HOUNIE Jean-François

De: hugues.briard@orange.fr
Envoyé: mardi 23 septembre 2025 23:28
À: Enquete publique PLUI
Objet: Contribution au PLUi Lacqu-Orthez
Pièces jointes: PLUi Lacq-Orthez Contribution HBR.pdf

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Vous trouverez ci-joint ma contribution à l'enquête publique du PLUi Lacq-Orthez.

Vous en souhaitant bonne réception.

Cordialement.

Hugues Briard

Hugues Briard
33200 Bordeaux

Bordeaux, le 23 septembre 2025

à Monsieur le Président de la commission d'enquête
PLUi Lacq-Orthez

Monsieur,

Après consultation des divers documents du PLUi Lacq-Orthez, je m'étonne que ce PLUi ne prenne pas en compte les bouleversements qui seront engendrés sur les communes d'Artix, de Labastide-Monréjeau et de Labastide-Cézéracq par la création d'un service de ferroutage entre la gare de marchandises d'Artix et la zone de Saragosse-Plaza en Espagne et qui sera mis en service dès 2032, soit dans moins de sept années. Ces bouleversements remettent clairement en cause toute la vocation de ce PLUi. Ainsi, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, l'Evaluation Environnementale, le Programme Local de l'Habitat doivent être entièrement revus et amendés à la lumière de ce projet démesuré.

En effet, ce service de ferroutage sous forme d'autoroute ferroviaire consistera à mettre en place en gare d'Artix un terminal de transbordement de poids-lourds sur des wagons Modalhor. Il est d'ores et déjà envisagé un total de 8 aller-retours de train de ferroutage dont 7 aller-retours durant la nuit. C'est d'ailleurs ce qui est rappelé dans la délibération 2025.699.CP que le pôle DATAR du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine vous a transmis le 26 août 2025. Il circulera alors entre Artix et Saragosse-Plaza autant de trains de marchandises que sur des axes tels que Strasbourg – Mulhouse, Tours – Bordeaux, et deux fois plus que sur Bordeaux – Toulouse ou Bordeaux – Hendaye. Ce sera également le trafic de trains de marchandises le plus élevé de France sur la voie unique entre Pau et Canfranc.

Bien que le plan Ulysse Fret élaboré ce printemps 2025 par SNCF Réseau sous l'égide des services de la DGITM du Ministère des Transports ne prévoit pas ce terminal de transbordement, la Région Nouvelle-Aquitaine a une volonté forte de mettre en place ce service de ferroutage sous forme d'une autoroute ferroviaire entre Artix et Saragosse-Plaza. Cette volonté forte s'est traduite par une concertation organisée par SNCF Réseau qui s'est déroulée à Pau et en vallée d'Aspe durant l'automne 2024 puis par une enquête publique dont le déroulement est imminent.

La réalisation d'un terminal de transbordement Modalhor ne se décrète pas du jour au lendemain, il sera nécessaire d'avoir de l'espace, d'installer les systèmes hydrauliques au sol, d'installer de puissants systèmes d'éclairage et d'assurer le passage des poids-lourds au terminal depuis la sortie 9 de l'autoroute A64. Avec 7 aller-retours de train de ferroutage durant la nuit de 22h00 à 06h00, ce serait environ un chargement ou déchargement à effectuer toutes les 35 minutes. Sachant que la durée d'un chargement ou déchargement dure une heure, il s'avérera indispensable de prévoir au minimum 3 zones d'embarquement, ce qui ferait du terminal de transbordement d'Artix l'un des plus vastes

d'Europe, si ce n'est le plus vaste d'Europe. Il faut rajouter à cela, le ballet incessant de plus de 300 poids-lourds qui emprunteraient de nuit, mais également de jour, une route à créer entre le terminal de transbordement et la sortie 9 de l'autoroute A64. Il sera ainsi nécessaire de prévoir des infrastructures routières dédiées pour permettre aux poids-lourds de rejoindre la sortie 9 de l'autoroute A64 sans traverser le village d'Artix.

SNCF Réseau a indiqué lors d'une table ronde le 14 novembre 2024 à Pau, que le faisceau de voies d'Artix serait suffisant pour accueillir ce terminal de transbordement. Il faut néanmoins d'ores et déjà s'assurer de cette assertion, car si le nombre de voies devait s'avérer insuffisant, il serait nécessaire que le PLUi puisse prévoir un agrandissement sur les terres agricoles voisines dont certaines sont en terrain inondable.

De même, rien n'est prévu dans ce PLUi concernant la réalisation d'une route à grand gabarit située entre le terminal de transbordement et la sortie 9 de l'autoroute A64. Il est nécessaire, d'ores et déjà, de réserver des terrains et de prévoir les expropriations pour permettre la construction de cette route.

Enfin, le Plan d'Exploitation de Référence de SNCF Réseau montre que l'infrastructure est limitée sur la section ferroviaire Pau – Artix et qu'aucun sillon pour les trains de marchandises n'est actuellement alloué. Avec la montée en puissance du SERM basco-landais, il sera certainement nécessaire d'augmenter la capacité de l'infrastructure entre Pau et Artix avec éventuellement la nécessité de réaliser des travaux ferroviaires de grande ampleur comme la construction d'une troisième voie ferrée pour permettre les circulations des trains de marchandises en plus des trains de voyageurs. Ainsi, rien n'est également prévu dans ce PLUi sur la nécessité de réserver des terrains et de prévoir des expropriations le long de la voie ferrée qui traverse les communes d'Artix, de Labastide-Monréjeau et de Labastide-Cézéracq afin d'y rajouter une troisième voie ferrée.

Restant à votre disposition pour de plus amples informations, je vous prie de recevoir, Monsieur le Président de la commission d'enquête, l'assurance de mes salutations distinguées.