

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

(Further guidance is contained in the Environmental and Social Practices Handbook)

### Informations générales

Intitulé du projet :	PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR - MATERIEL ROULANT
Numéro du projet :	2013-0577
Pays :	FRANCE
Description du projet :	Le projet consiste en l'acquisition de 26 rames pour le réseau ferroviaire régional en Provence-Alpes-Côte d'Azur.
EIE exigée :	non

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

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

Le projet consiste en l'acquisition par la Région Provence Alpes Côte d'Azur de 10 rames bimode (électriques/thermiques) et bicourant (Régiolis, Porteur Polyvalent Moyen, PP) et de 16 rames bicourant (Regio 2N, Porteur Hyper Dense, PHD) destinées aux dessertes régionales (TER). Les nouvelles rames permettront un renouvellement des matériels existants arrivant en fin de vie ainsi que, de par leur capacité accrue, une augmentation de l'offre de transport. Ainsi, cette acquisition vise-t-elle à rajouter presque 9 000 places assises à l'offre de TER actuelle, représentant environ 20 % d'augmentation nette (17 % après radiation d'une partie de l'ancien matériel). L'impact net sur le nombre de places assises et debout sera encore plus important (plus 16 500, i.e. une augmentation nette de 33 %).

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 rames remplacées seront soit utilisées sur un autre réseau soit radiées. Le matériel radié sera revendu, détruit ou mis en décharge suivant les normes en vigueur. Les procédures de démantèlement sont bien établies chez SNCF.

Le projet ne tombe pas dans le champ ni de l'Annexe I ni de l'Annexe II de la Directive 2011/92/UE et n'est donc pas soumis à EIE, étant donné que la fabrication et utilisation de matériel roulant n'est comprise dans aucune des deux listes.

Le nouveau matériel roulant sera utilisé sur le réseau existant. Il permettra néanmoins la réaffectation de certaines anciennes rames pour intensifier le service sur la relation Marseille-Aubagne par une troisième voie qui sera inauguré en 2014.

Une partie du nouveau matériel sera aussi utilisé sur une ligne ferroviaire de fret entre Sorgues et Carpentras qui sera ré-ouverte au transport de passagers en fin 2014. La réouverture de cette

---

<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.*

ligne a fait l'objet d'une étude d'impact environnemental et d'une évaluation des incidences de l'opération sur les sites Natura 2000. L'autorité environnementale a fourni une opinion favorable (26.10.2011) avec quelques recommandations concernant la mise en œuvre du projet.

L'acquisition de matériel roulant ne fait 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.

Le projet est donc acceptable pour la Banque d'un point de vue environnemental.

## **Évaluation des incidences environnementales et sociales**

### **Environmental Assessment**

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. D'autre part, le nouveau matériel sera moins bruyant et malgré l'impact indirect du projet de densification du service sur certaines lignes le projet ne devrait donc pas conduire à une augmentation significative de nuisances.

Les impacts négatifs potentiels seront vraisemblablement compensés par l'incorporation au matériel neuf des technologies les plus récentes, qui limitent la consommation d'énergie électrique ainsi que les émissions à la source, y compris les émissions sonores.