

Luxembourg, 28 May 2024

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet:	METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE TRANSPORT URBAIN
Numéro du projet:	20220815
Pays:	France
Description du projet:	Le Projet inclut des investissements dans la mutation du parc de transport en commun (remplacement de 30 rames de tramway et 42 bus), y compris les travaux d'adaptation des quais, des dépôts et des équipements ainsi que le remplacement de 5 bennes à ordures ménagères (BOMs). Il comprend aussi des travaux pour les aménagements cyclables et des traitements des points noirs pour la sécurité routière des cyclistes ainsi que des aménagements pour une nouvelle ligne de BHNS, l'extension d'un parking relais existant et la création d'un pôle d'échanges multimodal.

EIE exigée : la plupart des investissements ne devraient pas être soumis à une EIE

Projet faisant partie du programme empreinte carbone¹: no

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Évaluation stratégique environnementale (ESE):

Les investissements à financer font partie de la mise en œuvre des actions du Plan De Mobilité (PDM), approuvé en octobre 2023 par le Conseil de la Métropole Européenne de Lille (MEL). L'évaluation stratégique environnementale du PDM, a montré les bénéfices induits en termes de qualité de l'air en raison du transfert modal de la voiture particulière vers des modes plus vertueux du point de vue environnemental. Les projets de liaisons cyclables sont pour la plupart inscrits au schéma directeur cyclable de la MEL dont la cartographie a été partagée dans le cadre de la démarche réglementaire de consultation du PDM de la MEL.

Évaluation d'impact environnemental (EIE) :

La production du matériel roulant tram et bus, aura lieu dans les usines du fabricant, et par conséquent se trouve hors du champ de la directive 2014/52/CE modifiant la directive 2011/92/CE.

Les travaux de renouvellement des infrastructures et équipements existants (quais, dépôts de tram et bus) se feront dans l'emprise existante et leur impact devrait être mineur. De ce fait, ils ne devraient pas relever de l'annexe II de la directive 2014/52/EU modifiant la directive 2011/92/UE.

Les aménagements nécessaires au remisage des bus à hydrogène dans le dépôt requièrent une autorisation environnementale au titre de la réglementation sur les Installations Classées pour l'Environnement.

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, 28 May 2024

Les infrastructures de production, stockage et de distribution en hydrogène ne font pas partie de ce projet car il s'agit d'un projet plus large entre la MEL et ENGIE : le projet HYLEOS. Le projet HYLEOS vise à installer une unité de production d'hydrogène vert produit par électrolyse de l'eau à proximité immédiate du site du dépôt de bus de Sequedin. À cette unité de production sera directement associée une station de distribution d'hydrogène visant à alimenter tous types de véhicules. Le site sera soumis, la première année, au régime de déclaration au titre de la réglementation sur les Installations Classées pour l'Environnement. A partir de la deuxième année, le régime d'autorisation sera applicable. Le site restera sous le seuil de stockage des 5 tonnes avec un seuil du classement SEVESO. Avant le dernier décaissement concernant l'acquisition des bus à hydrogène, la MEL devra fournir les autorisations environnementales requises à ce sujet.

La majeure partie des aménagements cyclables est envisagée sur l'emprise des voiries existantes, souvent dans le cadre de projets de requalifications urbaine avec apaisement de la circulation routière par une réduction des chaussées véhiculées et/ou en restant dans le domaine public de la MEL. Un nombre réduit de projets cyclables peuvent nécessiter des autorisations environnementales / d'urbanisme en fonction de leur localisation. Pour toute composante faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou une autorisation environnementale, la MEL s'engage à mettre à disposition de la Banque les documents correspondants.

Les travaux pour l'aménagement du couloir bus le long du tracé de l'ancienne ligne 12 pour la mise en service d'environ 2 kilomètres de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), dénommée Liane 5, dans les secteurs de Coubertin et Molinel sur la commune de Lille requièrent l'élargissement de la voirie sur 800m. Ces travaux ont fait l'objet d'un examen au cas par cas de l'autorité environnementale et d'une décision de non-soumission à étude d'impact le 19 octobre 2022 considérant que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement. La MEL a aussi obtenu les permis d'aménager pour les secteurs concernés. Cette composante comprend aussi le réaménagement des cheminements modes doux ainsi que la mise aux normes des arrêts et de la signalisation. Elle fait partie du projet global d'aménagement de la Liane 5, dont une première phase entre Haubourdin et Lille a été mise en service en 2020.

Les travaux d'extension du parkings relais (P+R) existant à Saint Philibert à Lomme pour ajouter environ 240 places supplémentaires (par rapport aux 330 places disponibles actuellement) se feront dans l'emprise existante. Ils ont fait l'objet d'un examen au cas par cas de l'autorité environnementale et d'une décision de non-soumission à étude d'impact le 26 février 2021 considérant que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Les travaux pour la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) à la station de métro Fort de Mons pour sécuriser les accès pour les modes actifs et optimiser les correspondances avec les lignes de métro et de bus se feront sur l'espace public. Ces travaux ont fait l'objet d'un dossier loi sur l'eau et d'une décision de non-soumission à étude d'impact le 2 novembre 2023 considérant que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Le permis d'aménager a été accordé le 4 mars 2024

Impacts pendant la phase de mise en œuvre :

Les chantiers auront des impacts négatifs à caractère temporaire en termes de dispersion de particules, bruit, vibrations et d'interruptions du trafic. Toutefois les mesures d'atténuation seront proposées et incluses dans les prescriptions environnementales des cahiers des charges des marchés de travaux.

Impacts pendant la phase opérative :

Le Promoteur confirme que les rames de tramway et bus remplacées seront démantelées selon des procédures de démantèlement bien établies chez l'exploitant et conformes à la législation en vigueur. Le nouveau matériel roulant et bus sera conforme aux spécifications techniques



Luxembourg, 28 May 2024

relatives aux émissions de bruit et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. L'amélioration des performances énergétiques des nouvelles rames par rapport au matériel remplacé permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Par ailleurs les spécifications techniques prévoient un taux minimum de recyclabilité de 95% et 99% de valorisable pour les rames de tramway.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

La plupart des investissements ne requièrent pas d'acquisitions foncières toutefois un nombre réduit de projets cyclables peuvent nécessiter des acquisitions foncières ainsi que faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

La MEL devra suivre les procédures requises par la législation française en matière de déclaration d'utilité publique et de consultations publiques.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant

Comme indiqué précédemment, la plupart des composantes ne sont pas soumis à étude d'impact environnementale et par conséquent ne feront pas l'objet d'une consultation publique. Cependant il est possible que certains aménagements cyclables puissent faire l'objet d'autorisations environnementales ou de déclaration d'utilité publique. Le cas échéant, la MEL s'engage à mettre à disposition de la Banque les documents correspondants.

Conclusions et Recommandations

Le projet aura en sa globalité des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité des transports en commun et des infrastructures dédiées aux modes actifs favorisant le report modal, la réduction des nuisances liées au trafic automobile et l'amélioration de la sécurité routière pour les modes doux. Compte tenu des objectifs vertueux poursuivis, les impacts résiduels du projet devraient être positifs. Enfin, le remplacement des bus et BOM thermiques assurera le verdissement de la flotte conformément aux engagements de la MEL en termes de transition énergétique.

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 publiée fin 2020 car il comprend l'acquisition de matériel roulant n'ayant pas d'émissions directes de gaz à effet de serre et des investissements dans des infrastructures du réseau de transport public ainsi que des aménagements cyclables.

Pour toute composante faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou une autorisation environnementale, la MEL s'engage à mettre à disposition de la Banque les documents correspondants.

Par ailleurs, avant le dernier décaissement, la MEL devra fournir les autorisations environnementales requises pour les aménagements du dépôt ainsi que pour le site de production et de distribution d'hydrogène.

Sur la base des informations fournies par le Promoteur, des conditions et les engagements particuliers, le projet est considéré comme acceptable, du point de vue environnemental et social, pour un financement BEI.