

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	PRET CADRE TRANSPORT PUBLIC - PAU
Numéro du projet :	2016-0775
Pays :	France
Description du projet :	Le projet comprend la construction de la première ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre l'Hôpital et la Gare de Pau et les aménagements urbains et paysagers associés. La ligne a une longueur de 6.1 km dans le sens nord-sud et 5.7km dans le sens sud-nord avec en total (deux sens) 11.8 km en quasi-totalité (90%) en site propre ou site banalisé. Le projet inclut l'achat du matériel roulant - 8 bus articulés à hydrogène de 18m, l'infrastructure de production et de distribution d'hydrogène et l'aménagement de deux parcs relais (P+R).
EIE exigée :	Oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	Non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- *Conformité avec la réglementation environnementale* : Le projet de première ligne de BHNS entre l'Hôpital François Mitterrand et la Gare de Pau, avec ses différentes mesures d'accompagnement (dont la création de deux parking-relais), a un rôle central, colonne vertébrale du futur réseau BHNS.

Le projet s'inscrit dans le cadre du plan d'aménagement urbain de l'agglomération (SCOT approuvé en 2015). Il fait aussi partie des actions prévues dans le Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2004 (le PDU est en cours de révision). Cette mise à jour du PDU plan fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale.

Le projet relève de l'Annexe II de la Directive 2011/92/EU et a fait l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact comme prévu par la législation française (Code de l'environnement) au travers de la concertation préalable et de l'enquête publique du projet BHNS. L'utilité publique du projet a été prononcée par arrêté préfectoral le 23 décembre 2013. La modification du projet sur la partie centrale du tracé a également respecté le cadre réglementaire français et a fait l'objet d'une évaluation environnementale. Le projet a ainsi obtenu l'avis favorable de l'autorité environnementale et a été déclaré d'utilité publique le 19 juin 2017.

Les aménagements de l'extension du dépôt de bus actuel, sur un terrain acquis en 2015, qui accueillera la station de production (électrolyseur) et de distribution d'hydrogène ainsi que les 8 bus à hydrogène font l'objet d'études en collaboration avec les services de l'Etat

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, 11.07.2018

dans le cadre d'une procédure de déclaration en tant que Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) comprenant une analyse des impacts environnementaux et des mesures d'atténuation.

- *Localisation et impacts sur les zones Natura 2000 et sur la biodiversité* : Le projet se situe majoritairement en zone urbaine et sera réalisé, principalement, sur les emprises des voiries existantes sans modifications substantielles de ces dernières. Cependant, la ville de Pau est couverte par deux sites Natura 2000 FR 7200781 « Gave de Pau » (site d'Intérêt Communautaire) et FR 7200770 « Parc boisé du Château de Pau ». Et le projet intercepte le premier site sur deux secteurs, en particulier au niveau du nouvel ouvrage de franchissement sur l'Ousse des Bois et pourrait induire des impacts indirects sur la faune piscicole de l'Ousse des Bois par une éventuelle altération de la qualité de l'eau lors des travaux par entrainement de fines et pollution accidentelle. Les travaux potentiellement les plus sensibles, qui concernent la traversée de l'Ousse des Bois ont par ailleurs été réalisés en 2015. L'avis favorable de l'autorité environnementale décrit que l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000 conclut, de manière justifiée, à l'absence d'incidences 'notables' sur les espèces et les habitats d'espèces sur le site Natura 2000 du gave de Pau (cela équivaut à recevoir le formulaire A).
- *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. Notamment, 868 arbres (dont 15 arbres remarquables) ont été recensés le long du tracé, présent sur l'emprise ou en bordure d'emprise, qui pourraient être exposés à plusieurs perturbations liées aux engins de chantiers, aux mouvements du sol ou à la pollution des sols. Toutefois, les mesures de mitigation/compensation et les mesures liées à la protection des arbres (travaux sur les zones sensibles réalisés en dehors des périodes de nidification et de reproduction de l'avifaune) mises en œuvre sont considérées comme adaptées par l'autorité compétente. L'impact résiduel du Projet sur la préservation du milieu naturel (ensemble des arbres) est considéré comme faible.
- *Impacts pendant la phase d'exploitation* : Un risque résiduel mais faible sur la préservation du milieu naturel (cours d'eau) sera surveillé, notamment au regard de l'augmentation du taux d'imperméabilisation sur l'ensemble du tracé et de la contamination potentielle des cours d'eau. Du fait de son impact global sur le milieu naturel, le projet dans son ensemble prévoit la création de 500 arbres et de 21 000 m² d'espaces verts supplémentaires. Les principaux impacts permanents se situeront au niveau des rues adjacentes, avec un déplacement du trafic routier de 6% dans un rayon de 250 mètres. L'ensemble des potentiels impacts liée à la réorganisation de la circulation seront mitigés par la création de parc relais et par une signalisation spécifique pour les non-résidents pour les guider vers les parkings souterrains rénovés (sinon maintien des accès riverains recherché). Au niveau du bruit, le projet génère de manière générale des impacts positifs du fait de la diminution du trafic automobile et de l'utilisation bus très silencieux. L'EIE a montré que le risque d'une augmentation du bruit est jugé faible, y compris sur les rues adjacentes où s'effectuent le report de trafic (coulée verte).
- *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. Le nouveau matériel roulant aura aussi un impact positif, vu que les seuls rejets des bus à hydrogène seront de la vapeur d'eau. De plus, la production du carburant hydrogène des bus par électrolyse, alimentée à court terme par une électricité produite par des sources d'énergies renouvelables, va encore plus améliorer l'efficacité CO₂ du vecteur hydrogène « du puits à la roue ».

Luxembourg, 11.07.2018

Évaluation des incidences sociales

Le projet n'aura pas d'effets négatifs sur le plan social car il se déroule principalement sur les emprises des voiries existantes. Les mesures associées (création de nouvelles voiries) requièrent des acquisitions foncières limitées pour lesquelles des mesures de compensation sont prévues.

Le projet aura des effets positifs puisqu'il constitue un levier essentiel pour le désenclavement de deux quartiers prioritaires car il favorise l'accès de ces quartiers aux pôles économiques et aux services et équipements de l'agglomération.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

Les procédures d'information au public ont été menées par le biais des mécanismes de concertation préalable et d'enquête publique prévues par la législation française. La 1^{ère} enquête publique s'est déroulée du 24 septembre au 25 octobre 2013. La commission d'enquête a émis un avis favorable au projet. Et l'utilité publique du projet a été prononcée par arrêté préfectoral le 23 décembre 2013.

Suite à une proposition de modification du tracé en centre-ville (délibération du 11 décembre 2014 du conseil du SMITU), une concertation préalable a eu lieu entre le 8 février et le 10 mars 2016 et une enquête publique complémentaire a été réalisée, au titre de l'article L.123-2 1° du Code de l'Environnement, du 16 novembre au 16 décembre 2016. Le préfet des Pyrénées-Atlantiques a prononcé la déclaration d'utilité modificative du projet de bus à haut niveau de service le 19 juin 2017.

Conclusions et Recommandations

Le projet sera réalisé en grande partie sur les emprises des voiries existantes et, de ce fait, les impacts sur l'environnement seront limités et mitigés autant que possible par les mesures proposées. Il aura des impacts négatifs à caractère temporaire pendant la phase de chantier (bruit, vibrations, interruptions du trafic) qui seront dûment mitigés.

Le projet a suivi les procédures réglementaires prévues dans les Directives applicables (EIE, SEA, Cadre sur l'eau, Habitats, Oiseaux, ICPE). Le tracé du projet intercepte au moins l'un des 2 sites Natura 2000 situé sur le territoire de la Ville de Pau, mais ne présente pas d'impact significatif sur les espèces ou sur les habitats d'espèces. Toutefois le projet aura des impacts permanents localisés sur la préservation du milieu naturel (arbres et cours d'eau). Compte tenu des mesures de mitigation et de compensation proposées, il a reçu l'avis favorable de l'autorité compétente. Son impact global peut être considéré comme acceptable vu l'absence d'incidences notables.

Sur la base des informations fournies par le Promoteur et une fois ces conditions remplies, le projet est considéré comme acceptable, du point de vue environnemental et social, pour un financement BEI.