

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet :	OCCITANIE MATERIEL ROULANT
Numéro du projet :	20190431
Pays :	France
Description du projet :	Acquisition de 18 rames Régiolis pour augmenter les dessertes ferroviaires régionales et améliorer la qualité de service en région Occitanie
EIE exigée :	Non

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

### Évaluation des incidences environnementales et sociales

#### Évaluation des incidences environnementales

Le projet consiste en l'acquisition par la Région Occitanie de 18 rames (connues sous le nom de Régiolis) dont 11 rames de motorisation électrique et 7 rames de motorisation bimode bicourant (diesel et électrique) – ces dernières étant amenées à circuler sur des lignes partiellement électrifiées.

Ces rames automotrices, plus capacitaires, sont principalement destinées aux dessertes transport express régional (TER) sur les axes Toulouse-Perpignan, Toulouse-Montauban-Agen-Brive, Lunel-Sète et Toulouse-Pau, où se concentre la majeure partie de l'augmentation de l'offre ferroviaire (+11%) inscrite dans la convention de service public ferroviaire régional de transport de voyageurs 2018-2025 entre la Région Occitanie et SNCF Mobilités (l'opérateur qui exploite les lignes TER de la Région).

Ces nouvelles rames, acquises par SNCF Mobilités pour le compte de la Région et livrées sur l'année 2020, renforcent le programme d'investissement de la Région pour faire face à l'arrivée en fin de vie et à la radiation des matériels les plus anciens et permettre d'accompagner le développement maîtrisé et fiabilisé des services ferroviaires régionaux mis en œuvre par SNCF Mobilités. Ainsi, avec les nouveaux indicateurs de performance (fiabilité, ponctualité) inscrits dans la nouvelle convention 2018-2025, la Région pose les bases d'une amélioration significative de la qualité de service offerte aux usagers du rail. Aucun impact environnemental négatif n'est attendu.

---

<sup>1</sup> 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 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.

## Public

Le projet est hors du champ d'application de la Directive 2011/92/UE modifiée par la directive Directive 2014/52/EU et n'est donc pas soumis à une évaluation des incidences environnementales (EIE).

Ces nouvelles rames sont conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'émission de bruit et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et aux utilisateurs de fauteuil roulant (UFR) en vigueur au moment de la notification du marché d'acquisition. Le matériel ancien remplacé sera radié, il pourra faire l'objet d'un démantèlement dans le cas où aucun autre opérateur français ou étranger voudra l'acquérir.

La maintenance des rames sera réalisée par SNCF Mobilités dans les ateliers existants, où les infrastructures dans les centres de maintenance ont été conçues pour accueillir les 18 nouvelles rames. Certaines adaptations (agrandissement) dans un des centres de maintenance (Nîmes) dédié à la maintenance préventive et corrective (niveau 2 et 3) du parc Régiolis, en cours de réalisation (avec une fin prévue en février 2020), sont menés sur l'emprise ferroviaire existante et ne sont pas susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'environnement. La conception du projet d'Extension de l'Atelier CMR de Nîmes s'appuie, par ailleurs, sur une étude de prise en compte du risque naturel d'inondation en regard du règlement PPRI de la ville de Nîmes. Ces travaux disposent, conformément à la législation en vigueur, de l'autorisation pour réaliser les travaux, permis de construire délivré le 19/04/2019 par l'autorité compétente.

Pour répondre à la saturation des trains et au renforcement de l'offre régionale, sont inscrits au CPER, des opérations d'allongement des quais et de développement des infrastructures électriques (notamment sur l'axe Toulouse – La Tour de Carol) ce qui permettra le développement d'unités multiples de matériels (deux rames). Les travaux d'allongement et de mise en sécurité des quais n'ont pas d'impact négatif et sont réalisés dans l'emprise ferroviaire sur la période 2019-2024. Le déploiement du nouveau matériel roulant sur la Région requiert la création de deux sous-stations électriques à Saverdun et en gare de Venerque-Le-Vernet. Ces deux sous-stations électriques ont fait l'objet d'une décision environnementale par l'autorité compétente en date du 7 juillet 2017 les dispensant d'une évaluation environnementale, au vu des impacts identifiés par SNCF Réseau et jugés non significatifs par l'autorité environnementale. Toutefois, pour garantir la bonne intégration de ces 2 sous-stations dans l'environnement et limiter leurs impacts, des mesures sont mises en œuvre pour la gestion des impacts lors de leurs installations tant en conception, réalisation qu'en phase d'exploitation par SNCF Réseau.

L'augmentation significative de l'offre, permise par le Projet, devrait ainsi contribuer à un report modal de la voiture vers le ferroviaire, générant ainsi des bénéfices sociétaux en termes de diminution de l'impact environnemental et du nombre d'accidents.

Sur un plan énergétique, grâce à l'incorporation des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique, l'introduction du nouveau parc permet une diminution de l'énergie consommée pour les services concernés. D'autre part, en ce qui concerne les rames bimode, le nouveau matériel ne fonctionnera en mode thermique (diesel) que sur les lignes non-électrifiées et en mode électrique sur celles électrifiées. Cela permet de limiter l'ensemble des émissions (c'est-à-dire la somme des émissions directes et à la source) de CO<sub>2</sub>, des polluants et les émissions sonores associées à la mobilité sur le territoire concerné.

## **Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant**

Ce projet, qui permet l'accélération et le renforcement du plan d'investissement en matériel roulant de la Région, découle de différentes démarches de consultation préalable aux projets d'accroissement de la desserte menée par la Région (Comité Départementaux des Mobilités, Etats Généraux du Rail et de l'intermodalité (EGRIM)).

Il est à noter que la convention de service public signé par SNCF Mobilités et la Région a également consacré un dispositif de concertation pérenne avec les usagers s'articulant autour de 2 types de comités réunissant la Région, SNCF Mobilités, les Autorités organisatrices de la Mobilité et les associations d'usagers, à l'échelon départemental et à l'échelle des 8 grands bassins de mobilité sur la Région.

Dans le souci du respect de l'égalité femmes-hommes, la Région a adopté en février 2019 une « charte des comportements respectueux pour une prévention du sexisme dans les transports ferroviaires régionaux Occitanie ». Un numéro gratuit a également été mis en place par SNCF Mobilités pour reporter toute situation de risques ou actes sexistes, à bord d'un train SNCF ou en gare, pour les femmes mais aussi les autres usagers et employés de la SNCF.

## **Conclusions et Recommandations**

Le projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de la performance et de l'attractivité du mode ferroviaire, par rapport au transport sur route, par l'incorporation au matériel neuf des technologies récentes, qui améliorent l'efficacité énergétique et réduisent les émissions à la source ainsi que grâce au remplacement de la traction thermique par la traction électrique sur une partie des lignes desservies et en incorporant au matériel neuf des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique et les émissions à la source.

L'emprunteur mettra à disposition de la Banque les éventuelles autorisations environnementales délivrées par l'autorité environnementale compétente autorisant les travaux futurs d'adaptation des infrastructures ferroviaires complémentaires (mise en gabarit des quais, etc..) et le cas échéant, les études d'impacts environnementales (uniquement dans le cas où un telle étude serait réalisé),

Sous les conditions ci-dessus, le projet est acceptable pour la Banque du point de vue environnemental et social.