



Projet d'extension des installations de la gare fret du Boulou

Dossier de concertation

Concertation publique
du 6 novembre
au 1^{er} décembre 2023



Sommaire

- 3 La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire
- 4 La gare fret du Boulou aujourd'hui
- 6 Le projet soumis à la concertation
- 8 Les fonctionnalités du projet
- 9 Les implantations possibles du projet
- 10 L'implantation A
- 11 L'implantation B
- 12 Comment comparer les implantations A et B ?
- 13 Les enjeux environnementaux et territoriaux du projet
- 14 Zoom sur l'hydraulique
- 16 Habitats, faune et flore
- 18 Limiter les impacts sur les activités humaines
- 19 Un mois de concertation pour s'informer et donner son avis

La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire

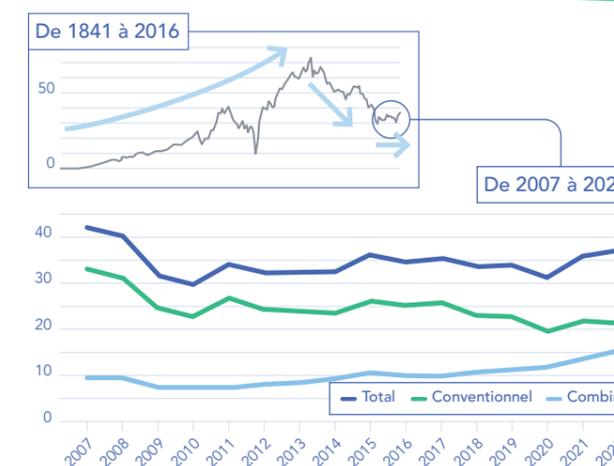
Dans un contexte de transition énergétique et de développement des modes de transports non polluants, le fret ferroviaire est appelé à jouer un rôle prépondérant à l'échelle française et européenne. Le projet d'extension des installations de la gare fret du Boulou s'inscrit dans une telle ambition.

Le rail, une attractivité à renforcer

Le fret ferroviaire représente aujourd'hui 9% des marchandises transportées en France. Les volumes ont ainsi diminué de 43% depuis l'an 2000. Si le contexte économique et la désindustrialisation du pays représentent des déterminants importants d'une telle baisse, il est possible d'agir sur la compétitivité du ferroviaire afin que ce mode de transport gagne en attractivité par rapport à la route.

En effet, malgré quelques freins qui ralentissent encore la croissance du rail, des progrès considérables sont constatés dans le domaine de pertinence du transport par mode ferré (convois lourds : plus de 2 000 tonnes / longue distance : plus de 1 000 km).

Évolution du trafic fret ferroviaire français (milliards tonnes)
Source : Données internes SNCF Réseau - 2023



Ainsi, reporter de gros volumes de marchandises de la route vers le rail représente un enjeu crucial en matière de lutte contre le changement climatique. Outre ses atouts environnementaux, le fret ferroviaire représente un mode sécurisé et résilient, qui en font un atout pour la souveraineté industrielle du pays.

Les trois axes de la stratégie

Sur la base de ce constat, la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 prévoit que la France établisse une stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire. Approuvée par décret en mars 2022, celle-ci s'avère ambitieuse puisqu'elle vise :

- ▶ le doublement de la part modale du ferroviaire de 9% à 18% à l'horizon 2030 ;
- ▶ une part modale du fret ferroviaire de 25% à l'horizon 2050.

Les 72 mesures élaborées dans le cadre de cette stratégie se regroupent en trois axes :

- ▶ faire du fret ferroviaire un mode de transport attractif, fiable et compétitif ;
- ▶ agir sur tous les potentiels de croissance du fret ferroviaire ;
- ▶ accompagner la modernisation et le développement du réseau.

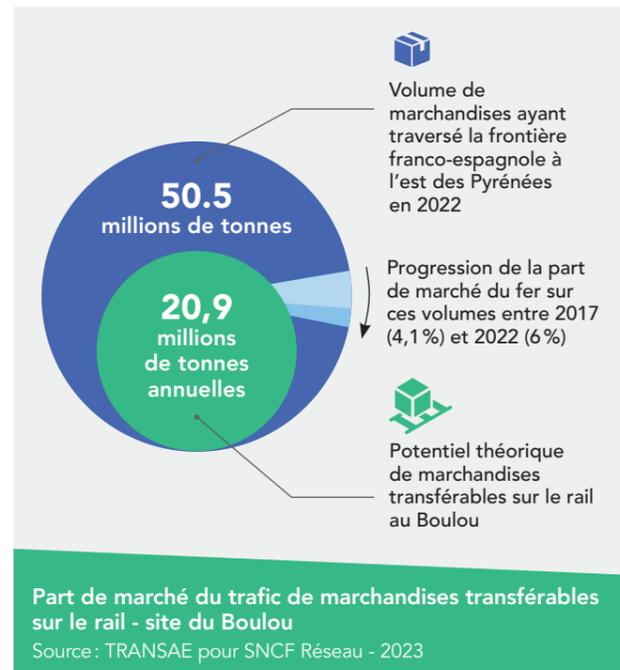
En tant que gestionnaire du réseau ferré national, SNCF Réseau s'inscrit pleinement dans cette ambition de développement du fret ferroviaire. À ce titre, elle intervient notamment dans l'amélioration des chantiers de transport combiné (CTC, à Toulouse Saint-Jory par exemple), l'optimisation des capacités ferroviaires (automatisation du système d'espacement des trains entre Elne et Le Boulou) ou encore le développement des connexions aux ports de marchandises (partenariat avec la Région Occitanie pour le développement du port de Port-la-Nouvelle et promotion de l'évacuation des marchandises du port par le mode ferré).

Le projet d'extension des installations de la gare fret du Boulou soumis à concertation publique du 6 novembre au 1^{er} décembre 2023, participe à un tel effort.

La gare fret du Boulou aujourd'hui

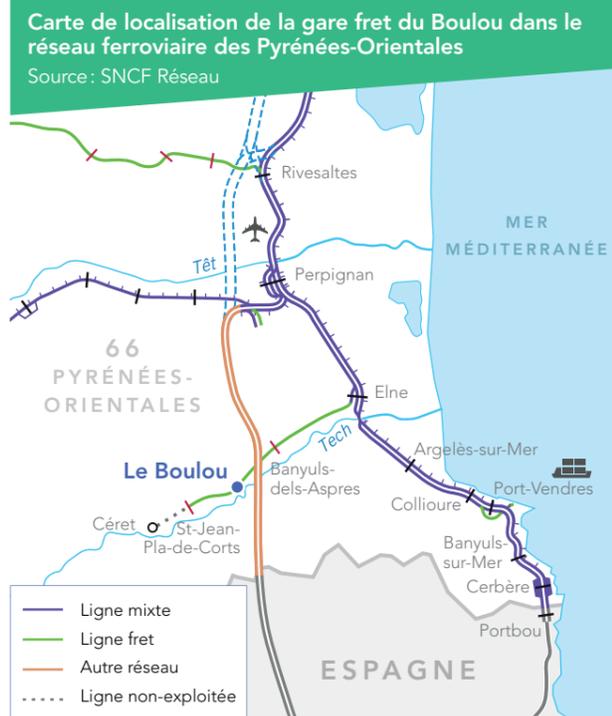
Situé à proximité de la frontière espagnole, sur la façade est des Pyrénées, le complexe ferroviaire du Boulou voit transiter un important trafic européen de marchandises à origine et/ou destination de l'Espagne.

La façade est des Pyrénées: d'importants trafics susceptibles d'être captés par le ferroviaire



La très grande majorité de ces transports par le rail concernent des longues distances, supérieures à 1 200 km (la moitié proviennent d'Allemagne ou s'y rendent).

On mesure ainsi tout l'enjeu aussi bien économique qu'environnemental d'un tel transfert, qui nécessite cependant l'extension du terminal ferroviaire actuel.



L'autoroute ferroviaire

En service depuis 2007, l'autoroute ferroviaire relie Le Boulou à Bettembourg (Luxembourg), ainsi qu'à Calais depuis 2016. Le principe innovant de l'autoroute ferroviaire consiste à charger toutes sortes de remorques routières sur des wagons spécialement adaptés. L'attractivité de ce modèle pour les chargeurs réside également dans une offre dense et régulière de trains. Habituellement, un train de l'autoroute ferroviaire est constitué de deux coupons: un coupon est un ensemble de 10 wagons porte-remorques, chacun de ces wagons accueillant deux remorques de poids-lourd. Ainsi, un train de l'autoroute ferroviaire peut accueillir 40 poids-lourds. Le service d'autoroute ferroviaire est réalisé, au Boulou, par les entreprises Lorry-Rail et VIIA.

Vue aérienne du secteur nord-ouest du distriport du Boulou

Source: Mairie du Boulou



La ligne Figueras-Perpignan (LFP)

Dans le même secteur géographique, une ligne nouvelle a vu le jour en 2010. Elle relie Perpignan à Figueras en Espagne, à grande vitesse pour les voyageurs. LFP permet également le trafic fret transeuropéen. Avec les aménagements connexes du côté espagnol, il est désormais possible de réaliser des trafics ferroviaires à écartement standard sans rupture à la frontière. L'interopérabilité des réseaux* représente en effet un moteur à l'attractivité du rail.

*L'interopérabilité désigne la possibilité de faire circuler sans entrave des trains sur des réseaux ferroviaires différents, par exemple entre la France et l'Espagne où les rails ont historiquement un écartement plus large que l'écartement standard du reste de l'Europe.

L'outil industriel que représente la gare du Boulou doit faire face à certaines limites qu'il est nécessaire de lever, afin d'optimiser son fonctionnement actuel et d'offrir de nouvelles perspectives de développement.

La gare fret du Boulou dispose actuellement de trois voies longues. Sur ces trois voies, deux (les voies 3 et 5) sont utilisées pour la réception, la formation et la manœuvre des trains. La troisième, traversante (voie n°1), doit être laissée libre afin de permettre les échanges entre les embranchements des chargeurs. Le programme de travail qui répartit l'utilisation des voies et des installations entre toutes les entreprises les utilisant est défini chaque année, de manière théorique. Il est ensuite adapté chaque jour en fonction des aléas. Le respect du programme théorique de travail par chaque entreprise est important mais difficile eu égard à la saturation du site.

Or la capacité à pouvoir disposer de voies longues est primordiale dans la gestion des circulations de l'autoroute ferroviaire (trains de 850 m de long) et la robustesse de l'organisation du complexe ferroviaire (sa capacité à délivrer le service attendu, même en cas d'aléas externes).

Depuis les travaux réalisés en 2017 (ajout d'aiguillages, allongement de voies), la gare du Boulou est arrivée à son maximum de linéaire de voies disponible, et ne dispose plus de latitude d'extension du plan de voies, condition nécessaire à l'amélioration de son fonctionnement. Le site se heurte notamment:

- ▶ à l'impossibilité à créer de nouvelles voies longues sur le site actuel due à l'enclavement du complexe entre la zone urbaine et l'autoroute A9;
- ▶ au manque d'espace de stationnement adapté: tant qu'aucune voie longue n'est disponible pour l'accueillir, une circulation d'autoroute ferroviaire doit être décomposée et stationnée en attente, au minimum sur deux voies de garage (autres que les voies n°1, 3 ou 5);
- ▶ à la longueur utile limitée à 330 m de la voie de chargement/déchargement de la plateforme d'autoroute ferroviaire, qui impose deux opérations de manœuvres, consommatrices de temps d'usage des installations en gare;
- ▶ à la variabilité des horaires d'arrivée des circulations de l'autoroute ferroviaire en provenance du nord, due à une répartition irrégulière des sillons (horaires de circulation entre l'origine et le départ du train), qui contraint les équipes à s'adapter quotidiennement et à réaliser des manœuvres mettant les capacités des installations sous tension.

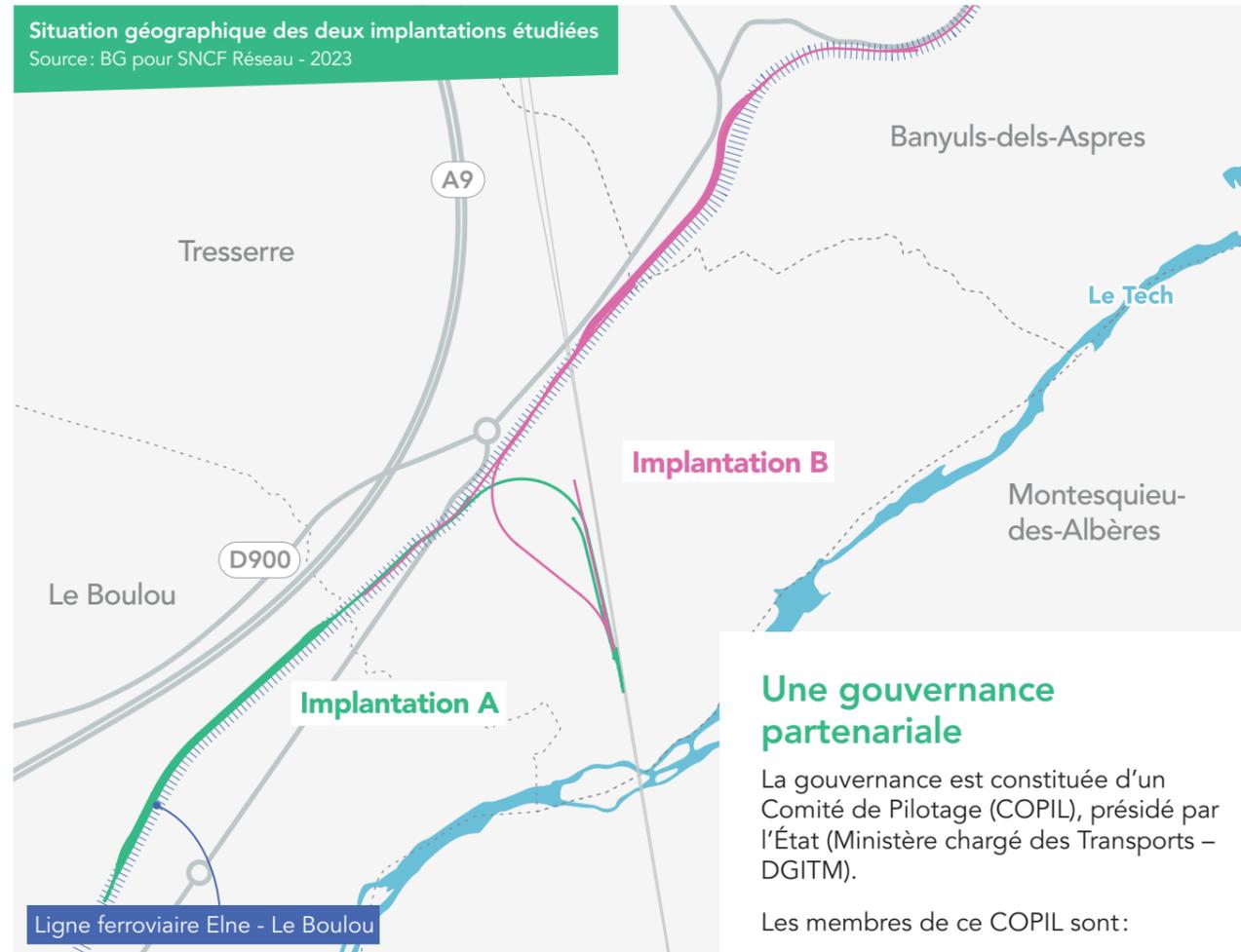
À infrastructure équivalente, la gare fret du Boulou n'est donc pas en mesure d'accueillir une augmentation même faible du nombre de circulations; d'où le besoin d'une extension du nombre et de la capacité des installations.

Le projet soumis à la concertation

La lutte contre le changement climatique suppose un recours accru au fret ferroviaire plutôt qu'au transport routier. L'extension des installations de la gare fret du Boulou représente une nécessité : dotées de capacité augmentée et d'un fonctionnement robuste, ces installations s'en trouveront plus performantes et, *in fine*, plus attractives pour les chargeurs.

Situation géographique des deux implantations étudiées

Source : BG pour SNCF Réseau - 2023



Un engagement au plus haut niveau de l'État

Le projet d'extension des infrastructures ferroviaires du Boulou a été initié en octobre 2021, avec la visite sur place du Premier ministre Jean Castex. À l'occasion de cette visite, 1,5 million d'euros ont ainsi été consacrés à l'étude du projet à travers la signature d'une convention de financement entre l'État et SNCF Réseau, grâce au volet ferroviaire du plan « France Relance ». Le projet est conduit sous l'égide d'un comité de pilotage présidé par l'État, au travers de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM). Le maître d'ouvrage en est SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national.

Une gouvernance partenariale

La gouvernance est constituée d'un Comité de Pilotage (COFIL), présidé par l'État (Ministère chargé des Transports – DGITM).

Les membres de ce COFIL sont :

- ▶ M. Le Préfet des Pyrénées Orientales et M. Le sous-Préfet de Céret;
- ▶ Les services régionaux et départementaux de l'État (DREAL Occitanie et DDTM 66);
- ▶ MM. Les présidents des Communautés de Communes des Aspres et Vallespir;
- ▶ MM. Les Maires des communes de Banyuls-dels-Aspres, Le Boulou et Tresserre;
- ▶ LFP, en tant que Gestionnaire d'Infrastructure voisin;
- ▶ et enfin, SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage des aménagements du réseau ferré national.

Un double objectif fixé par l'État

Selon les termes de la convention de financement État/SNCF Réseau couvrant les études préliminaires, le projet doit permettre de :

- ▶ créer un nouveau faisceau de voies de service à l'extérieur de la ville, dans le but :
 - de désengorger les activités de formation des trains des différents acteurs ferroviaires ;
 - d'augmenter les volumes de marchandises transitant sur le corridor fret Européen ;
 - d'aller dans le sens de la réduction des nuisances sonores voulu par les riverains et sur laquelle l'État s'est déjà engagé en finançant des travaux d'isolation sonore des façades les plus exposées au bruit ferroviaire, situées au plus près du chantier de formation des trains.
- ▶ créer un raccordement entre la gare du Boulou et la ligne Figueras-Perpignan (LFP), afin de permettre aux circulations ferroviaires en provenance du nord du port de Barcelone d'arriver directement au Boulou et ainsi optimiser le remplissage des trains à destination du nord de la France et de l'Europe.

Le nouveau faisceau constituant le principal apport à l'amélioration du fonctionnement du complexe ferroviaire du Boulou. Dans la perspective d'optimiser l'avancement du projet, il pourrait ainsi être envisagé de le mettre en œuvre prioritairement.

Pour définir le projet, la méthode utilisée par SNCF Réseau a consisté à mener l'étude en deux temps :

- ▶ d'abord une phase d'opportunité pour identifier les objectifs du projet et lui attribuer des fonctionnalités;
- ▶ puis une phase préliminaire, où les aspects techniques ont été explorés afin de déterminer la ou les meilleures implantations du projet.



Le niveau de service attendu

Quatre entreprises embranchées, c'est-à-dire disposant d'un raccordement privatif au réseau ferré exercent actuellement une activité ferroviaire en gare du Boulou :

- ▶ Lorry-Rail – VIIA (autoroute ferroviaire),
- ▶ CICAL (sucre),
- ▶ Eurorail (papier et acier)
- ▶ et Ambrogio (transport combiné – caisses et conteneurs).

Une cinquième (CAT – transports d'automobiles) en a manifesté l'intérêt.

Ces acteurs ont été consultés dans le but de connaître leurs besoins, et notamment leurs attentes en matière de développement de dessertes en fonction de leurs perspectives de développement, en utilisant le mode ferré.

Ces évolutions conduisent le trafic produit et reçu au Boulou de 7 à 13 allers-retours quotidiens, en moyenne, qui se répartissent comme suit :

	Aujourd'hui	D'ici 2030
Lorry-Rail - VIIA	6 AR par jour	9 AR par jour
CICAL	1 AR par jour	1AR par jour
Eurorail	3 AR par semaine	1 AR par jour
Ambrogio	-	1 AR par jour
CAT	-	1 AR par jour

Évolution des prévisions de trafic liées au projet

Source : BG pour SNCF Réseau - 2023

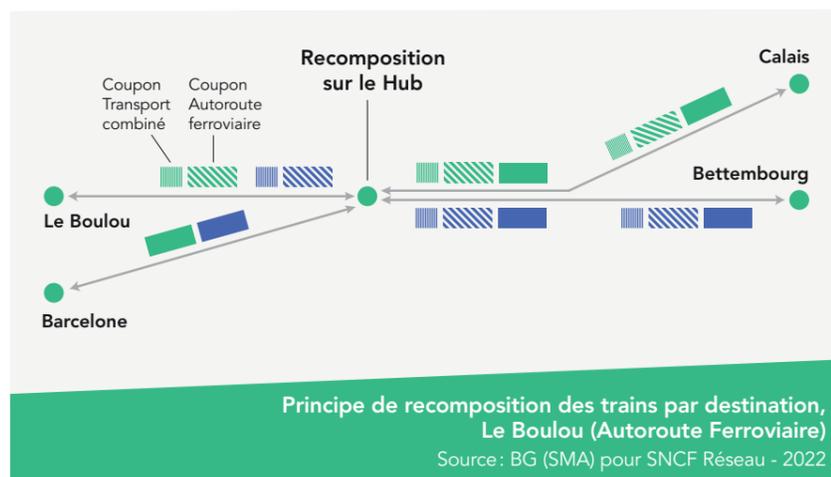
Les fonctionnalités du projet

En réponse à la demande de l'État, SNCF Réseau, maître d'ouvrage, a défini, avec l'aide des acteurs locaux, les fonctionnalités du projet :

- ▶ un faisceau traversant de **4 voies ferroviaires, longues de 850m**, électrifiées, le long de la ligne actuelle qui relie Elne et Le Boulou, pour la formation et le remisage des trains ;
- ▶ un **raccordement électrifié entre ce nouveau faisceau et la ligne mixte et voyageurs à grande vitesse LFP** ;
- ▶ l'adaptation de l'alimentation électrique des voies ferrées du site ;
- ▶ l'adaptation de la signalisation ;
- ▶ la mise en œuvre de l'interopérabilité de ces nouvelles installations.

Le nouveau faisceau de voies sera utilisé comme « réservoir » pour l'expédition et la réception des trains vers et depuis le réseau ferré national (Elne, Perpignan et le nord de la France et de l'Europe) et LFP. En permettant le stationnement temporaire des trains au départ et en les réceptionnant à l'arrivée, à l'extérieur de la zone de gare actuelle, les utilisateurs du complexe ferroviaire du Boulou peuvent choisir le moment où ils pourront traiter ces trains, en cohérence avec leur propre processus industriel.

Le Boulou fait ici office de « hub », terme qui désigne le point central d'un réseau, où convergent des marchandises de destinations et d'origines différentes.



Calendrier du projet



L'horizon probable de mise en service du projet est situé autour de l'année 2030. La concertation qui fait l'objet du présent dossier intervient après la phase d'études préliminaires. De nombreuses étapes administratives et techniques continueront ensuite à jaloner le projet jusqu'à sa mise en service.

Un investissement ferroviaire de cette importance se conçoit sur le long terme. Il implique, outre la durée propre aux travaux, la réalisation concomitante d'un ensemble de procédures réglementaires et d'études qui doivent permettre de s'assurer de son intégration environnementale mais aussi de son optimisation technique.

De même, la répartition des financements du projet sera établie par les différents partenaires dans les étapes ultérieures de sa conception.

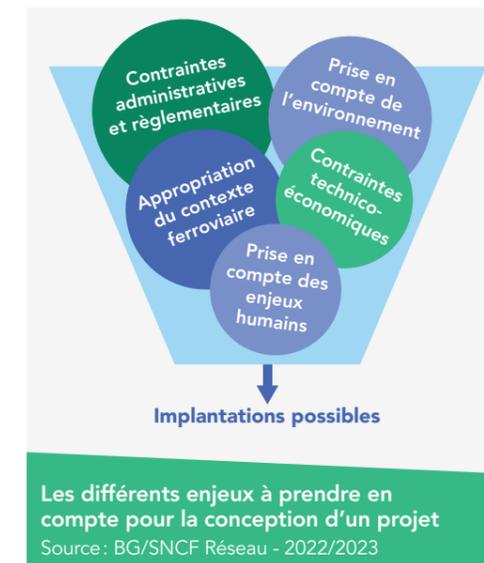
Les implantations possibles du projet

Permettant un important report modal de la route vers le rail, le projet d'extension des infrastructures ferroviaires de la gare fret du Boulou contribuera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre*. Cet effet vertueux du projet ne dispense pas pour autant d'en réduire autant que possible ses impacts environnementaux, de sa conception à son exploitation.

Le choix des implantations, combinaison de facteurs multiples

Sur la base des fonctionnalités définies grâce aux entretiens auprès des acteurs locaux, de l'appropriation du contexte ferroviaire et environnemental et des études horaires, les principales contraintes d'implantation ont pu être définies.

Chacune de ces contraintes peut, par sa combinaison avec d'autres ou individuellement, exclure telle ou telle possibilité d'implantation, sauf au prix de surcoûts significatifs, et restreindre ainsi les possibilités d'implantation.

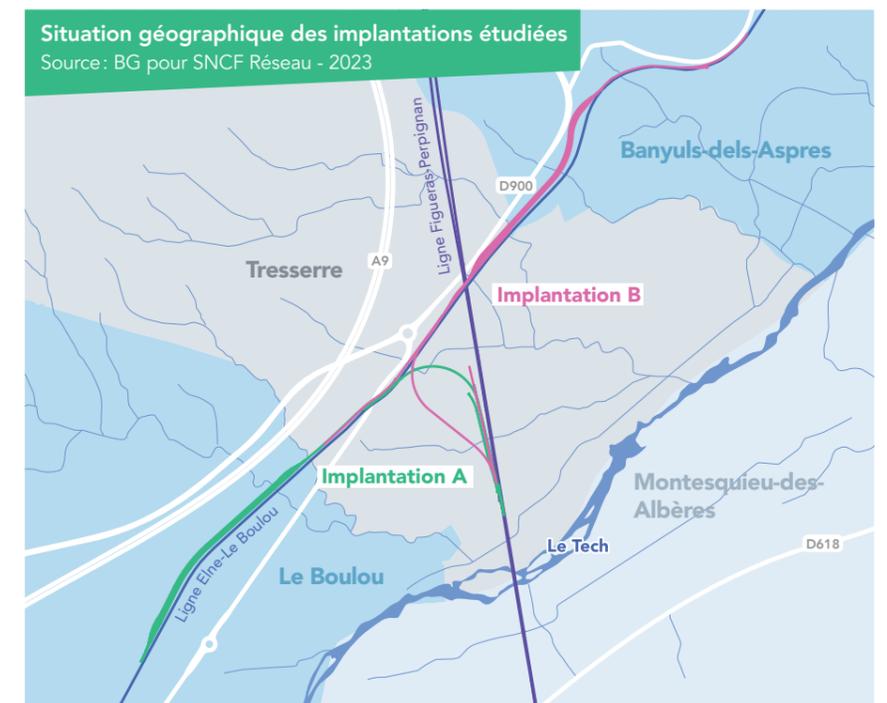


Lors de la phase d'étude d'opportunité, 4 solutions d'implantation ont été étudiées. Deux d'entre elles ont été ensuite examinées en étude préliminaire. Ces dernières étaient celles qui permettent de répondre au mieux au cahier des charges fonctionnel, tout en tenant compte des enjeux environnementaux du territoire, et ce à un coût économiquement justifiable.

Deux implantations étudiées, A et B

Un diagnostic environnemental a ainsi été réalisé en étude d'opportunité puis approfondi lors de l'étude préliminaire, afin :

- ▶ d'évaluer les principales sensibilités et risques environnementaux,
- ▶ d'analyser comparativement les enjeux et impacts environnementaux potentiels sur les sites des implantations envisagées,
- ▶ d'intégrer, dès l'étude préliminaire, les réalités environnementales et les procédures réglementaires associées à la conception du projet.



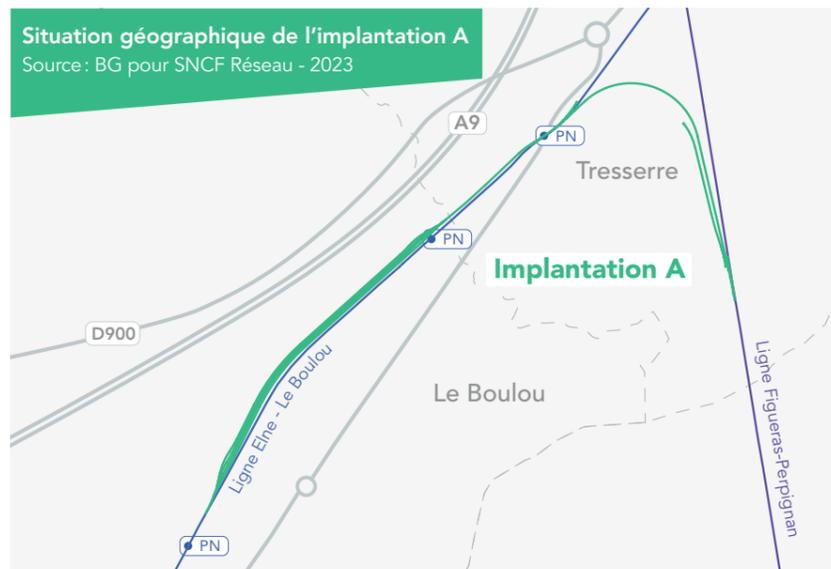
L'implantation A

L'implantation A permet la création d'un nouveau faisceau de voies implanté sur le site d'En Cavaillès, dans un corridor compris entre l'A9 et l'ancienne RD 900. Cette localisation se trouve pour 85 % sur le territoire de la commune du Boulou, et à 15 % sur celui de Tresserre.

Le nouveau faisceau se trouve au plus près de la ligne actuelle pour éviter le morcellement du foncier. L'implantation offre la possibilité d'inscrire un faisceau dit « traversant » de 4 voies dont la longueur utile de chacune des voies est comprise entre 890 m et 940 m.

Le raccordement permet de relier LFP au nouveau faisceau. Il est constitué d'une seule voie ferrée.

Le coût du projet est estimé pour cette implantation entre 54 et 82 M€ (40 à 61 M€ pour le faisceau et 14 à 21 M€ pour le raccordement vers LFP).



L'impact foncier

L'emprise du projet (faisceau + raccordement) est estimée à ce stade de l'étude à environ 5 hectares.

L'implantation A impacterait une cinquantaine de parcelles. Ce sont les phases ultérieures du projet qui pourront déterminer un impact fiable.

Passages à niveau

Dans l'implantation A, la localisation du nouveau faisceau à proximité du passage à niveau (PN) n°13 impliquerait que les trains y circulent à une allure extrêmement réduite (inférieure à 30 km/h). Cela allongera mécaniquement le temps de fermeture des barrières (de l'ordre de 1h50 par jour), avec les conséquences que cela implique en matière de gestion routière.

Dans un tel contexte, la question se pose de la suppression du PN, y compris pour éviter les comportements dangereux des automobilistes. Sa suppression imposerait probablement la création d'un pont-route dont le montant est inconnu pour l'instant.

Les ouvrages d'art

L'implantation A du nouveau faisceau implique le franchissement du Córrec de la Canavera et de son affluent. Deux ouvrages d'art de type ponts-rails ont été prédimensionnés et feront l'objet d'une attention particulière : d'une part afin que l'écoulement des cours d'eau ne soit pas perturbé, dans un objectif dit de « transparence hydraulique », et d'autre part afin de limiter au maximum l'incidence sur les zones humides associées. Ce sujet sera approfondi au cours de la phase d'avant-projet.

Par ailleurs, deux autres ponts-rails sont prévus dans le cadre du raccordement à LFP, afin de permettre le rétablissement de l'accès par le nord aux zones agricoles situées entre LFP et le giratoire de la RD 900.

L'implantation B

Dans l'implantation B, le faisceau de voies se trouverait implanté non plus à l'ouest, mais à l'est de la ligne Figueras-Perpignan, dans une zone très peu habitée, située à 60 % sur le territoire de la commune de Tresserre et 40 % sur le territoire de Banyuls-dels-Aspres.

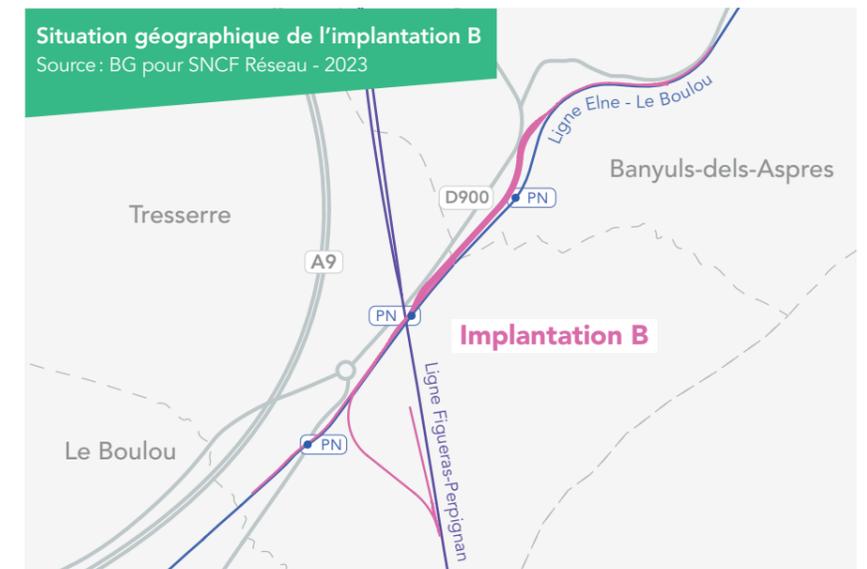
L'implantation du faisceau se situe entre le passage à niveau n°12 et l'ancienne gare de Banyuls-dels-Aspres. Elle se trouve donc contrainte techniquement par la présence du viaduc de LFP au sud et l'ouvrage d'art permettant le franchissement du cours d'eau « la Riera » à l'est.

Pour cette implantation, d'une part la voie ferrée présentant un dénivelé de 5‰ – 5 mètres pour 1 000 mètres linéaires), d'autre part, le faisceau devant être construit à plat (dénivelé de 1‰ au maximum) il serait nécessaire d'abaisser jusqu'à 4,5 m l'altitude de la voie ferrée au PN n°12 pour permettre les raccordements du faisceau en ses extrémités.

La longueur utile de chacune des 4 voies du nouveau faisceau est comprise entre 825 m et 865 m. Le raccordement permet de relier LFP au nouveau faisceau. Il est constitué d'une seule voie ferrée où les transitions de signalisation et d'alimentation électrique pourront se faire.

La configuration des lieux rend le raccordement à la LFP plus complexe dans l'implantation B que pour l'implantation A. Il nécessiterait un tracé en courbe et contre-courbe assorti de la création de deux ponts-rails, et de l'allongement d'un tiroir de service actuel de la LFP.

Le coût du projet est estimé entre 78 M€ et 116 M€ (61 à 91 M€ pour le faisceau de 4 voies de service et 17 à 25 M€ pour le raccordement vers LFP).



Spécificités d'exploitation

Plus éloignée de la gare actuelle, l'implantation B aboutira à un allongement plus important des temps de parcours, de l'ordre de 3 minutes, lié à la vitesse de parcours à vitesse réduite à l'intérieur de la zone dite « de gare », entre le nouveau faisceau et les installations actuelles.

L'impact foncier

L'emprise du projet (faisceau + raccordement) estimée à ce stade de l'étude est d'environ 4 ha.

L'implantation B impacterait une quarantaine de parcelles. Ce sont les phases ultérieures du projet qui pourront déterminer un impact fiable.

Les ouvrages d'art

Compte tenu de l'altimétrie du futur faisceau par rapport au terrain naturel, la continuité des cours d'eau sera assurée par la création de siphons.

Par ailleurs, deux ponts-rails sont prévus dans le cadre du raccordement à LFP, afin de permettre l'accès par le nord aux parcelles situées entre LFP et la RD 900.

Comment comparer les implantations A et B ?

Comme tout projet ferroviaire, la conception du projet d'extension des installations de la gare fret du Boulou est déterminée par de nombreux critères d'ordre techniques, réglementaires, socio-économiques, environnementaux, etc. C'est donc bien à travers la comparaison des solutions techniques que se fait la mise en perspective des enjeux auquel est soumis le projet.

Afin de hiérarchiser les deux implantations, une analyse multicritère a été conduite.

Sur la base de différents critères illustrant la diversité et l'importance des impacts de chaque implantation, une notation pondérée a été réalisée.

Globalement l'implantation B est à ce stade des études pénalisée par :

- ▶ des volumes de terrassement très importants ;
- ▶ la nécessité de suspendre l'exploitation du site du Boulou pendant de nombreux mois pour réaliser les travaux de génie civil ;
- ▶ une extension de la zone de gare qui augmente le temps de parcours de certaines circulations ;
- ▶ un coût d'investissement plus important.

Toutefois, elle bénéficie d'un impact sur le milieu humain moindre que l'implantation A du fait de son éloignement des zones d'habitation.

En revanche, si l'implantation A se trouve mieux notée dans cette analyse, elle n'en présente pas moins des impacts humains et environnementaux qui (bien que de nature différentes) sont dans une large mesure au moins équivalents à ceux de l'implantation B.

	Implantation A	Implantation B
Exploitation	●	●
Faisabilité technique	●	●
Environnement	●	●
Coût	●	●

Synthèse de comparaison des implantations A & B selon les enjeux
Source : BG/SNCF Réseau - 2022/2023

Les enjeux environnementaux et territoriaux du projet

Les premières études menées dans le cadre du projet d'extension des installations de la gare fret du Boulou considèrent l'environnement dans toute ses dimensions : écologique, mais aussi patrimoniale, paysagère ou encore humaine.

Le bilan carbone du projet

En permettant de transporter par le rail un volume accru de marchandises, qui le sont pour l'instant par camions, le projet permettra d'éviter d'importantes émissions de gaz à effet de serre. De premières modélisations ont ainsi été effectuées pour estimer le bénéfice apporté par le projet en la matière (calculs des émissions évitées par le projet moins les émissions dues au projet). À ce stade, ces modélisations montrent que projet devrait permettre d'éviter l'émission de 400 millions de tonnes équivalent-CO₂ sur les cinq premières années d'exploitation.

1 tonne équivalent CO₂ représente environ* :

-  **10 km en voiture** par jour pendant un an
-  **1 repas moyen** par jour pendant 220 jours
-  **5 allers-retours** Paris-Nice en avion

* Sur la base des facteurs d'émissions de la base carbone®, du calculateur CO₂ de la DGAC et de la publication NHS England Carbon Emissions Carbon Footprinting Report, May 2008

Représentation à l'échelle quotidienne de l'émission d'une tonne de CO₂

Source : NHS England Carbon Emissions Carbon Footprinting Report (via BG (SCE) - 2023) - 2008

Comment limiter les incidences du projet sur le milieu naturel ?

Après l'identification des enjeux liés à la biodiversité, SNCF Réseau met en oeuvre la démarche Éviter - Réduire - Compenser

1 Diagnostiquer la zone d'étude

Définition de tous les enjeux liés au milieu naturel, physique et humain dans la zone d'étude

2 Éviter pour définir le périmètre du projet

Préserver au maximum les enjeux identifiés lors du diagnostic en les excluant du périmètre du projet



3 Réduire dans l'environnement du périmètre du projet

Limiter l'incidence du projet sur une zone identifiée à enjeux : baisser un bosquet pendant les terrassements, pas défricher au printemps pour préserver la reproduction des animaux...



4 Compenser au delà du périmètre du projet

Les impacts significatifs restants après avoir mis en oeuvre les mesures d'évitement et de réduction sont compensés par des mesures visant à contrebalancer ces effets par une action positive : recréer un habitat d'espèce dans un territoire similaire

Éco-concevoir d'une part; éviter, réduire, compenser d'autre part.

Les deux implantations évoquées ont été analysées en identifiant les sensibilités environnementales en jeu pour chacune, de façon à viser l'optimum en termes de conception technique, consistant à aboutir à une solution éco-conçue.

Plus généralement, l'approche environnementale du projet concerne avant tout le territoire. En effet, elle consiste à choisir le meilleur site au regard des enjeux environnementaux, dans un processus global d'évitement des incidences, de leur réduction, voire de leur compensation si aucune alternative n'était possible.

Zoom sur l'hydraulique

Parmi les principaux enjeux environnementaux liés au projet, la question hydraulique revêt une importance particulière. Elle concentre de multiples enjeux parmi lesquels la transparence hydraulique* des installations, la gestion du risque inondation, la préservation des zones humides etc.

Préservation des eaux souterraines et des zones humides

Les deux implantations s'inscrivent dans le bassin versant du Tech. Elles rencontrent plusieurs cours d'eau, certains permanents et d'autres intermittents :

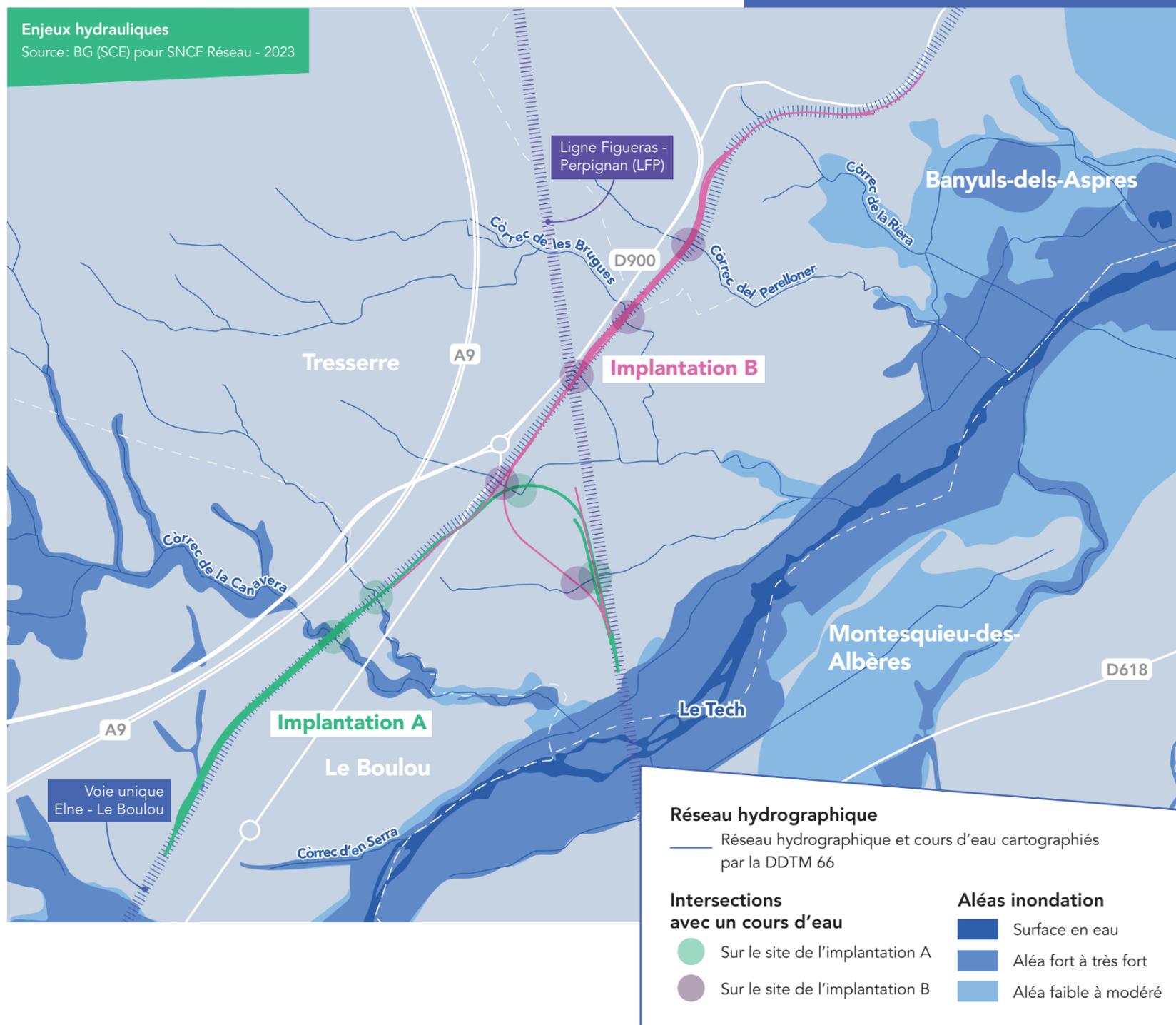
- ▶ le Còrrec de la Canavera et son affluent pour l'implantation A ;
- ▶ principalement le Còrrec des Brugues et le Còrrec del Perelloner pour l'implantation B.

L'étude a pré-identifié des zones humides potentiellement concernées par le projet : écosystèmes particulièrement riches mais aussi fragiles, ces zones humides doivent être traitées avec la plus grande attention. Trois sont recensées dans le périmètre de l'implantation A, et trois autres dans celui de l'implantation B.

Les deux implantations sont concernées par trois documents de planification, qui ont pour objectif commun une bonne gestion quantitative et qualitative de l'eau et des milieux aquatiques :

- ▶ Le SDAGE* Adour-Garonne ;
- ▶ Le SAGE* Tech-Albères ;
- ▶ Le SAGE Nappes Plio-quaternaires de la plaine du Roussillon.

Le projet devra donc veiller à se conformer à ces documents réglementaires, notamment par la mise en place des mesures prescrites pour préserver la qualité des eaux.



Prise en compte du risque inondation

Du point de vue du risque inondation, les cours d'eau interceptés par l'implantation A sont classés en aléa très fort, ce qui impose diverses prescriptions, visant à maîtriser ce risque dans le cadre de la conception du projet. En phases de construction et d'exploitation, le projet ne devra pas aggraver la situation actuelle.

Si l'implantation B n'est pas réglementairement située en zone inondable, sa topographie particulière imposerait que des siphons soient réalisés afin de permettre aux cours d'eau de franchir le faisceau. Or ces équipements sont complexes à entretenir, et leur gestion en cas de crues peut s'avérer délicate.

L'implantation qui sera retenue après la concertation fera l'objet d'une étude hydraulique dans le cadre des études ultérieures, en concertation étroite avec les services de l'État (DDTM66).

* Le **SDAGE** (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) est un outil de planification visant à assurer la gestion de la ressource et des écosystèmes aquatiques, à l'échelle des grands bassins hydrographiques.

* Le **SAGE** (schéma d'aménagement et de gestion des eaux) est élaboré à un échelon plus local.

Ces documents sont opposables à toute activité ayant un impact potentiel sur l'eau.

Habitats, faune et flore

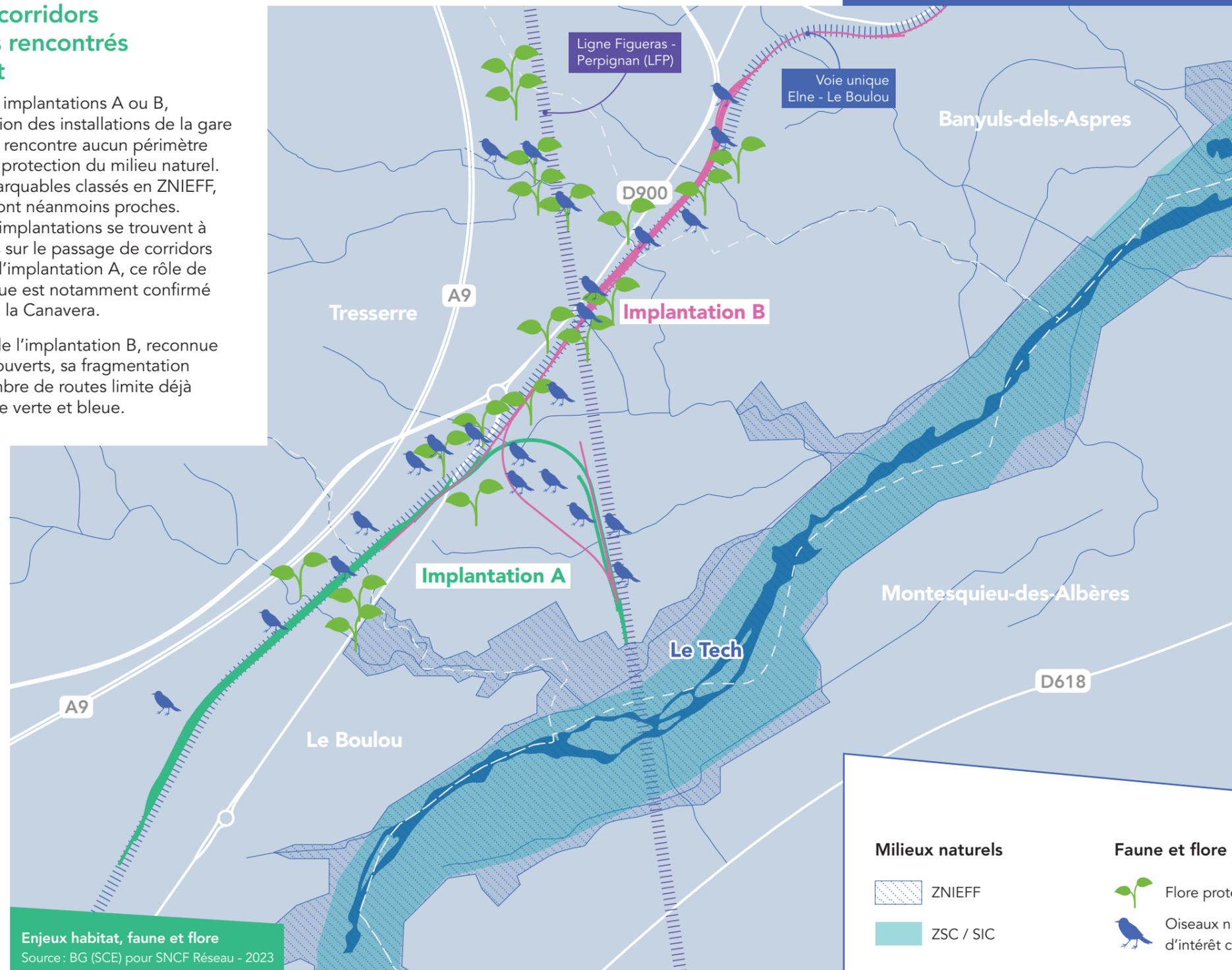
L'approche environnementale Éviter - Réduire - Compenser menée dans le cadre du projet nécessite d'identifier les habitats rencontrés dans la zone d'étude, ainsi que la présence ou non d'espèces faunistiques et floristiques protégées.

Habitats et corridors écologiques rencontrés par le projet

Qu'il s'agisse des implantations A ou B, le projet d'extension des installations de la gare fret du Boulou ne rencontre aucun périmètre réglementaire de protection du milieu naturel. Des espaces remarquables classés en ZNIEFF, ZSC ou SIC* en sont néanmoins proches. En revanche, ces implantations se trouvent à des degrés divers sur le passage de corridors écologiques. Sur l'implantation A, ce rôle de corridor écologique est notamment confirmé pour le Córrec de la Canavera.

Quant à la zone de l'implantation B, reconnue pour ses milieux ouverts, sa fragmentation par un grand nombre de routes limite déjà fortement la trame verte et bleue.

- * ZNIEFF: naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
- * ZSC: zone spéciale de conservation
- * SIC: site d'importance communautaire



Enjeux habitat, faune et flore
Source : BG (SCE) pour SNCF Réseau - 2023

La présence d'espèces protégées

Les habitats étudiés le long de la voie ferrée Elne – Le Boulou sont fortement anthropisés. À l'exception de quelques garrigues boisées au nord, les espaces arborés sont quasiment absents. Plusieurs milieux naturels de la zone d'étude sont des milieux dits « ouverts » (avec une végétation majoritairement herbacée) ce qui favorise la présence de reptiles ou de flore protégée. Par exemple ; deux espèces floristiques remarquables ont été identifiées dans la zone d'étude : Euphorbe de Terracine et Anthyllis de Gérard. La présence d'au moins trois espèces protégées de reptiles est attestée : la Tarente de Maurétanie, la Couleuvre de Montpellier et le Psammodyme algire.

L'observation de la zone d'étude révèle aussi la présence de nombreuses espèces d'oiseaux, dont plusieurs sont protégées.

Dans un souci d'exhaustivité, les inventaires faunistiques et floristiques sont engagés dès cet automne, afin de procurer au maître d'ouvrage une vision complète des enjeux écologiques de la zone, et donc à terme de prendre les mesures nécessaires à la préservation des espèces et de leurs habitats.



Milieux naturels	Faune et flore
ZNIEFF	Flore protégée
ZSC / SIC	Oiseaux nicheurs d'intérêt communautaire

Limiter les impacts sur les activités humaines

Le projet est mené dans le souci constant d'en éviter et réduire autant que possible les incidences négatives, y compris sur les activités humaines. Les enjeux agricoles et la lutte contre les nuisances sonores en représentent les principaux exemples.

La prise en compte des enjeux agricoles

Le secteur des implantations A et B est majoritairement occupé par des surfaces agricoles, en particulier par des vignes en zonage AOP.

Les études préliminaires montrent que les surfaces agricoles prélevées sur les cultures à forte valeur ajoutée (vigne) et sur les cultures annuelles (céréales) sont de l'ordre de 1.5 hectare. SNCF Réseau veillera à ce que les impacts sur les exploitations et les circulations agricoles soient réduits au maximum, en phase travaux comme en phase d'exploitation. Une étude spécifique sera conduite durant la phase suivante, en lien avec la chambre d'agriculture.

Limitation des nuisances

Les bruits ferroviaires seront liés à plusieurs éléments : contact roue-rail (bruit proportionnel à la vitesse), traction (prépondérant à vitesse réduite et donc aux abords des gares), bruits des wagons lors des manœuvres (freins et tampons), groupes frigorifiques.

Le projet d'extension des installations de la gare fret du Boulou devra se conformer à la réglementation acoustique, portant d'une part sur les nouveaux tracés (faisceau et raccordement), et d'autre part sur l'impact acoustique potentiel lié à l'accroissement des trains de fret sur la ligne existante.

Après des campagnes de mesures et de simulations, la définition des mesures de protection acoustiques fera l'objet d'échanges avec les riverains concernés.



Un mois de concertation pour s'informer et donner son avis

Du 6 novembre au 1^{er} décembre 2023, le projet d'extension des installations de la gare fret du Boulou est soumis à une concertation publique règlementaire, dans le cadre des articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme.



Habitants, acteurs des mondes associatifs, économiques, collectivités : vous êtes tous invités à participer à la concertation publique qui est organisée sur tout le territoire concerné par le projet.

Cette concertation permettra :

- ▶ d'informer le public sur le projet (contexte, objectifs, calendrier), les différents enjeux (techniques, socio-économiques, environnementaux...), les retombées escomptées ;
- ▶ de présenter les deux implantations (A & B) en expliquant leurs contraintes et avantages, et en indiquant que l'un des scénarios (A) a la faveur des acteurs du territoire rencontrés ;
- ▶ de recueillir les propositions, questionnements, avis des différents publics concernés (riverains, associations locales et environnementales, élus, acteurs socio-économiques, usagers...).



Comment s'informer et participer ?

Deux réunions publiques présenteront le projet et permettront à chacun de s'exprimer et de poser ses questions.

SNCF Réseau tiendra par ailleurs une **permanence** pour permettre un échange privilégié avec les personnes qui le désirent et notamment les riverains.

Un **atelier thématique** sera consacré aux questions portant sur le territoire et l'environnement.

Retrouvez les horaires, lieux et modalités d'inscription de ces différents événements en dernière page de ce dossier.



Tout savoir sur le projet et la concertation : www.sncf-reseau.com/fr/extension-gare-fret-le-boulou

Chacun pourra s'informer sur le projet et retrouver le **dossier de concertation** sur le site de SNCF Réseau. Un **questionnaire en ligne** y est également proposé pendant le temps de la concertation, permettant d'exprimer ses points de vue sur le projet.

Pour toute question relative au projet et à la concertation, l'adresse suivante est à votre disposition : concertation-leboulou@reseau.sncf.fr



Les suites de la concertation

La concertation permettra d'enrichir le projet à travers le partage d'informations et l'écoute mutuelle des attentes exprimées par les différentes parties. Elle servira aussi de point d'appui aux prises de décision dans la poursuite des études et du projet. À l'issue de la concertation, un bilan de la concertation sera réalisé sur la base de l'ensemble des contributions exprimées. Il fera l'objet d'une décision d'approbation par le Président de SNCF Réseau.

Cette décision et le bilan seront publiés sur le site internet de SNCF Réseau et transmis aux collectivités associées.

Suite à la concertation, le comité de pilotage du projet prendra les décisions nécessaires pour initier la phase d'études suivante, celle de l'avant-projet. Ces décisions portent notamment sur le choix de l'implantation à retenir. Les enseignements de la concertation permettront ainsi d'éclairer cette décision.

Les rendez-vous de la concertation

Permanence pour les riverains

📅 Mardi 7 novembre

🕒 16h - 17h30

Sur inscription: inscription-leboulou@eclectic-experience.net

Salle du Conseil Municipal - Mairie du Boulou

2 Av. Léon-Jean Grégory, 66160 Le Boulou

Réunion publique n°1 - Ouverture

📅 Mardi 7 novembre

🕒 18h - 20h

Salle du Conseil Municipal - Mairie du Boulou

2 Av. Léon-Jean Grégory, 66160 Le Boulou

Atelier « Territoire et environnement »

📅 Jeudi 23 novembre

🕒 14h - 16h30

Sur inscription: inscription-leboulou@eclectic-experience.net

Salle du Conseil Municipal - Mairie du Boulou

2 Av. Léon-Jean Grégory, 66160 Le Boulou

Réunion publique n°2

📅 Jeudi 30 novembre

🕒 18h - 20h

Salle Cave aux Contes à Tresserre

22 Av. de Perpignan, 66300 Tresserre

En nous écrivant et en indiquant vos nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles>



Tout savoir sur le projet et la concertation,
répondre au questionnaire en ligne:
www.sncf-reseau.com/fr/extension-gare-fret-le-boulou

Toute question est à adresser à :
concertation-leboulou@reseau.sncf.fr