



Luxembourg, 3 Novembre 2022

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet : TRANSPORTS URBAINS BORDEAUX METROPOLE
 Numéro du projet : 20180049
 Pays : France
 Description du projet : L'opération a pour objectif de contribuer au financement du nouveau plan pluriannuel d'investissements de Bordeaux Métropole (France). Le nouveau plan d'investissement comprend un grand nombre de sous- composantes, dont les principales sont : matériel roulant (bus, tramway), dépôts de bus, ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), maintenance et modernisation réseau tramway.

EIE exigée : Oui pour certaines composantes

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone¹ » : no

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Les composantes à financer dans le cadre de cette opération incluent :

1. La création de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) électrique St. Aubin de Médoc (21 km) ainsi que l'acquisition de son matériel roulant
2. L'acquisition de bus et navettes fluviales à zéro émissions
3. La création d'un dépôt bus (3^{ème} dépôt) et la restructuration d'un des dépôts existants (dépôt de Lescure)
4. La sécurisation des sites d'exploitation (dépôts de bus)
5. Le renouvellement des infrastructures existantes du réseau tramway (aiguillages, alimentation par le sol, systèmes)
6. Les aménagements des voiries existantes et la mise en place d'abris vélos pour le développement du réseau vélo express sur la période 2022-2026 prévus sous le plan vélo
7. Les investissements prévus sur la période 2022-2026 sous le plan piéton

Les composantes à financer font partie de la mise en œuvre du dernier Plan de Déplacements Urbains (nommé Schéma des mobilités 2020–2030) ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique.

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, 3 Novembre 2022

Le projet de BHNS relève de l'annexe II de la directive 2014/52/EU modifiant la directive 2011/92/UE ce qui nécessite une décision de l'autorité compétente pour déterminer si une étude d'impact environnementale (EIE) doit être effectuée. Le projet dans sa version avec des bus à motorisation thermique a fait l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact sur l'environnement (EIE) comme prévu par la législation française (Code de l'Environnement). Une première Etude d'Impact Environnemental a été transmise à l'Autorité Environnemental qui a rendu son avis le 13 février 2017 et le projet a été déclaré d'utilité publique le 2 août 2017. Cette DUP a fait l'objet d'un recours pour vice de forme tiré du non-respect des exigences de l'article R112-6 du code de l'expropriation le dossier d'enquête, n'ayant pas procédé selon le tribunal à la présentation des « tracés envisagés et la raison pour laquelle le tracé retenu a été privilégié ». Ce recours a donné lieu à l'annulation de la DUP. Une nouvelle procédure de DUP a été engagée sur la base d'une motorisation électrique. Une deuxième Etude d'Impact Environnemental a été transmise à l'Autorité Environnemental qui a rendu son avis le 11 septembre 2019. La commission d'enquête a donné son avis favorable au projet le 30 Novembre 2020 et le projet a été déclaré d'utilité publique le 29 mars 2021. La nouvelle DUP a fait l'objet de nouveaux recours. Le Promoteur s'engagera à tenir la banque informée des suites de ces recours.

Le projet se situe principalement en milieu urbanisé sur les emprises des voiries existantes. Les zones Natura 2000 plus proches sont :

- SIC FR 7200805 « Réseau hydrographique des Jalles de Saint-Médard et d'Eysines » franchit par le projet au droit de l'avenue de Montaigne (RD 6) à Saint-Médard-en-Jalles sur le pont existant
- ZSC FR 7200700 « La Garonne » : Le terminal de la future ligne BHNS à la gare Saint-Jean, se trouve à proximité de ce site.
- Zone de Protection Spéciale ZPS FR 7210029 et en Zone Spéciale de Conservation ZSC FR 7200687 « Marais de Bruges, Blanquefort et Parempuyre » situées à environ 4 km en aval du projet.

L'étude d'impact confirme que le projet n'aura pas d'incidence significative sur les habitats et les espèces protégées. Le principal impact en phase d'exploitation concerne une augmentation des vibrations. Un plan d'entretien de la couche de roulement de la chaussée dans certains secteurs est prévu afin de minimiser les vibrations. Par contre, une amélioration de l'environnement sonore sur l'itinéraire du BHNS est prévu en phase d'exploitation en raison du remplacement des bus thermiques par des bus électriques et de la mise en œuvre d'un revêtement de chaussée peu bruyant.

Des mesures de bruit et des vibrations sont également programmées pendant les phases travaux et d'exploitation pour vérifier le respect des seuils réglementaires avec un engagement à déclencher si nécessaire, des actions correctives complémentaires

La construction du 3^{ème} dépôt et la restructuration du dépôt de Lescure relèvent de l'annexe II de la directive 2014/52/EU modifiant la directive 2011/92/UE. Les procédures environnementales pour le 3^{ème} Dépôt sont en cours: le dossier d'autorisation environnementale est prévu pour le deuxième semestre de 2023, et l'arrête d'autorisation environnementale est prévu pour le premier semestre 2024. Cette composante fera l'objet d'une procédure loi sur l'eau du fait de sa localisation (situé en zone inondable de risque faible à fort). Le projet devra être mis en œuvre en conformité avec les prescriptions du Plan de Prévention de Risque Inondation (PPRI) : aucune construction sera possible en zone d'aléa fort et très fort et les constructions zone d'aléa faible et modéré seront soumises à la cote de seuil avec transparence hydraulique. Le projet se situe à proximité immédiate de la zone Natura 2000 « FR7200700 - La Garonne » et à environ 2 km de la zone protégée Znieff de type 2 « 720020119 - Coteaux de Lormont, Cenon et Floirac ». Plusieurs espèces végétales et animales protégées sont susceptibles de fréquenter l'aire d'étude immédiate.



Luxembourg, 3 Novembre 2022

Une étude de faisabilité (Programme Architectural Technique et Détaillé) a été élaboré pour le projet en tenant compte les contraintes du site. Le promoteur devra transmettre les études associées ainsi que les avis de l'autorité environnementale avant le décaissement concernant le financement de cette composante.

Le projet de restructuration du dépôt de Lesclure aura lieu dans l'emprise existante. Étant donné le contexte urbain, la nature et l'emprise du projet, celui ne requiert pas d'une procédure d'évaluation d'impact sur l'environnement (EIE) comme confirmé par l'autorité environnementale dans le cadre de l'examen au cas par cas. Le projet a obtenu le permis à démolir ainsi que le permis de construire.

Les travaux de renouvellement des infrastructures existantes ou d'aménagement des voiries pour accueillir les pistes cyclables ou améliorer l'accessibilité piétonne se feront dans l'emprise existante et leur impact devrait être mineur. De ce fait, ils ne relèvent pas de l'annexe II de la directive 2014/52/EU modifiant la directive 2011/92/UE. Toutefois pour toute sous-composante faisant l'objet d'une approbation environnementale, le promoteur s'engage à fournir les documents associée ainsi que les avis de l'autorité environnementale.

Les chantiers auront des impacts négatifs à caractère temporaire en termes de dispersion de particules, bruit, vibrations et d'interruptions du trafic (pour le BHNS uniquement). Toutefois les mesures d'atténuation selon les prescriptions de bonnes pratiques de la Métropole (« chantier à faible impact environnemental ») fixant un certain nombre d'objectifs (tri des déchets, formation du personnel, information des riverains), sont considérées adaptées. Par ailleurs, des prescriptions particulières seront incluses dans les cahiers des charges des entreprises conformément aux risques identifiés.

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 publiée fin 2020 car il comprend des investissements en infrastructure dédié aux transports en commun et l'acquisition de matériel roulant n'ayant pas d'émissions directes de gaz à effet de serre.

Du fait de l'amélioration de la qualité des transports collectifs et des infrastructures dédiées au vélo et à la marche, le projet favorise le transfert modal en diminuant les impacts de l'usage de la voiture particulière sur les émissions de polluants et donc sur le changement climatique.

Évaluation des incidences sociales

Les acquisitions portent essentiellement sur des surfaces non-bâties et se feront préférentiellement par voie de négociation à l'amiable. Si cela n'est pas possible, la Métropole procédera à des procédures d'expropriation avec une indemnisation sur la base de la valeur des biens, estimée par le Service des Domaines de l'Etat.

Le projet aura des effets positifs car il constitue un levier essentiel pour le désenclavement de quartiers en difficulté de l'agglomération en favorisant l'accès aux pôles économiques, et aux services de l'agglomération. Par ailleurs, Des impacts positifs sont aussi attendus du fait que l'établissement public inscrit dans les cahiers de charges des marchés de travaux des clauses d'insertion favorisant l'accès à l'emploi des jeunes et des personnes en chômage de longue durée.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes



Luxembourg, 3 Novembre 2022

Les procédures d'information au public ont été menées conformément à la directive 2003/4/CE et à la directive 2003/35/CE par le biais des mécanismes de concertation et d'enquête publique prévues par la législation française. La consultation publique menée dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique du projet BHNS initial s'est déroulée entre le 3 avril 2017 et le 5 mai 2017. La consultation publique du projet modifié s'est déroulée entre le 1 octobre 2020 et le 2 novembre 2020 puis a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête le 30 novembre 2020.

Conclusions et Recommandations

Le projet aura en sa globalité des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité des transports en commun et des infrastructures dédiées aux modes actifs favorisant le report modal et la réduction des nuisances liées au trafic automobile. Compte tenu des objectifs vertueux poursuivis et hormis quelques aspects négatifs considérés comme étant dûment atténués (bruit, vibrations, interruptions du trafic), les impacts résiduels du projet devraient être positifs grâce à la réduction des nuisances dues au trafic automobile et l'amélioration des performances énergétiques (bus électrique). Par ailleurs, sur le plan social, la ligne de BHNS permet de désenclaver certains quartiers et de favoriser l'accès à l'emploi et aux équipements.

Le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux, sous réserve que :

- Au plus tard avant le dernier décaissement, concernant la composante du 3ème dépôt (10% du prêt), le Promoteur fournisse :
 - le dossier loi sur l'eau et l'avis de l'autorité environnemental correspondant.
 - Le permis de construire
 - tout autre dossier ou approbation requis par l'autorité environnementale compétente ou nécessaire en vertu du droit applicable
- Pour toute autre sous-composante faisant l'objet d'une approbation environnementale, le promoteur s'engage à fournir les documents associés ainsi que les avis de l'autorité environnementale dès disponibles.
- Le Promoteur s'engage à maintenir la banque informée des suites par rapport aux recours déposés contre la nouvelle Déclaration d'Utilité Publique et à fournir les décisions de dernière instance