

Environmental and Social Data Sheet

Overview

Project Name:	Région Alsace - Matériel roulant
Project Number:	20130151
Country:	France
Project Description:	Acquisition de 24 rames électriques Regiolis (Alstom) pour le réseau ferroviaire en Alsace
EIA required:	non
Project included in Carbon Footprint Exercise ¹ :	non

Summary of Environmental and Social Assessment, including key issues and overall conclusion and recommendation

Le projet consiste en l'acquisition par la Région Alsace de 24 rames électriques bimode et bicourant (connues sous le nom Régiolis) destinées aux dessertes régionales (TER). Les nouvelles rames permettront un renouvellement des matériels existants arrivant en fin de vie ainsi que, de par leur capacité accrue, une augmentation modeste de l'offre de transport. Ainsi, cette acquisition vise-t-elle à rajouter 3 000 places à l'offre de TER actuelle, représentant environ 10% d'augmentation nette (après radiation d'une partie de l'ancien matériel).

Le projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité du mode ferroviaire, par rapport au transport sur route, ainsi que grâce à l'incorporation au matériel neuf des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique et les émissions à la source.

Les nouvelles rames seront conformes à toutes les spécifications techniques pour l'interopérabilité, y compris celles relatives à l'émission de bruit. Les rames remplacées seront soit utilisées sur un autre réseau soit radiées. Le matériel radié sera revendu, détruit ou mis en décharge suivant les normes en vigueur. Les procédures de démantèlement sont bien établies chez SNCF.

Le projet ne tombe pas dans le champ ni de l'Annexe I ni de l'Annexe II de la Directive 2011/92/UE et n'est donc pas soumis à EIE, étant donné que la fabrication et utilisation de matériel roulant n'est comprise dans aucune des deux listes.

L'acquisition de matériel roulant ne fait pas partie d'un plan ou programme soumis à la Directive 2001/42/EC relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Le projet est donc acceptable pour la Banque d'un point de vue environnemental.

¹ Only projects that meet the scope of the Pilot Exercise, as defined in the EIB draft Carbon Footprint Methodologies, are included, provided estimated emissions exceed the methodology thresholds: above 100,000 tons CO₂e/year absolute (gross) or 20,000 tons CO₂e/year relative (net) – both increases and savings.

Environmental and Social Assessment

Environmental Assessment

L'impact sur l'environnement est différent selon que le matériel neuf remplace du matériel existant ou qu'il vienne en complément pour renforcer les dessertes. Dans le premier cas aucun impact négatif supplémentaire n'est attendu. D'autre part, l'augmentation de capacité ne sera pas importante et ne devrait donc pas conduire à une augmentation significative de nuisances. Les impacts négatifs potentiels seront vraisemblablement compensés par l'incorporation au matériel neuf des technologies les plus récentes, qui limitent la consommation d'énergie électrique ainsi que les émissions à la source, y compris les émissions sonores.

La maintenance des rames neuves sera réalisée dans un nouvel atelier de maintenance, à créer sur un site situé dans l'emprise ferroviaire à Mulhouse, lequel n'est pas inclus dans le financement de la BEI. Cet atelier fera l'objet de travaux de réaménagement des voies ferrées et de construction de l'atelier. Vu la localisation de l'atelier à l'intérieur de l'emprise ferroviaire, ceci ne devra pas avoir d'impact sur des sites Natura 2000. Le préfet de la région Alsace en tant qu'autorité responsable a d'ailleurs pris la décision le 22.8.2012 que la construction de l'atelier ne doit pas faire l'objet d'une EIE, vu notamment la nature du projet, le fait qu'il est situé sur une emprise ferroviaire, et le fait que le projet n'est pas susceptible d'entraîner des impacts notables sur l'environnement.