



Luxembourg, 24/08/2023

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet :	<b>CONCESSION FERROVIAIRE NANCY-CONTREXEVILLE</b>
Numéro du projet :	<b>2022-0012</b>
Pays :	France
Description du projet :	Le projet concerne la modernisation et l'amélioration de la ligne ferroviaire entre Pont-Saint-Vincent et Vittel dans la région Grand Est, ainsi que la construction d'un dépôt ferroviaire pour l'entretien du matériel roulant de passagers. Le projet est mis en œuvre dans le cadre d'une concession de 22 ans, en vertu de laquelle le concessionnaire non seulement modernisera la ligne et construira le dépôt, mais assurera également la gestion du trafic et la maintenance de cette section de la ligne ferroviaire, exploitera les liaisons ferroviaires de voyageurs entre Nancy, Jarville, Vittel et Contrexéville et assurera la maintenance du matériel roulant nécessaire à ces services
EIE exigée :	à confirmer - certaines composantes du Projet pourraient être soumises à une étude d'impact
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone <sup>1</sup> » :	non

### Évaluation des incidences environnementales et sociales

Le projet consiste à remettre en service la ligne ferroviaire de Pont-Saint-Vincent à Vittel (d'environ 89 km), incluant la réhabilitation de gares ferroviaires, la suppression de passages à niveau, le réaménagement de passages à niveau conservés, la régénération d'ouvrages (d'art, hydrauliques ou en terre), les travaux de télécommunication et de signalisation et le renouvellement intégral des constituants de la voie. Des travaux de confortement d'ouvrages d'art et d'ouvrages et certains travaux routiers pourraient être également nécessaires, dont pour certains en dehors du périmètre strict des emprises ferroviaires. Un nouveau dépôt/centre de maintenance est également prévu dans le projet.

L'exploitation voyageurs sur la ligne est à l'arrêt pour des raisons de sécurité depuis le 17 décembre 2016. Un service de substitution est actuellement assuré par autocar. Sur la section périurbaine de Nancy, les services ferroviaires voyageurs ont été maintenus. Cette section a fait l'objet de travaux de régénération et l'offre s'est stabilisée. Les transports fret restent assurés de Pont-Saint-Vincent à Xeuilley (au Nord de la section réhabilitée) pour la desserte de la cimenterie Vicat et de Vittel à Chalindrey (au Sud) et pour les eaux minérales des sources de Vittel et Contrexéville, dirigées sur Dijon.

<sup>1</sup> Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans la méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.



Luxembourg, 24/08/2023

La modernisation de cette artère à traction autonome (infrastructure non électrifiée) répond à une raison impérative d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique et pour des motifs qui comportent des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement pour les raisons suivantes :

- cette infrastructure permettra, avec 12 allers-retours quotidiens entre Nancy et Contrexéville, une desserte ferroviaire entre les pôles locaux et un désenclavement du territoire ;
- le projet améliorera la sécurité des déplacements ;
- le projet permettra de favoriser le report vers des modes de transports moins émetteurs en gaz à effet de serre.

La Région a ainsi lancé un appel d'offre en vue d'attribuer à un opérateur unique (gestionnaire d'infrastructure et transporteur) la réalisation des travaux de modernisation et l'exploitation de la ligne, incluant la régénération et la maintenance de l'infrastructure, dans le cadre d'un contrat de concession de service public pour une durée de 22 ans. Le matériel roulant sera fourni par la Société Publique Locale (SPL) Grand Est Mobilités (GEM), société en charge de la gestion du patrimoine ferroviaire (matériel roulant et infrastructures) de la Région. Le concessionnaire devra toutefois construire un nouveau dépôt et proposer une stratégie de gestion, de maintenance et d'opération des infrastructures et du matériel roulant pour atteindre les objectifs de service fixés par la Région.

Les différentes composantes du projet seront donc arrêtées de manière définitive d'ici la fin de l'année 2023, avec la sélection du concessionnaire et de son plan d'investissement.

### **Évaluation des incidences environnementales**

Le projet vise à accroître l'attractivité des services Transport Express Régional (TER) par rapport à la situation antérieure à 2016 grâce à une forte augmentation de la fréquence des services offerts sur le corridor Nancy – Vittel (offre cadencée), et ainsi augmenter la part modale des transports publics par rapport au trafic routier privé.

Le projet devrait avoir un impact environnemental positif en termes de sécurité, d'accessibilité des transports, d'économies d'énergie, de pollution atmosphérique, de bruit et d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Les impacts négatifs du projet devraient être mineurs et limités à la phase de construction.

L'autorité environnementale compétente est la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Grand Est. Il est notamment attendu le retour de l'analyse au cas par cas de l'autorité environnementale sur la nécessité de réaliser une étude d'impact environnemental (EIE) sur l'ensemble des investissements à réaliser.

Le projet nécessite toutefois la construction d'une station-service (vraisemblablement sur le site du dépôt) destinée au stockage et à la distribution de carburants, non incluse dans le périmètre du projet financé par la BEI. Cette exploitation susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains, est donc une installation classée et devra être réalisée en conformité avec la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), et les procédures à suivre seront déterminées par le classement ICPE de la station-service retenue par le concessionnaire.

Cette ligne traverse une région très riche en milieux naturels et la Région exige que la réouverture de la ligne ferroviaire soit exemplaire en matière environnementale dans tous les thèmes possibles (préservation des ressources, pollution de l'air, protection des zones sensibles, qualité de l'eau, réduction du bruit, etc.) et dans toutes les phases du projet, de la conception (éco-conception), aux travaux, mais également pendant la phase d'exploitation et d'entretien. On notera que la ligne traverse



Luxembourg, 24/08/2023

en particulier une zone Natura 2000 entre Pont-Saint-Vincent et Ceintrey : la Vallée du Madon (secteur Haroué / Pont-Saint-Vincent), du Brenon et carrières de Xeuilley (Code: FR4100233).

Sans préjuger des conclusions des analyses préalables des composantes spécifiques, s'agissant de renouvellement d'infrastructures existantes et étant donné que les travaux seront réalisés majoritairement dans les emprises ferroviaires existantes, il est probable que les impacts environnementaux et sociaux négatifs des sous-projets proposés seront minimes et que les risques associés pourront être minimisés, voire évités, avec des mesures appropriées.

Les principaux impacts et risques associés à la phase des travaux concerneraient les aspects suivants :

- réduction du couvert végétal, principalement dans les zones de chantier, des dépôts et les routes d'accès ;
- impacts sur les eaux et la végétation des berges des cours d'eaux traversés par la ligne ;
- bruit et vibrations générés par les engins de chantiers et la circulation des camions ;
- hausse des niveaux de pollution en raison des émissions des engins de chantier et des camions, ainsi que des poussières ;
- la production des déchets dangereux, notamment de traverses créosotées et/ou ballast pollué.

Pendant la phase exploitation, les impacts et risques liés à la réintroduction de la circulation ferroviaire devraient être largement atténués par les effets positifs du projet sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité du mode ferroviaire par rapport au transport sur route, ainsi que d'une amélioration de la sécurité du système de transport dans son ensemble.

L'exploitation des services ferroviaires avec des trains circulant au diesel devrait être par ailleurs transitoire. La Région est en cours d'élaboration de sa stratégie de décarbonation de son parc matériel roulant et a déjà inscrit dans le cahier des charges du concessionnaire la possibilité de convertir ce parc vers une motorisation alternative bas carbone ou zéro émission ou de remplacer le matériel envisagé par un matériel zéro émissions.

Parallèlement aux aspects réglementaires à respecter, la Région exige, dans le cadre de son appel d'offre et des critères de sélection retenus, une démarche vertueuse du concessionnaire dans tous les aspects et activités ou opérations sous son contrôle. Le concessionnaire devra ainsi développer et déployer une démarche environnementale Haute Qualité Environnementale (avec les actions à mettre en œuvre), qui tende à ce que la conception, l'entretien et l'exploitation de la ligne de Nancy à Contrexéville réduisent au maximum les impacts sur l'environnement.

La démarche environnementale inclura donc les actions qu'il prévoit de mettre en œuvre et les objectifs qu'il envisage d'atteindre, et en particulier la ou les certification(s) qu'il envisage d'obtenir pour cette ligne. La Région attend notamment des mesures et actions sur les thèmes suivants :

- Traitement des matériaux déposés (rails, ballast, traverses, ...),
- Traitement de la végétation du fait de l'interdiction d'utiliser des produits phytosanitaires,
- Précautions à prendre vis-à-vis des espèces invasives,
- Préservation de la ressource en eau en particulier dans les zones de captage,
- Réduction de la consommation d'électricité, eau, carburant,
- Réduction des émissions de GES,
- Réduction des nuisances sonores que ce soit lors de l'exploitation ou des activités de maintenance (infrastructures ou matériel roulant).

### **Alignement avec l'accord de Paris**

Le projet a été évalué par les services de la Banque pour sa compatibilité avec les objectifs de l'accord de Paris, conformément aux politiques énoncées dans la feuille de route du Groupe BEI dans son rôle



Luxembourg, 24/08/2023

de la Banque du climat. A ce titre, le projet consiste en la réhabilitation d'infrastructure de transport bas carbone et des installations de maintenance associées aux opérations ferroviaires. Par conséquent, il est considéré comme compatible avec l'objectif d'atténuation du changement climatique. Le risque climatique du projet est évalué comme faible et, par conséquent, il est considéré comme aligné par rapport à l'objectif de résilience face au changement climatique. La Banque demandera au concessionnaire de le confirmer au travers d'une évaluation de la vulnérabilité au changement climatique du projet à réaliser.

### **Évaluation des incidences sociales, le cas échéant**

Le projet, réhabilitant une ligne ferroviaire existante, ne devrait donc pas avoir d'impacts sociaux négatifs. Il permettra un désenclavement du corridor ferroviaire et une meilleure accessibilité aux pôles régionaux le long du corridor.

Sur le volet social, la mise en œuvre du projet devrait générer des impacts sociaux sur différents types de catégories de population et d'acteurs locaux. Ces impacts devraient être positifs dans la très grande majorité des cas, notamment grâce à l'amélioration et à la pérennisation d'un système de transports bas carbone dans le corridor concerné, une réduction de temps de déplacement et une amélioration de la sécurité de transport. Toutefois, si un ou des composantes prévues par le projet étaient susceptibles d'occasionner des effets négatifs au plan social comme des déplacements physiques ou économiques de personnes ou d'acteurs économiques par exemple, les mesures ad hoc seraient alors préparées en conformité avec la législation nationale et les standards sociaux de la Banque.

Le nouveau centre de maintenance sera construit à proximité de la ligne, dans le périmètre foncier ferroviaire et ne devrait donc pas à priori nécessiter d'acquisitions foncières. Cela sera confirmé avec les propositions finales du concessionnaire retenu.

### **Consultation du public et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant**

Les exigences en matière de consultation du public dans le cadre de la ou des procédures d'EIE seront connues une fois que les procédures environnementales auront été menées à bien.

### **Autres aspects environnementaux et sociaux**

Le projet répond également à certains des objectifs du schéma directeur d'accessibilité Programmé (Sd'AP) des transports de la Région Grand Est. Les infrastructures réhabilitées inscrites dans le Sd'AP seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le projet aura donc un impact positif en termes d'accessibilité des transports.

Ce projet s'inscrit également dans la politique volontariste de la Région dans la mise en œuvre de son schéma de développement des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER). En particulier, la Région souhaite d'avantage soutenir l'emploi local non délocalisable dans le tissu industriel et artisanal. Les attendus de la commande publique durable et équitable de la Région visent ainsi à atteindre les objectifs fixés en matière de lutte contre le changement climatique et de préservation du cadre de vie, rapprocher de l'emploi les personnes qui en sont le plus éloignées et contribuer à leur insertion durable. Et les SPASERS comportent des indicateurs précis, publiés tous les deux ans.

Le Concessionnaire devra également réaliser au moins une action d'insertion qui permette l'accès ou le retour à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières. L'obligation faite s'exprime en heures et représente trois pour cent (3 %) du total des heures de travail réalisées par le Concessionnaire et ses éventuels sous-traitants dans le cadre du contrat.



Luxembourg, 24/08/2023

## Conclusions et Recommandations

Sur le volet environnemental, le projet aura des retombées positives à travers un report modal renforcé permis par l'amélioration de l'attractivité du mode ferroviaire par rapport à la route, et les impacts positifs associés, tels que les réductions de la pollution (y compris sonore) et l'amélioration de la qualité de l'air.

Les incidences sur l'environnement de la réhabilitation et de la modernisation des différentes composantes du projet et de la construction du centre de maintenance et de la station de distribution de carburant ne sont pas encore totalement connues, car les procédures environnementales auront lieu à un stade ultérieur. Concernant les éventuels impacts négatifs et risques inhérents aux composantes envisagées dans le périmètre de la présente opération, les mesures d'atténuation spécifiques seront définies dans les éventuelles EIE requises par l'autorité environnementale ou dans la démarche HQE du concessionnaire retenu et validée par la Région, en ligne avec la législation européenne et nationale.

### Conditions

Avant d'effectuer les décaissements en faveur des composantes de l'infrastructure et le centre de maintenance, la Banque demandera au Promoteur et/ou au concessionnaire de lui fournir les éléments suivants :

- toutes les décisions prises par l'autorité compétente en matière de nature et d'environnement, le cas échéant par composantes du projet, ainsi que les différents rapports et études à l'appui de la décision (étude de danger et permis de construire, d'environnement et de sécurité). Une copie électronique des EIE (le cas échéant) sera publiée sur le site Web du concessionnaire à partir du moment où les EIE sont mises à la disposition du public et conservée jusqu'à l'achèvement des travaux.
- Le cas échéant, l'EIE et/ou l'évaluation appropriée au titre des directives européennes "Habitats" et "Oiseaux" pour les composantes concernées.
- Une confirmation écrite de l'autorité compétente indiquant que le projet et/ou la composante n'auront pas d'incidence sur des sites Natura 2000.
- Le concessionnaire réalisera une évaluation de la vulnérabilité au changement climatique du projet.

Sur la base des informations fournies par le promoteur et sous réserve de la mise en place de conditions appropriées, le projet est considéré comme acceptable pour un financement de la BEI sur le plan environnemental et social.