

**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**

\* \*  
\*

**Mercredi 17 septembre 2025, 19 heures**

**Salle de cinéma de Pontonx-sur-l'Adour**

\* \*  
\*

**Ordre du jour :**

Restitution des études réalisées à date sur le 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 cinquantaine de personnes et de, notamment :

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

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

M. Christophe MARTINEZ, maire de Lалуque

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

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

M. Armand GOSDA, société ISR

M. Guillem MOUSSARD et Mme Laurine PILOY, société REALYS

M. Tom ALVARADO, société GANTHA

M. Valéry BRANDELA, société OOK

Mme Angélique CADPEVIELLE, 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. CIVEL accueille les participants à la réunion. Il expose, ensuite, l'objet de la présente réunion publique visant à restituer les conclusions des diverses études, réalisées à ce jour, et susciter des échanges avec le public présent à la réunion.

Avant l'intervention des bureaux d'études, M. CIVEL rappelle les caractéristiques du projet initial et l'état du projet, à date, qui a connu un récent recentrage des activités, dont l'implantation est envisagée sur le site de projet, dans le domaine du transport et de la logistique de véhicules légers.

Les bureaux d'études REALYS, chargé des études environnementales, ISR, pour ce qui concerne l'étude d'impact et la modélisation du trafic routier généré par le futur pôle multimodal et, enfin, GANTHA, pour l'étude d'impact acoustique, interviennent successivement pour présenter au public leurs productions.

Les présentations de chacun des intervenants sont jointes au présent procès-verbal.

M. CARRERE conclut en rappelant que l'ancien Président du Département des Landes, M. Henri EMMANUELLI, souhaitait, à la création du Syndicat Mixte, que les élus soient prêts à accompagner, le cas échéant, les entreprises dans leur projet de création d'installations terminales embranchées sur le réseau ferré national, au niveau de la gare de Lалуque. Aussi, depuis la création du Syndicat, en 2014, de nombreuses études ont été réalisées et la volonté commune du Département et de la Communauté de communes permet, aujourd'hui, d'entrevoir l'aboutissement de toutes ces démarches.

M. CIVEL ajoute que si la configuration finale du futur pôle multimodal n'est pas encore arrêtée, la concrétisation de la création d'emplois locaux semble s'approcher et des solutions concrètes se dessinent face aux défis à relever pour ce projet, comme le contournement du quartier du Petche à Pontonx-sur-l'Adour. Un tel équipement pourrait, à terme, améliorer la qualité de vie des habitants, bien au-delà du seul cadre du projet de pôle multimodal.

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

**Question n° 1 :** un participant demande quels seraient les aménagements prévus pour la circulation de vélos.

Le projet de pôle multimodal dispose d'un accès unique à la route départementale n° 42, qui n'est quasiment pas empruntée par les cyclistes : lors des études de trafic, un nombre négligeable de passages de cyclistes a été enregistré sur cette portion routière dont le trafic actuel est de plus de 2 000 Unités Véhicules Particuliers/jour.

La réflexion sur l'aménagement de pistes cyclables pourrait s'appuyer, notamment, sur l'élargissement de la définition des voies vertes, par un décret paru en 2022 qui modifie le code de la route : désormais, ces voies peuvent désormais être utilisées par des véhicules motorisés autorisés à y circuler pour accéder aux terrains riverains. Cette faculté rend, par exemple, possible la desserte par une voie verte de parcelles forestières ou agricoles, d'habitations riveraines, d'équipements liés à un canal, comme sur des chemins de halage, des chemins ruraux ou de très petites routes réservées à la desserte riveraine.

En tout état de cause, la route départementale n° 42 n'est pas adaptée à la circulation de vélos.

**Question n° 2 :** un participant demande quels seront les impacts de l'arrivée du pôle multimodal sur le territoire, en termes d'incidences sur le prix de l'immobilier et de la gestion des flux routiers.

L'évaluation de l'impact de l'implantation d'un pôle multimodal sur le prix de l'immobilier est incertaine. Il est, en effet, impossible de quantifier de manière objective les effets bénéfiques, comme ceux éventuellement négatifs, d'un tel équipement sur le territoire. Aussi, la méthode d'une estimation immobilière à un temps T0, comme le suggère le participant, peut être employée, sans qu'aucune garantie ne puisse être donnée, pour autant, sur les conclusions à en tirer en cas de comparaison avec une évaluation réalisée, une fois le pôle multimodal mis en service.

Quant aux flux routiers générés par le pôle multimodal, il a été constaté qu'à l'occasion d'une visite d'un équipement similaire, à Tarnos, l'optimisation des temps de passage des poids-lourds est constamment recherchée par les logisticiens. Aussi, le déchargement des véhicules légers comme leur stockage seront réalisés, très vraisemblablement, avec la recherche d'un gain de temps et d'espace puisque le groupe de logistique voudra amortir au mieux ses investissements.

**Question n° 3 :** un participant souhaite des informations sur l'articulation des projets de pôle multimodal et d'arrivée de la LGV.

Les calendriers de réalisation des deux projets ne se chevauchent pas, le pôle multimodal devant être réalisé dans les prochaines années tandis que le projet GPSO ne sera réalisé au mieux qu'après 2030, sachant qu'au demeurant, le tour de table financier n'est pas encore à ce jour totalement finalisé.

Cela étant, le schéma d'organisation ferroviaire et routière du projet de pôle multimodal doit, d'ores et déjà, être compatible avec le projet structurant de GPSO, notamment quant aux réserves foncières nécessaires à la réalisation du pont routier devant enjamber la ligne de la LGV, au Sud du site de projet, ainsi qu'au déplacement programmé de la voie ferrée locale qui serait déviée plus à l'Est, avant le passage à niveau de la RD42 qui devrait, quant à lui, être supprimé.

Ces différentes modifications des circulations routières et ferroviaires du site de la gare de Lалуque sont déjà prises en compte et font l'objet d'échanges avec les représentants de GPSO.

**Question n° 4 :** un participant souhaite avoir des précisions sur les incidences de la circulation des convois ferroviaires au passage à niveau le plus proche du site du projet de pôle multimodal.

Le temps de fermeture de ce passage à niveau a fait l'objet de modélisation de trafic : la remontée de files de véhicule, générée par cette fermeture temporaire de la route départementale, pourrait être optimisée par la mise en place d'un giratoire, au niveau de l'accès à la route départementale du pôle multimodal. Un tel équipement permettrait en effet de fluidifier le trafic au Sud du passage à niveau, temporairement fermé.

**Question n° 5 :** un participant souhaite connaître les mesures à prendre pour protéger les usagers des bourgs traversés par les poids-lourds devant desservir le pôle multimodal.

Il a été constaté sur le périmètre d'étude à proximité du site de projet que, selon l'indicateur de sécurité routière V85, soit la vitesse en-dessous de laquelle roulent 85 % des usagers de la route, cette vitesse est souvent supérieure à la vitesse maximale autorisée.

L'étude de trafic routier préconise l'implantation d'aménagements de maîtrise de la vitesse, notamment dans les bourgs concernés par la circulation de ces poids-lourds supplémentaires : des chicanes, des ralentisseurs ou encore des radars pédagogiques pourraient être implantés sur les secteurs identifiés comme accidentogènes.

Quoi qu'il en soit, il convient de privilégier la deux fois deux voies, dans le cadre du fonctionnement du pôle multimodal, et d'orienter le trafic supplémentaire sur cet axe.

**Question n° 6 :** un participant souhaite avoir des précisions sur la prise en compte de l'impact des trafics saisonniers de marchandises sur la modélisation de trafic routier.

Les différentes études de modélisation de trafic n'ont pas démontré d'écarts de trafics saisonniers significatifs, le transport saisonnier de récoltes, par exemple, étant remplacé par le transport d'autres marchandises le reste de l'année. Les entreprises de logistique cherchent, au contraire, à tendre vers une régularité des transports, par la mise en place d'une organisation en 3x8 et à privilégier une circulation toute la journée et non aux heures de pointes. Le transport de véhicules légers par poids-lourds serait effectué, sur une amplitude horaire de 8H00 à 17H00, pendant les jours ouvrés.

**Question n° 7 :** un participant souhaite connaître les incidences de l'arrivée de nouvelles activités économiques sur le traitement de l'habitat dans les documents d'urbanisme, notamment le PLUi.

Les documents d'urbanisme sont révisés très régulièrement ; pour autant, l'implantation de nouvelles activités économiques n'engendre pas automatiquement l'arrivée de nouveaux habitants sur le territoire. Aussi, il n'est pas prévu de volet sur l'habitat, spécifiquement lié au projet de pôle multimodal, dans le cadre d'évolutions futures du document d'urbanisme.

\* \*  
\*

En conclusion, M. CIVEL indique qu'une prochaine réunion publique pourrait être organisée, en tant que de besoin, dans le cadre de la présente concertation publique qui se poursuit via la mise à disposition des documents relatifs à ce projet, sur le site Internet dédié au projet ([www.pole-multimodal-landes.fr](http://www.pole-multimodal-landes.fr)) et sur celui du Pays Tarusate ([www.pays-tarusate.fr](http://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 Lалуque et de Pontonx-sur-l'Adour.

\* \*  
\*

Fait à Tartas,

Le 24 septembre 2025

Le Président de la Communauté de communes du Pays Tarusate,



Laurent CIVEL