

Luxembourg, 21 July 2023

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet :	<b>MATERIEL ROULANT REGION GRAND EST II</b>
Numéro du projet :	<b>2022-0471</b>
Pays :	France
Description du projet :	Le projet comprend l'opération mi-vie de 107 rames automotrices électriques et bimodales pour la fourniture de services ferroviaires régionaux et suburbains dans la Région Grand Est. Le projet comprend également l'installation du système ERTMS sur 16 rames.
EIE exigée :	non
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone » :	non

### Évaluation des incidences environnementales et sociales

#### Évaluation des incidences environnementales

Le Projet comprend l'opération mi-vie de 107 automotrices électriques et bimodales des séries AGC et TER2NNG initialement mises en service entre 2006 et 2010. Les véhicules seront utilisés pour services ferroviaires suburbains et régionaux dans la Région Grand Est et mis à disposition par la Société Publique Locale (SPL) « Grand Est Mobilités » (GEM) une structure ad'hoc chargée de la gestion, du financement et du renouvellement du patrimoine ferroviaire de la Région, et en particulier du matériel roulant, pour le compte de la Région.

Le projet a été évalué pour l'alignement de Paris et est considéré comme aligné à la fois sur les objectifs de faible émission de carbone et de résilience par rapport aux politiques définies dans la Climate Bank Roadmap. En effet, le matériel roulant électrique n'a aucune émission directe, tandis que les émissions directes estimées pour les véhicules bimodaux sont inférieures au valeur limites proposés pour la contribution substantielle dans le rapport du groupe d'experts techniques pour la taxonomie de l'UE (c'est-à-dire 50 gCO<sub>2</sub> par passager-km).

La modernisation du matériel roulant ferroviaire ne relève pas de l'annexe I ou de l'annexe II de la Directive sur l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) (2011/92/UE telle que modifiée par la directive 2014/52/UE). Par conséquent, aucune EIE n'est requise pour le projet.

La modernisation du matériel roulant permettra d'éviter l'obsolescence, d'assurer le respect des nouvelles normes et d'apporter des améliorations (notamment en matière de sécurité et de confort) dans le but d'assurer la fiabilité, la régularité et la qualité de service jusqu'à la fin de la vie utile des trains. Les travaux tiennent compte des exigences supplémentaires des STI (Spécifications techniques d'interopérabilité) et apporteront de petites améliorations environnementales telles que



Luxembourg, 21 July 2023

l'incorporation de filtres à particules pour les moteurs diesel, le remplacement de certains moteurs anciens par des versions plus modernes aux normes Stage IIIA, l'installation d'éclairage LED, climatisation moderne etc. Le projet va également améliorer l'accessibilité aux trains (plus de capacité pour les vélos, accès pour les fauteuils roulants et personnes à mobilité réduite...).

Le but est de préserver le confort, la qualité, la fiabilité et la performance des services ferroviaires sans pour autant introduire de modifications structurelles ou d'améliorations substantielles de leurs performances ; la consommation d'énergie ne doit pas changer. Cependant, en théorie, sans ses investissements, la qualité des services ferroviaires diminuerait et, à un moment donné, le service ferroviaire ne serait plus capable de faire face à la demande croissante de trafic, encourageant ainsi l'utilisation des voitures particulières.

Le projet comprend également l'installation de l'ERTMS à bord de 16 rames de la série TER2NNG qui ont été récemment acquises auprès de la Région Normandie. L'installation de l'ERTMS permettra l'exploitation de ces rames à grande capacité au Luxembourg pour enrichir le service offert dans le « sillon Mosellan » (ligne Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg).

Un nouveau technicentre sera par ailleurs aménagé à Montigny-les-Metz pour assurer la maintenance des 41 trains de la série TER2NNG dont l'opération mi-vie fait partie du projet. Le centre, qui n'est pas dans le périmètre direct du financement de la BEI, sera construit par SNCF Voyageurs, et les autorisations environnementales nécessaires ont déjà été approuvées par les autorités compétentes. Les tâches de maintenance de la série AGC seront effectuées dans les technicentres existants dans la région ; aucun autre aménagement ou modification sur ceux-ci n'est prévu dans le cadre du projet.

L'emprunteur est dans le champ d'application mais exclu du cadre PATH. L'emprunteur est la SPL GEM détenue par la Région (et 4 collectivités: l'Eurométropole de Strasbourg, Metz Métropole, Mulhouse Alsace Agglomération et la Communauté urbaine de Reims) dont les missions s'articulent exclusivement autour des biens et services propriétés ou confiés à la Région (comme le matériel roulant ferroviaire), donc sans revenus liées à des activités fortement émettrices.

## Conclusions et Recommandations

Le projet va contribuer à minima à maintenir la part modale du rail ; en limitant le transfert modal vers d'autres modes de transport, le projet a un impact environnemental positif en termes de sécurité, d'accessibilité des transports, d'économies d'énergie, de pollution de l'air, de bruit et d'émissions de CO2.

Le projet est considéré comme acceptable pour un financement de la BEI d'un point de vue environnemental, climatique et social.