

Luxembourg, le 4 Novembre 2020

Public

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet : REGION GRAND-EST MATERIEL ROULANT
Numéro du projet : 20190481
Pays : France
Description du projet : Acquisition de 39 trains Regiolis destinés aux dessertes régionales de la Région Grand Est et aux liaisons transfrontalières entre Région Grand Est et les Länder Allemands de la Sarre, Rhénanie-Palatinat et Bade-Wurtemberg

EIE exigée : non

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone »¹ : oui

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Le projet consiste en l'acquisition par la Région Grand Est de 5 rames (connues sous le nom de Coradia Polyvalent régional PPM), 4 rames (connues sous le nom de Coradia Polyvalent régional PPG) et 30 rames (connues sous le nom de Coradia Polyvalent transfrontalier PPM) de motorisation bimode thermique et électrique bicourant. Ces rames automotrices, qui seront accessibles aux personnes à mobilité réduite sont destinées aux dessertes de transport express régional (TER) en Région Grand Est et sur les axes transfrontaliers Metz – Thionville – Trier, Metz – Forbach – Saarbrücken, Strasbourg – Saarbrücken, Strasbourg – Wörth – Karlsruhe, Strasbourg – Wissembourg – Neustadt, Strasbourg – Kehl – Offenburg et Mulhouse – Müllheim.

Les nouvelles rames permettront une augmentation de la capacité et 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 Voyageurs.

¹ Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée par 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.

Luxembourg, le 4 Novembre 2020

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

Ces nouvelles rames seront 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).

La maintenance des rames Coradia Polyvalent régional (PPM et PPG) sera réalisée par SNCF Voyageurs dans les ateliers existants. La maintenance des rames Coradia Polyvalent transfrontalier PPM sera réalisée dans un nouvel atelier qui sera construit dans la Gare aux marchandises de Strasbourg-Cronembourg.

La construction de l'atelier de maintenance qui n'est pas financée par la Banque dans le cadre de cette opération, permettra l'installation d'équipements de maintenance nécessaires à l'entretien des nouvelles rames.

La Région Grand Est sera maître d'ouvrage de la construction de l'atelier de maintenance. La construction de l'atelier de maintenance sera réalisée dans l'emprise ferroviaire existante et ne sera pas susceptible d'avoir un impact significatif sur l'environnement. Il est possible que ces travaux requièrent, conformément à la législation en vigueur, une autorisation qui devra être délivrée par l'autorité environnementale compétente.

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, étant bi-mode, le nouveau matériel ne fonctionnera en mode thermique (diesel) que sur les lignes non-électrifiées et en mode électrique sur celles électrifiées. En outre 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. 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.

Empreinte CO₂

Sur la base des prévisions du promoteur concernant les volumes de passagers, les services de la Banque ont estimé que le projet produirait environ 31 000 tonnes de CO₂e par année. Les économies d'émissions du projet sont estimées à environ 35 000 tonnes de CO₂e par année.

Le calcul des émissions absolues suppose les effets générés par le projet sur le réseau de transport. Le scénario de référence (scénario sans projet) prend en compte les émissions du rail existant et du réseau routier. Les émissions relatives sont calculées en tenant compte du transfert modal de la route vers le rail.

Le calcul des émissions peut être différent de l'estimation du promoteur en raison d'hypothèses et de limites différentes.

Aux fins de la comptabilité annuelle de l'empreinte carbone de la BEI, les émissions du projet seront calculées au prorata du montant du prêt de la BEI signé cette année-là, en proportion du coût du projet

Luxembourg, le 4 Novembre 2020

Conclusions et Recommandations

L'emprunteur mettra à disposition de la Banque les autorisations environnementales délivrées par l'autorité environnementale compétente autorisant les travaux de construction de l'atelier de maintenance dans la Gare aux marchandises de Strasbourg-Cronenbourg et le cas échéant, l'étude d'impacts environnementaux (uniquement dans le cas où une telle étude serait réalisée),

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 routier, par l'incorporation au matériel neuf des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique et les émissions à la source.

Sous les conditions ci-dessus, le projet est acceptable pour la Banque du point de vue environnemental et social.