

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet : REGION AQUITAINE - MATERIEL ROULANT
Numéro du projet : 2013-0576
Pays : FRANCE
Description du projet : Le projet consiste en l'acquisition de 46 rames pour le réseau ferroviaire régional en Aquitaine.

EIE exigée : non

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone¹ » : non

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

Le projet consiste en l'acquisition par la Région Aquitaine de 46 rames bicourant (connues sous les noms Regio 2N (24 rames) et Régiolis (22 rames)) destinées aux dessertes régionales (TER). Les nouvelles rames permettront un renouvellement des matériels existants arrivant en fin de vie utile et une augmentation de capacité pour faire face aux surcharges en heure de pointe. Aucun impact négatif n'est attendu.

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 au remplacement de la traction thermique par la traction électrique sur une partie des lignes desservies et en incorporant au matériel neuf des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique et les émissions à la source.

Le projet est donc acceptable pour la Banque du point de vue environnemental.

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Le projet est hors du champ de la Directive 2011/92/UE et n'est donc pas soumis à EIE, étant donné que la fabrication et l'utilisation de matériel roulant n'est comprise dans aucune des annexes de ladite Directive.

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

Les nouvelles rames seront conformes aux spécifications techniques pour l'interopérabilité relatives à l'émission de bruit et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. 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 la SNCF et acceptables par la Banque.

La maintenance des rames sera réalisée par la SNCF dans l'atelier existant et dans un nouvel atelier. Le nouvel atelier sera construit dans l'emprise ferroviaire existante (à Bordeaux) et de ce fait n'est pas susceptible d'avoir un impact sur l'environnement. Par ailleurs, ils ne font pas partie du projet financé par Banque. Le promoteur sera requis de fournir à la Banque la décision de l'autorité compétente sur le potentiel impact environnemental.

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 CO_{2e} par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO_{2e} par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

Le matériel neuf remplace du matériel existant en augmentant la capacité d'environ 40 % (en nombre de places assises). Cette augmentation est dans la plupart des cas liée à une rationalisation des aménagements intérieurs du matériel et à l'utilisation de matériel à deux niveaux et non à une augmentation de nombre de caisses ou du nombre de trains circulant sur la ligne. Aucun impact négatif supplémentaire n'est attendu. D'autre part, le nouveau matériel est électrique tandis que le matériel remplacé fonctionne au diesel. Cela ainsi que l'incorporation de technologies les plus récentes au nouveau matériel, limitera l'ensemble des émissions (c'est-à-dire la somme des émissions directes et à la source) de CO₂, des polluants et les émissions sonores.