

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet : REGION PICARDIE MATERIEL ROULANT (FL2013-0208)  
 Numéro du projet : 2013-0578  
 Pays : FRANCE  
 Description du projet : Le projet consiste en l'acquisition de 7 rames pour le transport ferroviaire régional.

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 Picardie de 7 rames bicourant (connues sous le nom Regio 2N) destinées aux dessertes régionales (TER), notamment sur les axes Paris - Amiens et Paris – St Quentin. Les nouveaux matériels offrant aussi un confort accru, ils permettront à l'offre de s'adapter au contexte d'une croissance soutenue de la demande et de proposer une alternative encore plus intéressante au véhicule privé. Aucun impact négatif n'est attendu. À son tour les matériels existants seront radiés ou redéployés en renforçant les compositions existantes ou en passant à la réserve.

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 des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique et les émissions à la source, ainsi que les émissions sonores.

Le projet est donc acceptable pour la Banque du point de vue environnemental.

### Évaluation des incidences environnementales et sociales

#### Évaluation des incidences environnementales

Le projet est hors du champ de la Directive 2011/92/UE et n'est donc pas soumis à EIE, étant donné que la fabrication et l'utilisation de matériel roulant n'est comprise dans aucun des annexes de ladite directive.

L'acquisition de matériel roulant ne fait pas partie d'un plan ou programme soumis à la Directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Les nouvelles rames seront conformes aux spécifications techniques pour l'interopérabilité relatives à l'émission de bruit et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Les rames remplacées seront redéployées ou radiées, c'est-à-dire, détruites ou mises en décharge suivant les normes en vigueur. Les procédures de démantèlement sont bien établies chez la SNCF et acceptables par la Banque.

La maintenance des rames sera réalisée par la SNCF dans des ateliers existants.

L'investissement est lié à une augmentation d'offre. Pourtant, grâce à l'incorporation des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique, cette augmentation

<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 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.

d'offre n'entraînera pas une augmentation significative de la consommation d'énergie électrique. Au même temps, par rapport au scénario sans projet, l'investissement améliorera l'attractivité du mode ferroviaire, par rapport au transport sur route, et donc entraînera une réduction relative des nombre de déplacements routiers dans les axes Paris - Amiens et Paris – St Quentin. Cela limitera 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.