

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	<i>TOURS TRANSPORTS URBAINS – EXTENSION RESEAU</i>
Numéro du projet :	<i>2025-0634</i>
Pays :	<i>France</i>
Description du projet :	<i>Le Projet comprend les composantes suivantes : 1) les investissements nécessaires à la construction et à l'exploitation de la deuxième ligne de tramway de Tours, incluant environ 12 km de nouvelles infrastructures, 21 nouvelles stations, l'extension du dépôt existant et l'acquisition de 19 rames ; 2) les investissements nécessaires au réaménagement d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) existante, incluant la création de voies réservées sur 5 km de voirie urbaine existante, permettant ainsi d'exploiter la ligne sur un nouveau itinéraire dès la mise en service de la deuxième ligne de tramway. Ces deux composantes sont complétées par des investissements dans les aménagements cyclables et l'amélioration du paysage urbain.</i>
EIE exigée :	<i>oui</i>
Catégorisation Risques E&S :	<i>Risque Elevé</i>
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	<i>non</i>

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Les composantes principales du Projet, notamment la création de la deuxième ligne de tramway et le réaménagement de la ligne de BHNS existante nécessitent 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](#).

Évaluation des incidences environnementales

Conformité à la législation environnementale applicable

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.

Les deux composantes principales du Projet, notamment la création de la deuxième ligne de tramway et le réaménagement de la ligne de BHNS existante relèvent de l'annexe II de la directive 2014/52/EU modifiant la directive 2011/92/UE. Elles ont fait l'objet d'une enquête publique unique portant sur plusieurs procédures, notamment de déclaration d'utilité publique, d'évaluation environnementale, de dérogation à la protection des espèces et de déclaration au titre de la Loi

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.

sur l'Eau. L'avis de l'autorité environnementale a été obtenu le 28 juin 2024 et le Projet a été déclaré d'utilité publique le 13 juin 2025.

Impacts environnementaux pendant la phase de construction

Les deux composantes du Projet se situent dans un milieu majoritairement urbain. Les principaux impacts identifiés pendant la période de chantier sont liés au transport des matériaux, à la pollution atmosphérique, au bruit et aux vibrations dus aux travaux. Ces impacts sont temporaires et limités à la durée du chantier.

L'EIE a identifié les mesures d'atténuation et des actions préventives, y compris la mise en place d'un système de suivi de l'ensemble des déblais de chantier, l'emploi d'engins et de matériels conformes aux normes en vigueur sur le bruit, l'adaptation du matériel et des modes opératoires selon les travaux et la limitation de la vitesse de circulation des engins, entre autres.

Impacts environnementaux pendant la phase d'exploitation

Le Projet a été conçu pour préserver l'ambiance acoustique et vibratoire des secteurs traversés. Il intègre des mesures visant à limiter au maximum les nuisances sonores et vibratoires comme par exemple le traitement antivibratoire sur 15% du linéaire du tracé du tramway.

Impacts sur zones Natura 2000 et la biodiversité

Le Projet intercepte deux sites Natura 2000 : le site n°FR2400548 « La Loire de Candes-Saint-Martin à Mosnes » et le site n°FR2410012 « Vallée de Loire d'Indre-et-Loire ». L'EIE propose des mesures d'atténuation et, compte tenu de leur mise en œuvre, conclut à l'absence d'incidences significatives du Projet sur ces sites.

Quant à l'état de conservation des habitats et espèces protégées, l'EIE identifie des impacts sur des espèces visées par des arrêtés ministériels de protection et propose des mesures d'atténuation incluses, par ailleurs, dans le dossier de demande de dérogation à la protection des espèces ayant obtenu l'avis favorable de l'autorité environnementale le 18 juin 2024.

Climate Assessment

Climate change mitigation

Le Projet apporte une contribution substantielle à la lutte contre le changement climatique (atténuation), conformément à la Feuille de route pour le climat de la Banque, ainsi qu'une contribution substantielle à la durabilité environnementale (prévention de la pollution).

Climate change adaptation

Le risque climatique résiduel du Projet est faible.

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

L'Emprunteur relève du cadre PATH, mais en est exclu car il n'opère pas dans un secteur à fortes émissions et n'est pas considéré comme une contrepartie particulièrement vulnérable.

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 composantes du Projet ont été minimisés par le choix du tracé utilisant les emprises du domaine public (voiries existantes). Néanmoins, le Projet nécessite des acquisitions foncières. Les négociations et procédures d’acquisitions foncières à l’amiable 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 l’arrêté de déclaration d’utilité publique obtenu le 13 juin 2025.

Public Consultation and Stakeholder Engagement

L’enquête publique unique (y compris l’enquête parcellaire) préalable à la déclaration d’utilité publique s’est déroulée du 23 septembre 2024 au 31 octobre 2024.

Conclusions et Recommandations

Les composantes 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. 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.