

Environmental and Social Data Sheet

Overview

Project Name:	LYON EXTENSIONS RESEAU TRANSPORTS URBAINS
Project Number:	2024-0710
Country:	France
Project Description:	This last major allocation under the framework loan 2021-0107 LYON TRANSPORTS URBAINS 2026 includes: 1) a 5.4 km-long extension of the tramway line T6 from Hôpitaux Est to the university campus at La Doua with 10 new stations and 2) a new 8.5 km-long high-capacity bus line running mainly on dedicated lanes from Part Dieu train station to Sept Chemins with 19 stations and the acquisition of 14 new trolleybuses. The two components also include the implementation of bicycle lanes and the improvements of the urban landscape.

E&S Risk Categorisation:	High risk
Project included in Carbon Footprint Exercise ¹ :	No

Environmental and Social Assessment

Le BHNS et l'extension de T6 à la Doua nécessitant une étude d'impact environnemental (EIE), le risque du projet a été jugé élevé sur la base du cadre juridique de l'UE et des critères décrits dans [La Politique environnementale et sociale du Groupe BEI](#).

Environmental Assessment

Conformité à la législation environnementale applicable

Comme indiqué lors de l'instruction du prêt cadre, 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.

L'extension au nord de la ligne 6 du tramway et la création de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre la gare de Part Dieu et Sept Chemins, relèvent de l'annexe II de la directive 2014/52/EU modifiant la directive 2011/92/UE.

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.

L'extension de la ligne 6 du tramway (T6N) entre les Hôpitaux Est et le campus universitaire de la Doua a fait l'objet d'une évaluation environnementale et d'une déclaration d'utilité publique. L'avis de l'autorité environnementale a été obtenu le 26 avril 2022. L'autorisation environnementale a été octroyée par l'arrêté préfectoral le 23 décembre 2022 et le projet a été déclaré d'utilité publique le 16 janvier 2023. Suite aux modifications du projet concernant l'amélioration de la gestion des eaux pluviales et de la mise à jour du bilan des plantations et des mesures paysagères. L'autorisation environnementale a été modifiée par un nouvel arrêté datant du 31 mai 2024.

Le projet de BHNS entre la gare de la Part Dieu et l'arrêt Sept Chemins a fait l'objet d'une évaluation environnementale et d'une déclaration d'utilité publique et d'une enquête publique unique. L'avis de l'autorité environnementale a été obtenu le 12 septembre 2023. L'autorisation environnementale a été octroyée par l'arrêté préfectoral qui a déclaré le projet d'utilité publique le 12 juin 2024.

Impacts environnementaux pendant la phase de construction

Les deux projets se situent dans un milieu majoritairement urbain. Les principaux impacts identifiés pendant la période de chantier sont liés à la pollution atmosphérique, au bruit et aux vibrations dus aux travaux. Ces impacts sont temporaires et limités à la durée du chantier. Les études d'impact ont identifié les mesures d'atténuation et des actions préventives.

Le promoteur prévoit l'utilisation de matériaux bas-carbone, l'incorporation des taux de recyclage et la valorisation des déchets en filière de traitement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Impacts environnementaux pendant la phase d'exploitation

Les projets ont été conçus pour préserver l'ambiance acoustique et vibratoire des secteurs traversés. Ils intègrent des dispositions visant à limiter au maximum les nuisances sonores et vibratoires.

Impacts sur zones Natura 2000 et la biodiversité

Pour T6N, l'étude d'impact conclut à l'absence d'incidences sur les sites Natura 2000 ainsi qu'à l'absence d'impact résiduel sur des espèces protégées. Le site le plus proche est celui de Miribel-Jonage (FR 8201785) à une distance d'environ 1,5 km.

L'étude d'impact du BHNS conclut à l'absence sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation, au titre de Natura 2000, des sites situés à proximité du projet. Cette conclusion n'appelle pas d'observation de l'Autorité environnementale. Le site le plus proche est le même que pour T6N localisé à 3,5 km.

Les avis de l'Autorité environnementale pour T6N et le BHNS indiquent que ces conclusions n'appellent pas d'observation.

Les deux composantes auront des impacts temporaires sur certaines espèces protégées en présentes en milieu urbain pendant les travaux préparatoires ainsi que du fait de l'abattage d'arbres même si des mesures d'évitement ont permis de minimiser l'impact. Des mesures d'atténuation ont été identifiées (période de démolition, mise en place préalable de nichoirs et gîtes de substitution adaptées aux espèces impactées, etc.) pour s'assurer de l'absence d'impact résiduel sur les espèces identifiées comme indiqué dans l'avis de l'autorité environnementale.

Climate Assessment

Climate change mitigation:

Le projet apporte une contribution substantielle à la lutte contre le changement climatique (atténuation), conformément à l'annexe 4 de la Feuille de route de la Banque européenne d'investissement (CBR), ainsi qu'une contribution substantielle à la durabilité environnementale (prévention de la pollution).

Climate change adaptation:

Le risque climatique résiduel du Projet est faible. Par conséquent, le Projet est également aligné sur Paris en ce qui concerne l'adaptation au changement climatique.

Paris Alignment of projects:

Le projet est considéré comme conforme à l'Accord de Paris selon les critères énoncés dans la feuille de route pour le climat de la Banque car il comprend des investissements en infrastructures dédiées aux transports en commun et l'acquisition de matériel roulant n'ayant pas d'émissions directes de gaz à effet de serre.

EIB Paris Alignment for Counterparties (PATH) Framework

The counterparty Syndicat des Transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) is in scope and screened out of the PATH framework, because it is not considered high emitting and/or high vulnerability.

Carbon Footprint Calculation

L'empreinte carbone du projet devrait rester inférieure au seuil de déclaration fixé par la Banque. Cette estimation repose sur la nature des investissements ainsi que sur les calculs réalisés pour des projets similaires, pour lesquels l'évaluation précédente de la Banque avait également conclu à une empreinte carbone inférieure au seuil

Social Assessment

Les impacts sur le bâti des deux projets financés ont été minimisés par le choix du tracé utilisant les emprises du domaine public (voies existantes) et permettant de conserver au maximum les bâtiments riverains. Néanmoins, les deux projets nécessitent des acquisitions foncières. Les négociations et procédures d'acquisitions foncières amiables sont privilégiées. Toutefois, à défaut d'accords avec les propriétaires concernés, le promoteur se réserve la possibilité d'acquérir ces terrains par la voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique sur la base de des arrêtés de déclaration d'utilité publique obtenus pour T6N et le BNHS en janvier 2023 et septembre 2023 respectivement.

Public Consultation and Stakeholder Engagement

L'enquête publique du projet de prolongement de la ligne de tramway T6 s'est tenue du 20 juin au 21 juillet 2022. L'enquête publique portait à la fois sur : l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, l'enquête parcellaire ainsi que l'enquête d'autorisation environnementale.

L'enquête publique unique avec enquête parcellaire conjointe du projet de BHNS se sont déroulées du 4 décembre 2023 au 12 janvier 2024.

Conclusions and Recommendations

Les projets à affecter améliorent la qualité de service des transports collectifs favorisant ainsi le report modal de la voiture particulière vers des modes plus respectueux de l'environnement. En plus des bienfaits escomptés de la transition énergétique du parc bus thermique vers une technologie électrique sont attendus. Compte tenu des objectifs vertueux poursuivis et hormis quelques aspects négatifs à caractère temporaire pendant la phase de chantier (bruit, vibrations, interruptions du trafic), les effets sur l'environnement ne peuvent être que bénéfiques grâce à la réduction des nuisances dues au trafic automobile et des gaz à effet de serre.

Environmental and Social Conditions

Compte tenu que le projet a obtenu toutes les approbations réglementaires qui prévoient le cas échéant des conditions de suivi par les autorités compétentes, aucune condition sur les aspects environnementaux et sociaux n'est prévue pour cette affectation.

Sur la base des informations disponibles et des conditions de suivi, le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux.