Environmental and Social Data Sheet

Overview

Project Name:	REGION LORRAINE – MATERIEL ROULANT (FL2013-0208)
Project Number:	2013-0569
Country:	France
Project Description:	Acquisition de 10 rames pour le réseau ferroviaire régional en Lorraine.
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 Lorraine de 10 rames 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 en maintenant l'offre de services (en train/km) constant. Aucun impact négatif supplémentaire 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.

Environmental and Social Assessment

Environmental Assessment

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 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.

Les nouvelles rames seront conformes à toutes les spécifications techniques pour l'interopérabilité, y-compris celles relatives à l'émission de bruit et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Les rames remplacées seront 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.

Le matériel neuf remplace du matériel existant en maintenant l'offre (en train/km) constant. Aucun impact négatif supplémentaire n'est attendu. D'autre part, étant bimode, le nouveau matériel ne fonctionnera en mode thermique (diesel) que sur les lignes non-électrifiées et en mode électrique sur celles électrifiées. Cela et l'incorporation au matériel neuf des technologies les plus récentes, 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.

[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.