

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet : TRAMWAY DE CAEN II
Numéro du projet : 2017-0426
Pays : France
Description du projet : Transformation en tramway fer standard du TVR (transport sur voie réservée, sur pneumatiques) de la Communauté Urbaine de Caen et prolongements. Le nouveau réseau de tramway aura une longueur de 16,2 km et 37 stations, desservies par 23 rames de tramway.

EIE exigée : oui

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone¹ » : non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- **Conformité avec la réglementation environnementale :** Le projet s'inscrit dans les documents stratégiques de planification du territoire que sont : le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de 2012 ; le Projet d'agglomération et le Programme Local de l'Habitat (PLH) de Caen la Mer ; les Plans Locaux d'Urbanisme communaux ; et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Caen Métropole. Ce dernier plan a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnemental (ESE).

Le projet relève de l'annexe II de la directive 2014/52/UE. ce qui nécessite une décision de l'autorité compétente pour déterminer si une étude d'impact environnementale (EIE) doit être effectuée. Le projet 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). L'Etude d'Impact Environnemental a été transmise à l'Autorité Environnementale le 3 mai 2016. Un additif a été transmis le 6 juin 2016 suite à une modification du tracé des lignes (abandon du terminus Théâtre). L'Autorité Environnementale a rendu son avis le 1^{er} juillet 2016. Celui-ci est assorti de deux recommandations (réaliser une analyse prospective du trafic intégrant les projets de développement dans le quartier de la Presqu'île afin de mieux anticiper les éventuels effets de saturation et fournir une analyse plus approfondie sur les tonnages et le devenir des déchets produits) qui ont fait l'objet d'un mémoire en réponse.

De son côté, la commission d'enquête (chargée de mener l'enquête publique) a remis son rapport le 7 novembre 2016 et émis un avis favorable assorti d'une réserve et de recommandations. Cette réserve concernant la réactivation d'une étude concernant le principe d'implantation d'une station mutualisée destinée à desservir un quartier de la Ville (Sainte Thérèse) sera prise en compte et traitée favorablement pour la suite du projet.

¹ 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 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, 07 février 2018

- **Localisation et impacts sur zones Natura 2000 et la biodiversité** : Il n'y a pas de site Natura 2000 dans le périmètre d'étude, les sites Natura 2000 recensés dans le Calvados les plus proches se trouvant dans un rayon de 20km. Le périmètre d'étude comporte deux ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) de type I² : les pelouses calcaires du Nord de Caen et la Carrière Charlemagne à Fleury-sur-Orne ; et une ZNIEFF de type II³ : la Vallée de l'Orne qui s'étend sur Caen et Fleury-sur-Orne.

D'autre part, l'ensemble du tracé n'est que très peu concerné par le zonage zone humide. En effet, la zone étant fortement urbanisée, la présence de zones humides à ces endroits est en réalité très faible.

En ce qui concerne les protections réglementaires, un espace naturel sensible (ENS) se trouve dans la zone du périmètre de l'étude, au sud-ouest et est ouvert au public : la berge de l'Orne.

Enfin, il est à noter qu'un projet potentiellement éligible à la SCAP (Stratégie de création d'aires protégées) se trouve à proximité du futur centre de maintenance à Fleury-sur-Orne.

- **Risques liés à des découvertes archéologiques** : Les risques liés à faire des découvertes archéologiques sont faibles dans la mesure où les interventions sont cantonnées dans la plupart des cas à l'emprise de la plateforme du TVR, laquelle a déjà fait l'objet d'un diagnostic archéologique avant sa réalisation. Néanmoins, deux sites ont été identifiés par les services de l'Etat comme présentant un intérêt archéologique. Le premier site est celui de l'emprise du CEMT situé à Fleury-sur-Orne. Il a fait l'objet d'un diagnostic archéologique en octobre 2015, puis de fouilles archéologiques préventives. Les travaux de construction du centre de maintenance ont ensuite pu normalement commencer en avril 2017. Le second site est celui de la future stations Château-Quatrans et de l'aménagement du glacis enherbé situé au pied du Château de Caen. Un diagnostic d'archéologie préventive a été réalisé en février 2017. A l'issue, des fouilles ont été prescrites par la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) et seront réalisées avant la fin du mois de janvier 2018.
- **Sites nécessitant une dépollution** : Seul le site du CEMT (Centre d'Exploitation et de Maintenance du Tramway) a nécessité une dépollution. Ce site est situé à proximité d'anciennes carrières souterraines et sur une ancienne carrière à ciel ouvert. Tout d'abord, une cavité souterraine indépendante des carrières adjacentes a été identifiée et a nécessité un traitement spécifique. De plus, l'ancienne carrière à ciel ouvert s'est avérée être une emprise polluée dont l'ampleur a été révélée lors de sondages géotechniques effectués en phase « projet » de l'opération. Les investigations menées sur le terrain ont mis à jour les points suivants en termes de pollution :
 - Pollution environnementale : les sondages ont fait état de remblais hétérogènes et potentiellement pollués ne pouvant être totalement réutilisés sur site ou envoyés en filière classique (blocs béton, équipements ménagers...).

² Les ZNIEFF de type I, de superficie réduite, sont des espaces homogènes d'un point de vue écologique et qui abritent au moins une espèce et/ou un habitat rares ou menacés, d'intérêt aussi bien local que régional, national ou communautaire ; ou ce sont des espaces d'un grand intérêt fonctionnel pour le fonctionnement écologique local.

³ Les ZNIEFF de type II sont de grands ensembles naturels riches, ou peu modifiés, qui offrent des potentialités biologiques importantes. Elles peuvent inclure des zones de type I et possèdent un rôle fonctionnel ainsi qu'une cohérence écologique et paysagère.

Luxembourg, 07 février 2018

- Pollution sanitaire : les sondages ont également fait état d'émanations ponctuelles de gaz.

Au vu de ce constat, une mission spécifique pour réaliser une Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS) a été commandée à un bureau d'étude spécialisé pour mieux quantifier ce risque. L'étude EQRS a conclu que les faibles concentrations rencontrées ne présentent pas de risque pour les usagers du CEMT. Les sols pollués ont d'ores et déjà été totalement traités dans le cadre des travaux de terrassement et de dépollution liés à la construction du CEMT.

- **Recyclage des rames à substituer** : Le contrat DSP (Délégation de Service Public) mis en œuvre au 1^{er} janvier 2017 prévoit que le délégataire prenne en charge à ses frais la destruction avec recyclage des 24 rames du TVR. En parallèle, le Promoteur est en cours de discussions avec son homologue à Nancy pour l'utilisation de pièces détachées, leur TVR présentant des difficultés techniques tout aussi importantes que celles de Caen.
- **Impacts pendant la phase de chantier** : Le chantier aura des impacts négatifs à caractère temporaire en termes d'interruption de la circulation, de génération de déchets et de pollution. Toutefois les mesures de mitigation/compensation mises en œuvre sont considérées adaptées.
- **Impacts pendant la phase opérative** : Le projet aura des impacts positifs pendant la phase d'opération. Au niveau du bruit, l'étude montre que le projet apportera une amélioration de l'ambiance sonore en façade des bâtiments due au changement de matériel roulant, moins bruyant. De plus, on prévoit une amélioration du paysage, grâce à la forte végétalisation de la plateforme.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

La réalisation du projet ne nécessite pas d'acquisitions foncières majeures ou d'expropriation. Seules quelques emprises sont en cours de négociation amiable pour la réalisation d'aménagements urbains mineurs liés notamment à la mise en conformité avec la réglementation applicable aux transport guidés.

L'ensemble du projet permettra également de rendre plus accessible le système de transport et les quais, notamment vis-à-vis des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

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

Conformément à l'article L103-2 (ancien L300-2) du code de l'urbanisme, une concertation du public a été menée en 2015 sous la forme de six réunions publiques et d'une réunion spécifique à destination des représentants des entreprises et des commerçants. Parallèlement, le public a pu faire part de ses avis par voie numérique (site dédié et courriel). La commission d'enquête a remis son rapport le 7 novembre 2016, et émis un avis favorable assorti d'une réserve et de recommandations pour la résoudre : 1) réalisation d'une analyse prospective du trafic intégrant les projets de développement dans le quartier de la Presqu'île afin de mieux anticiper les éventuels effets de saturation et 2) fourniture d'une analyse plus approfondie sur les tonnages et le devenir des déchets produits. Cette réserve a été prise en compte et traitée favorablement pour la suite du projet.

Luxembourg, 07 février 2018

Conclusions et Recommandations

Le projet a suivi les procédures réglementaires prévues dans les directives applicables (EIE, SEA, Cadre sur l'eau, Habitats, Oiseaux).

Le périmètre d'étude comporte 2 ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) de type I : les pelouses calcaires du Nord de Caen et la Carrière Charlemagne à Fleury-sur-Orne ; et une ZNIEFF de type II : la Vallée de l'Orne qui s'étend sur Caen et Fleury-sur-Orne. Des mesures ont été mises en place pour réduire le risque de pollution du milieu physique, qui constitue le majeur impact négatif potentiel du projet et qui pourrait engendrer une augmentation de la turbidité de l'Orne et un départ de laitance de béton dans le milieu.

Après appréciation des mesures de mitigation et de compensation et compte tenu des impacts positifs attendus après la mise en service du projet (baisse de la pollution sonore et amélioration du paysage), le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux, sous réserve de la soumission, avant le premier décaissement du prêt, de la:

- Confirmation écrite (formulaire A ou B ou équivalent) des autorités compétentes confirmant que les impacts possibles du projet sur les sites de conservation de la nature situés à proximité du projet ont été évalués conformément aux exigences de l'UE Habitat (92/43/CEE) et des Oiseaux (79/409/CEE).

Le Promoteur s'engage à envoyer à la BEI, dès que disponible, preuve de la prise en compte de la réserve de la commission d'enquête concernant la réactivation d'une étude concernant le principe d'implantation d'une station mutualisée destinée à desservir un quartier de la Ville (Sainte Thérèse).