

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet :	PRET CADRE TRANSPORTS PUBLICS FRANCE
Numéro du projet :	20130372
Pays :	France
Description du projet :	Prêt cadre en faveur des collectivités locales françaises (hors Île-de-France) dans le secteur des transports pour financer des systèmes de bus performants appelés bus à haut niveau de service (BHNS) et des pôles d'échanges multimodaux.
EIE exigée :	Oui pour la plupart des sous-projets. (la réception de l'EIE est une condition pour l'affectation de chaque sous-projet)

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone<sup>1</sup> » : non

### Synthèse de l'évaluation des incidences environnementales et sociales (principaux problèmes, conclusions et recommandations générales)

De manière générale et au vu des opérations précédentes, les collectivités locales en France ont une bonne capacité et un bon degré de sensibilisation aux aspects environnementaux et sociaux.

Le détail sur les impacts des sous-projets 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 (EIE, SEA, Cadre sur l'eau, Habitats, Oiseaux), sera faite lors de l'allocation de chacun des sous-projets.

Pour chaque sous-projet, le bénéficiaire final devra faire parvenir, les informations requises par la Banque pour l'approbation et affectation au prêt cadre, en particulier et indépendamment du type et du montant des composantes :

- le dossier d'enquête publique et le rapport de la Commission d'enquête,
- en conformité avec la Directive 2011/92/EU sur l'évaluation d'impact environnemental, la décision et/ou avis de l'autorité environnementale et l'étude d'impact s'il y a lieu,
- en conformité avec la Directive européenne Habitats 92/43/CEE et la Directive Oiseaux 79/409/CEE, 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).

### Évaluation des incidences environnementales et sociales

Les lignes de Bus à Haut Niveau de Service, l'extension/adaptation des dépôts bus et les pôles d'échanges relèvent de l'annexe II de la Directive 2011/92/UE. Par conséquent, l'obligation de mener une évaluation d'impact environnemental (EIE) pour chacun des sous-projets est déterminée soit au cas par cas soit par des critères fixés par l'Etat membre. La production du

<sup>1</sup>

Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans le projet de 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 100 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

matériel roulant pour les lignes BHNS aura lieu dans les usines du fabricant et par conséquent se trouve hors du champ de la Directive 2011/92/EU.

Les sous-projets à financer concernent des aménagements d'infrastructures routières, et très ponctuellement la création de tronçons de voies. De par leur nature et leur taille, la plupart des sous-projets identifiés, devront faire pour l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact environnemental (comme prévu par la législation française). Les collectivités locales, quelle que soit leur taille sont déjà familiarisées avec ces procédures.

Les sous-projets de BHNS comprennent essentiellement des travaux d'aménagement de l'infrastructure routière existante. Pour les pôles d'échanges multimodaux, il s'agit des aménagements des espaces publics dans des zones urbanisées. De ce fait, les impacts négatifs auront pour la plupart un caractère temporaire pendant la phase de chantier (bruit, émissions de particules, vibrations, interruptions du trafic) et seront mitigés par les mesures prévues dans les cahiers de charges pour la gestion environnementale du chantier. Les sous-projets auront des effets permanents bénéfiques sur l'environnement grâce à l'amélioration de la qualité des transports publics. Le détail sur les impacts des sous-projets 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 (EIE, SEA, Cadre sur l'eau, Habitats, Oiseaux), sera faite lors de l'allocation de chacun des sous-projets.

Les projets de transport en commun se caractérisent en général par de faibles niveaux d'émissions par voyageur-kilomètre pendant la phase d'exploitation. Par ailleurs, ils favorisent l'usage des modes alternatifs à la voiture et contribuent indirectement à la réduction des émissions des gaz à effet de serre. Cette réduction est généralement inférieure au seuil des 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>-e / an, cependant cet aspect sera évalué en détail lors de l'allocation de chacun sous-projets ayant un coût total qui dépasse le seuil des EUR 50 m.

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

De par leur nature et leur taille, la plupart des sous-projets projets identifiés devront faire l'objet d'une enquête publique et d'un examen du projet par une Commission d'enquête. Le rapport de cette commission, qui détaille en autres les modalités et les conclusions de la consultation publique fait partie des informations demandés pour les affectations de chacun des sous-projets.