

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet : SUD PROVENCE-ALPES-COTE-D AZUR MATERIEL ROULANT
Numéro du projet : 2019-0422
Pays : France
Description du projet : Acquisition de cinq trains Régiolis destinés aux dessertes régionales de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

EIE exigée : non

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone¹ » : non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Le projet consiste en l'acquisition par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur de 5 rames (connues sous le nom de Régiolis) de motorisation bimode (diesel et électrique) et bicourant – étant amenées à circuler sur des lignes partiellement électrifiées. Ces rames automotrices, qui seront accessibles aux personnes à mobilité réduite sont destinées aux dessertes transport express régional (TER) en particulier sur les axes Marseille-Saint-Charles - Avignon Centre, Marseille-Saint-Charles – Aix-en-Provence, et Avignon – Carpentras.

Les nouvelles rames permettront un renouvellement partiel des matériels existants arrivant en fin de vie. Aucun impact environnemental négatif n'est attendu. Les rames remplacées seront redéployées, soit radiées c'est-à-dire détruites ou mises en décharge suivant les normes en vigueur. Les procédures de démantèlement seront celles établies par SNCF Mobilités.

Le projet est hors du champ d'application de la Directive 2011/92/UE modifiée par la Directive 2014/52/EU et n'est donc pas soumis à une évaluation des incidences environnementales (EIE).

Ces nouvelles rames sont conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'émission de bruit et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et aux utilisateurs de fauteuil roulant (UFR) en vigueur au moment de la notification du marché d'acquisition.

La maintenance des rames sera réalisée par SNCF Mobilités dans les ateliers existants.

¹ 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 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.

L'amélioration de la performance et de l'attractivité du mode ferroviaire devrait ainsi contribuer à un report modal de la route vers le ferroviaire, générant ainsi des bénéfices sociétaux en termes de diminution de l'impact environnemental et du nombre d'accidents.

Sur un plan énergétique, grâce à l'incorporation des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique, l'introduction du nouveau parc permet une diminution de l'énergie consommée pour les services concernés. 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 permet de limiter l'ensemble des émissions (c'est-à-dire la somme des émissions directes et à la source) de CO2 et de polluants ainsi que les émissions sonores associées à la mobilité sur le territoire concerné.

Conclusions et Recommandations

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

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