

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	MATERIEL ROULANT ILE-DE-FRANCE
Numéro du projet :	2015-0156
Pays :	France
Description du projet :	Acquisition de 161 nouvelles rames dont 83 pour le réseau ferré régional (dit « Transilien ») et 78 pour les lignes 2, 5 et 9 du métro parisien
EIE exigée :	non
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	non

Synthèse de l'évaluation des incidences environnementales et sociales (principaux problèmes, conclusions et recommandations générales)

La production du nouveau matériel roulant est hors du champ d'application de la directive 2011/92/UE.

Les nouvelles rames permettront un renouvellement des matériels existants arrivant en fin de vie utile et une légère augmentation de l'offre sur les ligne 2, 5 et 9 du métro parisien. Aucun impact négatif n'est attendu.

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. Du fait des spécifications techniques, les nouvelles rames auront une meilleure performance énergétique et environnementale et seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

La plupart des ateliers de maintenance existants seront adaptés au nouveau matériel roulant. Ces aménagements ne sont pas financés par la Banque dans le cadre de cette opération. Toutefois, s'agissant d'opérations connexes, le promoteur s'engage à transmettre à la Banque les permis de construire pour les ateliers de maintenance faisant l'objet de travaux de réaménagement, ainsi que les autorisations d'exploiter desdits ateliers dès disponibles.

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

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- *Évaluation stratégique environnementale (ESE)* : le projet fait partie de la mise en œuvre des actions du Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France. L'évaluation stratégique environnementale du PDU a montré les bénéfices des actions prévues en termes de réduction des polluants, de nuisances sonores et d'insécurité routière.
- *Évaluation 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.

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.

L'atelier de Boulogne-Billancourt de la ligne 9, datant de 1934, sera entièrement reconstruit à l'occasion du renouvellement du matériel roulant suivant une démarche d'écoconception. Les travaux, en cours de finalisation, sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la RATP. Au vue des impacts et des mesures environnementales prévues par le maître d'ouvrage, le permis de construire ainsi qu'une dérogation d'autorisation à exploiter ont été octroyés en août 2011 et en août 2012 respectivement après avis favorable des différents services préfectoraux concernés.

La mise en service du nouveau matériel roulant ferroviaire nécessite des aménagements des quais. La maintenance des rames des lignes K et H aura lieu dans l'atelier de Joncherolles qui est en cours de réaménagement dans le respect des critères de la haute qualité environnementale (HQE). Les rames de la ligne R seront entretenues dans le site de Villeneuve-Saint-Georges qui sera adapté à l'arrivée des nouvelles rames. Celles affectées à la ligne L seront entretenues dans les sites de Val Notre-Dame et de Levallois. Ces aménagements ne sont pas financés par la Banque dans le cadre de cette opération. Toutefois, s'agissant d'opérations connexes, le promoteur s'engage à transmettre à la Banque les permis de construire pour les ateliers de maintenance sous maîtrise d'ouvrage SNCF faisant l'objet de travaux de réaménagement, ainsi que les autorisations d'exploiter desdits ateliers dès disponibles.

- *Impacts pendant la phase opérative* : 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 les exploitants (SNCF et RATP) et acceptables par la Banque.

Les nouvelles rames pour le réseau ferré régional (« Transilien ») seront conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'émission de bruit et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Au niveau du bruit, le projet devrait avoir un impact positif supplémentaire du fait de la diminution du trafic automobile.

L'amélioration des performances énergétiques des nouvelles rames par rapport au matériel remplacé ainsi que le transfert modal induit par le projet permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.