

Luxembourg, 5 December 2025

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	PLAN RAIL NOUVELLE AQUITAINE-MATERIEL ROULANT
Réf :	2025-0561
Pays:	France
Description du projet :	<i>Le projet comprend l'acquisition de 10 automotrices bimodes diesel/électrique, la rénovation d'une partie du parc existant de matériel roulant électrique et bimode (95 unités) utilisé pour les services régionaux de transport de voyageurs dans la région Nouvelle-Aquitaine en France.</i>
EIE exigée :	oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone » ¹ :	non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Le projet consiste en l'acquisition par la Région Nouvelle Aquitaine (NA) de 10 rames bimodes diesel/électriques, ainsi qu'en les opérations de rénovation du matériel roulant électrique et bimode existant (95 rames utilisé pour les services régionaux de transport de voyageurs dans la région Auvergne Rhône Alpes en France). Le projet comprend également les travaux de construction d'un nouvel centre de maintenance légère sur le site du technicentre existant en gare de Périgueux.

Les acquisitions de rames visent à répondre à un double besoin de renouvellement et d'extension de la flotte dans la perspective d'un renforcement de l'offre face à la croissance de l'usage du transport ferroviaire régional. Les 10 nouvelles rames Régiolis bi-mode plus capacitives répondent à ces enjeux en redéployant les rames BGC bi-modes de l'étoile de Bordeaux vers d'autres lignes non électrifiées du réseau régional, en remplacement de rames thermiques, qui seront radiées. 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, et équipées du système European Train Control System (ETCS).

Par rapport au scénario sans projet, les nouvelles acquisitions permettront ainsi d'augmenter la capacité et l'offre (notamment en heures de pointes et en période de forte affluence touristique), et d'améliorer l'attractivité du mode ferroviaire par rapport aux modes routiers, contribuant à une réduction relative du volume de déplacements routiers. Cela aura pour effet de limiter l'ensemble des nuisances environnementales qu'y sont associées en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique et sonore, de sécurité sur les territoires concernés.

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, 5 December 2025

Les acquisitions et les opérations de renouvellement 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.

Dans ce contexte de développement de l'offre ferroviaire régionale porté par la Région NA, un nouvel atelier de maintenance ferroviaire légère sera réalisé sur le site du technicentre existant adjacent à la gare de Périgueux. Les études préliminaires sont actuellement en cours de réalisation, le calendrier prévisionnel prévoit un démarrage des travaux en 2027 pour une mise en service à fin 2030. Cet atelier pourrait accueillir une station de distribution de biocarburants. La Région envisage de respecter les critères de durabilité inscrits dans la directive Renewable Energy Directive (RED II), notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'utilisation des terres et d'impact environnemental. Il est à noter que ce nouvel atelier de maintenance ferroviaire légère ne fait pas l'objet du financement dans le cadre de ce projet. Les enjeux au titre de l'évaluation environnementale du nouvel atelier (et de toutes ses composantes) seront pris en compte par le maître d'ouvrage SNCF Voyageurs (et sa filiale en Région NA) dans le développement des études et soumis, selon la nature des travaux, à l'avis de l'autorité environnementale compétente, conformément à la législation environnementale en vigueur (européenne et française).

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 l'acquisition et la modernisation du matériel roulant ferroviaire contribuant à la décarbonation des transports 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 Nouvelle Aquitaine, étant une entité sous-souveraine, elle n'entre pas dans le champ d'application PATH.



Luxembourg, 5 December 2025

Conclusions et Recommandations

Le projet vise à répondre au besoin de développement de l'offre ferroviaire, notamment les « trains du quotidien » autour de l'étoile ferroviaire Bordelaise, en cohérence avec la stratégie de mobilité durable portée par la région Nouvelle Aquitaine. Ce projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de la mobilité durable du quotidien et notamment de la performance du mode ferroviaire par rapport aux autres modes et de l'incorporation des technologies récentes, qui améliorent l'efficacité énergétique et réduisent les émissions à la source. En favorisant le développement du transport ferroviaire et des mobilités collectives, le projet contribue à la réduction de l'usage de la voiture individuelle, à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution, du bruit, et au désenclavement des territoires ruraux, renforçant ainsi la cohésion territoriale et l'équité d'accès aux opportunités (éducation, emploi et services publics) et à l'amélioration de la sécurité routière en favorisant le report modal vers des modes de transport collectifs plus sûrs.

L'Emprunteur s'engage à (i) assurer la mise en œuvre et l'exécution des travaux de construction du nouvel centre de maintenance nécessaire à l'exploitation des rames concernées par le projet (bien qu'il ne fasse pas partie du financement de la BEI) ainsi que l'éventuelle station de distribution de biocarburants en conformité avec la législation environnementale européenne et nationale en vigueur applicables au(x) secteur(s), aux branches d'activités concernées, dans lequel s'inscrit ce projet de construction du nouvel atelier et de sa station de distribution, (ii) à obtenir et maintenir en vigueur les autorisations nécessaires et (iii) à se conformer auxdits autorisations et permis obtenus.

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