

Luxembourg, 1 octobre 2024

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	RENOUVELLEMENT RESEAUX METRO ET TRAMWAY DE LYON
Numéro du projet :	2023-0396
Pays :	France
Description du projet :	This is the first allocation under the framework loan 2021-0107 LYON TRANSPORTS URBAINS 2026. It includes investments aimed at increasing capacity and improving the quality of service on the metro and tram networks in Lyon, particularly for those lines experiencing high levels of saturation. The components included in the allocation are the following: the upgrade of metro line B to a fully automated metro system, including the renewal of the signalling system and the purchase of 28 new trains; the renewal of 26 existing metro trains dedicated to metro line A to extend their economic life; the renewal and upgrade of 4 metro stations on line A; a new traffic control centre for the metro network; the purchase of 35 trams of 43 metres and the upgrade of the tram infrastructure of lines T1 and T2 to make it compatible with the operation of longer trams and the renewal and upgrade of the ticketing system of the whole urban public transport network.
EIE exigée :	No
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	no

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

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.

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.

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.

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.



Luxembourg, 1 octobre 2024

Evaluation d'impact environnemental (EIE)

La mise en service des nouvelles rames de tramway de 43 mètres au lieu de 32 mètres sur T2 nécessite l'allongement des quais ainsi que l'adaptation du dépôt de Saint-Priest. Ces modifications des infrastructures existantes ont fait l'objet d'un examen au cas par cas. L'autorité environnementale a décidé le 13 janvier 2023 que ces composantes n'étaient pas soumises à évaluation environnementale. Les raisons invoquées : que les travaux à réaliser auront lieu sur l'emprise existante, qu'en phase d'exploitation le projet ne modifiera pas l'ambiance sonore et que le projet est soumis à d'autres autorisations conformément à la législation décrites ci-après.

En raison de la localisation de certaines stations de tramway à proximité des périmètres de monuments historiques, les avis de l'architecte des bâtiments de France ont été obtenus entre mars et novembre 2023 selon les secteurs.

Les travaux d'aménagement du dépôt tramway de St Priest requièrent un permis de construire qui a été déposé le 18 avril 2018 et a fait l'objet d'un permis tacite trois mois après cette date.

La production du nouveau matériel roulant tram et métro 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 stations et des équipements, ainsi que ceux de sécurisation du réseau de métro ne relèvent pas de l'annexe II de la directive 2014/52/EU modifiant la directive 2011/92/UE et, de ce fait, se trouvent hors de son champ d'application.

Biodiversité

Les sites de travaux ne se situent pas à proximité des zones Natura 2000. Les travaux auront lieu dans des secteurs urbanisés et dans l'emprise des infrastructures existantes. Les extensions des quais nécessitant l'abattage de 36 arbres, une autorisation d'abattage des arbres sera requise ainsi que la réalisation d'une campagne de terrain par un écologue pour s'assurer de l'absence d'enjeu faunistique.

Impacts pendant la phase d'exploitation

Comme indiqué précédemment, le projet ne modifiera pas l'ambiance sonore. Le nouveau matériel roulant sera conforme aux spécifications techniques relatives aux émissions de bruit et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Par ailleurs les spécifications techniques prévoient un taux minimum de recyclabilité de 96% pour les rames métro et de 98% pour les rames de tramway.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

Compte tenu de sa portée ne requérant pas d'acquisitions de terrain, le projet n'aura pas d'effets négatifs sur le plan social.

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

Compte tenu des impacts escomptés, le projet n'est pas soumis à une étude d'impact et ne requiert pas de consultation publique.



Luxembourg, 1 octobre 2024

Conclusions et Recommandations

Le projet permettra d'augmenter les fréquences sur les lignes existantes pour désaturer le réseau de transport public surtout dans l'heure de pointe. De plus, les nouvelles rames de tramway et du métro permettront l'amélioration de la qualité de service. Les impacts temporaires pendant la phase travaux seront atténués par le biais de bonnes pratiques de chantier.

Le projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité des transports en commun favorisant le report modal et la réduction des nuisances liées au trafic automobile. Du fait des spécifications techniques, le nouveau matériel roulant aura une meilleure performance énergétique et environnementale et une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

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 l'acquisition de matériel roulant n'ayant pas d'émissions directes de gaz à effet de serre et le renouvellement des voies et équipements de tram et métro nécessaires pour le bon fonctionnement du réseau de transport public.

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