

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	NORMANDIE MATERIEL ROULANT
Numéro du projet :	20160845
Pays :	France
Description du projet :	Acquisition de 64 rames électriques pour les services intercités des deux axes Paris - Rouen - Le Havre et Paris-Caen/Cherbourg et les services régionaux TER sur le réseau ferroviaire en Normandie, et les travaux sur les infrastructures liés à la mise en service des nouvelles rames.
EIE exigée :	non
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Le projet consiste en l'acquisition par la Région Normandie de 64 rames (connues sous le nom « Regio 2N ») destinées aux dessertes intercités (trains d'équilibre du territoire, TET) sur les axes Paris – Rouen – Le Havre et Paris – Caen/Cherbourg et aux dessertes régionales (transport express régional, TER) de la vallée de la Seine, ainsi que des travaux sur infrastructures existantes liés à la mise en service de nouvelles rames. L'achat du matériel roulant et les travaux d'infrastructure seront exécutés par la SNCF, respectivement par SNCF Mobilités et SNCF Réseau, pour le compte de la Région.

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, en particulier sur les sections franciliennes des services intercités. Aucun impact négatif n'est attendu.

Le projet est hors du champ d'application de la Directive 2011/92/UE et n'est donc pas soumis à une Évaluation des incidences environnementales (EIE) étant donné que la fabrication et l'utilisation de matériel roulant ne sont pas incluses dans les annexes de ladite Directive. Les travaux sur les infrastructures se résument à la mise en œuvre d'actions mineures sur l'emprise ferroviaire existante sous la maîtrise d'ouvrage et la responsabilité de SNCF Réseau, gestionnaire du réseau, tels que la mise en gabarit de quais, des travaux de signalisations et le renforcement de sous-stations de traction. Ces travaux ne sont pas susceptibles d'avoir un impact important sur l'environnement et sont hors du champ d'application de ladite Directive.

Le projet 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 d'interopérabilité relatives à l'émission de bruit et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Les rames remplacées

¹ 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.

Luxembourg, 16 October 2017

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 SNCF Mobilités et sont considérées comme acceptables par la Banque.

La maintenance des rames sera réalisée par SNCF Mobilités dans les ateliers existants, ainsi que dans un nouvel atelier à Sotteville-Lès-Rouen. Les travaux de construction de cet atelier, non financés par la Banque dans le cadre de cette opération, seront réalisés dans l'emprise ferroviaire existante et, ne sont pas susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'environnement. Le promoteur soumettra le projet d'atelier à l'autorité environnementale pour un examen en vue de déterminer, suivant les critères de l'annexe III de la Directive 2011/92/UE, s'il doit être soumis à une EIE. Ces travaux requièrent toutefois une autorisation d'exploiter, qui devra être délivrée par l'autorité compétente.

Le matériel neuf remplace du matériel existant en augmentant la capacité totale du parc (en nombre de places assises) desservant les axes concernés d'environ 20%. L'investissement s'inscrit dans une logique d'augmentation de l'offre. Pour autant, grâce à l'incorporation des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique, l'introduction du nouveau parc permet une diminution globale de l'énergie consommée pour les services concernés. De plus, 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 relative du volume de déplacements routiers notamment sur l'axe Paris – Rouen – Le Havre. 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.

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 et de l'incorporation au matériel neuf des technologies récentes qui améliorent l'efficacité énergétique et réduisent les émissions à la source.

Pour le nouvel atelier à Sotteville-Lès-Rouen, s'agissant d'une installation associée au projet, le promoteur s'engagera à fournir à la Banque 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.