noyée

Objectif 3 : Disposer d'un outil industriel adapté à l'environnement

- Action 3a : Soumettre aux actuels et futurs opérateurs économiques sur le territoire portuaire un cahier des prescriptions environnementales proposant des objectifs et des moyens d'améliorer l'insertion architecturale, paysagère et environnementale de leur activité
- Action 3b : Assurer l'élaboration et la mise en œuvre d'une charte portuaire destinée à l'évaluation de la pertinence d'un projet économique sur le territoire portuaire
- Action 3c : Améliorer la desserte et la capacité des réseaux à destination des industriels sur Port-Aval, Saint-Bernard et Extension Saint-Bernard
- Action 3d : Améliorer la sécurité des activités portuaires et industrielles
 - Port-Aval : étudier l'opportunité de créer un SDIS en rive droite
 - Adour - plan d'eau et rives : étudier l'opportunité de regrouper les moyens nautiques de sécurité sur un seul site

Objectif 4 : Renforcer la gouvernance du territoire portuaire

- Action 4a : Coordonner les politiques d'aménagement entre les différentes collectivités des rives du fleuve
 - Poursuivre la démarche de concertation engagée entre la Région Aquitaine et ses partenaires au sein du Comité Stratégique Territorial du Port de Bayonne
- Action 4b : Associer les représentants des usagers du port à la mise en œuvre de projets partagés
 - Favoriser une concertation plus élargie, notamment en direction des usagers du port

Axe 2 : Assurer le développement de filières d'avenir sur le port

Objectif 5 : Encourager le report modal des marchandises

- Action 5a : Favoriser la constitution d'une zone logistique conteneur sur le port
- Action 5b : Améliorer les conditions d'accessibilité nautique et terrestre des postes destinés aux activités conteneurs et RoRo
 - Blancpignon : poursuivre la reconstruction du quai E. Castel
- Action 5c : Etudier l'opportunité de développer des bases-arrières du port pour les activités industrielles et logistiques
 - Etudier l'opportunité d'une synergie économique entre le port de Bayonne et le Centre Européen de Fret de Mouguerre ou encore entre le port et la future plateforme multimodale de Laluque
- Action 5d : Encourager la mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) pour l'exploitation du réseau portuaire et la traction des trains induits par les industriels et logisticiens présents sur le port

Objectif 6 : Assurer la création de valeur ajoutée

- Action 6a : Optimiser les capacités de traitement / transbordement des trafics en transit sur le port (chaîne logistique)
- Action 6b : Inciter le développement d'industries de transformation, en particulier pour les filières sidérurgiques, agro-alimentaires, bois /biomasse et du BTP
 - Constituer des réserves foncières sur territoire portuaire en particulier sur Blancpignon, Saint-Bernard, Extension Saint-Bernard et Port-Aval

Objectif 7 : Valoriser le dynamisme de l'économie portuaire

- Action 7a : Intégrer les objectifs de développement économique du Schéma directeur d'aménagement dans la DSP du port de Bayonne
- Action 7b : Apporter les services nécessaires aux entreprises et leurs salariés
 - Coordonner le développement économique du port avec une offre en transport en commun adaptée
 - Mettre en place un Plan de Déplacement Entreprise (PDE), en particulier sur la zone de Tarnos
 - Etudier l'opportunité de la mise en place d'un ou de plusieurs pôles de service aux usagers et aux entreprises du port

Axe 3 : Renforcer les liens ville-port dans l'estuaire

Objectif 8 : Concilier les intérêts du port et des populations

- Action 8a : Améliorer la cohabitation entre activités portuaires et riverains du port
 - Blancpignon : améliorer l'intégration des convois ferroviaires dans les voies d'agglomération
 - Port-Aval : réaliser la déviation (RD85e) pour dissocier flux urbains et portuaires
- Action 8b : Aménager les espaces liés aux déplacements doux sur l'estuaire
 - Saint-Bernard, Extension Saint-Bernard, Cale de Boucau : poursuivre l'aménagement des voiries littorales (RD309)
 - Berge de l'Adour, Redon : terminer l'aménagement des chemins cycle / piéton en rive gauche de l'Adour
 - Cale de Boucau, Adour-plan d'eau : développer des moyens alternatifs de déplacement sur l'estuaire
- Action 8c : Aménager des lieux emblématiques
 - Cale de Boucau : qualifier le site par un projet urbain, ludique et de loisirs à l'échelle de l'agglomération
 - Avant-port : requalifier les arcatures et mettre en valeur les outils industriels et portuaires symboliques de l'identité du port de Bayonne
 - Valoriser des lieux symboliques sur l'estuaire (quartier des Forges de l'Adour, plage de Tarnos, etc.)
- Action 8d : Entretien des paysages d'activités
 - Organiser la gestion et la qualification des terre-pleins industriels
 - Entretien des surfaces en attente de redéploiement économique

Objectif 9 : Préserver la biodiversité

- Action 9a : Entretien des espaces naturels tout en renforçant leur biodiversité
 - Adour-plan d'eau : préserver les espèces animales et végétales d'intérêt patrimonial
 - Adour-plan d'eau : restaurer et renaturer là où cela est possible les berges de l'Adour
 - Redon : Entretien et mettre en valeur la forêt du Lazaret
 - Saint-Bernard, Extension Saint-Bernard : proposer la mise en place d'un conservatoire écologique à l'embouchure de la rivière de l'Esbouc
 - Berge de l'Adour : améliorer le contexte environnemental des affluents de l'Adour
- Action 9b : Favoriser une gestion environnementale des activités du port par l'élaboration d'un cahier de prescriptions
 - Améliorer la connaissance du territoire grâce à l'étude de zone menée par le SPPPI Estuaire de l'Adour et l'OEA
 - Gérer les eaux usées et pluviales pour limiter la pollution de l'Adour
 - Tri et prévention des déchets
 - Réduire l'impact de la pollution lumineuse du port sur l'avifaune

- Action 9c : Préserver la qualité de la ressource en eau
- Action 9d : Lutter contre les espèces invasives

Objectif 10 : Faire participer la vie du port à celle de la Cité

- Action 10a : Dynamiser l'activité pêche / plaisance sur les espaces inaccessibles aux navires de commerce
 - Redon : renforcer l'attractivité économique du secteur à destination des services et de la petite production liés aux activités du nautisme, de la plaisance et de la pêche
 - Cale de Boucau : favoriser un développement modéré de la plaisance sur mouillage
 - Adour-plan d'eau : étudier la cohérence du développement et de la gestion de la plaisance sur l'Adour
- Action 10b : Valoriser le potentiel touristique, culturel et patrimonial du port et de ses activités
 - Quai E. Foy : mettre en place un point d'informations touristiques
 - Berge de l'Adour : mettre en place une signalétique expliquant les activités du port et leur valeur ajoutée pour l'économie régionale ; implantation de pontons
 - Avant-Port : créer au sein de la Madrague un espace d'exposition et d'échanges sur le rôle du port dans l'économie locale et régionale et les conditions de son insertion environnementale
- Action 10c : Etudier l'opportunité et la faisabilité d'installations dédiées aux croisières
 - Quai E. Foy : poursuivre l'accueil d'activités nautiques événementielles et des croisières
 - Berge de l'Adour : étudier l'opportunité économique d'un développement de la filière croisière dans l'hypothèse d'un désengagement volontaire de la Marine

ANNEXE 2 - ESPÈCES À PLANTER POUR LA RESTAURATION ET LA RENATURATION DES BERGES DE L'ADOUR

| Nom français | Nom latin |
|--------------------------------|---------------------------------|
| Végétation hélophytique | |
| Mauve officinale | <i>Althaea officinalis</i> |
| Laïche des rives | <i>Carex riparia</i> |
| Eupatoire chanvrine | <i>Eupatorium cannabinum</i> |
| Reine des prés | <i>Filipendula ulmaria</i> |
| Séneçon aquatique | <i>Jacobaea aquatica</i> |
| Iris faux-acore | <i>Iris pseudacorus</i> |
| Lycoper d'Europe | <i>Lycopus europaeus</i> |
| Lysimaque commune | <i>Lysimachia vulgaris</i> |
| Salicaire commune | <i>Lythrum salicaria</i> |
| Mente aquatique | <i>Mentha aquatica</i> |
| Menthe à feuilles rondes | <i>Mentha suaveolens</i> |
| Roseau | <i>Phragmites australis</i> |
| Pulicaire dysentérique | <i>Pulicaria dysenterica</i> |
| Scirpe à tiges trigones | <i>Schoenoplectus triqueter</i> |
| Végétation ligneuse | |
| Aulne glutineux | <i>Alnus glutinosa</i> |
| Frêne élevé | <i>Fraxinus excelsior</i> |
| Peuplier blanc | <i>Populus alba</i> |
| Osier pourpre | <i>Salix purpurea</i> |
| Petit Orme | <i>Ulmus minor</i> |



Reine des prés (*F. ulmaria*)



Iris faux-acore (*I. pseudacorus*)



Roseau (*P. australis*)



Aulne glutineux (*A. glutinosa*)



Frêne élevé (*F. excelsior*)



Peuplier blanc (*P. alba*)

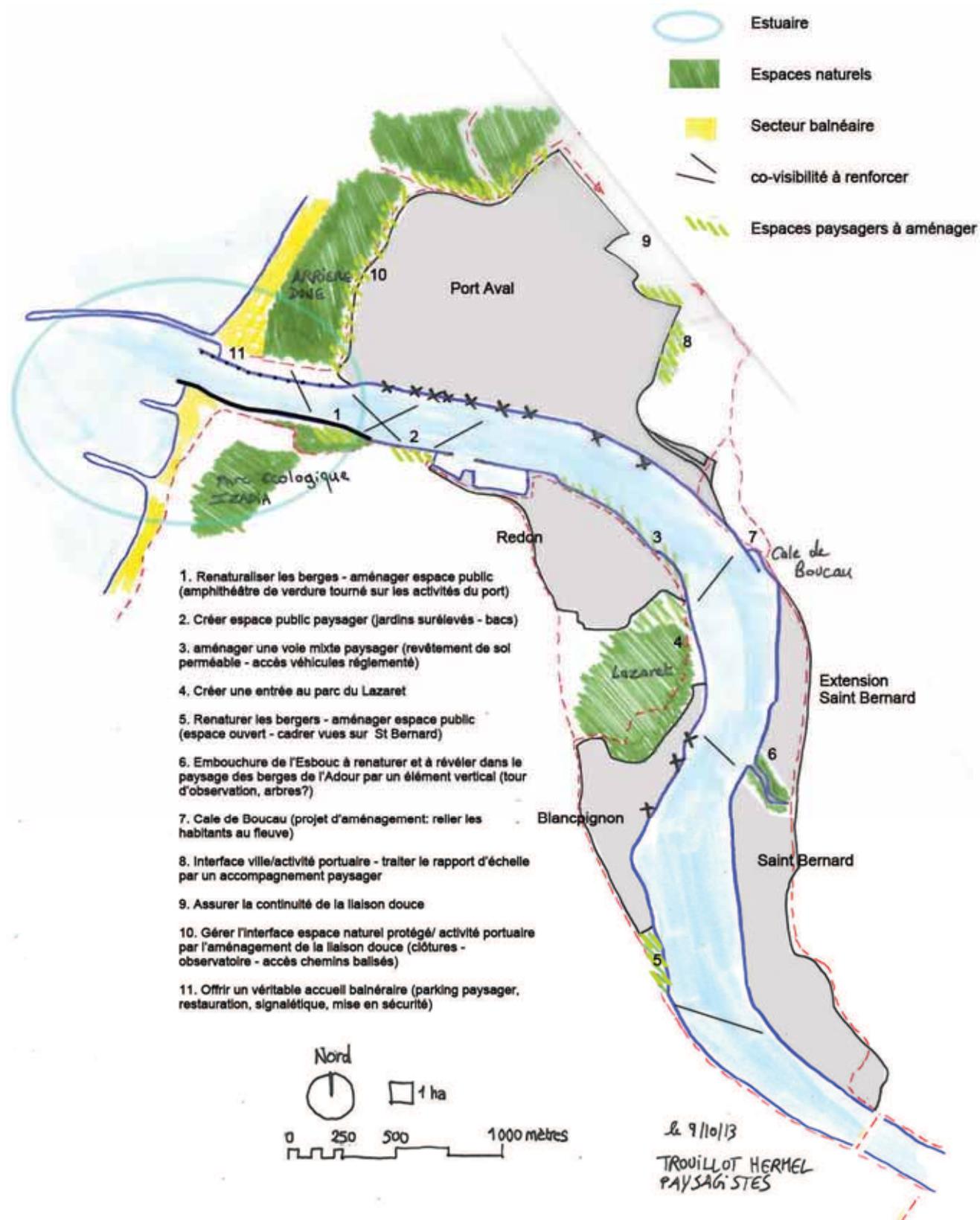


Exemple de berges restaurées et renaturées



Exemple de berges restaurées et renaturées

ANNEXE 3 – RÉFÉRENCES EN AMÉNAGEMENT PAYSAGER



Références - Action 8b : Aménager les espaces de l'Estuaire liés au déplacement

> Ile de Nantes – Nantes (44)



Actions :

- Création d'une promenade linéaire le long des berges
- Traitement de sécurisation anti-chute discret
- Utilisation de matériaux patrimoniaux en ne minéralisant que le nécessaire à la pratique
- Naturalisation de berges peu pratiquée pour le port

Localisation possible :

- Les arcatures
- Le Redon
- La Cale de Boucau

> Le Havre – Jardin fluvial (76) / Vichy – Les berges de l'Allier (03)



Actions :

- Création d'espaces linéaires de circulation
- Utilisation de matériaux patrimoniaux en ne minéralisant que le nécessaire à la pratique
- Composition végétales sur le thème de l'eau
- Création de point de rassemblement

Localisation possible :

- Marinadour
- La Pièce Noyée

Références - Action 8c : Aménager les espaces de l'Estuaire liés au lieux emblématiques

> Nantes – Estuaire de Nantes (44)



Actions :

- Focaliser des perspectives sur les équipements pour les contempler
- Valoriser les appareils, de jour comme de nuit

Localisation possible :

- Les arcatures
- Le Redon
- La Cale de Boucau
- Marinadour

> Nantes – Estuaire de Nantes (44) / Dunkerque – Jardin reposoir (59)



Actions :

- Créer des lieux de contemplation de l'eau et des navires
- Créer des lieux végétalisés où accueillir des événements artistiques (Jardins Barges à Dunkerque) orientés vers l'eau ou les navires

Localisation possible :

- Ensemble du linéaire