Luxembourg, 10.08.2018

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	CASA TRANSPORT FERROVIAIRE REGIONAL
Numéro du projet :	20170909
Pays :	France
Description du projet :	Projet de modernisation, de réhabilitation et d'aménagements ferroviaires régionaux en France regroupant des investissements ou composantes d'investissements en lien avec l'infrastructure ferroviaire en ligne, les nœuds ferroviaires (gares et pôles d'échange multimodaux) et/ou le matériel roulant (et ses infrastructures associées).
EIE exigée :	Ce projet couvre des investissements multiples ; les exigences peuvent varier.

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone[1] » : non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Le Projet consiste en la réalisation de sous-projets dans le secteur du transport ferroviaire, en France métropolitaine, réalisés par ou à l'initiative de l'Etat Français, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), les Régions et les collectivités infrarégionales, de SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexion et des autres gestionnaires d'infrastructures ferroviaires ou de toute entité publique qui pourrait être une collectivité locale, un regroupement de collectivités, leur concessionnaire ou opérateur ou délégataire de service public, un établissement public ou un organisme associatif impliquant une ou des collectivités et des entreprises ferroviaires de transport de passagers.

Le Projet regroupera des investissements ou des composantes d'investissements de projets dans et autour du secteur ferroviaire améliorant la performance, la sécurité et la sureté du mode ferré ou l'accessibilité au réseau ferroviaire (notamment dans les gares et pôles d'échange multimodal) ainsi que tout aménagement qui encourage et facilite le report modal. Ces investissements peuvent être en lien avec l'infrastructure ferroviaire, les gares ou nœuds ferroviaires et les pôles d'échanges multimodales ou le matériel roulant (et les dépôts).

Les sous-projets envisagés peuvent viser la réhabilitaion ou la modernisation d'aménagements d'infrastructures ferroviaires (en fin de vie), et très ponctuellement la création de tronçons de voies.

[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, 10.08.2018

De par leur nature et leur taille, la plupart des sous-projets ne devraient pas relever de l'annexe II de la Directive 2011/92/UE modifiée par la Directive 2014/52/UE. Dans le cas où un sous-projet relèverait de l'annexe II, l'obligation de mener une évaluation d'impact environnemental (EIE) sera déterminée soit au cas par cas soit par des critères fixés par l'Etat membre. En France, le champ des projets soumis à évaluation environnementale est fixé par la nomenclature figurant à l'annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Dans le cas où un sous-projet devrait faire l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact environnemental (comme prévu par la législation européenne), les collectivités locales comme l'ensemble des acteurs éligibles au financement de la Banque sous ce prêt cadre, quelle que soit leur taille, sont déjà familiarisés avec les procédures d'évaluation d'impact environnementale. Chaque Promoteur des sous-projets envisagés fera donc sa propre due diligence environnementale pour chacune des investissements ou programme d'investissements envisagés. De manière générale et au vu des projets précédents de la Banque en France, les acteurs publics et privés impliqués dans le secteur ferroviaire en France ont une bonne capacité et un bon degré de sensibilisation aux aspects environnementaux et sociaux.

Le détail sur les impacts des sous-projets n'étant pas connu à ce stade, une analyse plus détaillée des aspects environnementaux, y compris la conformité du projet avec les Directives européennes applicables (EIE, Evaluation stratégique d'impacts sur l'Environnement, Habitats, Oiseaux), sera faite lors de l'affectation de chacun des sous-projets.

La production du matériel roulant ferroviaire aura lieu dans les usines du fabricant et par conséquent se trouve hors du champ de la Directive 2011/92/EU modifiée par la Directive 2014/52/UE.

Les projets ferroviaires (y compris de rabattement/de diffusion autour des nœuds ferroviaires) se caractérisent en général par de faibles niveaux d'émissions par voyageur-kilomètre pendant la phase d'exploitation. Par ailleurs, ils favorisent l'usage des modes alternatifs à la voiture et contribuent indirectement à la réduction des émissions des gaz à effet de serre.

Pour les projets de gares et de pôles d'échanges multimodaux (s'inscrivant notamment dans une logique de rabattements/diffusion avec un hub ferroviaire), il s'agit d'aménagements des espaces publics dans des zones urbanisées. De ce fait, les impacts négatifs auront pour la plupart un caractère temporaire pendant la phase de chantier (bruit, émissions de particules, vibrations, interruptions du trafic) et seront mitigés par les mesures prévues dans les cahiers de charges pour la gestion environnementale du chantier. Ces sous-projets auront des effets permanents bénéfiques sur l'environnement grâce à l'amélioration de l'intermodalité et par voie de conséquence de la qualité des transports publics.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant

De par leur nature et leur taille, la plupart des sous-projets identifiés ne devraient pas relever de l'annexe II de la Directive 2011/92/UE modifiée par la Directive 2014/52/UE et, par conséquent, ne devraient pas faire l'objet d'une enquête publique et d'un examen du projet par une Comission d'enquête. Si pour autant, l'un des investissements était soumis à une consultation publique et un dialogue avec les parties prenantes, le rapport de la commision d'enquête, qui détaille entre autres les modalités et les conclusions de la consultaion publique, fera partie des informations demandées pour les affectations de chacun des sous-projets.

Conclusions et Recommandations

Le Projet a pour principal objet de promouvoir la modernisation ou la réhabilitation d'infrastructures ferroviaires existantes (lignes, dépôts), de gares ou pôles d'échanges

mutimodaux existants et l'acquisition de matériel roulant voyageurs. De par leur nature, des améliorations in situ ou remplacement d'éléments d'infrastructures ou d'installations en fin de vie et modernisation, les sous-projets éligibles au financement de la Banque ne devraient pas avoir d'impact significatif sur l'environnement et ne devraient pas être soumises à une évaluation environnementale. Néanmoins, le détail sur les impacts des sous-projets n'étant pas connu à ce stade, une analyse plus détaillée des aspects environnementaux, y compris la conformité du projet avec les Directives européennes applicables (EIE, Evaluation stratégique d'impact environnemental, Cadre sur l'eau, Habitats, Oiseaux), sera toutefois faite lors de l'affectation de chacun des sous-projets.

Si certains travaux requièrent une autorisation environnementale, le financement sera conditionné à l'obtention de cette autorisation environnementale, à l'éventuelle déclaration d'utilité publique, et à la mise en œuvre de toute procédure administrative adéquate et nécessaire à la réalisation du projet. Ainsi, pour chaque sous-projet le nécessitant, en accord avec les législations française et européenne, le bénéficiaire final devra faire parvenir, s'il y a lieu, les informations requises par la Banque pour l'approbation et affectation au prêt cadre, en particulier:

- le dossier d'enquête publique et le rapport de la Comission d'enquête,
- en conformité avec la Directive 2011/92/UE sur l'évaluation d'impact environnemental modifiée par la Directive 2014/52/UE, la décision et/ou avis de l'autorité environnementale et l'étude d'impact,
- en conformité avec la Directive européenne Habitats 92/43/CEE et la Directive Oiseaux 2009/147/CE, un certificat délivré par l'autorité compétente, confirmant que le projet n'a pas d'incidences négatives significatives sur le(s) site(s) protégés.

Sans préjuger des conclusions de ces éventuelles évaluations environnementales, les impacts mineurs résiduels des sous-projets inscrites dans ce Projet devraient être majoritairement limités et compensés par l'amélioration de l'attractivité du transport ferroviaire (ponctualité, robustesse de l'offre, efficacité, sécurité et sureté) et leur contribution au maintien voire à l'amélioration de la part modale du mode ferroviaire. D'autres engagements pourront être demandés à l'issue du processus d'affectation par la Banque.

Sur ces bases, et une fois ces conditions remplies (le cas échéant), le Projet est considéré comme acceptable, du point de vue environnemental et social, pour un financement BEI.