

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	MATERIEL ROULANT REGION HAUTS DE FRANCE
Numéro du projet :	2021-0001
Pays :	France
Description du projet :	Le projet consiste en l'acquisition de 33 rames pour le transport ferroviaire régional, dont 22 rames pour dessertes sur les axes Amiens - Paris et St. Quentin-Paris, et 11 rames pour dessertes entre Picardie (Amiens, Creil, Compiègne, St. Quentin) et l'Aéroport Roissy Charles de Gaulle.
EIE exigée :	non
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 Hauts-de-France de 33 rames électriques de deux niveaux (connues sous le nom de Regio 2N ou Porteur Polyvalent Hyperdense) destinées aux dessertes de transport express régional (TER), dont 22 rames aux dessertes sur les axes Amiens - Paris et St. Quentin - Paris, et 11 rames aux dessertes entre Picardie (Amiens, Creil, Compiègne, St. Quentin) et l'Aéroport Roissy Charles de Gaulle.

Le projet d'acquisition de rames est hors du champ d'application de la Directive d'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) (Directive 2011/92/UE tel que modifiée par la Directive 2014/52/EU) et n'est donc pas soumis à une EIE.

Les 22 rames destinées aux axes Amiens - Paris et St. Quentin - Paris remplaceront des rames existantes, qui seront redéployées dans les lignes du nord de la Région et qui remplaceront à son tour des matériels arrivants à la fin de vie, qui seront radiés et détruites ou mises en décharge suivant les normes en vigueur.

Les 11 rames destinées aux nouvelles dessertes entre Picardie et l'Aéroport Roissy Charles de Gaulle permettront un nouveau service et donc une augmentation de l'offre de transport ferroviaire régional. Ces 11 rames emprunteront la nouvelle liaison Roissy – Picardie (une section de ligne nouvelle sur 6,5 km reliant la ligne de grand vitesse d'interconnexion au Nord-Est de Paris à la ligne conventionnelle Paris – Creil – Amiens).

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.

Public

Luxembourg, 20.12.2021

La maintenance des rames sera réalisée par l'opérateur, actuellement SNCF Voyageurs, dans les ateliers existants ainsi que dans un nouvel atelier, dont l'emplacement n'est pas encore défini.

La construction de la liaison Roissy – Picardie, ainsi que la construction du nouvel atelier de maintenance ne sont pas financées par la Banque dans le cadre de cette opération. Néanmoins, ces infrastructures sont associées aux projet d'acquisition des nouvelles rames.

Pour la liaison Roissy – Picardie, une EIE a été rédigée et l'enquête publique a eu lieu en février – avril 2021. La déclaration d'utilité publique (DUP) n'est pas encore prononcée.

L'emplacement du nouvel atelier de maintenance ne pas encore déterminé, et l'évaluation des impacts éventuels et les procédures d'autorisation environnementale n'ont pas encore commencé. Le nouvel atelier serait construit dans l'emprise ferroviaire existante, ce qui contribuera à mitiger les impacts négatifs sur l'environnement.

Par rapport au scénario sans projet, l'investissement améliore l'attractivité du mode ferroviaire par rapport aux modes routiers et devrait contribuer à une réduction du volume de déplacements routiers notamment sur l'axe Picardie – Roissy. Les nouvelles rames seront conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'émission de bruit. Cela aura pour effet de limiter l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, des polluants et les émissions sonores associées à la mobilité sur le territoire concerné.

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 concernant son alignement avec l'Accord de Paris. Le projet consiste en l'acquisition des matériels roulants à zéro émissions directes et, par conséquent, il est considéré comme aligné sur l'objectif de faibles émissions de carbone. Le risque climatique du projet est évalué comme faible et, par conséquent, il est considéré comme aligné sur l'objectif de résilience.

Autres aspects environnementaux et sociaux

Les nouvelles rames seront conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

Conclusions et Recommandations

Le projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de la performance du mode ferroviaire par rapport aux autres modes. Cela aura pour effet de limiter l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, des polluants et les émissions sonores associées à la mobilité sur le territoire concerné.

Avant le décaissement de la partie de prêt correspondant aux 11 rames destinées aux dessertes Picardie – Roissy (33% du montant du prêt), le promoteur fournira à la Banque une copie de la DUP. Le promoteur s'engagera à fournir à la Banque une copie de l'autorisation environnementale pour la nouvelle liaison Roissy – Picardie dès qu'elle sera disponible.



Public

Luxembourg, 20.12.2021

Pour le nouvel atelier, le promoteur s'engagera à fournir à la Banque une copie de l'autorisation environnementale, l'autorisation à exploiter et, le cas échéant, le rapport de l'étude environnementale dès que ces documents seront disponibles.

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