

**Public**

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Overview

Intitulé du projet :	REGION AUVERGNE RHONE ALPES MATERIEL ROULANT
Numéro du projet :	20200557
Pays :	France
Description du projet :	Acquisition jusqu'à 46 rames électriques (et équipements associés) ainsi que la construction de deux nouveaux dépôts et rénovation/modernisation des infrastructures ferroviaires en ligne et en gare nécessaires à l'amélioration de la qualité et l'augmentation de la capacité des services ferroviaires régionaux voyageurs en Région Rhône-Alpes Auvergne.
EIE exigée :	non
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone <sup>1</sup> » :	non

### Environmental and Social Assessment

#### Environmental Assessment

Le projet comprend l'acquisition par la Région Auvergne Rhône Alpes de 46 rames automotrices dont 27 rames automotrices Régiolis pour couvrir les besoins du RER Franco Valdo Genevois : le Léman Express et de 19 rames automotrices Régio2N destinées aux dessertes transport express régional (TER) en Région Auvergne-Rhône-Alpes et notamment l'étoile ferroviaire lyonnaise ainsi que la construction et des adaptations de dépôts (construction d'un atelier de maintenance à Annemasse et de son extension, construction d'un nouvel atelier de maintenance à Saint-Etienne et modernisation du site de remisage de Valence Cécile) et les infrastructures annexes associées. Des infrastructures complémentaires en ligne et en gares seront également déployées, nécessaires à un saut quantitatif de l'offre : des aménagements des gares et pôles d'échanges de la Haute-Savoie et des allongements de quais dans 18 gares de l'étoile ferroviaire lyonnaise, où il est prévu d'utiliser les rames Régio2N en unités doubles à partir du SA 2024.

Les 17 premières rames Léman Express dédiées aux dessertes transfrontalières ont été livrées en 2019 et circulent déjà depuis Décembre 2019, grâce à la mise en service du projet Cornavin Eaux Vives Annemasse (CEVA). Les 10 rames suivantes s'inscrivent dans le cadre de la première étape du schéma directeur du parc TER de la Région et participent au renouvellement d'une partie du parc utilisé en Haute-Savoie, en assurant une réduction des

---

<sup>1</sup> Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans le projet de 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, 10<sup>th</sup> December 2021

coûts de maintenance et une meilleure disponibilité des services autour de l'étoile d'Annemasse, notamment sur les axes Bellegarde – Evian/Saint Gervais et Annecy – Saint

Gervais, grâce à une standardisation du parc et permettent d'envisager, selon les potentiels de marchés identifiés, des renforcements de capacité voire des développements d'offre sur le réseau Léman Express. Les 27 rames seront homologuées pour circuler en Suisse.

Les nouvelles rames Régio2N remplaceront des matériels existants arrivant en fin de vie utile, par décalage d'affectation des rames sur le territoire régional, et offriront une augmentation de capacité pour faire face aux surcharges en heure de pointe, prioritairement sur 3 des axes les plus fréquentés du Nœud ferroviaire Lyonnais (NFL) (les axes Lyon-Macon, Lyon-Vienne-Valence et Lyon-St-Etienne), une première solution opérationnelle mise en œuvre pour répondre à l'augmentation de la demande de déplacements ferroviaires s'articulant autour de la stratégie de long terme du NFL, un nœud ferroviaire structurant pour le réseau ferroviaire en France et déjà congestionné.

L'acquisition de matériel roulant est hors du champ d'application de la Directive 2011/92/UE et n'est donc pas soumis à une évaluation des incidences environnementales (EIE) étant donné que la fabrication et l'utilisation de matériel roulant ne sont pas incluses dans les annexes de ladite Directive. Les travaux sur les infrastructures se résument à la mise en œuvre d'actions mineures sur l'emprise ferroviaire existante sous la maîtrise d'ouvrage et la responsabilité de SNCF Réseau, gestionnaire du réseau, ou de SNCF Gares & Connexions, gestionnaire des gares, tels que l'allongement de quais. Ces travaux ne sont pas susceptibles d'avoir un impact important sur l'environnement et sont hors du champ d'application de ladite Directive.

Le projet ne fait pas a priori partie d'un plan ou programme soumis à la Directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

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 Mobilités et sont considérées comme acceptables par la Banque. La Banque demandera des informations sur le suivi de ces procédures et les modalités de gestion des trains mis au rebut, radiés ou détruits.

La maintenance des rames sera réalisée par SNCF Mobilités dans les ateliers existants, ainsi que dans deux nouveaux ateliers à Annemasse et à Saint-Etienne pour respectivement les rames du Léman Express et les autres rames du projet. Le centre de maintenance dédié à Annemasse a été partiellement ouvert en septembre 2019 pour accueillir les 17 premières rames du service 2020 (proposé en décembre 2019). L'extension du centre de maintenance d'Annemasse, comme la construction du dépôt de St-Etienne, se feront principalement sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Mobilités et SNCF Réseau pour certaines composantes d'infrastructures (voie d'accès notamment), et ne sont pas susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'environnement. Le promoteur soumettra, selon les procédures en vigueur, les deux projets d'atelier à l'autorité environnementale pour un examen en vue de déterminer, suivant les critères de l'annexe III de la Directive 2011/92/UE, s'il doit être soumis à une EIE. Ces travaux requièrent toutefois une autorisation à exploiter, qui devra être délivrée par l'autorité compétente.

Le matériel neuf remplace du matériel existant en augmentant légèrement la capacité totale du parc (en nombre de places assises), tout en permettant des stratégies d'exploitation de développement d'offre pour accompagner l'évolution de la demande et de répondre partiellement à la saturation du nœud ferroviaire lyonnais. Par ailleurs, grâce à l'incorporation des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique, l'introduction du

Luxembourg, 10<sup>th</sup> December 2021

nouveau parc permet une diminution globale de l'énergie consommée pour les services concernés. De plus, par rapport au scénario sans projet, l'investissement améliore l'attractivité du mode ferroviaire par rapport aux modes routiers et devrait contribuer à une réduction du volume de déplacements routiers s'articulant autour des 2 nœuds ferroviaires. 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.

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 de la Banque du climat. Le projet consiste en l'acquisition d'actifs mobiles à émission directe nulle et, par conséquent, il est considéré comme compatible avec l'objectif d'un faible niveau d'émissions de GES. Le risque climatique du projet est évalué comme faible et, par conséquent, il est considéré comme aligné sur l'objectif de résilience.

Ce projet devrait contribuer de manière indirecte à l'égalité des genres, la mobilité étant souvent citée comme un frein à l'accès à l'emploi et à la formation, notamment pour les femmes. Cependant, le promoteur ne met pas en œuvre de politique spécifique favorisant l'égalité femmes-hommes dans ce projet. En conséquence, ce projet n'est pas considéré comme ayant un impact significatif différencié sur les femmes.

## Conclusions and Recommendations

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

L'emprunteur mettra à disposition de la Banque 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 et le cas échéant, les études d'impacts environnementaux (uniquement dans le cas où une telle étude serait réalisée),

- Pour l'extension de l'atelier à Annemasse et pour le nouvel atelier à Saint-Etienne, s'agissant d'installations associées au projet, le promoteur s'engagera à fournir à la Banque l'autorisation environnementale, une copie de l'autorisation à exploiter et, le cas échéant, le rapport de l'étude environnementale dès que ces documents seront disponibles, si ces documents sont exigés par l'autorité compétente.
- Pour les travaux d'infrastructure de gares et des pôles d'échanges en Haute-Savoie, et les projets d'allongement de quais en gares recensées, le promoteur s'engagera à fournir à la Banque une copie l'autorisation environnementale, une copie de l'autorisation à exploiter et, le cas échéant, le rapport de l'étude environnementale, si ces documents sont exigés par l'autorité compétente.

Le promoteur fournira ces documents dès disponibles et au plus tard avec le rapport de fin de travaux.

Sous les conditions ci-dessus, le projet est acceptable pour la Banque du point de vue environnemental.