

Luxembourg, 15.12.2025

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	CONCESSION FERROVIAIRE BRUCHE PIEMONT VOSGES
Numéro du projet :	2024-0744
Pays :	France
Description du projet :	Le Projet comprend la modernisation et la rénovation de la ligne ferroviaire entre Molsheim et Arches, dans la région Grand Est en France, ainsi que la création d'un nouveau centre de maintenance. Le projet est mis en œuvre dans le cadre d'une concession, qui comprend la régénération et l'entretien des infrastructures susmentionnées, ainsi que la desserte ferroviaire voyageurs entre Strasbourg, Molsheim, Épinal et Sélestat.
EIE exigée :	oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	non

(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 la réhabilitation et la modernisation de la ligne ferroviaire non électrifiée Molsheim – Saint-Dié-des-Vosges – Arches, dans la région Grand Est en France.

Le périmètre des travaux comprend :

- La modernisation du tronçon ferroviaire Molsheim – Saint-Dié-des-Vosges (66 km)
- La modernisation du tronçon ferroviaire Saint-Dié-des-Vosges – Arches (45 km)
- La construction d'un nouveau centre de maintenance et remisage de matériel roulant à Schirmeck et de pôles d'échanges multimodaux sur le site des gares existantes à Docelles-Cheniménil et Saint-Léonard

Les travaux de modernisation comprennent en général la régénération des lignes visant à améliorer le niveau de desserte. Le remplacement de composants et la régénération de la voie ferrée garantiront la performance à long terme de l'infrastructure et une exploitation plus rentable, notamment en renforçant la résilience climatique de l'infrastructure.

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, 15.12.2025

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 ainsi que pour le nouveau centre de maintenance de Schirmeck 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 par l'autorité environnementale (loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010), n'a pas encore été achevée.

Le concessionnaire devra fournir la preuve de l'achèvement des procédures avant le début des travaux correspondants.

Natura 2000

Un étude environnementale préliminaire a été exécuté par la Région en 2023 dans le but de permettre une caractérisation de la sensibilité environnementale des milieux traversés par le projet et développer une diagnostic faune-flore quatre saisons et synthèse de l'état initial des milieux (« Etude de sensibilité environnementale des milieux, de cadrage de recensements, diagnostics et inventaires préliminaires faune-flore et zones humides sur le périmètre du lot BRUCHE - PIEMONT – VOSGES »).

Dix zones Natura 2000 sont présentes dans l'aire d'étude éloignée (5km) de la voie ferrée Bruche-Piémont-Vosges, principalement caractérisées par des habitats forestiers (forêts mixtes ou caducifoliées). Il y a aussi un nombre important de zones agricoles (cultures et prairies).

Parmi ces zones, la zone Massif vosgien (FR4112003) se trouve à proximité immédiate de la voie ferrée. Cette zone, dans les parties proches de la voie, est constituée principalement d'habitats prairiaux ou de forêts.

Le concessionnaire aura à sa charge l'évaluation des impact et l'exécution des procédures nécessaires selon la transposition des Directives EU dans la loi française (code de l'environnement).

Zones Natura 2000 présentes dans la zone d'étude éloignée

Type	N°	Nom	Habitats principaux	Cortège d'espèces d'intérêt communautaire	Superficie totale	Altitude	Distance de la voie ferrée
ZSC/SIC	FR4201797	Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Bas-Rhin	Forêts caducifoliées, Cultures céréalières extensives et prairies semi-naturelles humides, Praires mésophiles améliorées	Grand Murin, Castor d'Europe, Bouvière, Blageon, Azuré de la Sanguisorbe, Azuré des paluds, Ecaille chinée, etc.	20162 ha	150 – 184 m	0 m
ZSC/SIC	FR4201803	Val de Villé et ried de la Schernetz	Forêts Caducifoliées, Prairies se-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées, Praires améliorées, Landes, Broussailles, Recrus, Maquis, Garrigues et Phrygana	Chiroptères (Grand Murin, barbastelle, Myotis à oreilles échancrées...), Vandenboschie remarquable, Azuré de la Sanguisorbe, Azuré des paluds, Ecaille chinée, etc.	2046 ha	165 – 570 m	4 m
ZSC/SIC	FR4100211	Tourbière de la Buyère	Marais, Bas-marais, Tourbières	Rossolis à feuilles rondes, Rossolis intermédiaires, Cordulie arctique.	3 ha	700 m	4400 m
ZSC/SIC	FR4201801	Massif du Donon, du Schneeberg et du Grossmann	Forêts caducifoliées et forêts mixtes	Petit rhinolophe, Grand Murin, Murin de Bechstein, Lynx boréal, Dicranum viride, Lucane CerF-volant, Chabot, Lamproie de planer, etc.	3151 ha	250 – 999m	2649 m
ZSC/SIC	FR4100246	Gîtes à chauves-souris autour de Saint-Dié	Autres terres (incluant les Zones urbanisées et industrielles, Routes, Décharges, Mines), Rochers intérieurs, Eboulis rocheux, Dune intérieure, Neige ou glace permanente.	Grand Murin, Petit rhinolophe, Barbastelle d'Europe, Murin de Bechstein	0,04 ha	430 – 645 m	6 m

Luxembourg, 15.12.2025

Type	N°	Nom	Habitats principaux	Cortège d'espèces d'intérêt communautaire	Superficie totale	Altitude	Distance de la voie ferrée
ZPS	FR4213813	Rie de Colmar à Sélestat, Haut-Rhin	Agriculture, Forêts.	Busard des roseaux, Courlis cendré, Râle des genêts, Vanneau huppé, Busard Saint-Martin, Hibou des marais	5229 ha	161 -180 m	4765 m
ZPS	FR4212813	Ried de Colmar à Sélestat, Bas-Rhin	Forêts caducifoliées, Cultures céréalières extensives, Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles, améliorées.	Pic Noir, Pic cendré, Martin-pêcheur d'Europe, Pic mar, Alouette lulu, Pie-grièche écorcheur, Grèbe castagneux, Grèbe huppé, etc.	4937 ha	161 – 180 m	1662 m
ZPS	FR4211814	Crêtes du Donnon Schneeberg, Bas-Rhin	Forêts mixtes et forêts artificielles en monoculture	Rapaces forestiers (Nyctale de Tengmalm, Bondrée apivore), Pics (Pic Mar, Pic cendré, Pic noir), Gallinacés de montagne (Grand tétra et Gélinoite des bois), Pie grièche écorcheur	6 810 ha	409 – 969 m	2088 m
ZPS	FR4211807	Hautes-Vosges, Haut-Rhin	Forêt artificielle en monoculture, Forêts mixtes, Forêts caducifoliées	Grand Tétras, Gélinoite des bois, Grand-Duc d'Europe, Pic cendré, Pic Noir, Pie-Grièche écorcheur, Cigogne Noire, etc.	23680,26 ha	428 – 1362 m	2772 m
ZPS	FR4112003	Massif Vosgien	Forêts mixtes	Grand Tétras, Gélinoite des bois, Grand-Duc d'Europe, Pic cendré, Pic Noir, Pie-Grièche écorcheur, etc.	26387 ha	450 – 1250 m	277 m

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 composant, 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.

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 températures, des inondations et glissements de terrain.

A partir de l'identification initiale des risques climatiques pour la région et le projet, et compte tenu de l'étendue des travaux prévus par le promoteur, le projet identifie comment les différentes interventions de rénovation devraient réduire les risques climatiques identifiés. Néanmoins, le Concessionnaire doit proposer une étude d'évaluation de la vulnérabilité au changement climatique dans les différentes phases du projet et sur toutes les catégories d'infrastructures (bâtiments et infrastructures ferroviaires) et le plan d'actions associé. Sur la base des résultats et des recommandations de cette étude, le concessionnaire effectuera les analyses pertinentes pour chaque composante, au cas par cas, et les mesures d'adaptation correspondantes seront incluses dans la conception.



Luxembourg, 15.12.2025

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 de lignes 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. 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 sera une entité ad hoc créée aux fins de ce projet spécifique. Par conséquent, en tant qu'entité ad hoc, n'entre pas dans le champ d'application PATH.

Évaluation des incidences sociales, 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, périmètre foncier transféré à la Région.

Dans le cas où les travaux prévus par le concessionnaire nécessiteraient l'acquisition de terrains, cette acquisition sera effectuée conformément à la législation nationale, et des mesures de compensation seront également prévues pour l'éventuelle réinstallation des personnes et des entreprises concernées.

Consultation du public et engagement des parties prenantes

Le concessionnaire, étant que maîtrise d'ouvrages du Projet, sera responsable pour la conduite et gestion des consultations publiques, par le biais des mécanismes d'enquête publique prévus par la législation nationale au travers des procédures d'autorisation environnementale. 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.

Autres aspects environnementaux et sociaux

Le projet répond également à certains des objectifs du Schéma Directeur d'accessibilité Programmé (Sd'AP) des transports de la Région Grand Est. Les infrastructures réhabilitées inscrites dans le Sd'AP seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le projet aura donc un impact positif en termes d'accessibilité des transports publiques.

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 soumises à une évaluation environnementale, la Banque demandera au Promoteur et au concessionnaire de lui fournir le cas échéant l'étude d'impact sur



Luxembourg, 15.12.2025

l'environnement (EIE) et l'évaluation de la biodiversité et/ou les permis, certifications ou autorisations finalisées et approuvées par les autorités compétentes.

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 des travaux sur 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.