

Luxembourg, 09.04 2024

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet : MATERIEL ROULANT NOUVELLE AQUITAINE – OCCITANIE  
 Numéro du projet : 2023-0721  
 Pays : France  
 Description du projet : Le projet consiste en l'acquisition de nouveaux matériels roulants et la modernisation des matériels roulants existants pour les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs dans les régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie.

EIE exigée : non

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone<sup>1</sup> » : oui

(La présentation détaillée pour les projets inclus dans le programme « empreinte carbone » se trouve dans la section « Programme Empreinte Carbone de la BEI » )

### Évaluation des incidences environnementales et sociales

#### Évaluation des incidences environnementales

Le projet consiste en l'acquisition par les Régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie de nouveaux matériels roulants et la modernisation des matériels roulants existants destinés à l'exploitation des services ferroviaires de transport express régional (TER). Notamment, le projet comporte l'acquisition et la modernisation des matériels suivants :

- Région Nouvelle Aquitaine
  - acquisition de 12 rames porteur polyvalent moyen (PPM) bi-mode (électrique/thermique) 4 caisses (connues sur le nom Régionalis) ;
  - acquisition de 6 rames électriques porteur hyperdense (PHD) 6 caisses (connues sur le nom Regio 2N) ;
  - opérations mie-vie sur les 39 rames autorail à grande capacité (AGC) bi-mode (électrique et thermique) 3 caisses ;
- Région Occitanie
  - acquisition de 18 rames PHD électriques 6 caisses (Regio 2N) ;
  - acquisition de 3 rames PPM bi-mode (électrique/hydrogène) 4 caisses (Régionalis) ;
  - opérations mie-vie sur 58 rames AGC, dont 36 rames électriques 3 ou 4 caisses et 22 rames bi-mode (électrique/thermique) 3 caisses.

Les véhicules seront utilisés pour les services ferroviaires suburbains et régionaux dans les deux régions et mis à disposition des opérateurs par la Société Publique Locale, baptisée Société Publique Interrégionale des Investissements en faveur des Transports (SPIIT), une structure ad-hoc chargée de la gestion, du financement des investissements relatifs au parc matériel roulant ferroviaire, pour le compte des deux régions respectivement sur chacun des périmètres pertinents.

Les acquisitions et les opérations de modernisations du matériel roulant n'entrent pas dans le champ d'application de la Directive relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement

<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, 09.04 2024

(EIE) (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 une augmentation de la capacité des parcs régionaux des deux régions pour faire face à la croissance de demande attendue. Les rames bi-mode électrique/hydrogène, équipée d'une technologie à zéro émission directe, seront déployées pour la desserte de la ligne non-électrifiée Montréjeau – Luchon, actuellement fermée à la circulation (depuis novembre 2014), dont les travaux de réhabilitation ont commencés en décembre 2023 pour une réouverture prévue à fin 2024.

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 opérations de modernisation des matériels existants planifiées consisteront en la rénovation dite à « mi-vie » des rames permettant notamment de prolonger la vie utile des rames (pour une remise en circulation pour une durée d'au moins 15 à 20 ans), d'améliorer le niveau de sécurité et de confort, ainsi que la performance environnementale et énergétique des rames, (notamment avec la mise en place d'une meilleure isolation du train sur les vitrages grâce à un traitement athermique, réduisant les besoins de climatisation et l'introduction d'une climatisation avec cycle à air, qui s'adapte aux nombre de passagers).

Par rapport au scénario sans projet, les investissements envisagés permettront d'augmenter la capacité et l'offre, ainsi que d'améliorer 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 nuisances environnementales qu'y sont associées en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique et sonore, de sécurité sur les territoires concernés.

La réhabilitation de la ligne Montréjeau – Luchon, ainsi que la construction des nouveaux centres de maintenance, les réaménagements et les extensions des centres de maintenance existants ainsi que les installations de production et de ravitaillement en hydrogène ne sont pas financées par la Banque dans le cadre de cette opération. Néanmoins, ces infrastructures sont considérées comme associées au projet financé par la Banque.

Le projet de réhabilitation et modernisation de la ligne Montréjeau – Luchon, sur laquelle les rames à hydrogène seront exploitées a fait l'objet d'une étude d'impact environnemental (EIE) et l'autorité compétente a émis son avis favorable avec réserves en novembre 2022. Une évaluation appropriée des incidences du projet sur les sites Natura 2000 a été réalisée dans le cadre de l'EIE. Le corridor du projet traverse ainsi à plusieurs reprises les sites Natura 2000 « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » (FR7301822). Plusieurs autres sites se trouvent à proximité de la ligne à une distance entre 500 m et 1 000 m (« Haute vallée de la Garonne » (FR7300883), « Zones rupestres xérothermiques du bassin de Marignac, Saint-Béat, pic du Gar, montagne de Rié » (FR7300884), « Chaînon calcaires du Piémont Commingeois » (FR7300885), « Haute vallée de la Garonne » (FR7312005)). Selon les conclusions de cette évaluation, le projet n'a pas d'incidence significative sur les sites Natura 2000.

Les tâches de maintenance régulières des rames dédiées aux services en région Occitanie seront réalisées dans les ateliers existants à Toulouse, Nîmes, Tarbes et Perpignan, ainsi que dans un nouveau centre de maintenance prévu à Narbonne. Concernant les rames dédiées aux services en région Nouvelle Aquitaine, leur maintenance sera réalisée dans les ateliers existants à Saintes, Limoge, Périgueux, Bordeaux et Hendaye, dont les centres à Limoges et Hendaye seront réaménagés et élargis. Il y est envisagé que les nouveaux centres de maintenance, ainsi que les extensions et modernisations des centres existants, seront majoritairement réalisés dans l'emprise ferroviaire existante.

Un management environnemental sera également mis en place notamment autour des nouvelles infrastructures, permettant d'assurer une mise en œuvre satisfaisante des considérations sociales et environnementales et un contrôle et un suivi du respect des décisions

Luxembourg, 09.04 2024

ou conclusions des autorités compétentes et des prescriptions et moyens prévus aux cahier des charges des travaux associés définis par les maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage. Les promoteurs ou le maître d'ouvrage soumettra les projets des nouveaux centres de maintenance, et les cas échéant des modifications de centres existants, aux autorités environnementales compétentes 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 les autorités compétentes.

Pour l'exploitation des rames bi-mode électrique/hydrogène, une station de distribution en hydrogène sera construite à la proximité immédiate de la gare de Luchon. La capacité de stockage d'hydrogène de cette installation sera inférieure à 1 tonne. L'installation est donc hors champ d'application de la Directive 2012/18/UE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses (Directive dite Seveso-III). L'installation est toutefois dans le champ d'application du régime de déclaration pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

### **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 élargissement du parc de matériel roulant ferroviaire permettant un transport à basse ou zéro émissions directes et, par conséquent, est considéré conforme aux objectifs de faible émission de carbone par rapport aux politiques du groupe BEI définies dans le cadre de l'alignement des accords de Paris – bas carbone<sup>2</sup>. Le risque climatique du projet est jugé comme faible et, par conséquent, le projet est considéré comme aligné sur l'objectif de résilience du cadre d'alignement du Groupe BEI à l'Accord de Paris.

### **Programme « empreinte carbone » de la BEI**

Le projet est inclus sur la base suivante :

Estimation des émissions annuelles de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation du projet au cours d'une année moyenne d'exploitation sur une période d'évaluation de 30 ans :

- Les émissions absolues (brutes) projetées sont de l'ordre de 31 000 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> ; et
- Les économies d'émissions anticipées sont de l'ordre de 22 000 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>.

Le périmètre de l'évaluation du projet est respectivement :

- Dans le cas absolu : les nouveaux matériels roulants et les matériels roulants existants renouvelés utilisés sur les réseaux régionaux de la Nouvelle Aquitaine et l'Occitanie ;
- Dans le cas de référence : les matériels roulants existants et le report modal routier vers le rail dans le scénario « avec projet ».

Les prévisions dans les cas de référence et absolus sont basées sur les hypothèses retenues par les Services de la BEI spécifiques au projet concernant la production des services ferroviaires, la consommation d'énergie des opérations ferroviaires et l'efficacité énergétique des autres modes.

Aux fins de la comptabilité annuelle de l'empreinte carbone de la BEI, les émissions du projet seront calculées au prorata du montant du prêt de la BEI signé cette année-là, en proportion du coût du projet.

---

<sup>2</sup> <https://www.eib.org/en/publications/20230342-paris-alignment-framework-low-carbon-v1-1>



Luxembourg, 09.04 2024

Ces prévisions peuvent différer de celles du Promoteur en raison de différences dans les hypothèses ou de la définition du périmètre du projet.

### **Cadre de la BEI pour alignements de contreparties avec l'Accord de Paris (PATH)**

La contrepartie, SPIIT, entre dans le champ d'application du cadre PATH et n'est pas retenue pour son application. Détenu par les deux régions, les missions de la SPIIT s'articulent en effet 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 ou fortement vulnérables.

### **Conclusions et Recommandations**

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 Promoteur fournira à la Banque les autorisations environnementales délivrées par les autorités environnementales compétentes concernant les infrastructures associées (y compris avis sur les éventuels dossiers « Loi sur l'eau » requis), telles que la construction des nouveaux centres de maintenance, les adaptations de centres de maintenance existantes, les installations des ravitaillements en hydrogène et les infrastructures annexes nécessaires au déploiement du matériel roulant financé par la BEI, ainsi que, le cas échéant, les études d'impact environnemental.

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