



Luxembourg, 25 September 2023

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	<i>CENTRE VAL DE LOIRE TRANSPORTS FERROVIAIRES</i>
Numéro du projet :	<i>2022-017</i>
Pays :	<i>France</i>
Description du projet :	<i>Acquisition de matériel roulant ferroviaire électrique, renouvellement et modernisation de lignes ferroviaires, adaptation des installations de service de certaines gares et construction des dépôts ferroviaires en Région Centre Val de Loire</i>
EIE exigée :	<i>Éventuellement (certaines composantes en attente de décision sous l'Annex II de la Directive)</i>
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	no

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Le projet concerne les composantes suivantes qui seront mises en œuvre par la Région Centre Val de Loire (la Région), en tant que Promoteur du projet :

- i. Acquisition de 12 rames automotrices électriques pour les services régionaux de transport de voyageurs sur les lignes Paris-Chartres-Le Mans et Paris-Etampes-Orléans ;
- ii. Construction de deux nouveaux centres de maintenance ferroviaire à Orléans et Chartres et d'un tour en fosse au centre de Saint Pierre-des-Corps à Tours pour répondre aux besoins du parc ferroviaire croissant et plus moderne de la Région ;
- iii. Travaux sur la caténaire des voies de service à proximité des gares d'Orléans, Tours et Bourges nécessaires à l'adaptation aux besoins opérationnels des nouvelles rames et à l'optimisation de l'exploitation des trains ;

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, 25 September 2023

- iv. Renouvellement et modernisation de plusieurs tronçons du réseau ferroviaire non-électrifié en Région Centre Val de Loire sur les lignes Tours – Loches, Chartres – Courtalain, Tours – Chinon, Dourdan – La Membrolle et Blanc – Argent.

Bien que les exigences concernant l'évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE) varient selon les caractéristiques des différentes composantes du projet, aucune d'entre elles ne relève du champ d'application de l'annexe I de la Directive européenne d'évaluation des incidences sur l'environnement (Directive 2011/92/UE telle que modifiée par la Directive 2014/52/UE, ci-après dénommée « la directive EIE »). Aucune composante n'a fait jusqu'à présent l'objet d'une EIE non plus, pour les raisons décrites ci-après.

L'acquisition de rames, les travaux sur la caténaire existante des voies de service à proximité des gares (composantes (i) et (iii) ci-dessus) et la construction d'un tour en fosse au sein du centre existant de Saint Pierre-des-Corps sont en dehors du champ d'application de la directive EIE et ne sont donc pas soumis à une EIE.

La construction des nouveaux ateliers de maintenance à Orléans et à Chartres tombe dans le champ d'application de l'annexe II de la directive EIE. En application ainsi du Code de l'environnement transposant les exigences pertinentes, les deux composantes ont fait l'objet d'un examen au cas par cas. L'autorité compétente concernée par le dossier du centre de maintenance à Orléans (en l'occurrence, l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable) a déterminé qu'une EIE n'était pas nécessaire. Cette décision a été à l'époque convenablement mise à la disposition du public. En ce qui concerne l'atelier de maintenance à Chartres, le processus d'examen était toujours en cours au moment de la rédaction de ce document.

Aucun des deux nouveaux ateliers de maintenance ne se situe à proximité des sites Natura 2000. Les sites « Vallée de la Loire de Tavers à Belleville sur Loire » (identifiants FR2400528 et FR2410017) et de « Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet et vallons affluents » (identifiant FR2400552), sont situés à plus de 2 km des ateliers d'Orléans et de Chartres, respectivement.

De leur côté, les travaux de renouvellement et modernisation de plusieurs tronçons sur les lignes ferroviaires ci-dessus (composante (iv)), ont fait l'objet d'examen sur la base des seuils ou critères fixés par le Code de l'environnement en application des critères de sélection pertinents fixés à l'annexe III de la directive EIE. S'agissant de renouvellement de la superstructure des lignes dans les tronçons concernés, réalisé quasi exclusivement dans les emprises ferroviaires existantes, les travaux ne sont pas soumis à une EIE. À l'exception, cependant, des travaux de remplacement du viaduc d'Esvres sur la ligne Tours – Loches, prévus en 2025 et dont la détermination d'une possible soumission obligatoire à une EIE ou à un examen au cas par cas n'a pas encore été faite.

Les sites Natura 2000 suivants se trouvent à proximité des lignes concernés par les travaux de renouvellement et modernisation qui sont également détaillés ci-dessous :

- Ligne Tours-Loches, Phase 2 Reignac-Loches : sites « Vallée de l'Indre » (identifiant FR2400537) et « Champagne » (identifiant FR2410022) limitrophes sur une partie des linéaires respectifs ;
- Ligne Tours-Chinon : site « Exutoire du Cher », le projet est limitrophe sur une partie de son linéaire ;



Luxembourg, 25 September 2023

- Ligne Blanc-Argent : périmètre du site « Plateau de Chabris/La Chapelle-Montmartin » (identifiant FR2410023) engagé par le projet, site « Sologne » (identifiant FR2402001) à environ 3 km du tracé, « Site à chauves-souris de Valencay-Lye » (identifiant FR2400533) à environ 6 km du tracé.

L'avis des autorités compétentes à propos de l'absence d'incidence notable sur les sites Natura 2000, formulé sur la base des évaluations simplifiées compte tenu de la nature des travaux, a été fourni à la Banque pour les lignes Tours-Loches et Blanc-Argent (phase 1 entre Varennes-sur-Fouzon et Chabris).

S'agissant de travaux de modernisation d'une infrastructure existante, leur impact est concentré sur l'emprise ferroviaire et principalement limité à la période de travaux. Le renouvellement et modernisation des lignes dans le cadre du projet ne comporte pas de modifications du tracé ni de relèvements du profil longitudinal, sauf dans des cas exceptionnels. Les travaux de construction des nouveaux ateliers de maintenance et d'adaptation de voies de service des gares ont lieu sur l'emprise ou à proximité des infrastructures ferroviaires existantes.

Les impacts en phase de construction portent essentiellement sur le traitement des effluents, la réduction du couvert végétal, principalement à cause de nouveaux ateliers et dans les zones de chantier et des dépôts, de stockage des matériaux et leur traitement, l'augmentation du bruit, des vibrations et des niveaux de pollution générés par les engins de chantier.

Les autorisations environnementales applicables prescrivent les mesures d'atténuation appropriées, telles que la limitation de la génération de poussière et de bruit pendant la construction, l'adaptation de la période de travaux aux sensibilités écologiques des espèces dans les sites Natura 2000 à proximité, l'emplacement approprié de la base des travaux, la restauration de la végétation dans les zones touchées ou le suivi des impacts lors de la construction.

En phase d'exploitation, aucun impact supplémentaire substantiel des composantes d'infrastructure par rapport à la situation actuelle n'est attendu. Des impacts très limités sont à prévoir en termes de vibration et de bruit accrus en conséquence du relèvement de la vitesse, actuellement limitée dans certaines sections en raison de l'état précaire de l'infrastructure avant l'intervention, mais aussi à cause des nouvelles installations de maintenance. La mise en place d'écrans végétaux anti-bruit ou de merlons est prévue dans ce dernier cas, sur la base des analyses acoustiques du fonctionnement des sites.

En ce qui concerne le matériel roulant, les 12 nouvelles rames remplaceront des rames existantes arrivants à la fin de vie, qui seront partiellement redéployées et dans sa majorité radiées et détruites ou mises en décharge suivant les normes en vigueur. Le matériel roulant neuf pourrait permettre une augmentation de capacité à travers l'optimisation des conditions d'exploitation actuelles, y compris à travers l'augmentation des taux de disponibilité et de fiabilité de la flotte. Il existe en conséquence un potentiel impact négatif en termes de bruits de roulement et de vibrations. Ces potentiels impacts négatifs seront vraisemblablement compensés par l'incorporation du matériel neuf des technologies les plus récentes, qui limitent les émissions sonores. Les nouvelles rames seront conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'émission de bruit.

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.



Luxembourg, 25 September 2023

L'exploitation des services ferroviaires avec des trains circulant au diesel sur certains actifs du projet devrait être par ailleurs transitoire. Bien que la Région n'envisage pas d'électrifier les lignes concernées par la composante (iv) car la demande n'est pas suffisante pour justifier les coûts d'électrification, elle a l'ambition de verdir son parc de trains diesel à partir de 2030 vers une motorisation alternative bas carbone ou zéro émission.

La maintenance des rames sera réalisée par l'opérateur, actuellement SNCF Voyageurs, dans les nouveaux ateliers intégrés dans la composante du projet (ii) ci-dessus.

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 concernant son alignement avec l'Accord de Paris. Le projet consiste en l'acquisition des matériels roulants, en la construction d'infrastructures ferroviaires et des installations de maintenance associées aux opérations ferroviaires pour un transport à zéro émissions directes ou bien pour un transport bas carbone. Par conséquent, il est considéré comme aligné sur l'objectif de faibles émissions de carbone. Le risque climatique du projet est évalué comme faible et, par conséquent, il est considéré comme aligné sur l'objectif de résilience.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

Les travaux de renouvellement et modernisation du réseau ferroviaire et d'adaptation des voies de service à proximité des gares ne nécessitent pas d'acquisitions foncières. Le projet nécessite une expropriation foncière limitée liée à la construction des nouveaux centres de maintenance. Les seuls terrains à exproprier appartiennent actuellement à SCNF.

Le projet améliorera l'accessibilité du transport ferroviaire. Les nouvelles rames seront en effet conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, ce qui n'est pas le cas des rames qui seront remplacées.

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

La participation du public est assurée à travers les exigences de consultation prévues dans les procédures pour l'évaluation de l'impact sur l'environnement, s'il y a lieu, ou pour la détermination de la soumission des différentes composantes du projet à l'évaluation d'impact.

Conclusions et Recommandations

Le projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de la performance du mode ferroviaire par rapport aux autres modes. 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 travaux d'infrastructure envisagés concernent le renouvellement des lignes ferroviaires ou bien la construction des nouvelles installations de maintenance dans l'enceinte ou à proximité des infrastructures ferroviaires existantes. En conséquence, les impacts négatifs sont limités dans



Luxembourg, 25 September 2023

l'espace. Ils sont principalement liés à la phase de construction et les risques associés pourront être atténués avec des mesures appropriées.

Conditions

Avant d'effectuer un premier décaissement pour le financement du centre de maintenance à Chartres, le Promoteur sera tenu de fournir à la Banque une copie de la décision prise par l'autorité compétente à la suite de l'examen au cas par cas sur la nécessité d'une EIE et, le cas échéant, une copie du rapport de l'EIE et de l'autorisation environnemental.

Le Promoteur s'engagera à fournir à la Banque, le moment venu avant la mise en exploitation du centre de maintenance, l'autorisation à exploiter.

Pour les travaux de remplacement du viaduc d'Esvres sur la ligne Tours – Loches, le Promoteur s'engagera à fournir à la Banque, avant d'effectuer un premier décaissement pour le financement des travaux sur la ligne Tours – Loches, la décision prise par l'autorité compétente sur la nécessité d'une EIE et, le cas échéant, une copie de rapport de l'EIE et de l'autorisation environnemental concernant les travaux de remplacement du viaduc d'Esvres.

Le Promoteur s'engagera à fournir à la Banque avant d'effectuer un premier décaissement pour le financement pour les travaux de renouvellement et modernisation des lignes ferroviaires Tours-Chinon et Blanc-Argent, la confirmation écrite de l'autorité compétente indiquant que les composantes concernées n'auront pas d'incidence sur des sites Natura 2000.

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