

Environmental and Social Data Sheet

Overview

Project Name: LYON TRANSPORTS URBAINS 2026
Project Number: 20210107
Country: France
Project Description: Soutien financier à la mise en œuvre de la stratégie du Promoteur en matière de mobilité durable pour l'agglomération urbaine de Lyon telle qu'elle est énoncée dans son dernier Plan de Déplacements Urbains (PDU).

EIA required: oui, selon le type de composante
Project included in Carbon Footprint Exercise¹: non

Environmental and Social Assessment

L'objectif de ce Prêt Cadre est d'apporter un soutien financier à la mise en œuvre de la stratégie du Promoteur en matière de mobilité durable pour l'agglomération lyonnaise telle qu'elle est énoncée dans son dernier Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Le Promoteur, le SYTRAL, autorité organisatrice en matière de transport en commun dans l'agglomération lyonnaise et le département, mettra en œuvre une première phase de la vision à long terme du PDU dans un ambitieux plan d'investissement pluriannuel pour la période 2021-2026. Dans ce périmètre, les composantes pouvant être éligibles au financement de la Banque Européenne d'Investissement, ci-après « La Banque », comprennent :

- la mise à niveau et le renouvellement des infrastructures et équipements du réseau de transports en commun existant ;
- les extensions du réseau (métro et tramway) ;
- le renouvellement et l'accroissement des parcs de matériel roulant du réseau de métro, trolleybus et du réseau de tramway ;
- l'amélioration du niveau de service des lignes centrales du réseau de bus ;
- le renouvellement de la flotte de bus avec des véhicules à zéro émissions ;
- la mise en place d'un téléphérique.

Environmental Assessment

Conformité à la législation environnementale applicable

¹ Only projects that meet the scope of the Carbon Footprint Exercise, as defined in the EIB Carbon Footprint Methodologies, are included, provided estimated emissions exceed the methodology thresholds: 20,000 tonnes CO₂e/year absolute (gross) or 20,000 tonnes CO₂e/year relative (net) – both increases and savings.

Luxembourg, 25th November 2021

Le Promoteur - Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (ci-après « SYTRAL ») - est soumis à l'application de la réglementation européenne en vigueur en matière environnementale, y compris la directive relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (2001/42/CE), la directive concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (2014/52/UE modifiant 2011/92/UE) dite directive EIE, la directive Habitats (92/43/CEE) et la directive Oiseaux (2009/147/CE).

Il s'agit de la cinquième opération de soutien au secteur des transports publics lyonnais pendant les derniers 25 ans. Le suivi de la dernière opération signée en 2009, visant la mise en œuvre du Plan de Mandat 2008-2014, a permis de confirmer la capacité du promoteur à mener à bien les projets en conformité avec la législation environnementale européenne et son degré de sensibilisation aux aspects environnementaux et sociaux.

Le projet s'inscrit dans le Plan de Mobilité Urbaine (PDU) du Promoteur, visant à améliorer la qualité des services de transport public et, par conséquent, réduire la dépendance à l'égard des voitures particulières. Le PDU a fait l'objet d'évaluation environnementale stratégique (EES), conformément à la Directive 2001/42. L'avis de l'autorité environnementale sur le PDU confirme qu'il devrait avoir des effets globalement positifs sur la santé (pollution atmosphérique, bruit, accidents, pratique d'activité physique) ainsi que sur les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre.

Aucune des composantes potentielles ne relève de l'annexe I de la directive EIE.

Certaines composantes peuvent relever de l'annexe II de la directive EIE et peuvent nécessiter un examen au cas par cas de l'autorité environnementale compétente et une décision fondée sur la base des critères de l'annexe III.

C'est le cas des extensions du réseau de transport public qui relèvent de l'annexe II de la directive EIE. Elles sont susceptibles de faire l'objet d'une procédure d'étude d'impact environnementale. La conformité à la directive EIE sera vérifiée au stade de l'affectation du prêt à ces composantes.

L'insertion de voies réservées pour les transports en commun ou la création de nouvelles voies réservées pour les lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) ainsi que la création des parc-relais, peuvent relever aussi de l'annexe II.

La fabrication de matériel roulant et la mise en place des infrastructures de recharge associée n'entrent pas dans le champ d'application de la directive EIE. Par conséquent, aucune étude d'incidence sur l'environnement (EIE) ne sera requise pour ce type de composantes. Cependant, les services de la Banque vérifieront à l'évaluation de chaque sous-opération, selon le type et le carburant alternatif et son stockage, si la directive Seveso (2012/18/UE) est applicable.

Pour toutes les composantes, la conformité à la législation environnementale de l'UE sera vérifiée lors de la phase d'affectation du prêt.

Impacts environnementaux

Les impacts environnementaux potentiels des composantes seront évalués par l'autorité compétente dans le processus d'examen au cas par cas et par la Banque lorsque les projets sont soumis à l'affectation au titre du Prêt-cadre.

Luxembourg, 25th November 2021

Pour toute composante concernant le renouvellement de flotte, la Banque évaluera les dispositions prises par le promoteur pour les véhicules remplacés, avant l'affectation et à la fin du projet.

Les investissements prévus pourraient avoir des impacts environnementaux temporaires pendant la phase de construction. Ces impacts devraient être limités et liés au détournement du trafic local, à la pollution, bruit et vibrations de construction et de démolition. Des mesures d'atténuation seront appliquées en ligne avec la législation applicable et les meilleures pratiques de construction.

Les composantes proposées devraient favoriser la transition écologique et le verdissement de la flotte, avec un objectif prioritaire de lutter contre la pollution de l'air et de répondre efficacement aux nombreux enjeux climatiques du territoire. Le développement de nouveaux projets permettra un report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs. Ainsi le Prêt-cadre proposé contribuera à réduire les externalités environnementales (émissions de CO₂ et autres polluants, bruit).

Au travers de son Plan Climat Energie Territorial de 2019, la Métropole de Lyon décline en actions sa stratégie d'adaptation au changement climatique afin de réduire la vulnérabilité du territoire aux impacts des changements qui ne pourront pas être évités.

Il s'agit ainsi de préparer l'agglomération au climat de demain notamment en préservant la ressource en eau (stabilisation du volume d'eau consommé malgré la hausse de la population), en augmentant la perméabilité des sols (lutte contre les risques d'inondation et le ruissellement, approvisionnement des nappes, ...) et en végétalisant fortement les espaces public (lutte contre les îlots de chaleur, développement des espaces ombragés, ...).

Dans ce cadre, au travers de ses projets de lignes de tramway notamment, le SYTRAL contribuera à ces objectifs avec une attention particulière portée à la végétalisation des voiries empruntées et à la perméabilisation des sols permise par des plateformes végétalisées lorsque c'est possible.

Le Promoteur devra fournir des informations sur les mesures d'adaptation au changement climatique spécifiques à chacune des composantes lors de la procédure de validation et d'affectation.

Enjeux de localisation, Natura 2000 et biodiversité

Compte tenu du type de composantes et leur localisation pour la plupart dans un environnement urbain consolidé, aucun impact sur Natura 2000 ou d'autres sites protégés n'est attendu. Néanmoins, la conformité avec les dispositions des Directives Habitats et Oiseaux (92/43/CEE et 2009/147/CE respectivement) seront encore vérifiées lors du processus d'affectation.

Social Assessment, where applicable

Les investissements prévus devraient avoir des impacts sociaux positifs grâce à une amélioration des transports, de l'accessibilité et de l'intégration sociale. Certaines composantes, notamment celles liées à l'extension du réseau de transports publics, peuvent nécessiter des acquisitions foncières, mais aucun impact social majeur n'est attendu. Les impacts sociaux seront vérifiés avant l'affectation des composantes au Prêt-cadre.

Public Consultation and Stakeholder Engagement

Luxembourg, 25th November 2021

Les procédures d'information au public et des consultations publiques ont été menés dans le cadre du processus d'EES du PDU. Les composantes soumises à une EIE feront l'objet d'une consultation publique spécifique.

Conclusions and Recommendations

Les projets à financer devraient avoir un impact environnemental négatif limité pendant la construction mais un impact positif pendant l'exploitation. L'opération devrait contribuer à la réduction des nuisances environnementales des transports en termes de pollution atmosphérique et sonore, de sécurité et de réchauffement climatique grâce au report modal escompté comme effet principal de la mise en œuvre du PDU ainsi qu'au verdissement de la flotte de bus. De ce fait, l'opération est conforme aux dispositions de l'Annexe 2 de la feuille de route pour le climat (Climate Bank Roadmap) 2021-2025 de la BEI en termes d'alignement aux objectifs de l'Accord de Paris.

L'opération devrait aussi contribuer à une amélioration globale de l'environnement urbain et de la qualité de vie des citoyens, par la promotion d'une mobilité urbaine durable.

Les conditions standard des Prêts-cadres s'appliquent. Avant l'attribution des fonds de la BEI à chaque composante, le Promoteur doit fournir à la Banque la confirmation que les composantes sont conformes aux dispositions applicables des directives environnementales de l'UE.

Si une composante à financer au titre de ce Prêt-cadre relève de l'annexe II de la directive EIE et l'autorité environnementale considère qu'elle est soumise à une étude d'impact environnementale (EIE), le Promoteur doit remettre le rapport complet de l'EIE à la Banque et la décision de l'autorité environnementale, le cas échéant, avant que les fonds de la Banque ne soient affectés à ladite composante. La Banque exigera également du Promoteur que le Résumé non technique (RNT) de l'EIE soit accessible au public par le biais de la publication sur son site Internet.

Pour les composantes relevant de l'annexe II et pour lesquelles l'autorité environnementale considère qu'elles ne sont pas soumises à une étude d'impact environnementale (EIE), le Promoteur remet une copie de la décision respective, avant que les fonds de la Banque ne soient affectés à ladite composante.

En ce qui concerne le renouvellement de la flotte de bus, le Promoteur s'engagera à informer la Banque du processus de suppression des bus à remplacer et à fournir le (s) certificat (s) de destruction correspondant, conformément aux réglementations européennes et nationales et aux meilleures pratiques du secteur. Pour les bus vendus sur le marché d'occasion, le SYTRAL s'engage à informer la Banque du nom de l'acquéreur et du pays de destination.

Sur la base des informations fournies par le SYTRAL et une fois ces conditions remplies, le Prêt-cadre et les composantes à financer sont considérés comme acceptables, du point de vue environnemental et social, pour un financement BEI.