

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet : REGION NORD-PAS-DE-CALAIS - MATERIEL ROULANT  
Numéro du projet : 2013-0570  
Pays : FRANCE  
Description du projet : Le projet consiste en l'acquisition de 18 rames pour le réseau ferroviaire régional en Nord Pas de Calais.

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 Nord-Pas-de-Calais de 18 rames bicourant (connues sous le nom « Regio 2N ») destinées aux dessertes régionales (TER). Les nouvelles rames permettront un renouvellement des matériels existants arrivant en fin de vie utile et une augmentation de capacité pour faire face aux surcharges en heure de pointe. Aucun impact négatif n'est attendu.

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.

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 ne sont comprises dans aucune des annexes de ladite Directive.

L'acquisition de matériel roulant ne fait pas partie d'un plan ou d'un 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 d'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.

<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.

21.07.2015

La maintenance des rames sera réalisée par la SNCF dans les ateliers existants à Lille et exceptionnellement à Calais, ainsi que dans une nouvelle plateforme logistique sur le site de Lens. Dans l'atelier de Lille, les travaux pour accueillir les nouveaux matériels sont de simples améliorations ou aménagements des accès aux installations sans répercussion sur l'aspect environnemental. Concernant la création de nouvelles installations à Lens, le dossier en est au démarrage des premières études de faisabilité. Ces travaux ne sont pas financés par la Banque. Toutefois, s'agissant d'opérations connexes, le promoteur s'engagera à transmettre à la Banque des informations précises concernant la procédure d'autorisations environnementale des nouvelles installations de maintenance à Lens.

Le matériel neuf remplace du matériel existant en augmentant la capacité totale du parc d'environ 7% (en nombre de places assises). L'investissement est lié à une augmentation d'offre. Pourtant, grâce à l'incorporation des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique, l'augmentation de la consommation de celle-ci sera moins significative. En 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 du nombre de déplacements routiers notamment les axes à forte fréquentation. 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.