

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet :	Transport Ferroviaire Pays de la Loire
Numéro du projet :	2012-0543
Pays :	France
Description du projet :	Modernisation du réseau ferroviaire régional, modernisation et mise aux normes des gares du réseau régional et acquisition de matériel roulant
EIE exigée :	oui (composante modernisation de la ligne ferroviaire Nantes-Pornic/Saint-Gilles-Croix-de-Vie)

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone<sup>1</sup> » : oui

### Synthèse de l'évaluation des incidences environnementales et sociales (principaux problèmes, conclusions et recommandations générales)

Les différentes composantes du projet ne font pas partie d'un plan ou programme soumis à la Directive 2001/42/EC relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

L'acquisition de matériel roulant, l'extension des ateliers de maintenance et la mise en conformité des gares pour l'accessibilité aux PMR ne tombent ni dans le champ de l'annexe I ni de l'annexe II de la Directive EIE 2011/92/EC. Les composantes suivantes tombent dans le champ de l'Annexe II de la Directive et relèvent donc de la procédure au cas par cas:

- 1) la composante de modernisation de la ligne ferroviaire. Cette dernière a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement en 2008. Celle-ci a montré que certains sites naturels protégés au titre de la Directive Habitats 92/83/EEC et/ou Oiseaux 2009/147/EC étaient longés ou interceptés par cette ligne. Avant tout décaissement relatif à cette composante, le Promoteur fournira le formulaire A/B signé par l'autorité compétente ainsi que l'approbation finale de l'EIE par l'autorité compétente.
- 2) certains PEM, en fonction des travaux à réaliser qui seront retenus au stade des études, pourraient nécessiter la réalisation d'une EIE. Le promoteur soumettra, avant tout décaissement relatif aux PEM, la décision de l'autorité compétente relative à la soumission des projets à une évaluation d'impact environnemental, et, le cas échéant, les évaluations requises.

Le projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité du mode ferroviaire, par rapport au transport sur route, ainsi que grâce à l'incorporation au matériel neuf des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique et les émissions à la source.

Les nouvelles rames seront conformes à toutes les spécifications techniques pour l'interopérabilité, y compris celles relatives à l'émission de bruit. Les installations fixes et le matériel roulant seront également conformes à la Décision 2008/164/EC concernant la spécification technique d'interopérabilité relative aux « personnes à mobilité réduite » dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse.

Sous réserve des conditions décrites ci-dessus, le projet est acceptable pour la Banque d'un point de vue environnemental.

---

<sup>1</sup> Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans le projet de 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 100 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

## Évaluation des incidences environnementales et sociales

Le projet consiste en l'acquisition de rames TER (15 unités) et trams-trains (9 unités), l'extension des ateliers de maintenance du matériel roulant de Nantes-Blottereau et Nantes-Doulon, la création de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), la modernisation de la ligne ferroviaire Nantes-Pornic/Saint-Gilles-Croix-de-Vie et la mise en conformité de gares pour l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

### Évaluation des incidences environnementales

L'impact sur l'environnement est différent selon que le matériel neuf remplace du matériel existant ou qu'il vienne en complément pour renforcer les dessertes. Dans le premier cas, aucun impact négatif supplémentaire n'est attendu. Dans le cas où le matériel roulant neuf permet une augmentation de capacité tel que dans le présent projet, il existe un potentiel impact négatif en termes de bruits de roulement et de vibrations. Ces potentiels impacts négatifs seront vraisemblablement compensés par l'incorporation au matériel neuf des technologies les plus récentes, qui limitent les émissions à la source.

La maintenance des rames neuves sera réalisée dans des ateliers existants situés à Nantes-Blottereau et Nantes-Doulon. Ces ateliers feront l'objet de travaux d'agrandissement afin d'être adaptés au nouveau matériel roulant, tel que prévu lors de la conception initiale de ces ateliers.

L'étude d'impact sur l'environnement portant sur la modernisation des lignes Nantes-Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Nantes-Pornic réalisée en 2008 a montré que de nombreux sites naturels protégés étaient longés ou interceptés par ces lignes et notamment le site Natura 2000 « marais breton, baie de Bourgneuf, Ile de Noirmoutier et Forêts de Monts » (ZPS : FR5212009 et ZSC : FR5200653) protégé au titre de la Directive Habitats 92/83/EEC et/ou Oiseaux 2009/147/EC. Les autres sites protégés sont des sites d'inventaires ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique) et ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux). Un complément de cette étude pour la phase 2 a été réalisé en 2012 et les procédures administratives se poursuivent dans l'objectif de réaliser l'enquête publique fin 2013.

S'agissant de travaux de modernisation d'une infrastructure existante, l'impact du projet est principalement limité à la période de travaux. Il porte essentiellement sur le traitement des effluents, l'habitat d'espèces végétales et animales, le stockage des matériaux et leur traitement ainsi que les sureprises générées par l'élargissement de la plateforme suite au relèvement du profil en long. Cette problématique est cependant négligeable car les travaux ne conduiront qu'à des rehaussements de quelques centimètres. L'opération a également des impacts en termes de vibration et de bruit accrus en conséquence du relèvement de la vitesse de 90 km/h à 140 km/h potentiellement associé à une augmentation de la fréquence du trafic. Les mesures d'atténuation préconisées comportent l'amélioration des méthodologies pour la réalisation des travaux, le déplacement des aires de chantier envisagées, la mise en place d'écrans anti-bruit ou de merlon, voire l'isolation des façades des riverains si l'étude acoustique complète le préconisait. Elles sont jugées acceptables.

Avant tout décaissement relatif à cette composante, le Promoteur fournira un formulaire A/B émis par l'autorité compétente ainsi que l'approbation finale de l'EIE par l'autorité compétente.

### Empreinte CO2

Le projet est inclus dans l'exercice de calcul de l'empreinte CO2 pour les raisons suivantes :

- Les émissions annuelles de gaz à effet de serre pour une année standard d'exploitation du projet sont :
  - L'estimation des émissions absolues est de 56 000 tonnes de CO2 par année.
  - La réduction d'émissions est de 84 000 tonnes de CO2 par année.
- Le projet comporte la plupart des investissements en matériel roulant de la Région ainsi que quelques composantes d'infrastructure. Le matériel roulant est la composante clé pour augmenter l'offre de transport de façon significative afin de maximiser l'induction de demande.

- La référence (baseline) est l'estimation des émissions du réseau régional en absence d'investissements en matériel roulant et en absence des améliorations du réseau nécessaires pour restructurer et augmenter l'offre. La référence inclut aussi les émissions de la route concernées par le transfert modal.
- Les estimations ont été calculées sous les hypothèses des services quant à l'offre et demande de transport, de transfert de la route vers le rail et de consommation et production d'énergie.
- L'augmentation de la demande de transport ferroviaire sous l'induction de l'augmentation de l'offre devrait réduire les émissions de façon significative grâce au transfert de voyageurs de la route au rail.
- Pour la comptabilisation de l'empreinte carbone de la BEI, les émissions du projet seront calculées au prorata selon le montant du prêt signé dans l'année concernée par rapport au coût du projet.