



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
CENTRE - VAL DE LOIRE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

Avis délibéré sur
le plan de mobilité du syndicat des mobilités de Touraine (37)

N°MRAe CVL-2026-
015171/A PP

PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 11 juin 2026. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'élaboration du plan de mobilité du syndicat des mobilités de Touraine (37).

Étaient présents et ont délibéré : **Stéphane GATTO, Isabelle LA JEUNESSE et Jérôme PEYRAT.**

La MRAe a été saisie par ce même syndicat. Le dossier a été reçu le 13 mars 2026.

Cette saisine était conforme à l'article R. 122-17 IV du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale compétente. En application de l'article R. 122-21 du même code, la mission d'appui à l'autorité environnementale de la Dreal de Centre-Val de Loire en a accusé réception. Conformément à l'article R. 104-25, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de trois mois.

En application des dispositions de l'article R. 122-21 II du code de l'environnement, la mission d'appui à l'autorité environnementale de la Dreal a consulté par courriel du 30 mars 2026 l'agence régionale de santé (ARS) de la région Centre-Val de Loire, qui a transmis une contribution en date du 24 avril 2026.

Sur la base des travaux préparatoires de la mission d'appui à l'autorité environnementale de la Dreal, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer séparément sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours émises au regard des enjeux et compte tenu des éléments présentés dans le dossier tel qu'il lui a été transmis par le porteur de projet, cette précision n'étant pas reprise à chaque fois qu'une telle appréciation apparaît dans le corps de l'avis.

Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public.

Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe et sur le site du portail de l'évaluation environnementale (<https://evaluation-environnementale.ecologie.gouv.fr/#/public/portalReviews>). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Avis délibéré de la MRAe Centre-Val de Loire n°CVL-2026-015171/A PP en date du 11 juin 2026

Le plan de mobilité du syndicat des mobilités de Touraine (37)

1 Présentation du projet de plan local de mobilité

1.1 Contexte et présentation du projet

Les plans de mobilité (PDM) sont des documents régis par les articles L. 1214-1 à L. 1214-38 du code des transports. Ils se substituent aux plans locaux de déplacement en application de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019. Le projet de PDM a été arrêté le 17 décembre 2025 par délibération du Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT). Créé en 2018, le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT) est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son territoire.

Les plans de mobilités fixent des objectifs et un cadre à la politique de déplacements des personnes et des biens sur un territoire. Ce plan est donc un document de planification qui définit pour les dix prochaines années, la manière dont va s'organiser la mobilité sur un territoire. L'objectif de ce document est de diminuer les émissions de polluants atmosphériques, notamment les gaz à effet de serre (GES), de favoriser le développement des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture.

Le périmètre d'application du plan couvre un territoire dynamique possédant une forte attractivité urbaine, avec plus de 300 000 habitants dans l'aire urbaine de Tours, correspondant aux vingt-deux communes de Tours Métropole Val de Loire et aux trois communes du territoire de la Communauté de communes Touraine-Est Vallées que sont la Ville-aux-Dames, Vouvray et Vernou-sur-Brenne.

Le plan d'action du PDM a été calibré pour répondre aux objectifs de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération tourangelle. L'élaboration du projet de PDM repose ainsi sur cinq axes :

- réaliser les projets engagés,
- étendre les réseaux alternatifs à la voiture,
- fluidifier le parcours des usagers,
- accompagner les changements de pratique,
- coordonner autour d'une gouvernance partagée.

L'élaboration de ce plan s'appuie notamment sur une évaluation environnementale (EE) et son résumé non technique (RNT).

1.2 Territoire concerné et ses mobilités

Le territoire du plan de mobilité de Touraine est caractérisé par des contraintes physiques et naturelles importantes. Ces contraintes, à l'image de la Loire, limitent et donc structurent les déplacements des populations. Par ailleurs, ce plan se déploie sur un territoire relativement restreint, compris dans un rayon d'environ cinq kilomètres.



Territoire concerné par le plan de mobilité (Source : résumé non technique, RNT : page 5 ; la Loire est représentée par le trait noir épais)

Le territoire est marqué par une population vieillissante côtoyant un milieu étudiant dynamique. En effet, la majorité de la population active est localisée dans le cœur urbain du territoire constitué de sept communes¹. La population du territoire est estimée à 315 600 habitants, dont 155 000 actifs. La seule Métropole de Tours (Tours Métropole Val de Loire) concentre près de 150 000 actifs sur son territoire. De plus, le dossier estime qu'avec ses 34 000 étudiants, le cœur du territoire renforce son dynamisme.

Les modes de transport sont répartis entre le ferroviaire et le routier. En effet, le territoire est fortement marqué par une emprise ferroviaire dense avec l'étoile à huit branches se déployant à partir de la gare de Saint-Pierre-des-Corps et par la ligne existante de tramway de Tours et la seconde ligne à venir. Le territoire est aussi traversé par l'autoroute A10 et comprend une rocade importante ainsi que des routes pénétrantes dans le cœur de l'agglomération.

D'un point de vue patrimonial, 15 communes sur les 25 concernées par le plan sont en partie incluses dans le périmètre inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO² : bords de Loire, vallées agricoles, coteau et rebord de coteau au nord de la Loire, centres historiques des communes situées dans le val et notamment les centres de Tours, Luynes et Rochecorbon. Les secteurs de ces

¹ Joué-lès-Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Avertin, La Riche, Chambray-lès-Tours.

² Le Val de Loire de Sully-sur-Loire (45) à Chalonnes-sur-Loire (49) a été inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO le 30 novembre 2000, en tant que « paysage culturel ». L'inscription couvre un périmètre principal de 85 000 ha s'étendant sur 280 km. Une zone tampon inclut la totalité du territoire des communes concernées. En contrepartie de la reconnaissance internationale qu'elle apporte, cette inscription appelle une action cohérente de l'ensemble des acteurs publics concernés pour protéger et mettre en valeur les paysages du Val de Loire. Garant de l'intégrité du site vis-à-vis de l'UNESCO, l'État a élaboré un plan de gestion du périmètre, en concertation avec les collectivités intéressées. Le plan de gestion pour le Val de Loire a été approuvé par arrêté du Préfet de la Région Centre le 15 novembre 2012.

communes non compris dans le périmètre UNESCO, ainsi que les communes de Ballan-Miré, Joué-lès-Tours et Saint-Avertin, sont situés en zone tampon.

Enfin, le territoire est concerné par un certain nombre de ZNIEFF³, sites Natura 2000⁴ ou espaces naturels sensibles.

1.3 Principaux enjeux environnementaux

Outre la prise en compte de solutions alternatives, la cohérence avec les autres documents de planification du territoire et la qualité intrinsèque de l'évaluation environnementale, les principaux enjeux environnementaux du projet de document sont :

- la santé humaine, au regard des pollutions atmosphériques et des nuisances sonores ;
- les consommations énergétiques et les émissions gaz à effet de serre ;
- les milieux naturels, le cadre de vie et l'inscription du Val de Loire au patrimoine mondial de l'UNESCO.

2 Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Le dossier transmis, outre l'évaluation environnementale et son résumé non technique, s'articule principalement autour d'un diagnostic et d'un plan d'action, prenant la forme d'un rapport de synthèse.

Le résumé non technique, constituant un document distinct, facilite la compréhension du projet par le public, par une accessibilité aisée aux informations.

3 Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique, lancé en 1982, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

4 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

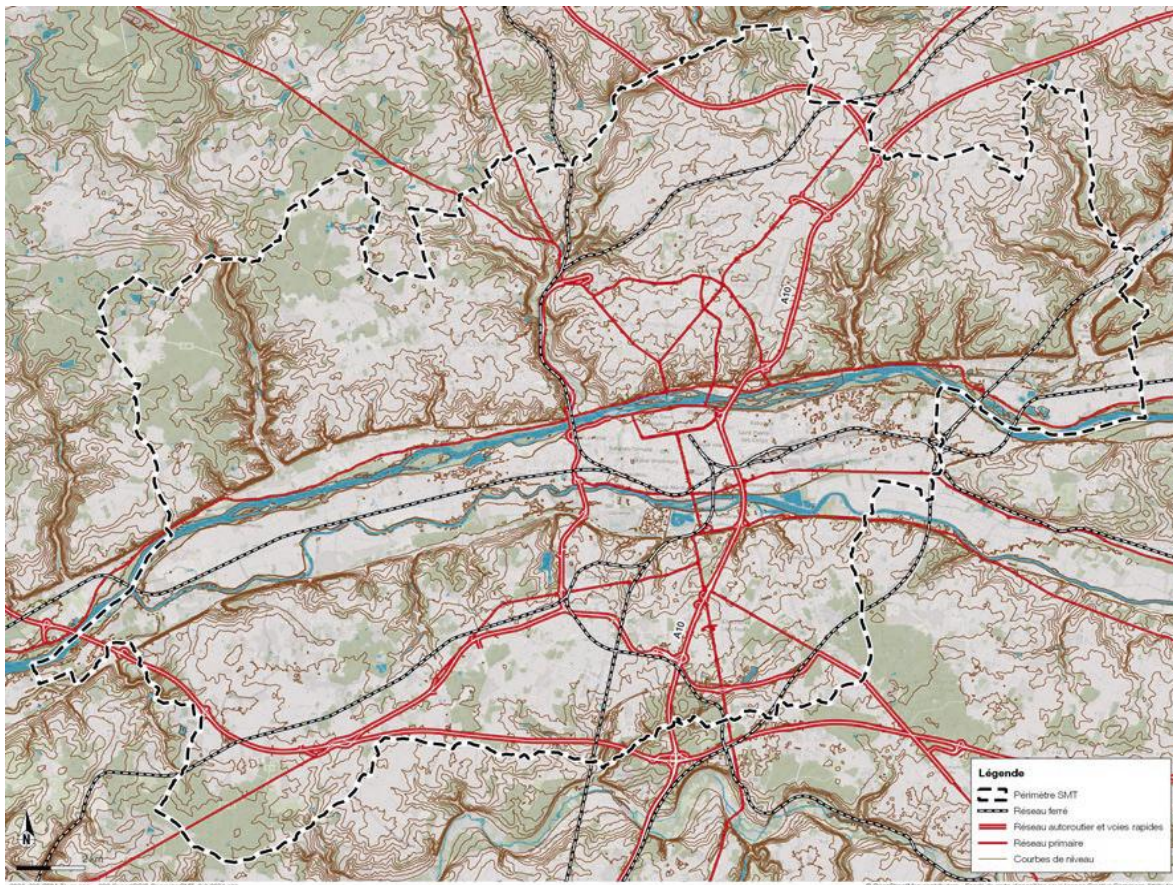
Avis délibéré de la MRAe Centre-Val de Loire n°CVL-2026-015171/A PP en date du 11 juin 2026

Le plan de mobilité du syndicat des mobilités de Touraine (37)

2.1 Plan de mobilité (PDM)

Le diagnostic du PDM, datant d'août 2024 pour ces dernières réflexions, présente les caractéristiques principales des mobilités au sein du territoire et notamment dans l'agglomération tourangelle.

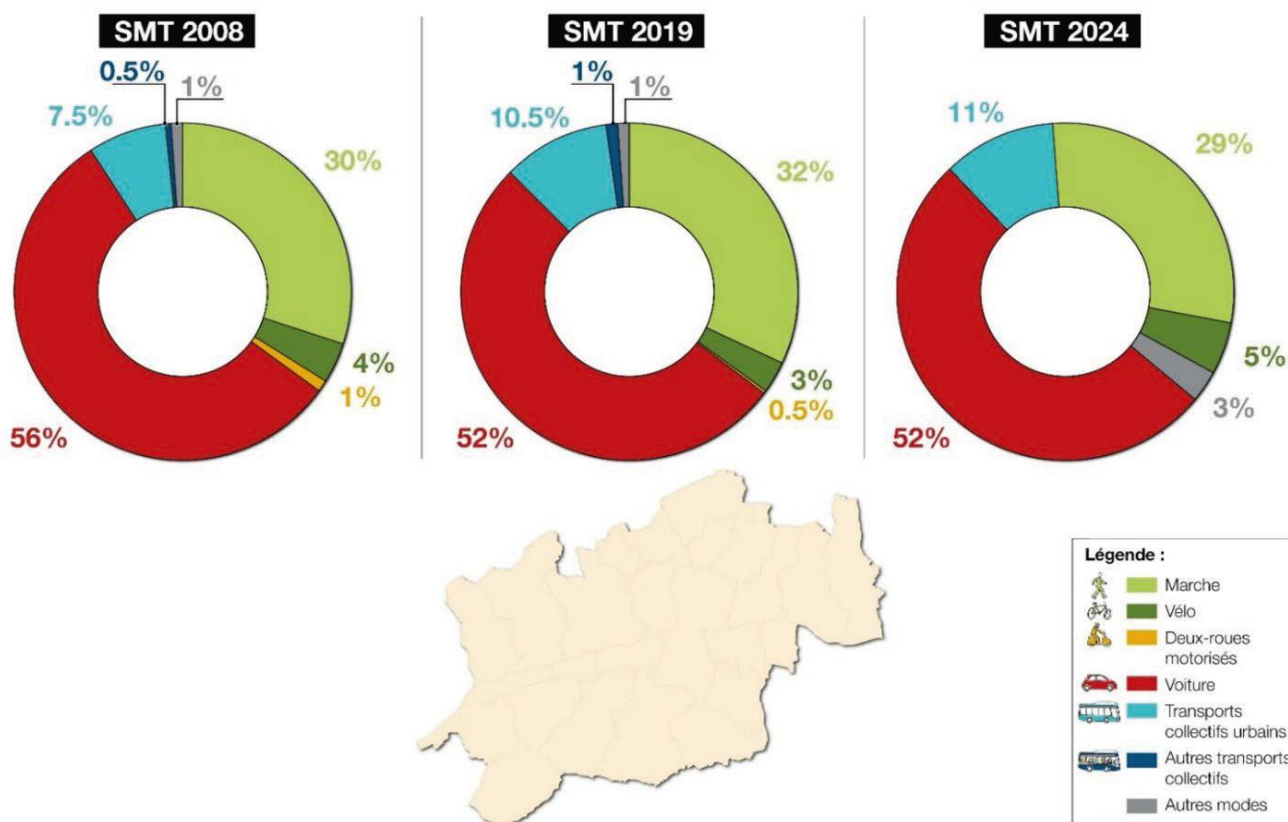
Le diagnostic territorial est illustré par des cartes concernant les caractéristiques du territoire, dont les coupures créées par la nature et les infrastructures de transports.



Coupures naturelles et artificielles et courbes de niveau (Source : Plan de mobilité, PDM : page 14)

Par ailleurs, les niveaux de motorisation par commune, les flux de déplacements domicile-travail et l'importance du trafic routier sur les liaisons structurantes sont convenablement évalués et illustrés.

Globalement, pour l'ensemble des modes de déplacement des résidents du territoire, sans distinction d'usage, la voiture demeure le principal mode de déplacement (52 %), suivie de la marche (près de 30 %) et des transports en commun (11 %). La pratique du vélo reste faible avec 5 % sur le territoire.



Répartition modale à l'échelle du SMT 2008, 2019 et 2024 (Source : Plan de mobilité, PDM : page 23)

L'usage des modes alternatifs à la voiture, notamment du vélo et des transports collectifs sont en progression entre 2019 et 2024, sans pour autant entraîner une baisse de l'usage de la voiture. De plus, la marche a connu sur cette même période une baisse de 3 %. Cette dernière est majoritairement destinée aux déplacements liés aux achats. A noter aussi la progression des « autres modes » qui mériteraient d'être précisés.

Au sein du SMT, six déplacements sur dix sont des déplacements courts de moins de 3 km, et 34 % de ces déplacements sont réalisés en voiture. Les déplacements longs (supérieurs à 25 km) représentent 5 % des déplacements en voiture. Ils représentent un impact important sur les consommations d'énergie et engendrent près de 40 % des émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, 45 % des déplacements journaliers sont réalisés aux heures de pointe du matin et du soir. De fait, la moitié de ces déplacements est liée au travail ou à la formation.

Concernant les déplacements professionnels, ils sont les plus importantes sur la ville de Tours, avec environ 100 000 déplacements/jour.

À la suite de cet état des lieux, le PDM s'est fixé des objectifs ambitieux quant à l'évolution des parts modales (période 2024-2036), en particulier avec les trois évolutions suivantes :

- de 52 % à 40 % pour les déplacements en voiture ;
- de 5 % à 10 % des déplacements en vélo ;
- de 29 % à 32 % pour la marche ;
- de 11 % à 15 % des déplacements en transports en commun.

Si la part modale de la voiture reste stable depuis 2019, en revanche, un report modal des piétons vers le vélo est observé. En effet, le vélo permet au piéton de se déplacer plus rapidement.

La réduction de la présence de la voiture du centre urbain entraîne une diminution de la pollution atmosphérique. Néanmoins, il convient de s'interroger sur l'usage des voitures électriques ou hybrides. Cet usage est d'ailleurs encouragé par le déploiement de bornes de recharge. Par ailleurs, au sein des mobilités douces, le schéma piéton apparaît subordonné au schéma cyclable notamment pour ce qui concerne le traitement des zones de rencontre où la priorité est donnée au vélo. Le développement des pôles d'échanges multimodaux est un enjeu important pour l'acceptation sociale de la décarbonation des transports, en particulier pour les trajets entre le centre et la périphérie des villes.

Cependant, le PDM tend à l'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire via l'ensemble de ses axes et ses orientations. En effet, il s'attache à étendre les réseaux alternatifs à la voiture, tout en organisant des solutions multimodales. Il permet ainsi la fluidification du parcours des usagers et la réduction des véhicules thermiques en ville.

Outre l'installation de bornes de recharge de véhicules électriques, la communication sur l'ensemble des services d'autopartage de véhicules tels que le covoiturage, les vélos en libre-service ou en location longue durée, favorise aussi les alternatives à la voiture à moteur thermique. Ces mesures participent ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, il convient de s'interroger sur le possible report du trafic et donc de ses nuisances sur les territoires limitrophes, notamment en ce qui concerne la problématique du stationnement.

L'autorité environnementale recommande de définir précisément une quantification de la baisse du trafic de la voiture individuelle thermique dans le territoire du plan, tout en envisageant les conséquences pour les territoires limitrophes.

2.2 Contenu de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale du PDM dresse un état initial des milieux physiques et naturels, du paysage, du patrimoine et des différentes nuisances. Puis, elle analyse les incidences du projet en matière notamment de consommation énergétique, d'émission de gaz à effet de serre, de qualité de l'air, de santé, de risques technologiques et naturels, de ressource en eau, de patrimoine, de

biodiversité et d'artificialisation des sols. Enfin, le document se conclut par une présentation des mesures « éviter, réduire, compenser » (ERC) pour limiter l'impact de ces incidences. La plupart des mesures sont des mesures de réduction. L'analyse a été menée à l'échelle d'un territoire mais n'a pas été détaillée à une échelle fine pour la plupart des enjeux.

La compatibilité avec les autres documents de planification, ainsi que la justification du projet est aussi étudiée.

L'évaluation environnementale et son résumé non technique sont structurés de façon satisfaisante. Ils sont accessibles au grand public, tout comme aux spécialistes des thématiques et problématiques développées. Néanmoins, il convient de veiller à clarifier les mentions d'autres territoires. En effet, il est fait mention, respectivement aux pages 4 et 14 de l'évaluation et du résumé non technique de la région Île-de-France et du territoire lyonnais : s'agit-il d'exemples de réalisation du plan ou d'une référence erronée en lieu et place du Centre-Val de Loire ?

L'autorité environnementale recommande de clarifier les références aux autres territoires dans l'évaluation environnementale.

2.3 Articulation avec les autres documents de planification

Le PDM s'inscrit en cohérence avec des documents de planification existants ou en cours de réalisation, dont :

- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération tourangelle, arrêté le 24 octobre 2025, approuvé en 2026 ;
- le Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm) de Tours Métropole Val de Loire, approuvé en 2026 et le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la CC Touraine-Est Vallées, approuvé en 2025 ;
- les Plans Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Tours Métropole Val de Loire, approuvé en 2024 et de la CC Touraine-Est Vallées, approuvé en 2022 ;
- le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération tourangelle, approuvé en 2024 ;
- le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Centre-Val de Loire, approuvé en 2023.

2.4 Justifications et solutions alternatives

Le PDM est justifié par les orientations suivantes :

- poursuivre la construction du réseau en lien avec le réseau structurant acté ;
- réorganiser le réseau routier en conséquence ;
- renforcer les offres alternatives à la voiture individuelle sur le territoire ;
- amplifier le partage de l'espace public ;
- organiser le transport de marchandises et tendre vers une logistique urbaine durable ;

Avis délibéré de la MRAe Centre-Val de Loire n°CVL-2026-015171/A PP en date du 11 juin 2026

Le plan de mobilité du syndicat des mobilités de Touraine (37)

- limiter l'étalement urbain en s'appuyant majoritairement sur les centralités existantes ;
- mettre en œuvre la stratégie « rabattre – transporter – diffuser » ;
- assurer un parcours fluide pour l'utilisateur ;
- structurer l'information et l'accompagnement des voyageurs ;
- engager les reports modaux et temporels et assurer un accès à la mobilité pour toutes et tous ;
- développer un bouquet de services de mobilité ;
- faciliter la transition vers des véhicules à faibles émissions.

L'évaluation environnementale, à partir des pages 100 et suivantes, justifie les choix retenus pour la construction du plan. Cette justification repose sur la volonté de voir baisser le recours aux véhicules thermiques, en encourageant les autres modalités. En revanche, la justification ne s'appuie pas directement sur l'évitement et la réduction des impacts sur l'environnement ou la santé. De plus, l'évaluation est dépourvue de solutions de substitution raisonnables. Ce dernier élément est exigé par les dispositions de l'article R. 122-20 du code de l'environnement. Malgré une évocation d'un scénario principal et d'un scénario complémentaire en page 86 du plan de mobilité, aucune solution réelle de substitution n'est recherchée.

L'élaboration d'un PDM constitue l'opportunité d'examiner plusieurs scénarios d'évolution des systèmes de déplacements, permettant de comparer plusieurs trajectoires possibles pour atteindre les objectifs fixés.

L'autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables en matière de scénarios alternatifs et de justifier les choix retenus au regard des impacts sur l'environnement et la santé en s'appuyant notamment sur la consommation d'énergie, l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

3 Analyse des enjeux environnementaux

3.1 Santé humaine

La mobilité a un poids considérable sur la santé des individus car les transports routiers sont associés à des nuisances et des risques, en particulier liés aux bruits et à la qualité de l'air dégradée. Ces éléments sont de nature à affecter durablement la santé et le bien-être des populations via le risque de maladies cardio-vasculaires et respiratoires, asthme, irritations oculaires, perturbations du sommeil.

En revanche, la marche et la pratique du vélo participent à améliorer la condition physique et le bien-être, en développant l'autonomie des individus. En cela, les transports en commun jouent un rôle important dans l'amélioration à l'accessibilité aux emplois, aux lieux de formation, aux services et aux loisirs. Ils concourent à la progression des contacts sociaux. Néanmoins, des temps de transport excessifs ou des conditions de transport dégradées nuisent aussi à la santé : fatigue et qualité du sommeil dégradée, stress et anxiété.

Dans ces conditions, la mise en œuvre du PDM devrait avoir une incidence positive sur l'exposition des populations aux différentes nuisances. Aux pages 126 et 127 de l'évaluation environnementale, cette perspective est justifiée par la baisse du trafic routier et la progression de la marche ainsi que de la pratique de la bicyclette. En revanche, aucune démonstration de ces bienfaits n'est adossée à l'état initial des polluants en présence, en fonction de zones géographiques précises.

Toutefois, dans sa sixième partie, le plan évoque, en ce qui concerne les NO_x (oxydes d'azote), une réduction de 71 %, avec un passage de 2 986 t à 871 t. Cette réduction conséquente respecte les objectifs du PPA (diminution de 49,5 %) et tend à atteindre ceux du SRADDET (diminution de 76,5 %). Concernant les particules fines (PM 5), une réduction de 28 % des émissions de PM 2,5, avec un passage de 159 kg à 114,7 kg et de 16 % des émissions de PM 10, avec un passage de 375,6 kg à 313,7 kg est projeté. Les réductions d'émissions de PM 2,5 n'atteignent pas les objectifs fixés dans le SRADDET (diminution de 56,3 %) ou le PPA (diminution de 51,1 %).

Ces perspectives de diminution d'émissions sont issues de projections par rapport à la baisse du trafic. Toutefois, en ce qui concerne particulièrement les émissions de polluants atmosphériques dont les gaz à effet de serre (cf. paragraphe 3.3 du présent avis), les méthodes d'évaluation des réductions ne sont pas suffisamment explicitées dans la partie 7 de l'évaluation environnementale. En effet, le lien entre la baisse du trafic et des émissions n'est pas clairement justifié ce qui pose question sur la fixation des objectifs à atteindre.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation environnementale par un descriptif des mécanismes permettant de déterminer les émissions atmosphériques de polluants et de gaz à effet de serre aux différents stades de l'étude ou à défaut de communiquer les références techniques ou scientifiques permettant d'éclairer le sujet.

Une analyse fine aurait permis de déterminer les zones les plus exposées aux émissions polluantes. Il aurait été ainsi possible de déterminer des objectifs de réduction des pollutions adaptés à ces zones.

L'absence de modélisation de la qualité de l'air en fonction des actions prévues constitue un axe d'amélioration certain. Il aurait permis d'estimer l'évolution attendue des niveaux de polluants, dont les particules et le dioxyde d'azote (NO₂, PM10 et PM2,5). De plus, comme déjà évoqué dans le chapitre précédent, il permettrait aussi d'identifier d'éventuels reports de trafic vers d'autres secteurs. Une telle approche a été appliquée aux nuisances sonores, en s'appuyant sur une étude localisée des émergences⁶, cf. pages 116 à 121 de l'évaluation environnementale.

5 Les particules (PM "Particulate Matter" en anglais) PM10 et PM2,5 ont un diamètre respectivement inférieur à 10µm et 2,5µm, elles sont de nature variée, naturelles ou d'origine humaine. Les PM10 proviennent principalement de l'agriculture, du chauffage au bois, de l'usure des routes, des carrières et chantiers BTP. Les PM2,5 sont essentiellement liées au chauffage au bois, à l'industrie, à l'agriculture et aux transports routiers.

6 L'émergence acoustique correspond à la différence en décibel (ou dB) entre un niveau de bruit ambiant (bruit de l'environnement avec les nuisances sonores à caractériser) et un niveau de bruit résiduel (bruit normal de l'environnement sans les nuisances sonores à caractériser).

L'autorité environnementale recommande de réaliser un état des lieux détaillé des natures, des quantités et des localisations des émissions de polluants puis de modéliser l'évolution de la qualité de l'air, en fonction de différents scénarios de mise en œuvre du PDM.

3.2 Maîtrise de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre

Le dossier montre que ce plan permet de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) et les nuisances sonores sur l'agglomération tourangelle. Cette amélioration de la qualité de vie et de l'environnement se fait par un développement des transports en commun (deux lignes de tramway, une densification du réseau des bus et des bus à haut niveau de service), par le déploiement de pistes cyclables pour favoriser les mobilités actives et l'amélioration du réseau routier.

L'efficacité des actions et de la mise en œuvre du plan de mobilité est formalisée par des indicateurs de suivi. Ils permettront de contrôler l'incidence du projet sur l'environnement et d'apprécier le résultat des actions engagées (estimation sur les émissions de gaz à effets de serre et suivi des zones de nuisance).

Le plan d'action du PDM a été calibré pour répondre aux objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération tourangelle. Pour cela, il met en place des mesures en matière de logistique et de changement des pratiques de mobilités. À l'image des émissions de polluants, une analyse des incidences du PDM sur les émissions de gaz à effet de serre par levier d'actions a été réalisée. Outre les projets d'infrastructures et d'offres de transports du PDM, les évolutions technologiques des véhicules et l'augmentation de la part du parc roulant électrique sont intégrées aux réflexions. Ainsi, à l'horizon 2036, une réduction totale de 31 % des émissions de GES du secteur des transports par rapport à la situation 2026, avec un passage de 1 618 tCO₂eq⁷ à 1 111 tCO₂eq, est envisagée.

Ces perspectives de diminution d'émissions sont issues de projections par rapport à la baisse du trafic.

Comme déjà évoquées, les méthodes d'évaluation des réductions ne sont pas suffisamment explicitées dans la partie 7 de l'évaluation environnementale. En effet, le lien entre la baisse du trafic, ou toute autre action, et des émissions n'est pas clairement établi.

L'autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact des actions et mesures du plan en matière de réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre.

7 Tonne équivalent CO₂ (tCO₂e / tCO₂eq) : unité de référence pour comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre d'un produit, d'un service, d'une personne ou encore d'une entreprise. Par exemple l'empreinte carbone moyenne d'un français est d'un peu plus de 9 tonnes CO₂e / an ou un aller-retour Paris - New York en avion engendre environ 2 tCO₂eq par passager.

3.3 Cadre de vie, paysage et milieux naturels

Compte tenu de la topographie du territoire, il est difficile de dissocier les problématiques de cadre de vie, de paysage et de milieux naturels. En effet, ces problématiques sont essentiellement liées au cours et aux lits de la Loire et de ses affluents.

Tout d'abord, concernant le paysage et donc le cadre de vie, les sites et monuments naturels de caractère historique, artistique, scientifique, légendaire ou pittoresque, protégés au titre de la loi du 2 mai 1930, retranscrite à l'article L. 341-1 à 22 du code de l'environnement sont des espaces ou des formations naturelles dont la qualité appelle, au nom de l'intérêt général, la conservation en l'état (entretien, restauration, mise en valeur...) et la préservation de toutes atteintes graves (destruction, altération, banalisation...). Il existe donc deux types de protection sur les sites inscrits et les sites classés.

L'inscription entraîne pour les maîtres d'ouvrage l'obligation d'informer l'administration de tous projets de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site quatre mois au moins avant le début des travaux. Les projets de démolition sont soumis à l'avis conforme de l'Architecte des bâtiments de France.

Le classement impose que toute modification de l'état ou l'aspect soit soumise à autorisation spéciale (article L. 341-10), délivrée, en fonction de la nature des travaux, soit par le ministre chargé des sites après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS), soit par le Préfet du département qui peut la saisir.

Ces notions fondamentales en matière de protection du patrimoine doivent être reliées à la notion de patrimoine mondial de l'humanité. En effet, le Val de Loire de Sully-sur-Loire (45) à Chalonnes-sur-Loire (49) a été inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO le 30 novembre 2000, en tant que « paysage culturel » (cf note de bas de page n° 2 en p.4).

Ainsi, sur les 25 communes du plan de mobilité du SMT, 15 communes sont en partie incluses dans le périmètre du bien inscrit UNESCO. Les secteurs des communes non compris dans le périmètre UNESCO, ainsi que les communes de Ballan-Miré, Joué-lès-Tours et Saint-Avertin sont situées en zone tampon.

Le plan de gestion du bien Val de Loire UNESCO demande notamment d'aménager en conservant l'esprit des lieux (dans son orientation 1 « Préserver et valoriser le patrimoine et les espaces remarquables »), de réussir l'intégration des nouveaux équipements (orientation 5), mais également dans son orientation 4 d'organiser le développement urbain » avec l'objectif d'aménager les espaces publics urbains (ce qui est le cas avec un plan de mobilités qui peut participer à réinterroger le rôle des espaces publics et les réaménager). Sur un territoire comme celui du Val de Loire UNESCO, la préservation de la valeur universelle exceptionnelle (VUE), avec ses caractéristiques identitaires remarquables de ce paysage exceptionnel, doit être une priorité. La préservation et la valorisation de la VUE sont la garantie de la conservation d'un paysage exceptionnel, attractif pour le tourisme, mais tout autant comme cadre de vie et de travail. C'est donc un capital générateur de qualité de vie et de développement de l'économie locale.

Ainsi, le projet et l'acceptabilité de son impact sur le cadre de vie doivent être regardés en fonction de ces fondamentaux. Comme déjà évoqué, le présent PDM s'est fixé quatre enjeux :

- la santé publique, le développement durable et l'environnement ;
- la mobilité inclusive et solidaire, pour toutes et tous et partout ;
- le renforcement des alternatives à la voiture individuelle ;
- l'accompagnement au changement de pratique de mobilité.

L'état initial de l'environnement de l'évaluation environnementale comporte une partie sur le paysage et une partie sur le patrimoine bâti et culturel. La partie sur le paysage s'appuie notamment sur l'atlas des paysages d'Indre-et-Loire.

Cet état initial paysager aurait pu être illustré à l'aide de photographies, de bloc-diagramme ou de coupes topographiques. Cette partie ne montre pas l'impact paysager et l'insertion paysagère des voies de communication du territoire. De plus, les éléments développés ne le sont que sur le territoire de Tours Métropole Val de Loire.

Quant à la partie sur le patrimoine bâti et culturel, elle manque aussi de détail. Bien qu'elle mentionne l'inscription du Val de Loire à l'UNESCO, elle ne décrit pas la valeur universelle exceptionnelle du bien. Il manque au moins la mention au plan de gestion, qui constitue un référentiel commun pour une gestion partagée du bien. L'inscription du bien semble être réduite à une attention particulière à avoir pour les éventuels franchissements de la Loire. La présence de sites inscrits et classés est mentionnée sur le territoire, mais sans que cela soit exhaustif : seuls trois sites classés et cinq sites inscrits sont nommés (sans être localisés). Les autres sont juste évoqués. Le territoire du PDM est pourtant concerné au total par dix sites classés et onze sites inscrits. En conséquence, l'état initial doit être complété par une mention de la nécessité d'obtenir une autorisation spéciale au titre du site pour tout travail ou modification de l'aspect en site classé, autorisation délivrée soit par le ministre chargé des sites, soit par le préfet de département, selon la nature des travaux.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial en rappelant la nécessité d'obtenir des autorisations spéciales au titre du site pour tout travail ou modification de l'aspect en site classé et de ne pas limiter les investigations à la seule métropole tourangelles.

L'évaluation environnementale indique les enjeux liés au paysage et au patrimoine auxquels le PDM doit répondre, en valorisant le patrimoine bâti et naturel dans des démarches écoresponsables, en contenant l'urbanisation, améliorant l'interface entre le tissu urbain central et les communes périphériques, tout en tenant compte de la nature en ville. L'évaluation environnementale indique que les projets d'infrastructure peuvent avoir un impact variable sur le paysage et le patrimoine. En conséquence, l'étude indique que le PDM et ses actions auront directement une incidence positive sur la valorisation du patrimoine du territoire en valorisant l'espace public, par réduction de la place allouée aux voitures, par une meilleure découverte et une appropriation des paysages par un meilleur maillage cyclable, par une suppression de flux de transits et par un développement de zones limitées à 30km/h.

Les actions susceptibles d'avoir des incidences potentielles sur le paysage et le patrimoine sont bien identifiées dans l'évaluation environnementale. Les principales sont :

- mise en place de la ligne T2 du tramway,
- aménagement ou création de haltes ferroviaires ;
- aménagement de lignes et aires de covoiturage ;
- aménagement de stations de recharges électriques ;
- aménagement de l'échangeur de Rochepinard.

L'insertion paysagère et les transformations urbaines induites par le réaménagement des circulations seront étudiées en phase de projet de chacune des actions. Les impacts seront étudiés projet par projet, notamment en termes de visibilité, covisibilité, d'échelle paysagère, forme et emplacement des projets.

Du fait de sa fonction de guide, pour les actions à mener sur la prochaine décennie, le plan ne peut détailler chacun des projets d'infrastructure (principes, emplacement exact, aménagements prévus, nature des matériaux...). Son évaluation environnementale, concernant les enjeux paysagers, apparaît donc suffisante à ce stade.

L'autorité environnementale recommande d'associer les services de l'État, dont l'architecte des bâtiments de France et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, afin de mener à bien la protection et la valorisation du paysage et du patrimoine, en amont de la réalisation des projets.

Concernant les milieux naturels, le territoire est caractérisé par plusieurs ZNIEFF, sites Natura 2000 ou espaces naturels sensibles. Les sites Natura 2000 font l'objet d'investigations dédiées, en accord avec la réglementation applicable en la matière.

Le PDM s'attache à limiter l'emprise des nouvelles infrastructures sur les milieux naturels ainsi que l'effet de césure fonctionnelle de la biodiversité. Toutefois, certains projets pourront engendrer des incidences négatives sur l'environnement. Ils doivent faire l'objet de procédures environnementales et de mesures ERC (éviter-réduire-compenser), afin de limiter leur impact. Une cartographie recensant les projets et les différentes zones naturelles du territoire a été réalisée. De plus, un tableau récapitulatif, par projet, l'ensemble des impacts sur les fonctionnalités écologiques est joint à l'évaluation. Enfin, un ensemble de mesures environnementales d'évitement et de réduction sont proposées pour les phases de chantier et d'exploitation des projets.

4 Conclusion

Le projet de plan de mobilité est un document-cadre qui dresse un domaine de définition des futurs aménagements liés aux mobilités. La prise en compte du Val de Loire, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO et plus largement à l'ensemble du patrimoine et paysage mérite d'être davantage explorée

Avis délibéré de la MRAe Centre-Val de Loire n°CVL-2026-015171/A PP en date du 11 juin 2026

Le plan de mobilité du syndicat des mobilités de Touraine (37)

afin d'assurer sa protection et sa valorisation. Bien que ce plan améliore les conditions de circulation et la qualité de vie dans son territoire d'application, il s'avère nécessaire d'examiner des scénarios alternatifs ainsi que de mieux évaluer les effets du PDM sur la qualité de l'air (polluants et gaz à effet de serre).

Concernant l'information du public, elle est globalement satisfaisante du fait de l'existence d'un résumé non technique et d'une évaluation environnementale claire et logiquement structurée. Un effort doit cependant être porté à la clarification des méthodes d'évaluation et de quantification des émissions atmosphériques et aux références utilisées vis-à-vis des territoires proches.

Huit recommandations figurent dans le corps de l'avis.