

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE	MATERIEL	ROULANT
Numéro du projet :	2019-0303		
Pays :	France		
Description du projet :	Acquisition de 16 rames Régiolis PPG (6 caisses) pour les dessertes de l'axe Paris - Dijon - Lyon et de 5 rames Régiolis PPM (4 caisses) pour les dessertes régionales.		
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 Bourgogne-Franche-Comté de 16 rames (Régiolis 6 caisses (PPG)) et de 5 rames (Régiolis 4 caisses (PPM)) destinées respectivement aux dessertes transport express régional (TER) sur l'axe Paris (Bercy) – Dijon et Dijon – Lyon et aux dessertes TER de la Région Bourgogne-Franche-Comté. Le matériel roulant est acquis par SNCF Mobilités, pour le compte de la Région.

Les nouvelles rames électriques permettront un renouvellement des matériels existants (aussi électriques) arrivant en fin de vie. Aucun impact environnemental négatif n'est attendu.

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).

Les nouvelles rames sont conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'émission de bruit et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite en vigueur au moment de la notification du marché d'acquisition. 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.

La maintenance des rames sera réalisée par SNCF Mobilités dans les ateliers existants, et des travaux d'adaptation des voies de maintenance en gare de Dijon-Ville sont nécessaires. Ces travaux d'adaptation de plusieurs voies de service ainsi que la couverture de voies dédiées à la maintenance, qui ne sont pas financées par la Banque dans le cadre de cette opération,

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.

Public

15 October 2019

permettront l'installation des équipements de maintenance nécessaires à l'entretien des nouvelles rames. SNCF Mobilités sera maître d'ouvrage de ces travaux. Ces derniers seront réalisés dans l'emprise ferroviaire existante et ne sont pas susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'environnement. Ces travaux requièrent, conformément à la législation en vigueur, une autorisation qui devra être délivrée par l'autorité environnementale compétente.

L'investissement s'inscrit dans une logique d'amélioration de la performance et du confort. Pour autant, grâce à l'incorporation des technologies récentes qui limitent la consommation d'énergie électrique, l'introduction du nouveau parc permettra une diminution globale de l'énergie consommée pour les services concernés. De plus, par rapport à un scénario dans lequel le présent projet ne serait pas réalisé, l'investissement améliorera l'attractivité du mode ferroviaire par rapport aux modes routiers. Il devrait de plus contribuer, par report modal, à une réduction relative du volume de déplacements routiers et autoroutiers, notamment sur l'axe Paris – Dijon – Lyon. Cela aura pour effet de limiter l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, des polluants et 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 du mode ferroviaire par rapport aux autres modes et de l'incorporation au matériel neuf des technologies récentes qui améliorent l'efficacité énergétique et réduisent les émissions à la source.

L'emprunteur mettra à disposition de la Banque les autorisations environnementales délivrées par l'autorité environnementale compétente autorisant les travaux d'adaptation des voies de maintenance au voisinage de la gare de Dijon-Ville et de couverture de ces voies pour les rames financées par la BEI et le cas échéant, l'étude d'impacts environnementaux (uniquement dans le cas où un telle étude serait réalisée),

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