



Luxembourg, 24 November 2022

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet :	BRUSSELS REGION SUSTAINABLE MOBILITY
Numéro du projet :	20180612
Pays :	Belgique
Description du projet :	Le projet inclut l'acquisition de 94 bus électriques, 90 trams et 43 métros, y compris des équipements et modifications ponctuelles de l'infrastructure existante ainsi que le renouvellement de 63 km de voies simples des réseaux tram et métro.
EIE exigée :	no

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone<sup>1</sup> » : no

(La présentation détaillée pour les projets inclus dans le programme « empreinte carbone » se trouve dans la section « Programme Empreinte Carbone de la BEI »)

### Évaluation des incidences environnementales et sociales

#### Évaluation des incidences environnementales

##### Evaluation stratégique environnementale (ESE):

Le Projet fait partie de la mise en œuvre des actions du Plan régional de mobilité 2020-2030 (PRM) de la Région de Bruxelles – Capitale (RBC) approuvé en mars 2020. L'évaluation stratégique environnementale du PRM, réalisé en 2019, a montré les bénéfices induit par l'amélioration des fréquences, de la vitesse commerciale et des cadences afin de satisfaire une demande en forte croissance sur le réseau de transport public, réduire la quasi-totalité des phénomènes de saturation; réduire les temps de parcours moyens sur le réseau de transport public et favoriser ainsi le transfert modal de la voiture particulière vers des modes plus vertueux du point de vue environnemental.

##### Evaluation d'impact environnemental (EIE):

La production du matériel roulant tram, métro et bus, aura lieu dans les usines du fabricant, et par conséquent se trouve hors du champ de la directive 2014/52/CE modifiant la directive 2011/92/CE.

<sup>1</sup> Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans la 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 20 000 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.



Luxembourg, 24 November 2022

Les travaux de renouvellement des infrastructures existantes (voies tram et métro) se feront dans l'emprise existante et leur impact devrait être mineur. De ce fait, ils ne devraient pas relever de l'annexe II de la directive 2014/52/EU modifiant la directive 2011/92/UE.

Impacts pendant la phase opérative:

Le Promoteur confirme que les rames remplacées seront démantelées selon des procédures de démantèlement bien établies chez l'exploitant (STIB) et conformes à la législation en vigueur.

Le nouveau matériel roulant sera conforme aux spécifications techniques relatives aux émissions 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. Par ailleurs les spécifications techniques prévoient un taux minimum de recyclabilité de 84.2% pour les trams et 93.6% pour les métros.

Le Projet est considéré comme conforme à l'Accord de Paris selon les critères énoncés dans la feuille de route pour le climat de la Banque publiée fin 2020 car il comprend l'acquisition de matériel roulant n'ayant pas d'émissions directes de gaz à effet de serre et le renouvellement des voies et équipements de tram et métro nécessaires pour le bon fonctionnement du réseau de transport public.

### **Évaluation des incidences sociales, le cas échéant**

Compte tenu de la portée du projet, celui-ci ne requérant pas d'acquisitions de terrain n'aura pas d'effets négatifs sur le plan social.

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

Compte tenu des impacts du projet celui n'est pas soumis à une étude d'impact et ne requiert pas de consultation publique.

## **Conclusions et Recommandations**

L'opération permettra l'acquisition du nouveau matériel roulant métro afin d'augmenter les fréquences sur les lignes existantes pour désaturer le réseau de transport public surtout dans l'heure de pointe. Les nouvelles rames de tramway permettront le renouvellement du parc et l'amélioration de la qualité de service. Enfin, le remplacement des bus thermiques assurera le verdissement de la flotte bus conformément aux engagements de la Région à la réalisation du Pacte énergétique interfédéral belge. 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, le nouveau matériel roulant aura une meilleure performance énergétique et environnementale et sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Sur la base des informations fournies par le Promoteur, le projet est considéré comme acceptable, du point de vue environnemental et social, pour un financement BEI.