

Public

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	<i>PARIS LIGNE 15 SUD MATERIEL ROULANT</i>
Numéro du projet :	<i>20140753</i>
Pays :	<i>France</i>
Description du projet :	<i>Acquisition du matériel roulant pour opérer la ligne 15 sud du Grand Paris Express (30 rames de 108m et 6 voitures) et des équipements embarqués pour le pilotage automatique.</i>
EIE exigée :	<i>no</i>
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	<i>yes</i>

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- *Evaluation d'impact environnemental (EIE)* : la production du nouveau matériel roulant aura lieu dans les usines du fabricant et par conséquent se trouve hors du champ d'application de la directive 2011/92/UE modifiée par la directive 2014/52/UE.

Le matériel roulant sera utilisé pour l'opération de la ligne 15 sud du Grand Paris Express qui a fait l'objet d'une instruction séparée par la Banque (l'opération 2013-0613 approuvée en 2014 et l'opération 20170236 approuvée en 2017). La ligne ainsi que les centres de maintenance ont été soumis à une évaluation d'impact environnemental dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique ainsi qu'au titre des autres procédures réglementaires complémentaires prévues au titre des Directives applicables (Cadre sur l'Eau, Habitats, Oiseaux) et a obtenu les autorisations environnementales requises pour engager les travaux.

- *Evaluation stratégique environnementale (ESE)* : comme indiqué lors de l'instruction initiale de la ligne en 2014, le projet de la ligne 15 Sud s'inscrit dans le programme du réseau de transport public du Grand Paris ou « Grand Paris Express (GPE) » qui prévoit la création d'environ 200 km de lignes nouvelles et qui a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale en 2010-2011.
- *Localisation et impacts sur zones Natura 2000 et sur la biodiversité* : comme indiqué lors de l'instruction initiale de la ligne en 2014, le tracé de la ligne 15 Sud se situe en dehors de tout périmètre de site Natura 2000. Toutefois, la ligne a fait l'objet d'une demande de dérogation aux dispositions relatives à la protection de certaines espèces protégées (Article 16 de la

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, 6.2.2019

Directive Habitats et de l'Article 9.1.c de la Directive Oiseaux) et a obtenu l'avis favorable du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

- *Impacts pendant la phase opérative* : le projet peut induire des vibrations liées à la circulation des rames. L'étude d'impact de la ligne a déjà relevé ces risques et propose un suivi des vibrations émises ainsi que des mesures d'atténuation telles que la pose de systèmes amortisseurs au niveau de la voie. Côté matériel roulant, une attention particulière sera apportée sur les émissions sonores, les vibrations et émissions atmosphériques grâce au freinage électrique. Au niveau du bruit, le projet devrait avoir un impact positif supplémentaire du fait de la diminution du trafic automobile.

Programme « empreinte carbone » de la BEI

Comme indiqué lors de l'opération pour le financement de la ligne, du fait de l'amélioration de la qualité des transports collectifs, le projet favorise le transfert modal en diminuant les impacts de l'usage de la voiture particulière sur les émissions de gaz à effet de serre et donc sur le changement climatique. Une réduction d'environ 62 000 tonnes de CO₂ par an en moyenne sur la durée de vie économique du projet a été estimée.

Plus précisément, le projet devrait :

- produire, en moyenne, environ 8 000 tonnes de CO₂ supplémentaires par an à cause de la consommation d'énergie électrique nécessaire à l'opération de la ligne ainsi que,
- réduire, en moyenne, les émissions d'environ 70 000 tonnes de CO₂ grâce au transfert modal des anciens usagers de la voiture particulière vers le métro.

Pour les besoins comptables annuels de l'empreinte carbone de la BEI, les effets du projet ont déjà été pris en compte lors de la première approbation.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

Comme indiqué lors de l'opération pour le financement de la ligne, l'équivalent d'une surface de 23 ha sur les 31 ha de terrains nécessaires à la réalisation du projet (250 parcelles) a déjà été acquis, la plupart à l'amiable (environ 90%).

L'instruction initiale de la ligne en 2014 a identifié la nécessité de réinstaller de façon involontaire quelques 300 personnes vivant dans des campements illicites situés sur 4 sites différents. Les sites étaient localisés sur les emprises destinées à accueillir la gare de Noisy-Champs, la gare de Bry-Villiers-Champigny, le site de Maintenance et de Remisage (SMR) de Champigny et le site de Maintenance des Infrastructures (SMI) de Vitry-sur-Seine.

Sur les 4 sites de Champs-sur-Marne (Noisy-Champs), Bry-Villiers, Champigny et Vitry-sur-Seine, les services de l'Etat, les collectivités locales, les opérateurs d'accompagnement (SOLIHA, Adoma, plateforme AIOS, Rose des vents), les bailleurs sociaux et le secteur associatif (collectif Romeurope 94) ont été mobilisés pour offrir un accompagnement aux personnes concernées. La concertation préalable a été conduite sous l'égide du préfet de département, avec un appui de la préfecture de région. Pour autant, la plupart des familles soit n'ont pas adhéré au dispositif, soit l'ont quitté volontairement.

Par ailleurs, le préfet de région Ile-de-France a confirmé que l'évacuation de ces sites a été réalisée conformément aux principes de la « Circulaire Interministérielle relative à l'anticipation et à l'accompagnement des opérations d'évacuation des campements illicites » (août 2012) qui établit les actions de l'État pour assurer l'application des prescriptions des droits communautaire

Luxembourg, 6.2.2019

et européen en termes de dignité des personnes concernées et de droit à l'hébergement, à la scolarisation, à la santé, et à l'emploi.

Tous les engagements et conditions de décaissements prévus à ce sujet dans le cadre du financement de la ligne ont été satisfaits.

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

Comme indiqué lors de l'opération pour le financement de la ligne, le projet ligne 15 Sud a fait l'objet de deux enquêtes publiques. La première, dans le cadre de la déclaration d'utilité publique qui a reçu l'avis favorable de la Commission d'enquête le 3 février 2014 assorti de deux réserves et de douze recommandations. La deuxième, dans le cadre de la loi sur l'eau, a rendu un avis favorable le 4 janvier 2016.

Conclusions et Recommandations

La production du nouveau matériel roulant est hors du champ d'application de la directive 2011/92/UE modifiée par la directive 2014/52/UE. Par ailleurs, les aspects environnementaux et sociaux liés à la construction de la ligne et du centre de maintenance, y compris sur la conformité avec les Directives européennes applicables et aux standards de la Banque, ont été traités lors de l'instruction des opérations déjà approuvées (opération BEI No 2013-0613 et No 2017-0236).

Le projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité des transports en commun favorisant le report modal et la réduction des nuisances liées au trafic automobile.

Sur la base des informations disponibles, le projet est donc acceptable pour la Banque du point de vue environnemental et social.