



Luxembourg, 06/01/2022

Public

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	<i>TOURS TRANSPORTS URBAINS</i>
Numéro du projet :	<i>2021-0127</i>
Pays :	<i>France</i>
Description du projet :	L'opération vise le financement de la stratégie du Promoteur en matière de transports durables énoncée dans son dernier Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour la métropole de Tours et trois communes limitrophes.
EIE exigée :	oui, selon le type de composante
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

L'objectif de cette opération est d'apporter un soutien financier à la mise en œuvre de la stratégie de transports durables énoncée dans le dernier Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération urbaine de Tours.

Le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), Promoteur de cette opération, est responsable de la mise en œuvre du PDU actuel dans son rôle d'autorité organisatrice en matière de mobilité et de transport en commun dans le périmètre de transports urbains comprenant le territoire de Tours Métropole Val de Loire et trois communes limitrophes.

En particulier, les investissements qui pourraient être financés par le biais de cette opération sont focalisés sur le premier axe du PDU, notamment sur le développement de l'attractivité des transports en commun et de la mobilité douce, et comprennent :

- la deuxième ligne de tramway de l'agglomération tourangelle ;
- l'extension de la première ligne de tramway ;
- la création de sites propres pour une nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ;

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, 06/01/2022

- l'extension du centre de maintenance et remisage du réseau tramway situé à Tours Nord ;
- la création de parcs-relais à hauteur des points de connexion avec le périphérique ;
- le développement des équipements liés à la pratique cycliste du quotidien ;
- les investissements en gros entretien et amélioration du réseau existant.

Évaluation des incidences environnementales

Conformité à la législation environnementale applicable

Le Promoteur 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).

Le PDU actuel vise à améliorer la qualité des services de transport public et, par conséquent, réduire la dépendance à l'égard des voitures particulières et il a fait l'objet d'une Evaluation Environnementale Stratégique (EES), conformément à la Directive 2001/42/CE.

Cette évaluation indique que le PDU ne présente aucune incidence négative majeure sur l'environnement. Au contraire, elle prévoit des effets globalement positifs sur la santé publique tels que l'amélioration de la qualité de l'air ainsi que la réduction des nuisances sonores et des émissions de gaz à effet de serre. De plus, l'avis de l'autorité environnementale sur le PDU confirme la bonne prise en compte des enjeux environnementaux.

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. Par ailleurs, certains travaux d'aménagement urbain comme 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 parcs-relais, peuvent relever aussi de l'annexe II. S'agissant d'une opération de financement sous forme de Prêt-cadre, la conformité de ces composantes avec la directive EIE sera vérifiée au stade de l'affectation du prêt.

L'acquisition de matériel roulant n'entre 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.

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



Luxembourg, 06/01/2022

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 du prêt.

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.

Par ailleurs, des effets permanents bénéfiques sur l'environnement sont attendus grâce à l'amélioration de la qualité des transports publics. Le développement de nouveaux projets permettra un report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs. Ainsi l'opération proposée contribuera à réduire les externalités environnementales (émissions de CO2 et autres polluants, bruit).

Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération tourangelle (2013), le Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles d'Inondation (PPRI) de Val de Tours-Val de Luynes (2016) et le Programme d'Actions de Prévention des Inondations (2018) prévoient divers stratégies et actions pour atténuer les effets du changement climatique et réduire la vulnérabilité du territoire, à travers, entre autres, d'une politique de développement de l'agglomération, une conception d'urbanisme résilient, et une gestion de l'eau optimisée.

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

Enjeux de localisation, Natura 2000 et biodiversité

La Loire traverse l'agglomération tourangelle d'Est en Ouest et abrite deux sites Natura 2000 : Loire de Candès Saint Martin à Mosnes (FR2400548) et Vallée de la Loire d'Indre-et-Loire (FR2410012). Les composantes à financer dans le cadre de cette opération sont situées majoritairement en zone urbaine et seront réalisées, principalement, sur les emprises des voiries existantes en dehors de tout périmètre de zone Natura 2000. Le détail sur les impacts des composantes n'étant pas connu à ce stade, une analyse plus détaillée des aspects environnementaux, y compris la conformité du projet avec les directives européennes applicables (Habitats, Oiseaux), sera faite lors de l'affectation du prêt.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

Les investissements à financer dans le cadre de cette opération 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 du prêt.

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

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.



Luxembourg, 06/01/2022

Conclusions et Recommandations

Les composantes à financer dans le cadre de cette opération devraient avoir un impact environnemental négatif limité pendant la construction et 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 routière et de réchauffement climatique grâce au report modal escompté comme effet principal de la mise en œuvre du PDU. 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.

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.

Il s'agit de la deuxième opération de soutien au secteur des transports publics tourangeau. Le suivi de la première opération signée en 2011, visant la construction de la première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle, 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.

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. En particulier, si une composante 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 et/ou avis 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 conformité avec la directive européenne Habitats 92/43/CEE et la directive Oiseaux 2009/147/EC, le Promoteur doit fournir un certificat délivré par l'autorité compétente, soit confirmant qu'il n'y a pas de sites Natura 2000 affectés par les investissements (formulaire A ou équivalent) ou démontrant que le projet n'a pas d'incidences négatives sur le(s) site(s) protégés (formulaire B ou équivalent).

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