

PREFECTURE DES PYRENEES-ORIENTALES

DIRECTION DES RELATIONS AVEC
LES COLLECTIVITES LOCALES
BUREAU : Urbanisme
Dossier suivi par Mme PALACIN
☎ : 04.68.51.68.61

Perpignan, le 19 mai 2005

**EXTENSION DU CHANTIER DE TRANSPORT COMBINÉ
DE PERPIGNAN SAINT-CHARLES**

Arrêté n° 1548-2005

Déclarant d'utilité publique les travaux d'extension du chantier de transport combiné de Perpignan Saint-Charles sur les communes de Perpignan, Le Soler et Toulouges et portant mise en compatibilité du plan d'occupation des sols (POS) de Perpignan et du plan d'aménagement de zone (PAZ) de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Saint-Charles à Perpignan

**Le Préfet des Pyrénées-Orientales
Chevalier de la Légion d'Honneur**

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

VU le Code de l'Urbanisme, notamment les articles L. 121-4, L.123-16 et R. 123-23 ;

VU le code rural ;

VU le code de la voirie routière ;

VU l'arrêté préfectoral n° 4060-2004 du 22 octobre 2004 prescrivant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et portant mise en compatibilité du POS de la commune de Perpignan et du PAZ de la ZAC Saint-Charles à Perpignan, relative à l'extension du chantier de transport combiné de Perpignan Saint-Charles ;

VU les pièces constatant que l'arrêté n° 4060-2004 du 22 octobre 2004 a été publié, affiché et inséré dans deux journaux départementaux 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci et que le dossier de l'enquête est resté déposé pendant 32 jours consécutifs en mairies de Perpignan, Le Soler et Toulouges du 22 novembre au 23 décembre 2004 inclus ;

VU le procès-verbal de la réunion tenue à la préfecture le 8 novembre 2004 en vue d'examiner le projet de mise en compatibilité du P.O.S. de la commune de Perpignan et du PAZ de la ZAC Saint-Charles à Perpignan ;

VU la délibération du conseil municipal de Perpignan du 18 avril 2005 ;

VU la délibération du conseil de la Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée du 24 mars 2005 ;

VU l'avis réservé de M. Louis SERENE, commissaire-enquêteur, à l'exécution dudit projet ;

VU les correspondances des maîtres d'ouvrage des 7 et 21 avril 2005 levant les réserves du commissaire enquêteur ;

VU la délibération du conseil syndical du Syndicat Mixte Plate-Forme Pyrénées-Méditerranée du 6 avril 2005 relative à l'intérêt général du projet ;

VU le document annexé exposant les motifs et considérations qui justifient l'utilité publique de l'opération ;

SUR proposition de Mme la Secrétaire Générale de la Préfecture,

ARRETE

ARTICLE 1 : Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'extension du chantier de transport combiné de Perpignan Saint-Charles.

ARTICLE 2 : Cette déclaration d'utilité publique emporte la modification du plan d'occupation des sols de la commune de Perpignan et du plan d'aménagement de zone de la ZAC Saint-Charles à Perpignan conformément au dossier ci-annexé.

Ce dossier peut être consulté à la Préfecture des Pyrénées Orientales (Direction des Relations avec les Collectivités Locales – bureau de l'Urbanisme), ou en mairies de Perpignan, Le Soler et Toulouges.

ARTICLE 3 : Réseau Ferré de France et le syndicat mixte plate-forme Pyrénées-Méditerranée sont autorisés à acquérir soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation les immeubles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation de l'opération envisagée telle qu'elle résulte du dossier soumis à enquête.

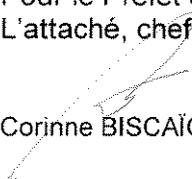
ARTICLE 4 : L'expropriation devra être accomplie dans un délai de cinq ans à compter de la date du présent arrêté.

ARTICLE 5 : Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture, Monsieur le Directeur Régional de Réseau Ferré de France, Monsieur le Président du syndicat mixte plate-forme Pyrénées-Méditerranée et Messieurs les Maires de Perpignan, Le Soler et Toulouges, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de la Préfecture des Pyrénées Orientales et affiché aux lieux habituels en mairies de Perpignan, Le Soler et Toulouges.

Le Préfet,
Pour le Préfet et par délégation,
La Secrétaire Générale,

Anne-Gaëlle BAUDOUIN

Pour ampliation
Pour le Préfet et par délégation,
L'attaché, chef de bureau,


Corinne BISCAÏCHIPY



**DOCUMENT ACCOMPAGNANT L'ARRETE DECLARANT
D'UTILITE PUBLIQUE,
En application de l'article L.11-1-1 du code de l'expropriation
pour cause d'utilité publique.**

**Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de
l'extension du chantier de transport combiné de Perpignan – Saint Charles**

Le présent document relève des dispositions de l'article L.11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ».

A cet égard, il reprend pour l'essentiel des éléments qui figurent dans le dossier soumis à l'enquête, auquel il ne saurait se substituer et expose brièvement les dispositions retenues afin de donner satisfaction aux demandes exprimées lors de l'enquête publique, émanant du public ou du commissaire enquêteur.

En tant que de besoin, il conviendra de se reporter systématiquement à ce document afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique de l'aménagement.

L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à la disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs. Il peut être pris connaissance de l'ensemble de ces études à la Direction Régionale de Réseau Ferré de France, 185 Rue Léon BLUM à Montpellier.

I – Contexte de l'opération

Le chantier de transport combiné de Perpignan Saint Charles, établi sur le territoire des communes de Perpignan et Toulouges et à proximité immédiate du marché "**Saint Charles International**" et de la gare fret de Perpignan Saint Charles, est un des vecteurs majeurs du développement de l'offre de transport combiné international avec la péninsule ibérique ; sa capacité de traitement et sa situation géographique en font un outil performant proche de la clientèle et des infrastructures de transport, qu'elles soient terrestres ou ferroviaires.

Le chantier combiné ouvert en 1986 est exploité par 2 opérateurs: CNC et NOVATRANS. Il est équipé de 3 portiques sur des voies de 390 à 440m de long et il y a été traité plus d'un million de tonnes de marchandises en 1998, atteignant ainsi sa capacité maximale. L'activité s'est globalement maintenue à ce niveau au cours des années suivantes.

Pour faire face à l'expansion de son activité, NOVATRANS a d'ailleurs été autorisé à traiter une partie de son activité sur la cour de débords, zone réservée en principe au fret « classique », comprise entre les voies 125 et 127 de Perpignan Saint Charles.

Devant ce constat de saturation des équipements en place, le projet d'extension du chantier de transport combiné de Perpignan Saint Charles a été inscrit au contrat de plan Etat- Région 2000-2006.

La maîtrise d'ouvrage de cette opération se répartit entre trois maîtres d'ouvrage :

- deux pour la partie « infrastructure », objet de la présente déclaration d'utilité publique. Il s'agit de Réseau Ferré de France (pour les installations ferroviaires) et du Syndicat Mixte Pyrénées Méditerranée (pour les parties routières)
- un pour les superstructures (portiques, bureaux). Il s'agit d'un des (ou des) opérateurs actuels ou du futur gestionnaire du site.

Le financement du projet d'extension du chantier de transport combiné de Perpignan Saint Charles, estimé à 35,1 M€ (conditions économiques de juin 2001) sera assuré par l'Etat, la Région Languedoc-Roussillon, l'Europe, le Syndicat Mixte Plate-forme Pyrénées Méditerranée, Réseau Ferré de France et les opérateurs.

Le 2 décembre 2002, les différents partenaires réunis à Perpignan sous l'égide du préfet des Pyrénées Orientales ont approuvé un protocole incluant le plan de financement présenté ci-après :

Financiers	Pourcentage	Montants (M €)
Etat	40,0 %	14,04
Fonds Européens (Feder objectif 2)	12,2 %	4,28
Région Languedoc Roussillon	23,3 %	8,18
Syndicat Mixte	10,8 %	3,79
Réseau Ferré de France	9,4 %	3,30
Opérateur	4,3 %	1,51
<i>TOTAL</i>	100 %	35,1

(Conditions économiques : juin 2001)

Il faut noter que les travaux comportent un financement européen Feder au titre de l'objectif n°2 d'aide à la reconversion des zones en difficulté.

II – Description de l'opération soumise à l'enquête publique et du programme dans laquelle elle s'inscrit

L'objectif de cette opération est de doubler la capacité du chantier de transport combiné actuel en la portant de 1 million de tonnes à 2 millions de tonnes. Pour arriver à ce résultat, il sera nécessaire d'agrandir le site ferroviaire actuel, mais également de reprendre les accès routiers afin de fluidifier le trafic et d'absorber le surplus de circulation de poids lourds dans la zone d'accès.

Le projet, objet de l'enquête publique, consiste à :

- allonger deux des trois cours de 450 à 750 m,
- acquérir deux nouveaux portiques et en rénover deux autres, tous résistant à des vents jusqu'à 100 km/heure (contre seulement 72 km/h aujourd'hui),
- allonger les deux voies de tiroirs à 750 m (actuellement 500 m),
- modifier le plan de voies et le poste de signalisation afin de séparer les flux combinés et conventionnels,
- réaliser des aménagements intérieurs (modifications de voiries et parkings, de guérites d'accès, reprise des réseaux, etc.),
- réaliser des aménagements extérieurs (création d'un nouveau rond-point, d'un accès « sud » au marché Saint Charles desservi par une voie dédiée à partir de l'avenue de Francfort, création d'une aire de stationnement poids lourds à proximité du nouvel accès à Saint Charles, déplacements de réseaux).

III – Modifications du projet résultant de l'enquête publique

Le commissaire enquêteur a donné un avis favorable au projet sous les deux conditions que :

- C1 - Le plan de circulation du marché St Charles soit revu afin que certains établissements fortement touchés par le projet puissent bénéficier d'un nouvel accès le plus direct possible (mise à double sens de circulation de la voie sur laquelle débouche la nouvelle entrée Sud).
- C2 - Les voies de secours et de dégagement permettant le désenclavement de la zone Ouest (CEED et fret traditionnel), en cas d'accident ou d'incident, soient matérialisées sur un plan, programmées et opérationnelles dès la fin des travaux,

En outre, il a émis deux souhaits :

- S1- que compte tenu de son inutilité et par souci d'économie, la voie de sortie projetée sur la parcelle de M. VILA soit supprimée
- S2 - que le coût de certains ouvrages soit revu compte tenu du montant très élevé du projet.

Condition C1 : les maîtres d'ouvrage ont obtenu l'accord de la Direction de Saint Charles International et de l'agglomération de Perpignan (les voiries ont en effet le statut de « voies privées à usage public), pour que les modifications du plan de circulation soient effectuées conformément aux demandes du commissaire enquêteur. Ceci se traduira par une mise à double sens de circulation de la partie de la rocade intérieure située entre le nouvel accès sud et l'entrée Ouest actuelle.

Condition C2 : Cette demande déjà exprimée lors de la concertation menée en juin 2003 a fait l'objet de réflexions complémentaires de la part des maîtres d'ouvrage. Ceci se traduira par :

- la création d'un accès de secours à la zone ouest, empruntant les voiries routières internes au chantier à partir d'un portail positionné face au CEED, permettant à tous les véhicules de se rendre aux entrepôts situés à l'arrière du chantier même si

les accès routiers direct étaient bloqués. Cet accès ne sera bien sur ouvert que lorsque la situation le justifiera.

- En cas de danger et de blocage des voiries à destination de l'avenue de Francfort, un itinéraire d'évacuation sera disponible à travers la zone fret classique, itinéraire débouchant sur le VC3 et au-delà sur la RD 116. Cet itinéraire qui fera l'objet d'un balisage à définir en accord avec les services départementaux de sécurité, sera ouvert aux piétons et véhicules légers. Il ne constituera en aucun cas un nouvel accès nord à la zone de Saint Charles et les poids lourds ne pourront l'emprunter.

Souhait S1 : La voie de sortie prévue sur les terrains VILLA sera supprimée

Souhait S2 : Les maîtres d'ouvrage ont lancé des compléments d'études afin de tenter de réduire le coût du projet principalement par une adaptation du programme aux besoins actuels du transport combiné et un phasage de l'opération.

IV – Caractère d'utilité publique

Les échanges de marchandises entre l'Espagne et l'Union Européenne sont passés de 21,7 millions de tonnes en 1989 à 57 millions de tonnes en 2002. Durant les dernières années, la route a absorbé la quasi totalité de l'augmentation des échanges au détriment des autres modes de transport.

Dans les Pyrénées-Orientales, le trafic routier à la frontière espagnole du Perthus est passé de 1,1 millions de poids lourds en 1992 à 2,9 millions en 2003.

Ainsi plus de plus de 47 millions de tonnes de marchandises (+ 173% par rapport à 1991) ont transité par la route en 2002 alors que seulement 4,4 millions de tonnes (+ 53 % par rapport à 1991) ont utilisé le fer.

La progression du fer est handicapée par la différence d'écartement d'essieu entre la France et l'Espagne qui nécessite dans tous les cas un transbordement des marchandises, fer/fer comme c'est le cas à Cerbère Port-Bou ou fer/route comme ça l'est au Boulou ou à Saint Charles.

L'extension et la modernisation du chantier de transport combiné de Saint-Charles permettront aux Pyrénées Orientales de disposer d'un outil performant et idéalement situé pour « capter » une partie de cette progression du trafic. Elle contribuera ainsi à limiter le nombre de circulations sur l'autoroute A9 pour laquelle la DDE prévoit un trafic de l'ordre de 150 000 véhicules-jour au droit de Montpellier en 2015, avec ce que cela signifie en terme de détérioration des conditions de circulation, d'émission de gaz polluants et de nuisances pour les populations riveraines et de risque pour les automobiliste.

Le transport ferroviaire est en effet un mode de transport propre et sûr, qui s'inscrit dans le logique de développement durable et limite les émissions de gaz à effet de serre, alors même que la France vient de s'engager dans cette réduction de par la signature du protocole de Kyoto.

L'opération permettra également d'améliorer les conditions de circulation dans la zone proche du chantier, avec la création d'un nouvel accès à Saint Charles international, d'une troisième voie sur l'avenue d'Amsterdam, dédiée à l'accès à ce marché, la construction de nombreuses places de parking poids lourds et VL à l'intérieur du chantier de transport combiné mais également le long des voies d'accès au marché Saint Charles afin de mettre fin au stationnement anarchique aujourd'hui constaté.

Enfin le développement de cette activité ferroviaire se fera en complément des autres activités logistiques du secteur, mettant ainsi les Pyrénées-Orientales en capacité d'affronter efficacement la concurrence de la Catalogne Espagnole.

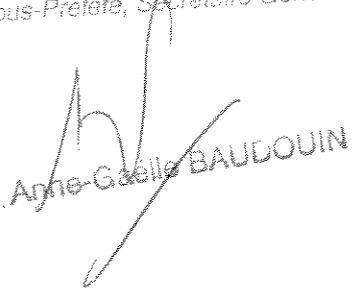
VU pour être annexé à
mon arrêté de ce jour

Perpignan le

19 MAI 2005

Le Préfet

Pour le Préfet
La Sous-Préfète, Secrétaire Générale


Agnès-Gaëlle BAUDOUIN