



Luxembourg, 23 October 2023

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	PLAN RAIL NOUVELLE AQUITAINE
Numéro du projet :	2018-0045
Pays :	France
Description du projet :	Le projet comportera plusieurs investissements, tels que l'acquisition du matériel roulant ferroviaire électrique, le rétrofit du matériel roulant thermique, la modernisation des infrastructures ferroviaires, y compris celles associées à la création du nouveau Réseau Express Régional Métropolitain de Bordeaux (reliant Bordeaux à ses banlieues), ainsi que la construction de nouveaux dépôts ferroviaires dans la Région Nouvelle-Aquitaine en France.
EIE exigée :	Projet multi-composantes, les exigences EIE peuvent varier
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Description du projet

Le projet sera financé au travers d'un prêt-cadre et consiste en la réalisation de plusieurs investissements en matériels roulants et infrastructures ferroviaires, afin d'améliorer le service public régional de transport de voyageurs en région Nouvelle-Aquitaine. Ces investissements contribueront notamment à la mise en place progressive du Réseau Express Régional (RER) Métropolitain de Bordeaux.

La liste complète de sous-projets n'est pas encore arrêtée. Il est ainsi envisagé d'y inclure les catégories d'investissement suivantes :

- Acquisitions et modernisations des matériels roulants du parc régional ;
- Construction de nouveaux centres de maintenance et/ou adaptation/extensions et modernisation des centres de maintenance existants ;
- Amélioration, modernisation, et régénération des infrastructures ferroviaires existantes ;
- Développement de nouvelles infrastructures ferroviaires (en ligne, gares, etc.).

Évaluation des incidences environnementales

Matériels roulants

Les acquisitions et opérations de modernisations de matériel roulant sont hors du champ d'application de la Directive relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE)

¹ 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 CO₂e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.



Luxembourg, 23 October 2023

(Directive 2011/92/UE tel que modifiée par la Directive 2014/52/UE) et ne sont donc pas soumises à une EIE.

Les nouvelles rames permettront remplacer des matériels existants arrivant en fin de vie utile et une augmentation de capacité pour faire face à la croissance de demande attendue.

Les modernisations des matériels existants prévues porteront sur le remplacement des engins thermiques par des batteries, ainsi que sur les renouvellements mi-vie.

Grâce au remplacement de la traction thermique par de la traction électrique, ainsi qu'à l'incorporation des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique, les investissements en matériels roulants permettront une diminution globale de l'énergie consommée pour les services concernés. De plus, par rapport au scénario sans projet, les investissements améliorent l'attractivité du mode ferroviaire par rapport aux modes routiers et devraient contribuer à une réduction relative du volume de déplacements routiers. Cela aura pour effet de limiter l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, des polluants et les émissions sonores associées à la mobilité sur le territoire concerné.

Les nouvelles rames seront conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'émission de bruit et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Les rames remplacées seront redéployées ou radiées, c'est-à-dire détruites ou mises en décharge suivant les normes en vigueur. Les procédures de démantèlement sont bien établies chez SNCF Voyageurs et sont considérées comme acceptables par la Banque.

Aucun impact négatif n'est attendu.

Centres de maintenance

Les travaux de construction des nouveaux centres de maintenance ou extensions et modernisations des centres de maintenance existants, sont prévus d'être réalisés dans l'emprise ferroviaire existante.

Le promoteur ou le maître d'ouvrage soumettra les projets des nouveaux centres de maintenance, et les cas échéant des modifications de centres existants, à l'autorité environnementale pour un examen en vue de déterminer, suivant les critères de l'annexe III de la Directive EIE, s'ils doivent être soumis à une EIE. Les nouveaux centres de maintenance requièrent toutefois une autorisation d'exploiter, qui devra être délivrée par l'autorité compétente.

Infrastructures

Les travaux sur les infrastructures prévus dans le périmètre de ce projet consisteront principalement en l'amélioration, la modernisation et la régénération des infrastructures existantes.

Les exigences en matière d'évaluation d'impact environnemental (EIE) pour ce type d'investissements peuvent varier. En raison de leur nature, certaines composantes peuvent relever du champ d'application de la Directive EIE et seront donc soumises à un examen de l'autorité environnementale en vue de déterminer, suivant les critères de l'annexe III de la Directive EIE, s'ils doivent être soumis à une EIE. Les procédures d'EIE et les impacts négatifs potentiels sur les zones protégées incluses dans le réseau Natura 2000 conformément à la directive Habitats (directive 92/43/CEE) et à la directive Oiseaux (directive 2009/147/CE) seront analysés au cas par cas avant l'affectation des fonds de la BEI à toute composante.

Impacts pendant la phase de construction

Sans préjuger des conclusions des analyses préalables aux affectations du financement aux sous-projets spécifiques, s'agissant de l'amélioration, modernisation, et régénération d'infrastructures existantes et étant donné que les travaux seront réalisés majoritairement dans les emprises ferroviaires existantes, il est attendu que les impacts environnementaux et sociaux négatifs (tels que bruit et vibrations, hausse des niveaux de pollution et poussières en raison des circulations des engins de chantier et des camions) pourront être, dans leur grande majorité,



Luxembourg, 23 October 2023

suffisamment atténués et que les risques associés pourront être minimisés, voire évités, avec des mesures appropriées.

Impacts pendant la phase d'exploitation

Concernant la phase d'exploitation, s'agissant de renouvellement du parc de matériel roulant, l'amélioration, modernisation, et régénération d'infrastructures existantes, le projet n'est pas susceptible d'entraîner des impacts négatifs et risques additionnels par rapport à la situation actuelle.

Les impacts et risques liés à une éventuelle augmentation 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 et en conséquence de la réduction des émissions de bruit, de polluants et de gaz à effet de serre, ainsi que d'une amélioration de la sécurité du système de transport dans son ensemble.

Capacité de promoteur et procédures d'affectation de fonds aux sous-projets

La mise en œuvre du projet se fera majoritairement sous la responsabilité du Groupe SNCF, entité qui possède une vaste expérience dans la mise en œuvre de projets de cette nature et qui intègre la gestion environnementale dans le cadre de ses systèmes de gestion plus larges et applique méthodiquement des outils de gestion environnementale, afin d'assurer une supervision complète des aspects environnementaux lors de la préparation, de la mise en œuvre et de l'exploitation des investissements. Certains investissements, notamment ceux portant sur le RER Métropolitain de Bordeaux, pourraient potentiellement être mis en œuvre par la Société des Grands Projets, entité également expérimentée.

L'affectation du financement aux sous-projet spécifiques sera soumise à une analyse préalable. Pour les sous-projets pouvant faire l'objet d'une EIE ou d'une étude d'impacts sur des sites protégés, le Promoteur soumettra à la Banque les documents pertinents justifiant de la conformité à la législation nationale et de l'UE.

Alignement avec l'Accord de Paris

Conformément aux politiques définies dans la Feuille de route du Groupe BEI dans son rôle de banque du climat, le projet a été évalué par les services de la Banque sur sa compatibilité avec les objectifs de l'Accord de Paris. Le projet consiste en le renouvellement du parc de matériel roulant et d'infrastructures existantes permettant un transport à basse ou zéro émissions directes et, par conséquent, est jugé conforme à l'objectif de faibles émissions de carbone de l'Accord de Paris. L'affectation du financement aux sous-projets sera soumise à une évaluation de la vulnérabilité au changement climatique. Avec cette mesure en place, le risque climatique du projet est jugé comme faible et, par conséquent, le projet est considéré comme aligné sur l'objectif de résilience de l'Accord de Paris.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant

Le cas échéant, dans le cadre de l'EIE, des consultations publiques auront lieu en conformité avec la législation nationale et de l'UE.

Conclusions et Recommandations

Le projet consiste en la réalisation de plusieurs investissements en matériels roulants et infrastructures ferroviaires, nécessaires et cohérent à un saut quantitatif de l'offre, permettant des stratégies d'exploitation de développement d'offre pour accompagner l'évolution d'une mobilité durable porte-à-porte autour de solutions de mobilité bas carbone et plus économes en énergie.



Luxembourg, 23 October 2023

La liste complète de sous-projets n'est pas encore arrêtée. Les sous-projets de matériels roulants ne devraient pas susciter, ou de manière très limitée, des impacts sur un plan environnemental et social. Certains sous-projets d'infrastructures pourraient toutefois relever du champ d'application de la Directive EIE et/ou de la Directive Habitats.

Le projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de la mobilité du quotidien et notamment de la performance du mode ferroviaire par rapport aux autres modes et de l'incorporation des technologies récentes, qui améliorent l'efficacité énergétique et réduisent les émissions à la source.

Le Contrat de Financement inclura une condition d'affectation au prêt-cadre exigeant que le promoteur soumette à la Banque l'ensemble des éléments permettant de confirmer, pour tout sous-projet présenté à l'affectation, que le processus d'autorisation environnementale pertinent, le cas échéant, ait été achevé et que le projet est conforme aux exigences de la législation nationale et de l'UE, et que les risques liés au changement climatique ont été pris en compte de manière satisfaisante.

La Banque demandera par ailleurs des informations sur le suivi des procédures de démantèlement et les modalités de gestion des trains mis au rebut, radiés ou détruits par le ou les opérateurs concernés.

Des engagements supplémentaires pourront être définis, au cas par cas, au stade de l'affectation.

Le Promoteur conservera et maintiendra à jour les documents pertinents concernant le respect de la législation environnementale. Dans le cas où la BEI exige de tels documents pour l'un ou plusieurs des sous-projets inclus dans cette opération, le promoteur fournira dans les meilleurs délais tous les documents demandés. Ces documents incluront – liste non exhaustive - les autorisations environnementales délivrées par l'autorité environnementale compétente autorisant les adaptations de dépôts (construction et/ou extension de dépôt) et les infrastructures annexes nécessaires au déploiement du matériel roulant financé par la BEI, le cas échéant, les études d'impacts environnementaux, etc.

Les impacts négatifs résiduels du projet pendant la construction et l'exploitation sont limités et en partie compensés par l'augmentation de la qualité et attractivité de services ferroviaires et la contribution qui en résulte à un transfert modal de la route vers le rail.

Sous ces conditions, le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux.