

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	REGION BRETAGNE MATERIEL ROULANT
Numéro du projet :	2015-0047
Pays :	France
Description du projet :	Le projet consiste en l'acquisition de 26 rames pour le réseau ferroviaire régional en Bretagne.
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)

Le projet consiste en l'acquisition par la Région Bretagne de 26 rames bicourant (connues sous le nom « Regio 2N ») 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 à l'incorporation 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 ne sont comprises dans aucunes des annexes de ladite Directive.

L'acquisition de matériel roulant ne fait pas partie d'un plan ou d'un 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 d'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 à Rennes qui sera réaménagé. Les travaux de réaménagement, non financés par la Banque dans le cadre de cette opération, seront réalisés dans l'emprise ferroviaire existante et, de ce fait, ne sont pas susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement.

Le matériel neuf remplace du matériel existant en augmentant la capacité totale du parc d'environ 40-% (en nombre de places assises). L'investissement est lié à une augmentation

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.

d'offre. Pourtant, grâce à l'incorporation des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique, l'augmentation de la consommation d'énergie électrique sera moins significative. ~~En Au~~ même temps, par rapport au scénario sans projet, l'investissement améliorera l'attractivité du mode ferroviaire, par rapport au transport sur route, et donc entraînera une réduction relative ~~du es~~ nombre de déplacements routiers, notamment, dans les axes ~~Rennes—Brest, Rennes—Saint Malo, Rennes—Vitré et Rennes—Quimper~~. Cela 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.