
**SYNDICAT MIXTE
POUR L'AMENAGEMENT DU PARC FERROVIAIRE
DEPARTEMENTAL DE LALUQUE**

**COMPTE-RENDU DE LA PREMIERE REUNION PUBLIQUE
RELATIVE AU PROJET DE PARC FERROVIAIRE INDUSTRIEL ET LOGISTIQUE SIS SUR LES
COMMUNES DE LALUQUE ET DE PONTONX-SUR-L'ADOUR**

* *
*

Mercredi 24 octobre 2018, 18 heures

Salle des Associations à Pontonx-sur-l'Adour

* *
*

Ordre du jour :

Présentation des données environnementales recueillies sur le périmètre d'études d'une première phase du parc ferroviaire industriel et logistique de Laluque, soit environ 130 ha situés au sud de la voie ferrée locale.

Présences :

En présence d'une trentaine 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. Jean-Louis CABANACQ, Directeur de la Société d'aménagement des territoires et d'équipement des Landes (SATEL) et M. Xavier VILAMITJANA, chargé d'opérations - service Aménagement

Mme Marion LEGRAND et MM. Guillem MOUSSARD et Loïc FASAN, représentants la société Aquitaine Environnement

Mme Mathilde CHARON-BURNEL, Direction de la communication, Conseil départemental des Landes

M. Nicolas BRUNIER, Syndicat Mixte pour l'aménagement du parc ferroviaire départemental de Laluque

* *
*

M. UROLATEGUI accueille les participants à la réunion et rappelle l'historique du projet de parc ferroviaire porté dans un premier temps par la Communauté de communes du Pays Tarusate qui a conduit, en 2012, des études d'opportunité économique.

Ces premières études démontrent la position stratégique du site de Laluque qui se trouve à proximité d'un corridor majeur de transport de marchandises avec un nœud autoroutier de communication vers quatre destinations principales : Bilbao-Vigo, le Portugal et Madrid, Bordeaux-Paris et Pau-Toulouse. La gare de Laluque est également située sur un axe ferroviaire majeur du réseau trans-européen de transports, au croisement de la ligne Bordeaux - Irun et du tracé de la future ligne LGV.

Afin d'être en mesure d'envisager la réalisation d'un projet de développement, le Département des Landes et la Communauté de communes ont décidé de s'associer en 2014 au sein du Syndicat Mixte pour l'aménagement du parc ferroviaire départemental de Laluque, à hauteur respectivement de 70 % et 30 %.

La présente réunion constitue la première réunion publique de la phase de concertation préalable lancée par le Syndicat Mixte en vue de recueillir l'avis de toutes les personnes intéressées avant la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC).

M. UROLATEGUI passe la parole à M. CARRERE, Président du Syndicat Mixte, qui indique que l'objet de la présente réunion est de présenter les premiers résultats du diagnostic environnemental réalisé sur un périmètre d'études d'environ 130 hectares au sud de la voie ferrée locale. Ce secteur pourrait en effet accueillir la première phase du projet se composant d'une plateforme ferroviaire et de parcs d'activités dits « embranchés fer » permettant de relier directement les entreprises au réseau ferré.

Il précise que, parallèlement aux études environnementales, le Syndicat Mixte poursuit les études sur la viabilité économique du projet.

L'objectif de l'ensemble de ces études est de pouvoir être en mesure de répondre rapidement en cas de manifestation d'intérêts de la part d'acteurs privés.

Après la présentation du projet par M. VILAMITJANA, représentant de la SATEL, puis du diagnostic environnemental par les représentants de la société Aquitaine Environnement, dont les supports sont joints au présent compte-rendu, M. CARRERE invite les personnes du public à poser leurs questions.

Question n° 1 :

Un participant demande combien de temps durent les études environnementales et le nombre d'heures que cela représente.

Les études environnementales sur le secteur devant accueillir la première phase du projet, soit environ 130 hectares, ont démarré il y a plus d'un an pour couvrir quatre saisons consécutives.

Cette période permet de mener un inventaire de toutes les espèces faunistiques et floristiques du site et de couvrir un cycle biologique complet.

Le nombre d'heures consacrées aux observations sur site n'est pas quantifié au préalable mais, dans le cadre de l'instruction administrative du projet, les services de l'Etat sollicitent la mise à disposition des données brutes environnementales et, à cette occasion, les renseignements sur le nombre d'heures d'observations sur site doivent être fournis.

Question n° 2 :

Un participant demande comment seront traitées les données environnementales dans le temps eu égard aux caractères changeants, et de la nature, et de la sylviculture présente sur le site.

Le diagnostic environnemental décrit la dynamique de la faune et de la flore à une période donnée. C'est pourquoi, un tel diagnostic a vocation à être ensuite régulièrement mis à jour.

Le périmètre d'études comprend de nombreuses zones forestières cultivées à des stades différents d'évolution. Au final, ces différentes strates d'âges de pins permettent de présenter, sur une période longue intégrant à la fois des séquences de coupes et de replantation, des enjeux similaires en matière environnementale.

Question n° 3 :

Un participant souhaite connaître la surface et le positionnement des futurs aménagements du parc ferroviaire.

Le périmètre d'études de la première phase du projet s'étend sur environ 130 hectares. Pour autant, les équipements de cette première phase ne sont pas encore précisément définis puisqu'ils font actuellement l'objet d'études urbaines, techniques et paysagères pour en déterminer les caractéristiques et la spatialisation. L'étude de viabilité économique sera également déterminante pour en définir les contours.

Quoiqu'il en soit, pour des raisons de contraintes techniques prenant en compte notamment le tracé futur de la ligne à grande vitesse (LGV), la plateforme ferroviaire doit être située à proximité immédiate de la voie ferrée locale et ne pas empiéter sur les infrastructures existantes ou programmées notamment par la SNCF en vue de l'implantation d'une base travaux pour le projet LGV.

A ce stade, le projet de plateforme ferroviaire pourrait accueillir des trains jusqu'à 420 mètres de longueur et l'ensemble des équipements serait configuré pour fonctionner indépendamment du projet de LGV dont les travaux sont prévus à horizon de 20 ans.

Question n° 4 :

Un participant demande comment les porteurs du projet comptent prioriser les intérêts des habitants situés à proximité de la plateforme sur les autres enjeux notamment environnementaux.

Le choix de l'implantation de la plateforme ferroviaire, qui sera éloignée des habitations, permettra de réduire les nuisances éventuelles immédiates générées par cet équipement.

L'étude d'impact d'un tel projet comprendra également une évaluation des impacts du projet notamment sur le milieu humain et des aménagements spécifiques pourraient alors être prescrits pour les réduire si nécessaire.

Question n° 5 :

Un participant demande qui sera le gestionnaire de la future plateforme ferroviaire.

Comme son modèle économique, le mode de gestion de la plateforme reste à préciser.

Dans la méthodologie de conduite du projet, il convient tout d'abord de s'assurer des opportunités de marchés pour cette plateforme, en se rapprochant notamment des acteurs locaux (Egger, Tembec, Maisadour, MLPC, etc) et préciser leurs besoins.

Question n° 6 :

Plusieurs participants demandent comment seront traités les flux de trafics routiers générés par le futur parc ferroviaire et les éventuelles nuisances en résultant.

Le projet de parc ferroviaire vise à fédérer d'abord les opérateurs locaux. La plateforme ferroviaire pourrait capter majoritairement des transports de vrac (granulats, céréales, bois, ...) et, a priori, les transports de containers amenés par camions ne constitueraient pas un enjeu prioritaire pour le site de Laluque.

Le développement de parcs d'activités dits « embranchés fer » à côté de la plateforme permettrait également de réduire les trafics de camions sur le territoire.

Si les garanties de potentiels de marchés pour le site de Laluque sont démontrées par les études en cours, le traitement des flux routiers induits feront alors l'objet d'études spécifiques dans l'objectif de réduire les éventuelles nuisances qui seraient mises en exergue.

A ce stade du projet, les études actuelles traitent des enjeux environnementaux à prendre en compte pour l'implantation des futurs équipements du parc ferroviaire.

Question n° 7 :

Un participant s'interroge sur la possibilité de voir le site de Laluque devenir le terminus de l'autoroute ferroviaire en lieu et place de Tarnos.

Le projet d'autoroute ferroviaire entre Dourges et Tarnos a été abandonné et, en tout état de cause, le projet de parc ferroviaire Laluque n'a pas vocation à développer des transits rail-route du fait notamment des coûts d'aménagements très importants liés à ces structures de ferroutage.

En revanche, la recherche de débouchés locaux fait actuellement l'objet d'une étude par la société Karo International, spécialisée dans le domaine ferroviaire.

Question n° 8 :

Un participant souhaite connaître le fonctionnement précis de la plateforme, les impacts environnementaux variant selon la nature des activités accueillies.

La plateforme ferroviaire pourrait aussi bien accueillir des trains complets que des assemblages de wagons isolés.

Néanmoins, à ce stade des études, le projet n'est pas suffisamment avancé pour savoir quelle organisation serait envisagée pour une telle structure.

Question n° 9 :

Un participant demande si le Département est l'échelon pertinent pour porter le projet de parc ferroviaire.

Le Syndicat Mixte, associant le Département des Landes et la Communauté de communes du Pays Tarusate, porte les études mais n'a pas vocation à gérer la plateforme ferroviaire.

En général, la gouvernance de ce type de structure implique à la fois les acteurs publics et privés.

En fonction des résultats des études conditionnant l'avancée du projet, ce point pourra faire l'objet d'une étude spécifique.

* *
*

En conclusion, M. CARRERE indique que la prochaine réunion publique sera organisée dans le courant de l'année prochaine et aura pour objet la présentation des scénarios d'aménagement de la première phase du projet de parc ferroviaire.

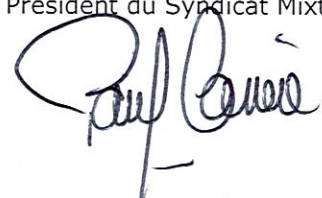
Il rappelle que les documents relatifs à ce projet sont mis en ligne régulièrement sur les sites Internet du Département des Landes (www.landés.fr) et de la Communauté de communes du Pays Tarusate (www.pays-tarusate.fr) et que des registres accompagnés d'un dossier sur le projet sont également mis à disposition du public aux jours et heures d'ouverture habituels aux sièges du Syndicat Mixte (Hôtel du Département, 23 rue Victor Hugo, Mont-de-Marsan) et 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 Mont-de-Marsan,

Le - 6 NOV. 2018

Le Président du Syndicat Mixte,



Paul CARRERE