

Environmental and Social Data Sheet

Overview

Project Name:	BORDEAUX TRANSPORT URBAIN II		
Project Number:	2012-0156		
Country:	France		
Project Description:	Le projet comprend cinq extensions sur les trois lignes de tramway existantes (A, B et C) pour un total de 15 km de lignes supplémentaires et 21 stations, des aménagements ponctuels d'une dizaine de stations existantes (terminus partiels et allongement des quais), la construction de 6 parcs-relais et d'un nouveau site de maintenance et de remisage, ainsi que l'acquisition de 26 rames de 44 mètres et l'allongement de 6 autres.		
EIA required:	Oui		
Carbon Footprint:	Oui	<input type="checkbox"/>	voir section "Carbon Footprint"
	Non	<input checked="" type="checkbox"/>	inférieur aux seuils ¹

Summary of Environmental and Social Assessment, including key issues and overall conclusion and recommendation

Le projet comprend cinq extensions des lignes de tramway, des aménagements ponctuels d'une dizaine de stations existantes et la construction d'un nouveau site de maintenance et de remisage. Ces composants relèvent de l'annexe II de la directive 2011/92/EU et par conséquent la nécessité de mener une étude d'impact environnemental (EIE) est déterminée soit au cas par cas soit par des critères fixés par l'État membre. Le projet a été soumis à une procédure d'évaluation d'impact environnemental dans le cadre de la Déclaration d'utilité publique. Il a obtenu un avis favorable de l'autorité environnementale et a été déclaré d'utilité publique le 24 décembre 2010. L'EIE comprend un volet qui restitue les impacts cumulatifs de l'ensemble des projets de transport public du programme d'investissements de la CUB. L'acquisition du matériel roulant est exclue de la directive du fait que sa construction se fera dans les usines du fournisseur.

Le projet fait partie de la mise en œuvre des politiques visées par les différents documents stratégiques de la communauté d'agglomération, en particulier le Projet D'Aménagement et Développement Durable (PADD) ayant fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale (ESE) selon la directive 2001/42/EC.

Le projet se déroule principalement en milieu urbain, sur les emprises des voiries existantes, hormis pour le site de maintenance qui est situé à proximité de deux zones Natura 2000 et de trois espaces naturels remarquables, deux desquels sont directement concernés par le projet et pour lesquels des mesures d'atténuation et de compensation sont dûment prévues. Avant le premier décaissement, le Promoteur devra fournir le formulaire A précisant la non-incidence du projet sur ces zones Natura 2000.

Le projet cherche à améliorer la qualité des transports collectifs, à privilégier l'utilisation des modes alternatifs à la voiture et à favoriser le transfert modal. Compte tenu des objectifs

¹ Seuls les projets qui répondent à la portée de l'exercice pilote, tel que défini dans la méthodologie concernant l'empreinte carbone, sont inclus, à condition que les émissions estimées dépassent les seuils suivants: au-dessus de 100 kt CO₂e/an pour les émissions absolues (brut) ou 20 kt CO₂e/an (net) pour les émissions relatives

vertueux poursuivis et hormis quelques aspects négatifs considérés comme étant dûment mitigés (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 (baisse des émissions de CO₂ estimée de l'ordre de 1,400 tonnes équivalent de CO₂ par an, entre autres). Par ailleurs, sur le plan social, la ligne permet de désenclaver certains quartiers en difficulté et de favoriser l'accès à l'emploi des jeunes et des chômeurs de longue durée.

Environmental and Social Assessment

Environmental Assessment

- Evaluation d'impact environnemental (EIE) : L'étude d'impact environnemental a permis d'évaluer les incidences des extensions des lignes existantes A, B et C. L'étude comporte un volet qui présente aussi les impacts cumulatifs de l'ensemble des projets de transport public concomitants sous la forme d'un programme.
- Evaluation stratégique environnementale (ESE) : Le projet fait partie de la mise en œuvre des politiques visées par les différents documents stratégiques de la communauté d'agglomération, en particulier le Projet D'Aménagement et Développement Durable (PADD) ayant fait l'objet d'une ESE.

Le projet ainsi que les mesures d'accompagnement (en particulier les projets de développement urbain et de densification des quartiers traversés) s'inscrivent dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) qui est en cours d'approbation et qui a aussi fait l'objet d'une ESE.

Environmental Impact and Mitigation

- *Localisation et impacts sur zones Natura 2000 et autres zones protégées ou espaces naturels remarquables*: Le projet se situe principalement en milieu urbanisé sur les emprises des voiries existantes. Les extensions des lignes B et C au Nord sont situées à proximité de deux zones Natura 2000 (dont celle de La Garonne) et de trois espaces naturels remarquables, deux desquels sont directement concernés par le projet (les ZNIEFF 720002384 « le lac de Bordeaux » et 720014213 « la station botanique du Barrail long »). En particulier pour le site de maintenance, situé à l'extrémité nord de la ligne C, les mesures de compensation et de mitigation ont été identifiées et présentées auprès du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) qui a donné un avis favorable. Elles comprennent: la restitution des surfaces d'habitat actuellement anthropisées et le rétablissement des fonctionnalités écologiques. Plusieurs corridors écologiques seront créés et sécurisés afin de faciliter les déplacements de la faune entre la réserve naturelle de Bruges, le Bois de Bordeaux, la Jallère, la Jalle de Blanquefort et la Garonne (buses à sec et glissières au niveau des chaussées, nouveau cours d'eau, restauration d'une continuité humide le long de la Jallère au niveau du parc des expositions,...). Avant le premier décaissement, le Promoteur devra fournir le formulaire A précisant la non-incidence du projet sur ces zones Natura 2000.
- *Impacts pendant la phase de chantier* : Le chantier aura des impacts négatifs à caractère temporaire en termes de dispersion de particules, bruit, vibrations et d'interruptions du trafic. Toutefois les mesures de mitigation/compensation selon les prescriptions de bonnes pratiques de la Communauté Urbaine de Bordeaux (« chantier propre ») fixant un certain nombre d'objectifs (tri des déchets, formation du personnel, information des riverains,...), sont considérées adaptées.
- *Impacts pendant la phase opérative* : L'impact potentiellement négatif du fait de l'augmentation des surfaces imperméabilisées (élargissement de l'emprise routière, parcs-relais, SMR) sera compensé par des accompagnements végétaux le long du tracé. Par ailleurs des mesures de traitement qualitatif et quantitatif des eaux pluviales (ouvrages de rétention, régulation et décantation) sont prévues.

Le tracé intercepte deux cours d'eau. Les modifications apportées aux ouvrages ne modifieront pas leurs profils en travers et ne perturberont pas leur écoulement.

Au niveau du bruit et des vibrations, l'impact du projet est faible ou neutre du fait des distances de façade à façade et de l'état initial de l'ambiance sonore.

- *Atténuation du changement climatique* : Du fait de l'amélioration de la qualité des transports collectifs, 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. En particulier, la baisse des émissions de CO₂ est estimée de l'ordre de 1,400 tCO₂/an.
- *Adaptation au changement climatique* : Pour des raisons d'adaptation au changement climatique (prévention du débordement ou d'effacement des digues des cours d'eau à proximité), les équipements les plus vulnérables du futur site de maintenance (SMR) seront positionnés à une cote supérieure à celle de la crue centennale prévue dans le PPRI. Par ailleurs, le projet ne modifiera pas les zones d'expansion de crue : le bilan déblais/remblais étant neutre.

Social Assessment, where applicable

Les acquisitions portent essentiellement sur des surfaces non-bâties et se feront préférentiellement par voie de négociation à l'amiable. En cas d'échec, la Cub 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. Globalement, en 2013, 51 % des logements sociaux seront situés à moins de 500 mètres d'une ligne de tramway et 75 % à moins de 1 000 mètres.

Par ailleurs, Des impacts positifs sont aussi attendus du fait que la communauté d'agglomération 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.

Public Consultation and Stakeholder Engagement

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 (art L-300.2 du Code de l'urbanisme). L'enquête publique a eu lieu entre le 31 mai et le 13 juillet et a donné lieu à un avis favorable de la commission. Cette enquête a été précédée de 43 réunions publiques, qui ont réuni plus de 7 000 participants, dans le cadre de la concertation préalable qui s'est déroulée du 1^{er} avril 2008 au 19 juin 2009 sur 64 semaines.

Other Environmental and Social Aspects

N/A