

Luxembourg, 9 July 2025

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	PLAN RAIL REGION BRETAGNE
No du projet :2	024-0891
Pays :	France
Description du projet :	Le Projet comprend la modernisation du matériel roulant électrique et bi-mode existant utilisé pour les services ferroviaires dans la région Bretagne, la modernisation et l'extension du centre de maintenance existant à Rennes, la création d'un nouveau centre de maintenance à Quimper, la modernisation du nœud ferroviaire de Rennes et la régénération d'une partie des Lignes de desserte fine du territoire (LDFT) dans la région.
EIE exigée :	oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone » ¹ :	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

En dehors du matériel roulant, les composantes d'infrastructure du Projet sont explicitement inscrites dans l'avenant Mobilités du Contrat Plan Etat-Région (CPER) de la Région Bretagne pour la période 2023-2027 daté du 28 juin 2024. Le plan d'investissement inscrit dans cet avenant a fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique, soumise à l'Autorité Environnementale (AE) CGEDD, qui a rendu son Avis délibéré n°2023-110 en date du 25 juin 2024. L'AE ne remet pas en cause le CPER Mobilités mais insiste sur la nécessité de mieux prendre en compte l'intégralité des projets régionaux de mobilité ayant un lien avec le volet mobilité du CPER, de façon à avoir une vision d'ensemble des enjeux et des impacts environnementaux éventuels associés et (éventuellement) cumulatifs à la réalisation de ces projets d'infrastructure. Les recommandations de l'AE détaillées dans son avis n°2023-110 devront être prise en compte dans l'évaluation environnementale des composantes financées.

Bien que non inscrit dans l'avenant Mobilité du CPER, le matériel roulant est identifié comme un investissement de soutien nécessaire à l'atteinte des objectifs et des orientations stratégiques de la Région Bretagne (annexe CPER).

Le matériel roulant modernisé et réhabilité est et sera dédié à l'exploitation de services publics de transport ferroviaire de voyageurs desservant le territoire breton. Les opérations de modernisation des matériels existants planifiées consisteront en la rénovation dite à « mi-vie » des rames et en le remplacement des organes majeurs, permettant notamment de prolonger leur vie utile pour une remise en circulation sur une durée d'au moins 15 à 20 ans, et d'améliorer le niveau de sécurité et de confort, ainsi que la performance environnementale et énergétique des rames. 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.

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.



Luxembourg, 9 July 2025

Le centre de maintenance existant de Rennes fera l'objet de travaux d'adaptation qui se rendent nécessaires afin de garantir la maintenance de 9 nouvelles rames Regio 2N commandées par la Région (cette acquisition ne fait pas l'objet du financement BEI). La première phase de modernisation du technicentre Rennes, à réaliser sur la période 2024-2027, comprend la construction d'un nouveau bâtiment de maintenance qui permettra de réaliser la maintenance sur la totalité du parc matériel roulant breton en service à cette date. La deuxième phase de modernisation sera réalisée sur la période 2028-2032 et concernera la construction d'un bâtiment de 2 à 4 voies (en fonction de l'évolution du parc) et l'extension du faisceau d'entrées/sorties pour disposer d'une capacité suffisante de gestion des flux et de remisage. Le Projet d'extension du centre de maintenance de Rennes a fait l'objet d'un examen cas par cas et d'un arrêté préfectoral (07/08/2024) le dispensant de la production d'une étude d'impact environnemental.

Un nouveau centre de maintenance sera réalisé à Quimper fin 2027 afin de soulager celui de Rennes et être globalement plus efficace sur la maintenance du parc. Le centre de maintenance sera construit sur le domaine ferroviaire adjacent à la gare de Quimper, et comprendra la réalisation d'un bâtiment d'une voie, 110m de long. L'évaluation environnementale pour la construction du nouveau centre de maintenance de Quimper n'a pas encore fait l'objet d'une soumission à l'autorité environnementale compétente.

Les travaux de désaturation du nœud de Rennes comprennent les travaux préalables à l'extension du centre de maintenance, l'augmentation capacitaire de la gare de Rennes avec la réalisation d'un 6ème quai, et l'augmentation de la puissance de traction pour permettre le passage de plus de circulations avec la notamment la réalisation d'une nouvelle sous-station électrique à Messac.

Les travaux de modernisation du réseau ferroviaire concernent la rénovation et modernisation des lignes de desserte fine du territoire (LDFT) suivantes :

1. Ligne Auray-Quiberon
2. Ligne Carhaix-Guingamp
3. Ligne Auray/Pontivy/St Gérard (fret)
4. Ligne Vitré-Gérard (fret)

Les travaux de modernisation des LDFT comprennent en général la régénération des lignes visant à améliorer le niveau de desserte. Les travaux seront réalisés essentiellement à l'intérieur du domaine ferroviaire existant et n'entrent pas dans le champ de l'Annexe I de la Directive EIE.

Pour les travaux d'infrastructure (désaturation du nœud de Rennes et modernisation des LDFT) ainsi que pour le nouveau centre de maintenance de Quimper, l'analyse visant à déterminer s'ils relèvent de l'Annexe II de la Directive EIE et s'ils doivent faire l'objet d'un examen cas par cas n'a pas encore été achevée, le Promoteur devra fournir la preuve de l'achèvement des procédures avant le début des travaux correspondants.

Natura 2000

Les LDFT concernées par les travaux de modernisation traversent sur leur tracé actuel des sites Natura 2000 : la ligne Auray-Quiberon traverse le site protégé FR5300027 ; la ligne Carhaix-Guingamp traverse les sites protégés FR5300007 et FR5300008. Les études préliminaires sont en cours.

Incidences pendant la construction

Les principales incidences négatives du Projet seront celles liées à la phase de construction, telles que la poussière, le bruit et les vibrations, les nuisances pour les passagers et les riverains des voies. Les autorisations environnementales, ainsi que les documents de conception de chaque projet, devraient prévoir les mesures d'atténuation nécessaires, dont la mise en œuvre et l'efficacité seront contrôlées par le promoteur tout au long de l'exécution du Projet.



Luxembourg, 9 July 2025

Incidences pendant l'exploitation

Pendant la phase d'exploitation, aucune incidence supplémentaire substantielle n'est attendue par rapport à la situation actuelle. Globalement, le Projet aura des effets positifs sur l'environnement par rapport au scénario sans projet, car il contribuera à l'amélioration de la qualité et de la fiabilité des services ferroviaires et donc à l'augmentation de la part modale du rail par rapport au transport routier dans les corridors, avec des incidences favorables sur l'environnement en ce qui concerne la consommation d'énergie, les polluants et les émissions de gaz à effet de serre.

Vulnérabilité au changement climatique

Le Projet est sensible au changement climatique, en particulier au risque d'augmentation des précipitations, des inondations et d'élévation du niveau marin. Une étude de résilience au changement climatique à l'échelle du réseau ferroviaire en Bretagne est en cours de réalisation par SNCF Réseau. Sur la base des résultats et des recommandations de cette étude, le promoteur effectuera les analyses pertinentes pour chaque projet, au cas par cas, et les mesures d'adaptation correspondantes seront incluses dans la conception.

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 la modernisation du parc de matériel roulant ferroviaire de la Région Bretagne, 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, la Région Bretagne, étant une entité sous-souveraine, n'entre pas dans le champ d'application PATH.

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 22 ans :

- Les émissions absolues (brutes) projetées sont de l'ordre de 25,900 tonnes d'équivalent CO₂ ; et
- Les économies d'émissions anticipées sont de l'ordre de 13,100 tonnes d'équivalent CO₂.

Le périmètre de l'évaluation du Projet est respectivement :

- Dans le cas absolu : les lignes ferroviaires modernisées ;
- Dans le cas de référence : les lignes ferroviaires dans l'état actuel 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 de gaz à effet de serre du Projet seront calculées au prorata du montant du prêt de la BEI signé cette année-là, en proportion du coût du Projet.

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



Luxembourg, 9 July 2025

Évaluation sociale, le cas échéant

Acquisition foncière et réinstallation

L'acquisition du foncier pour le Projet est très limitée, car la plupart des interventions de renouvellement et de modernisation de l'infrastructure seront réalisées dans les emprises existantes des lignes ferroviaires correspondantes ou sur le périmètre foncier de SNCF. L'acquisition du foncier sera effectuée conformément à la législation nationale. Des mesures de compensation sont également prévues pour l'éventuelle réinstallation des personnes et des entreprises concernées.

Consultation du public et engagement des parties prenantes

Les consultations publiques sur le volet mobilité du CPER de Bretagne 2023-2027, et sa évaluation environnementale ont été menées par le biais des mécanismes d'enquête publique prévus par la législation nationale au travers des procédures SEA.

Pour les composantes qui seront soumis à une EIE, la consultation des parties prenantes concernées et la consultation du public auront lieu dans le cadre de la procédure d'EIE. Pour les composantes qui sont dispensées de l'EIE suite à un examen cas par cas, la consultation des parties prenantes concernées sera effectuée dans le cadre de la procédure d'examen cas par cas.

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.

Pour toutes les composantes du Projet, soumis à une évaluation environnementale et qui n'auraient pas fait l'objet d'une procédure complète pendant l'instruction du Projet par les services de la Banque, le Promoteur s'engage à ne pas allouer les fonds de la Banque à tout investissement dans le cadre de ce Projet nécessitant une étude d'impact sur l'environnement (EIE) tant que l'EIE et / ou l'évaluation de la biodiversité et/ou les permis, certifications ou autorisations n'ont pas été finalisées et approuvées par les autorités compétentes.

Pour les composantes suivantes du Projet : la construction du nouveau centre de maintenance de Quimper, la modernisation du nœud ferroviaire de Rennes et des LDFT, le Promoteur s'engage ainsi à :

- (i) informer les services de la Banque de l'état d'avancement des dites procédures d'évaluation environnementale des composantes concernées (le cas échéant, sur la nécessité ou pas de réaliser ou pas une évaluation environnementale) et
- (ii) transmettre à la Banque les documents (EIE, etc..) appuyant les décisions de l'autorité environnementale ou de l'autorité en charge de l'examen au cas par cas ainsi que lesdites autorisations et conclusions des autorités compétentes, dès qu'ils seront disponibles, confirmant notamment l'absence d'impacts significatifs sur les sites Natura 2000.

Le promoteur fournira ces informations dès qu'elles seront disponibles, en tout état de cause, avant le début des travaux correspondants et avant le décaissement visant le financement de ces composantes.

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