Luxembourg, 2 July 2025

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	PAYS DE LA LOIRE MOBILITES
Numéro du projet :	2024-0677
Pays :	France
Description du projet :	Le projet consiste en l'acquisition de deux nouvelles rames électriques et en le renouvellement d'une centaine de matériels roulants électriques et bi-mode existants utilisés pour les services régionaux de transport de passagers dans la région des Pays de la Loire en France.
EIE exigée :	non

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone »[1]: no

(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 la Région Pays de la Loire de nouveaux matériel roulant et la modernisation des matériels roulants existants destinés aux dessertes de transport express régional (TER) dans la Région.

Plus précisément, le projet comprend les composantes suivantes :

a) Acquisition de 2 nouvelles rames électriques Régio2N Série 56500

b) Opération mi-vie de 11 rames électriques ZGC Série Z27500

c) Opération mi-vie de 13 rames TER 2N NG Série Z24500

d) Remplacement des organes majeurs de 34 rames électriques et 10 rames bi-modes du parc du service Tram Train et Sud Loire (TTSL)

e) Remplacement des organes majeurs de 56 rames électriques du parc du service transport express régional (TER).

Les véhicules seront utilisés pour les services ferroviaires suburbains et régionaux pour le service TER et pour le service Tram-Train et Sud Loire.

Les acquisitions et les opérations de modernisation du matériel roulant n'entrent pas dans le champ d'application de la Directive relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) (Directive 2011/92/UE tel que modifiée par la Directive 2014/52/UE) et ne sont donc pas soumises à une EIE.

L'acquisition de 2 nouvelles rames Régio2N Série 56500 s'inscrit dans la stratégie d'augmentation du parc de la région, pour répondre à l'augmentation de la fréquentation

[1] Only projects that meet the scope of the Carbon Footprint Exercise, as defined in the EIB Carbon Footprint Methodologies, are included, provided estimated emissions exceed the methodology thresholds: 20,000 tonnes CO2e/year absolute (gross) or 20,000 tonnes CO2e/year relative (net) – both increases and savings.

European Investment Bank

Luxembourg, 2 July 2025

constatée dans les dernières années. Ces rames seront utilisées sur les lignes ferroviaires périurbaines de haute fréquentation. L'acquisition n'entraînera pas la mise au rebut de matériel existant. Les nouvelles rames seront conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité, y compris 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 et en le remplacement des organes majeur, permettant notamment de prolonger leur vie utile pour une remise en circulation d'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,

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 associées en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique et sonore, et de sécurité sur les territoires concernés.

L'exploitation des nouvelles rames n'entraîne pas la nécessité d'effectuer des travaux sur les infrastructures associées : les deux nouvelles rames seront absorbées par le technicentre de Nantes sans besoin de travaux d'extension ou d'adaptation des installations existantes.

Le projet aura un impact social positif en améliorant l'accessibilité du système de transport pour les personnes à mobilité réduite, et en permettant aux personnes qui n'ont pas ou peu accès aux transports individuels d'accéder à l'emploi, à l'éducation et aux services publics.

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 et modernisation du parc de matériel roulant ferroviaire de la Région Pays de la Loire, 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. 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.

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

La contrepartie, Région Pays de la Loire, et, étant une entité sous-souveraine, elle n'entre pas dans le champ d'application PATH.

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, en réduisant l'utilisation des véhicules privés et les impacts négatifs associés sur l'environnement local, la sécurité routière et les émissions de gaz à effet de serre et, par conséquent, en contribuant au transport responsable conformément aux objectifs de l'UE.

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