

Luxembourg, 20 November 2023

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	STRASBOURG URBAN TRANSPORT
Numéro du projet :	2023-0120
Pays :	France
Description du projet :	Prêt Cadre dont l'objectif est de contribuer au financement de la mise en œuvre du Programme Pluriannuel d'Investissements de Strasbourg Métropole sur la période 2023-2027 visant le développement des transports en commun et la réduction des émissions de gaz à effet de serre telle qu'énoncées dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Métropole.
EIE exigée :	Multi-investissements, exigences en matière de EIA varient selon le type de composante
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	no

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Les composantes pouvant être éligibles au financement de la Banque Européenne d'Investissement, ci-après « La Banque », comprennent des investissements portant sur:

- L'extension du réseau de tramway de Strasbourg
- L'amélioration de la performance du réseau de transport en commun, notamment par le biais de prolongements de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) et autre système de transport en commun en site propre (TCSP)
- Le développement des pistes et itinéraires cyclables
- L'acquisition de véhicules à zéro émission pour les services publics urbains (autres que les transports en commun) fournis par l'Eurométropole de Strasbourg

Évaluation des incidences environnementales

Conformité à la législation environnementale applicable:

Le Promoteur - « Eurométropole de Strasbourg » (ci-après « EMS ») - 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).

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, 20 November 2023

Le projet est en cohérence avec le Plan de Mobilité Urbaine (PDU) du Promoteur, actuellement intégré dans Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) lequel vise à améliorer la qualité des services de transport public et, par conséquent, réduire la dépendance à l'égard des voitures particulières. Le PLUi a fait l'objet d'évaluation environnementale stratégique (EES), conformément à la Directive 2001/42.

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. La conformité à la directive EIE sera vérifiée au stade de l'affectation du prêt à ces composantes.

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 l'extension du réseau de tramway, peuvent relever aussi de l'annexe II.

La fabrication de véhicules à zéro émission 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 composante.

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

Impacts environnementaux

Les impacts environnementaux potentiels des composantes seront évalués par l'autorité compétente dans le processus d'examen au cas par cas et la documentation sera présentée à la Banque lorsque les projets sont soumis à l'affectation au titre du Prêt-cadre

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 devrait permettre un report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs. Ainsi l'opération proposée devrait contribuer à réduire les externalités environnementales (émissions de CO2 et autres polluants, bruit).

Au travers de son Plan Climat Energie Territorial de décembre 2019, la Métropole de Strasbourg décline en actions sa stratégie d'adaptation au changement climatique afin de réduire la vulnérabilité du territoire aux impacts des changements, notamment le risque lié aux inondations et aux épisodes de canicule. La métropole a approuvé en 2018 également le Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles d'Inondation (PPRI) afin de délimiter les zones exposées au risque d'inondation et d'imposer des mesures de protection des infrastructures existantes. En 2020 la Métropole a approuvé aussi le Plan Canopée afin de lutter contre l'îlot de chaleur en favorisant la végétalisation de l'espace urbain.

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



Luxembourg, 20 November 2023

L'analyse des incidences du PLUi sur le réseau européen Natura 2000 identifie trois sites sur la métropole : (i) la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) n°FR4201816 « Rhin Ried Bruch de l'Andlau, BASRHIN » ; (ii) la Zone de Protection Spéciale (ZPS) n°FR4211811 « Vallée du Rhin de Lauterbourg à Strasbourg » ; et (iii) la Zone de Protection Spéciale (ZPS) n°FR4211810 « Vallée du Rhin de Strasbourg à Marckolsheim ». L'EES du PLUi confirme qu'il n'y a pas d'incidences notables sur ces sites Natura 2000.

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. Elles devraient ainsi se situer 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 PLUi. Les composantes soumises à une EIE feront l'objet d'une consultation publique spécifique

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.

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



Luxembourg, 20 November 2023

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.