



**COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE
RELATIVE AU PROJET DE POLE MULTIMODAL DES LANDES
SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE LALUQUE ET DE PONTONX-SUR-L'ADOUR**

* *
*

Jeudi 13 février 2025, 19 heures

Salle des Associations à Pontonx-sur-l'Adour

* *
*

Ordre du jour :

Présentation du projet de pôle multimodal des Landes, dans le cadre de la phase de concertation préalable à la création d'une zone d'aménagement concertée, approuvée par le Conseil communautaire de la Communauté de communes du Pays tarusate, en date du 17 octobre 2024.

Présences :

En présence d'une centaine de personnes et de :

M. Paul CARRERE, Président du Syndicat Mixte pour l'aménagement du parc ferroviaire départemental de Laluque, conseiller départemental

M. Laurent CIVEL, Président de la Communauté de communes du Pays Tarusate

M. Dominique UROLATEGUI, maire de Pontonx-sur-l'Adour

M. Christophe MARTINEZ, maire de Laluque

M. Xavier VILAMITJANA et Mme Marie DUFOURCQ, Société d'aménagement des territoires et d'équipement des Landes (SATEL)

M. Armand GOSDA, société ISR

M. Valéry BRANDELA, société OOK

Mme Lorène LAPOTRE, Directrice Générale des Services, commune de Pontonx-sur-l'Adour

Mme Angélique CAPDEVIELLE, Directrice Générale des Services, Communauté de communes du Pays Tarusate

M. Nicolas BRUNIER et Mme Stéphanie LASSIS, Pôle « Syndicats Mixtes » du Conseil départemental des Landes

* *

*

M. UROLATEGUI accueille les participants à la réunion puis passe la parole à M. CIVEL qui présente l'état d'avancement du projet de pôle multimodal des Landes, dans le cadre de la procédure de création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) initiée par la Communauté de communes du Pays Tarusate. Le support de présentation est joint au présent procès-verbal.

M. CARRERE rappelle que le Syndicat Mixte porte les études de ce projet depuis 2014 et que les élus présents à la création du Syndicat, dont MM. Henri EMMANUELLI et Joël GOYHENEIX, avaient pour ambition d'être en mesure de répondre aux besoins d'entreprises intéressées par des lots dits « embranchés fer » et d'offrir ainsi un levier de développement économique pour le territoire, notamment en termes de création d'emplois.

M. Bernard SUBSOL, ancien conseiller départemental et ancien maire de Pontonx-sur-l'Adour, se félicite de l'avancée du projet de pôle multimodal qui bénéficie d'une situation stratégique avec le nœud ferroviaire de Laluque.

M. MARTINEZ ajoute que les élus locaux soutiennent cette démarche de développement depuis deux décennies et que le Syndicat Mixte a permis de fédérer ces volontés en faisant bénéficier le projet du soutien de la collectivité départementale.

M. CIVEL invite les personnes du public à poser leurs questions.

Question n° 1 :

Un participant demande à quel niveau se situerait l'embranchement du pôle sur le réseau ferré existant.

Il est prévu de réaliser une aiguille au niveau de la voie unique gérée par la Région Nouvelle-Aquitaine, la voie ferrée des Landes (VFL) reliant Tartas à Laluque, afin de raccorder les deux lots dits « embranchés fer » du projet.

La VFL étant raccordée au réseau ferré national via la gare de Laluque, le futur pôle multimodal bénéficiera donc de ce raccordement au réseau national, tant vers le Nord que vers le Sud.

Question n° 2 :

Un participant demande comment seront traités les flux d'entrée et de sortie des véhicules légers qui seront stockés par l'une des deux entreprises identifiées pour une implantation sur le pôle.

Il est prévu deux modes de transport des véhicules légers : par trains ou par poids-lourds. La répartition entre ces deux modes de transports ainsi que la fréquence de ces flux restent à déterminer, en lien avec l'entreprise. A date, la répartition des modes de transport serait d'environ 30 % d'acheminement de véhicules légers par train et le reste par la route. Une fois que ces éléments seront portés à connaissance, les impacts des flux générés par les activités de cette entreprise pourront alors être identifiés avec précision.

Les résultats de ces études seront présentés à la prochaine réunion publique.

Question n° 3 :

Un participant souhaite connaître les impacts de la circulation de trains longs au niveau du passage à niveau traversant la route départementale 42, au Sud de la gare de Laluque.

La circulation de trains au niveau de ce passage à niveau, y compris pour des trains longs de 750 à 830 mètres linéaires, fera l'objet d'autorisations délivrées par les gestionnaires du réseau ferré, garants de la sécurité ferroviaire.

Les études ferroviaires en cours permettront d'adapter les signalisations de sécurité adéquates et les protocoles de franchissement du passage à niveau, au regard des projections de flux routiers et ferroviaires qui restent encore à préciser.

Question n° 4 :

Un participant demande combien de remorques de poids-lourds peuvent être transportées par train.

Un train complet représente environ 45 poids-lourds, lesquels sont donc extraits de la circulation routière.

A date, il est envisagé la circulation d'environ 2 trains complets par jour depuis le pôle multimodal et de supprimer en conséquence, du trafic routier, 73 000 camions par an correspondant à 40 millions de kilomètres parcourus, soit 60 000 tonnes de gaz à effet de serre évités annuellement.

Question n° 5 :

Un participant demande comment seront traités les impacts pour les riverains du futur pôle multimodal.

Les études réalisées jusqu'à présent, en matière d'évaluation des nuisances du trafic routier généré par le projet, sont en cours de mise à jour afin de disposer de données fiables en rapport avec les projets d'implantation des deux entreprises identifiées. Il convient d'affiner au plus juste la réalité des contraintes en fonction des activités de ces deux entreprises. Ces activités de stockage et de préparation de véhicules légers ainsi que de logistique ferroviaire diffèrent de celles envisagées initialement, il y a plus de 6 ans, avec le projet de plateforme publique de chargement/déchargement de marchandises sous forme de vrac.

Il sera présenté, à la prochaine réunion publique, les résultats des études sur la capacité d'intégration des flux routiers supplémentaires sur le réseau routier local, sur les conditions de circulation, sur les nuisances acoustiques ou encore sur les impacts environnementaux et sur le bilan carbone.

Question n° 6 :

Un participant souhaite avoir des précisions sur le projet de modification du tracé de la VFL, à proximité de la ZAC.

Le site de la gare de Laluque est fléché, dans le projet GPSO, comme base de travaux puis de maintenance de la ligne LGV à venir. Ce projet porté par SNCF Réseau n'est pas lié à celui du pôle multimodal des Landes. En revanche, ce dernier est compatible avec les aménagements futurs du projet GPSO (infrastructures routières et ferroviaires).

A cet égard, le tracé de la VFL sera modifié pour permettre un accès plus direct à la gare de Laluque, et éviter ainsi la future base travaux. De ce fait, le passage à niveau de la RD42 sera supprimé à terme pour les trains circulant sur la VFL.

Question n° 7 :

Un participant s'interroge sur le trafic ferroviaire sur la VFL, hors trafic généré par le futur pôle multimodal.

Le projet de production de biokérosène, porté par l'entreprise RYAM, devrait entraîner une augmentation significative du trafic ferroviaire sur la VFL, vers et depuis Tartas. Cette augmentation n'est pas encore chiffrée mais il est à noter que l'entreprise RYAM a déjà utilisé cette voie ferrée, avant la campagne de

travaux de régénération de la VFL menée par la Région Nouvelle-Aquitaine en 2023-2024. Maisadour souhaite également reprendre le transport de maïs sur cette voie dès cette année.

Question n° 8 :

Un participant souhaite connaître le mode de locomotion des trains circulant sur VL.

La VFL n'est pas électrifiée et les locomotives devront utiliser des énergies fossiles pour accéder au futur pôle multimodal.

Le bilan carbone du projet prendra en compte cette donnée, étant précisé que la locomotion électrique est privilégiée sur les longs trajets et que le bilan du rejet de CO2 est largement plus favorable aux transports ferroviaires qu'aux transports routiers.

Question n° 9 :

Un participant demande si des aménagements routiers seront prévus pour la traversée des bourgs.

Les impacts sur la traversée des bourgs seront étudiés ainsi que les solutions pour les minimiser. Les résultats de ces études seront communiqués à la prochaine réunion publique.

Question n° 10 :

Un participant demande s'il est envisagé des aménagements cyclables pour desservir le futur pôle multimodal.

L'arrivée des deux entreprises identifiées devrait générer la création d'une centaine d'emplois. Les études en cours doivent permettre d'apprécier les aménagements nécessaires pour contribuer à la qualité de vie des usagers du futur pôle. Les pistes cyclables peuvent faire partie de ces aménagements mais leur utilité est aussi à apprécier au regard de leur coût important et de leur prise en charge mobilisant les compétences croisées de plusieurs niveaux de collectivités.

Question n° 11 :

Un participant demande quels seront les impacts sur la valorisation de l'immobilier proche du futur pôle multimodal.

L'évaluation de l'impact de l'implantation d'un pôle multimodal sur le prix de l'immobilier est difficile, compte tenu de la particularité d'un tel équipement et en l'absence de références similaires sur le département. En tout état de cause, le développement de projets industriels sur le territoire n'a pas démontré de dévaluation du prix de vente de l'immobilier situé à proximité de ces sites.

Question n° 12 :

Un participant demande quelles sont les garanties pour obtenir des solutions d'aménagements satisfaisantes pour limiter les nuisances éventuelles du projet.

Les réunions publiques, programmées dans le cadre de la phase de concertation préalable à la création d'une zone d'aménagement concerté, ont vocation à recueillir les avis de la population. L'objectif de ces différentes procédures de participation du public, dont la mise à disposition de registres, les différentes enquêtes publiques à intervenir, est de permettre de partager les informations et les solutions à mettre en place pour minimiser les nuisances.

Question n° 13 :

Un participant demande comment contrôler la méthodologie de réalisation des études acoustiques.

Les études acoustiques participent à la constitution du dossier d'impact, qui doit servir d'appui à l'obtention des autorisations administratives. Par conséquent, pour assurer la réussite de ce projet, ces études doivent être irréprochables.

En termes de méthodologie, des compteurs automatiques sont installés pendant une semaine sur le bord des axes routiers pour lesquels l'on étudie le flux routier et des séquences vidéo sont également réalisés dans les bourgs. Les flux futurs sont estimés à travers une modélisation mathématique. Les évolutions techniques à venir sont également prises en compte, comme l'électrification des poids-lourds circulant sur des distances courtes de moins de 100 km.

* *
*

En conclusion, M. CIVEL indique que la prochaine réunion publique sera organisée dans le courant du mois de septembre prochain et aura pour objet la présentation des résultats de la mise à jour des études techniques et environnementales.

Il rappelle que les documents relatifs à ce projet sont mis en ligne régulièrement sur le site Internet dédié au projet (www.pole-multimodal-landes.fr) et sur celui du Pays Tarusate (www.pays-tarusate.fr); des registres, accompagnés d'un dossier sur le projet, sont également mis à disposition du public aux jours et heures d'ouverture habituels au siège de la Communauté de communes du Pays Tarusate (143 rue Jules Ferry, Tartas) ainsi qu'aux mairies de Laluque et de Pontonx-sur-l'Adour.

* *
*

Fait à Tartas,

Le 20 février 2025

Le Président de la Communauté de communes du Pays Tarusate,



Laurent CIVEL