



Luxembourg, 10 decembre 2024

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	CLERMONT FERRAND SUSTAINABLE TRANSPORT
Numéro du projet :	20230978
Pays :	France
Description du projet :	Ce projet est la première allocation du prêt-cadre 2018-0285 (le « Projet »). Le Projet comprend le financement des volets suivants du plan d'investissement pluriannuel court-moyen terme du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) : (i) La construction des 2 lignes électriques de Bus à Haut Niveau de Service : • Ligne B partant de la place Royat Allard vers Aulnat • Ligne C allant de Cournon d'Auvergne à l'ouest de Clermont-Ferrand ; (ii) La construction d'un nouveau dépôt de bus ; (iii) L'achat de 40 bus électriques articulés pour le BHNS ainsi que l'achat pour le reste du réseau de 11 bus articulés électriques et de 3 bus standard électriques. (iv) La mise en place de nouveaux systèmes d'aide à l'exploitation et d'information ainsi que l'infrastructure de recharge au dépôt et en ligne requise pour le nouveau matériel roulant.
EIE exigée :	oui pour certaines composantes
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	no
(La présentation détaillée pour les projets inclus dans le programme « empreinte carbone » se trouve dans la section « Programme Empreinte Carbone de la BEI »)	

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Les composantes à financer font partie de la mise en oeuvre du dernier Plan de Déplacements Urbains, du Plan Air Energie Climat Territorial ainsi que du Schéma de Transition Energétique et Ecologique Clermont Auvergne Métropole.

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (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 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 12 Avril 2022 et le Projet a été déclaré d'utilité publique le 19 Octobre 2022. Le dossier a évolué pour prendre en compte une

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, 10 decembre 2024

grande partie des remarques émises dans ce 1er avis. L'actualisation de l'étude d'impact a permis de préciser les impacts du Projet, qui sont globalement moins importants que ceux exposés dans le cadre de l'étude d'impact initiale, considérant les mesures complémentaires mises en place par le Maître d'Ouvrage et les derniers éléments d'études affinés. Un deuxième avis favorable avec commentaires de la part de l'autorité environnementale a été fourni le 25 Avril 2023 et le Maître d'Ouvrage a répondu à tous les points soulevés.

La production du matériel roulant bus et des équipements de charge aura lieu dans les usines du fabricant et, par conséquent, se trouve hors du champ de la directive 2014/52/CE modifiant la directive 2011/92/CE.

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 ont été prévues dans les marchés de travaux.

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, 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.

Location, Natura 2000 and Biodiversity issues

Compte tenu de la nature du Projet, avec des aménagements situés dans un environnement urbain dense, aucun impact sur Natura 2000 ou d'autres sites protégés n'a été identifié et le Projet est conforme aux dispositions des directives Habitats et Oiseaux (92/43/CEE et 2009 /147/CE respectivement).

Évaluation des incidences sociales

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.

Le foncier du nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance de la Pointe de Cournon appartenait à des collectivités et a été maîtrisé sans incidences.

Il existe un risque de pratiques de travail forcé dans la chaîne d'approvisionnement des principales composantes des bus électriques. Le promoteur fera des efforts raisonnables pour mener à terme les vérifications appropriées tout au long de ses chaînes d'approvisionnement en bus électriques utilisés dans le cadre du Projet, dans le but d'éviter notamment le recours au travail forcé.

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

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.



Luxembourg, 10 decembre 2024

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.

Engagements :

- Le promoteur doit déployer des efforts raisonnables pour limiter les risques de recours au travail forcé dans la chaîne d'approvisionnement des principales composantes des bus électriques qui seront utilisés pour ce Projet.

Sur la base des informations fournies par le Promoteur ainsi que des engagements ci-dessus, le Projet est considéré comme acceptable, du point de vue environnemental et social, pour un financement BEI.