



Rapport 2024 sur l'allocation des fonds de l'obligation verte 2023

20 Millions €

Code ISIN: FR001400MPM7



1	INTRODUCTION	3
2	RAPPEL DU FRAMEWORK	8
3	PRESENTATION DE L'OBLIGATION	11
4	LA MOBILITE DURABLE	14
4.1	Ligne de bus express	15
4.2	Navettes fluviales de Bordeaux Métropole	22
4.3	Dépôt Lescure	29
5	ANNEXE	36
6	Bordeaux Métropole Second Party Opinion	39
7	SOURCES	41



1 INTRODUCTION

L'année 2020 a été marquée par la crise COVID 19, et la nécessité d'appliquer des mesures sanitaires et des règles de confinement strictes qui ont totalement bouleversé la vie des habitants. Cet arrêt sur image a mis en lumière la nécessité d'accélérer les transitions écologiques et sociales de l'ensemble de nos politiques métropolitaines, de manière transversale, pour leur donner force et cohérence, en plaçant les habitants et les acteurs du territoire au cœur de cette dynamique. Il nous appartient désormais de porter un regard différent sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme en y intégrant les ingrédients d'une transition écologique et sociale : redonner sa place à la nature, repositionner l'espace public - espace de vie, de partage et de lien social - construire des bâtiments exemplaires, déployer les énergies renouvelables, assurer la continuité des mobilités douces et des transports en commun, lutter contre les inégalités, promouvoir une économie vertueuse, renforcer l'autonomie de notre territoire. La prise de conscience et les attentes des citoyens face à l'urgence écologique et sociale est forte.

Notre réponse à de tels enjeux doit plus que jamais constituer le fil rouge de l'ensemble des politiques métropolitaines. Notre démarche se doit d'être agile, innovante et partagée. Elle ambitionne de conduire les politiques de Bordeaux Métropole à la lumière des attentes des métropolitaines et métropolitains et répond ainsi à leurs aspirations démocratiques. Dans le cadre de notre observatoire territorial nous avons mobilisé 170 personnes : des agents des collectivités du territoire, des représentants des services de l'Etat, des représentants d'entreprises et d'associations, des chercheurs, des étudiants ainsi que des membres du Conseil de développement durable.

Les enjeux qui ont émergé de cette consultation citoyenne sont devenus nos ambitions :

- Faire de Bordeaux Métropole une métropole apaisée au service du cadre de vie de ses habitants et d'un aménagement durable du territoire,
- Favoriser la résilience du territoire face aux risques et promouvoir la sobriété des usages pour préserver les ressources naturelles,
- Lutter contre les inégalités et l'exclusion, promouvoir un développement économique responsable et solidaire,
- Préserver la bonne santé de ses habitants,
- Préparer l'avenir de ses habitants en cohésion avec les forces du territoire et au-delà

Avec les premières feuilles de route, nous nous sommes fixés des objectifs à court et moyen terme que nous suivrons via un tableau de bord d'indicateurs territoriaux. Il s'agit aujourd'hui d'intensifier et prolonger ces réflexions dans le but de promouvoir des modes d'intervention à la hauteur des enjeux. Nous élargirons le champ des expérimentations pour suivre, évaluer et réajuster, si nécessaire, le déploiement opérationnel des politiques publiques métropolitaines en faveur de la transition. Ces tests grandeur nature permettent d'affiner les contours par la connaissance des forces et faiblesses d'un dispositif, d'en optimiser l'efficacité avant d'être lancé à grande échelle et répondre aux engagements métropolitains. Quelques soient nos objectifs, nous les atteindrons grâce à la mobilisation collective de l'ensemble des acteurs.

L'un de nos premiers leviers d'incitation est de nous imposer nous-même une certaine exemplarité. Pour y répondre, nous nous sommes lancés dans la construction d'un outil d'évaluation de nos politiques publiques au regard de critères environnementaux : le budget transition de Bordeaux Métropole. La mise en place de cet outil de pilotage va nous permettre d'évaluer la quasi-totalité de nos dépenses publiques et de les arbitrer en considération de nos priorités environnementales.



Nous avons souhaité élargir le champ de coloration de nos politiques publiques au-delà de l'impact carbone et en considération de nos grandes orientations métropolitaines. L'extension du dispositif au critère d'adaptation, aux ressources, à la biodiversité, à la pollution de l'air est à l'étude. Avant cela, l'enjeu majeur est l'appropriation du dispositif par l'ensemble des directions et des élus concernés. Nous en faisons une priorité

UNE MÉTROPOLE APAISÉE AU SERVICE DU CADRE DE VIE DE SES HABITANTS ET D'UN AMÉNAGEMENT DURABLE

Bordeaux Métropole s'engage en faveur de politiques volontaristes pour améliorer le vivre ensemble et proposer un cadre de vie apaisé et accessible à tous. Cet enjeu est au cœur des grandes stratégies d'aménagement, d'urbanisme et de programmations en faveur de la réappropriation de l'espace public. Au regard de l'accroissement démographique et des impératifs écologiques et sociaux, l'un des enjeux majeurs porte sur la mobilité. À la fluidité des déplacements, s'ajoutent les enjeux de la décarbonation et de sécurité. Au gré de leurs besoins, de leurs moyens, de leurs obligations, une pluralité de solutions doit être optimisée pour accompagner les habitants dans leur quotidien métropolitain et au-delà des frontières.

L'ambition d'un cadre de vie apaisé nécessite la révision des modes de penser et de faire «urbanité»: construire sur la ville, imaginer des modes d'habitats renouvelés, engager la zéro artificialisation nette, préserver les espaces verts, instaurer un dialogue entre le bâti et le vivant, introduire des prescriptions fortes en termes de végétalisation, développer les espaces communs, penser la mutabilité urbaine, sont autant de nouveaux modes de faire la ville, interrogés pour la future révision du PLUi et concertés avec les communes.

UN TERRITOIRE RÉSILIENT FACE AUX RISQUES QUI PROMEUT LA SOBRIÉTÉ DES USAGES DANS UNE LOGIQUE DE PRÉSERVATION DES RESSOURCES NATURELLES

De par leur impact direct (environ 15% en moyenne des émissions GES*) ou du fait de leurs compétences régaliennes (aménagement, logements, transports, déchets...) les collectivités jouent un rôle majeur d'exemplarité dans la diminution des impacts sur l'environnement (diminution des gaz à effet de serre, de la consommation de ressources, amélioration de la qualité de l'air...) tout en adaptant les territoires et les infrastructures au changement climatique. Bordeaux Métropole se fixe ainsi deux priorités d'action : agir sur son patrimoine public et intégrer les enjeux de préservation des ressources.

A cet effet, Bordeaux Métropole intègre à l'action publique la notion de finitude des ressources pour mener une politique transversale de sobriété avec des applications sectorielles – énergie, déchet, eau. Il s'agit de créer les conditions permettant une évolution durable de la consommation pour permettre une réappropriation citoyenne des usages et une liberté de choix qui reste aujourd'hui peu présente dans les modèles actuels. Aussi, la révision du Plan climat Air Energie (30 septembre 2022) pour parvenir à l'objectif d'un territoire 0 carbone en 2050, la mise en place d'une politique déchet offensive, la maîtrise de sa politique de l'eau, l'accompagnement des usages des citoyens vers la sobriété, l'animation de la



mutation écologique des acteurs économiques, l'expérimentation sont autant de moyens et leviers pour réimaginer des formes d'action collective en faveur des biens communs.

UN TERRITOIRE EN TRANSITION QUI LUTTE CONTRE LES INÉGALITÉS ET L'EXCLUSION, ET PROMET UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RESPONSABLE ET SOLIDAIRE

Les conditions de vie des habitants dépendent de multiples facteurs dont la disponibilité et la qualité des lieux d'habitation. En complément de l'augmentation de l'offre de logements sociaux, l'ensemble des outils disponibles, y compris ceux permis récemment par la loi, sont étudiés et mis en œuvre pour favoriser pour tous et toutes un accès décent au logement, mais aussi à une vie de quartier et à des services de proximité. Parce que les inégalités sont un facteur décisif de blocage de toute transition, un soin particulier sera apporté à la lutte contre toutes les formes d'inégalité et d'exclusion et notamment les inégalités plus silencieuses telles que la précarité énergétique. Préparer le territoire économique de demain, c'est agir sur l'organisation et les activités des secteurs industriels et tertiaires afin qu'ils contribuent à une économie durable génératrice d'opportunités d'emplois et de conditions de travail décentes.

Pour répondre à ces enjeux, il s'agit notamment d'investir dans l'économie sociale et solidaire et anticiper les besoins en emplois et compétences en faveur de la transition écologique et sociétale. Ce territoire métropolitain en transition questionne également ce qui fait cité, l'accès à l'éducation, la diffusion de la connaissance, l'intensification de l'éducation à l'environnement comme clé pour bâtir de nouveaux modèles, une approche sensible au territoire révélé par l'art dans la ville, en somme vivre au sein d'un territoire éclairé et sensible pour permettre à chacun d'y fonder ses repères

UN TERRITOIRE SOUCIEUX DE PRÉSERVER LA BONNE SANTÉ DE SES HABITANTS

Si la bonne santé et l'épanouissement des habitants du territoire est d'abord dépendante de l'offre de soin disponible, elle est aussi étroitement liée à des attentes en termes d'amélioration de la qualité de l'air, de l'alimentation, du déploiement d'infrastructures sportives... La santé des habitants dépend de la prise en compte des facteurs de risques par les politiques publiques et les citoyens. La prévention et la réduction de l'exposition des citoyens aux polluants sont des objectifs guidant de nombreuses stratégies métropolitaines dont elles dépendent : mobilité, santé environnementale...

Pour ce, les contrats locaux de santé se voient attribuer de véritables objectifs en matière de santé environnementale (s'engager dans une métropole zéro phyto, zéro perturbateurs endocriniens et zéro plastique). Bordeaux Métropole travaille avec les communes et les grands acteurs compétents pour faire face aux situations de rupture (crise sanitaire) ainsi qu'aux évolutions démographiques (vieillesse) et aux besoins des habitants. Enfin, la politique alimentaire transversale de Bordeaux Métropole mise sur une pluralité d'outils en faveur du contrôle de la production par la relocalisation, de l'accompagnement vers des pratiques plus économes en intrants et plus respectueuses de l'environnement, de l'encouragement de la production biologique, ou encore de stratégies de circuits courts afin de permettre aux habitants de Bordeaux Métropole d'exercer leur choix d'une alimentation saine et durable



UN TERRITOIRE QUI PRÉPARE L'AVENIR DE SES HABITANTS EN COHÉSION AVEC LES FORCES DU TERRITOIRE ET AU-DELÀ

L'ensemble des grands plans et stratégies cités en amont contribuent à préparer l'avenir, décarboner les modes de transports et l'habitat, préserver et redonner la place au vivant, préserver les ressources, les écosystèmes et la biodiversité, prendre soin d'une meilleure inclusion dans la cité, ... Pour l'action publique, il s'agit à la fois de réorienter, prioriser, anticiper et avoir la capacité d'intervenir en cas de crise (tempêtes, inondations, sécheresses, sanitaire...).

Il s'agit ainsi de développer la résilience du territoire, réduire la dépendance aux énergies fossiles, se doter de capacités pour se nourrir, et offrir, pour toutes ces solutions d'avenir, les conditions du débat, de l'échange et de la concertation. L'ensemble de ces enjeux est également au cœur du dialogue avec les territoires proches, à l'échelle départementale et régionale qui entretiennent de fortes interactions avec Bordeaux Métropole.

Préparer l'avenir c'est également doter l'action publique d'outils de pilotage et d'évaluation nouveaux afin de favoriser de nouveaux modes d'intervention, mesurer l'intégration des enjeux environnementaux et sociaux de la conception des politiques publiques, en étroite relation avec celles et ceux pour qui elles sont dédiées, en renouvelant les modes d'intervention partenariaux et en veillant aux équilibres territoriaux.

BUDGET TRANSITION

Engager la transition écologique et sociale nécessite à la fois d'intégrer les enjeux de transition dans chacune des politiques publiques mais aussi de se doter de nouveaux outils et méthodes de mesure et d'évaluation. Ces outils permettront de traduire de manière opérationnelle la responsabilité environnementale et sociale de la collectivité, tant dans son fonctionnement que dans ses modes d'intervention. Le budget transition, processus étendu du budget « climat » ou budget « coloré » en est l'un des instruments.

Pour permettre le respect des trajectoires annoncées, l'ensemble des politiques publiques menées par la collectivité dans le cadre de ses compétences doivent pouvoir s'appuyer sur une bonne connaissance des effets leviers induits par les mesures budgétaires issues des pratiques de la collectivité. Des Etats, des collectivités et plusieurs institutions ont commencé à expérimenter un budget au prisme des enjeux environnementaux.

La mise en place du cadre de financement durable, permet à Bordeaux Métropole de faciliter le financement de ses investissements et projets ayant un impact environnemental et social fort. En effet, Bordeaux Métropole considère les instruments de financement verts, sociaux et durables comme essentiels pour mener son programme de transition écologique, tout en offrant aux investisseurs nationaux et internationaux la possibilité de diversifier leurs investissements avec des actifs plus durables.

La Métropole de Bordeaux ambitionne via la mise en place de ce Document Cadre de positionner son programme d'investissement dans une démarche de finance durable, via un outil de financement dédié au Plan Pluri annuel d'Investissement (PPI). Elle souhaite s'appuyer sur cet outil pour communiquer sur ses engagements en faveur de la transition écologique, ses actions pour faire face aux enjeux sociaux, ainsi que pour mettre en valeur son travail d'identification et de quantification des financements alloués à ces enjeux. Au travers de cette démarche, la Métropole souhaite mettre en valeur le travail des services opérationnels



en exposant les réalisations en lien avec la transition écologique et la justice sociale. L'émission d'Obligations Vertes, Sociales et Durables est aussi un moyen pour la Métropole de contribuer au développement du marché de la finance durable mais également de faire le lien entre le financement de l'équilibre budgétaire et les projets vertueux qu'elle mène sur son territoire.

Le suivi du produit net de l'Obligation durable et responsable ligérienne est opéré dans le cadre réglementaire applicable aux collectivités locales françaises qui leur impose une obligation de dépôt de leurs fonds libres sur un compte unique au Trésor Public (article 26 de la Loi Organique relative aux Lois de Finances du 1er août 2001).

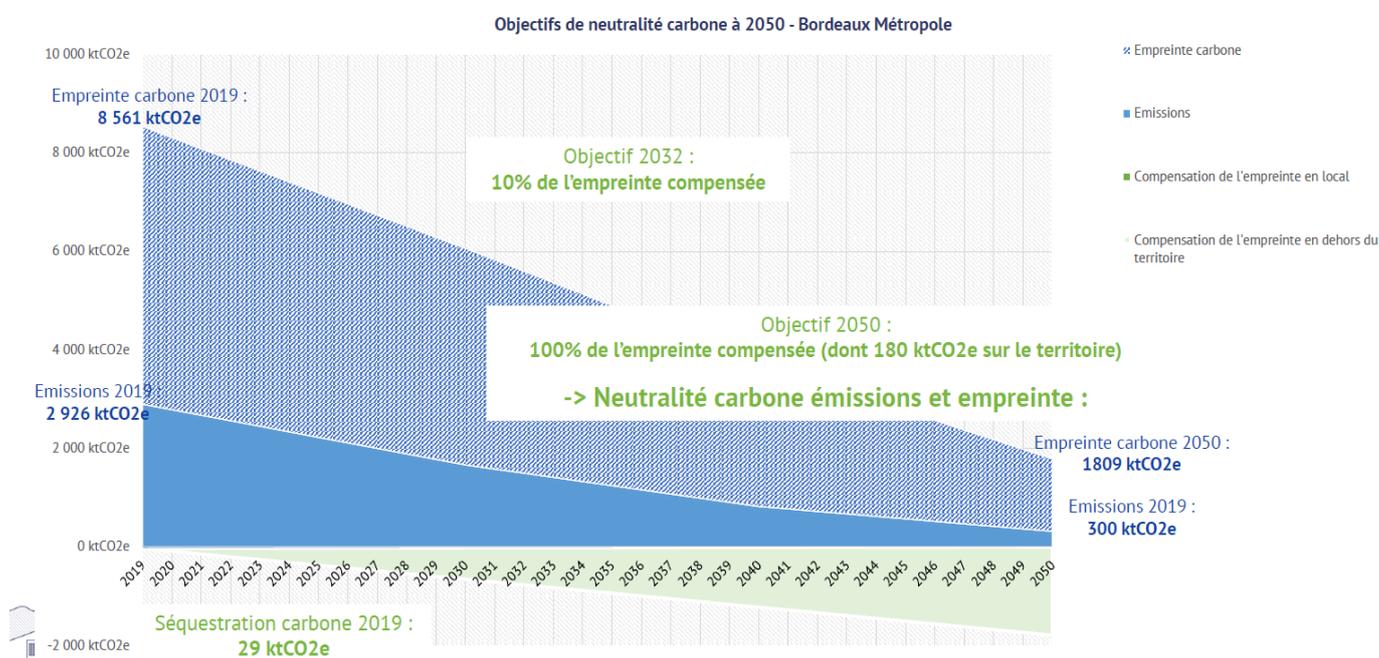
En vue du suivi et du reporting des projets, une concertation régulière entre la Direction des Finances et de la commande publique et les directions concernées a été mise en œuvre. Ainsi, les référents financiers des services opérationnels ont été sensibilisés afin que le financement, des projets sélectionnés, soit un point de vigilance particulier dans le cadre des prérogatives du cadre financement durable de Bordeaux Métropole.



2 RAPPEL DU FRAMEWORK

L'obligation verte durable et responsable de Bordeaux Métropole

Pour répondre à l'urgence climatique, Bordeaux Métropole a révisé son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) en 2022 en intégrant notamment l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. L'ambition de ce nouveau Plan Climat de Bordeaux Métropole est de faire converger toutes les politiques publiques ainsi que toutes les actions du territoire vers la neutralité carbone en impliquant l'ensemble des acteurs (habitants, associations, entreprises) dans ce défi à l'horizon 2050.



A travers son Plan Climat, Bordeaux Métropole a pour ambition de devenir un territoire résilient, bas carbone, inclusif, sachant développer l'emploi et l'économie de proximité. Bordeaux Métropole s'engage également pour la préservation du pouvoir d'achat, tout en assurant la qualité de vie, la santé et le bien-être de ses habitants

Le plan climat de Bordeaux Métropole s'articule autour de 3 axes : « Penser autrement, faire autrement et vivre autrement » afin de parvenir à un projet conciliant transition écologique, protection sociale, respect de l'environnement et promotion d'un vivre ensemble renouvelé. Divers projets et stratégies ont notamment vu le jour afin de décarboner les modes de transport, l'habitat, tout en préservant les ressources, les écosystèmes et la biodiversité.



Penser autrement	Faire autrement	Vivre autrement
<p><i>Se transformer pour accompagner les transitions</i></p> <p>Objectif 1 : Promouvoir l'appropriation collective du projet de transition Former, informer, participation citoyenne, bibliothèque des initiatives...</p> <p>Objectif 2 : Renforcer les pratiques de coopération Contractualisation avec les acteurs du territoire, territoires voisins, Coopérative carbone, réseaux d'acteurs ...</p> <p>Objectif 3 : Piloter et rendre visible Comptabilité carbone, observatoire territorial de la transition, compteur carbone...</p> <p>Objectif 4 : Accompagner les changements de comportement et de pratiques Maison écocitoyenne, partenariats de recherche...</p>	<p><i>Produire localement, en valorisant et respectant nos ressources</i></p> <p>Objectif 5 : Développer la production d'ENRr locale Chaleur et froid renouvelables, électricité, biomasse, géothermie...</p> <p>Objectif 6 : Développer les productions en agro-écologie, les forêts et les espaces végétalisés SRAA, jardins collectifs, espaces forestiers et 1 million d'arbres, IFU</p> <p>Objectif 7 : Développer les filières de transition Emplois verts et filières émergentes, écologie industrielle, économie circulaire, tourisme durable</p> <p>Objectif 8 : Produire plus sobrement (carbone, ressources, déchets) Accompagner les entreprises vers la transition, privilégier des matériaux moins polluants, réduire les déchets, réduire l'impact des constructions</p>	<p><i>Adopter des modes de vie favorables à tous</i></p> <p>Objectif 9 : Se déplacer TC, plan vélo, plan marche, usages partagés, véhicules décarbonés, ZFE ...</p> <p>Objectif 10 : Habiter 11 500 logements par an rénovés et décarbonés, secteur tertiaire...</p> <p>Objectif 11 : Consommer Alimentation saine et de qualité, gaspillage alimentaire réemploi, emballages jetables, consommation sobre, réemploi</p> <p>Objectif 12 : Aménager Modification PLU et SCOT, référentiel d'aménagement durable, aménager l'espace en lien avec enjeux d'artificialisation, de changement climatique et de santé, gestion des milieux aquatiques et des zones humides, préservation de la ressource en eau...</p>

Le présent cadre est conforme aux principes de l' *International Capital Market Association (ICMA)*, à savoir, les *Green Bond Principles (GBP)2021*, les *Social Bond Principles (SBP) 2023* et les *Sustainability Bond Guidelines (SBG) 2021*.

Conformément à ces principes, pour chaque instrument de financement durable émis, Bordeaux Métropole affirme qu'elle adoptera ce qui suit, comme indiqué dans le présent cadre :

- Utilisation des fonds
- Sélection et évaluation des projets
- Gestion des fonds
- Reporting
- Revue externe

Un montant équivalent au produit net levé de toute obligation verte, sociale ou durable de Bordeaux Métropole émise en vertu du présent cadre sera alloué, en partie ou en totalité, au financement des projets verts et sociaux éligibles listés ci-dessous.

Les catégories de projets verts et sociaux identifiées ci-dessous sont conformes aux ICMA GBP, SBP et SBG. Les tableaux ci-dessous montrent également l'alignement des catégories de projet avec les Objectifs de développement durable (ODDs) des Nations Unies ainsi que les objectifs environnementaux définis par l'UE.

Ainsi dans une démarche cohérente et afin de financer son ambitieux plan d'investissement, la Région a souhaité lancer une nouvelle émission obligataire verte, durable et responsable, réalisée en adéquation avec la doctrine des Green Bonds Principles, processus reconnu également par MOODY'S

Cette méthodologie se résume en 4 points sur lesquels la Région s'est engagée :

- L'utilisation des fonds : L'ensemble des projets qui ont été financés par le produit de ces émissions contribue aux Objectifs de Développement Durable des Nations-Unies ;



- La sélection et l'évaluation des projets financés : La sélection des projets est le produit de la coopération de la Direction des Finances et de la commande publique et des principales Directions opérationnelles concernées par les projets durables.
- Le suivi et la gestion des fonds : Le suivi du produit net de l'Obligation durable et responsable ligérienne est opéré dans le cadre réglementaire applicable aux collectivités locales françaises qui leur impose une obligation de dépôt de leurs fonds libres sur un compte unique au Trésor Public (article 26 de la Loi Organique relative aux Lois de Finances du 1er août 2001).

En vue du suivi et du reporting des projets, une concertation régulière entre la Direction des Finances et de la commande publique et les directions concernées a été mise en œuvre. Ainsi, les référents financiers des services opérationnels ont été sensibilisés afin que le financement, des projets sélectionnés, soit un point de vigilance particulier, notamment pour éviter tout « double fléchage » de financements.

Le reporting, objet de ce document, il vise à présenter le suivi d'allocation des fonds investis dans les projets éligibles. Ainsi l'impact de chaque projet sur l'environnement ou le développement du territoire vous est présenté au travers de fiches de projets sur la base des indicateurs de performance en annexe 5 de ce document.

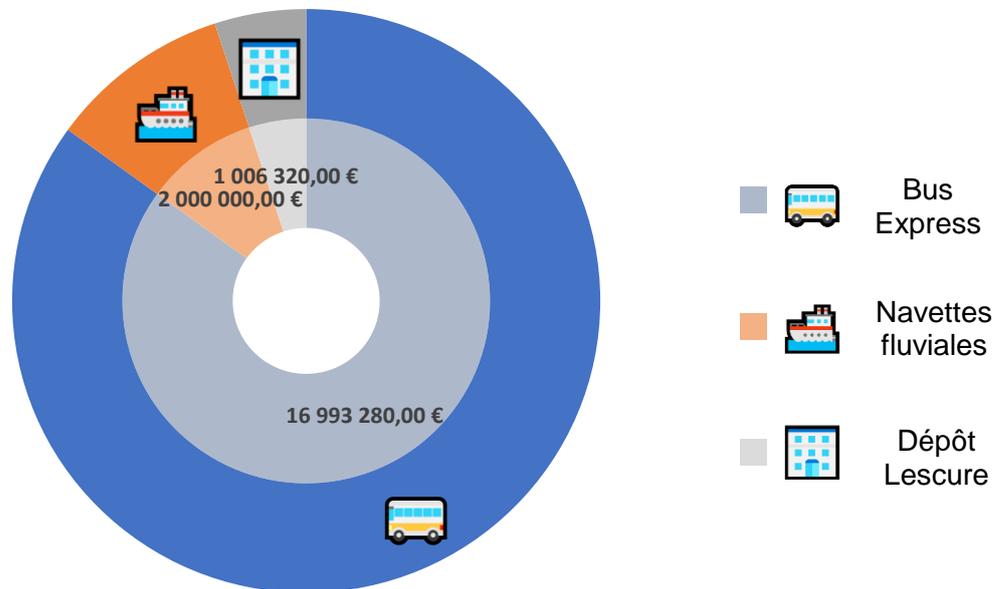


3 PRESENTATION DE L'OBLIGATION

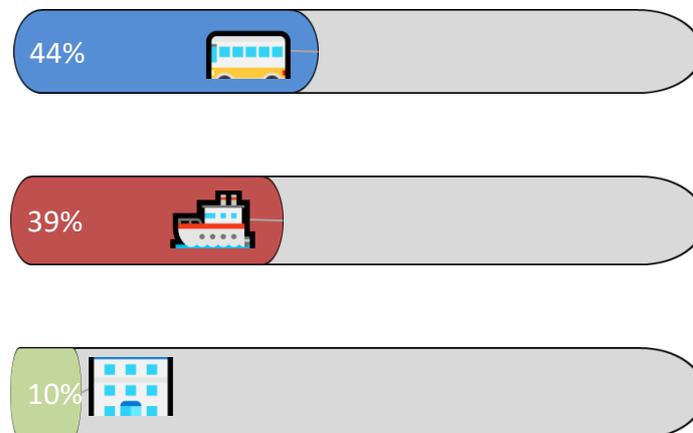
En 2023, Bordeaux Métropole a procédé à une levée de 20 millions d'euros d'émissions obligataires vertes, . Ces fonds ont permis le financement de 3 projets représentant le spectre des priorités métropolitaines présentées en introduction du présent rapport.

L'ensemble des produits de ces émissions a été alloué sur cette première année de reporting selon la répartition suivante.

Répartition de l'utilisation des fonds de l'obligation verte,



Part des projets financés par le greenbond en %





L'ensemble des projets financés grâce à ces émissions feront l'objet d'une fiche individuelle précisant les enjeux, l'avancement, les montants ainsi que les indicateurs de performances de ces réalisations.

L'analyse, le suivi et l'évaluation ont été réalisés selon une méthodologie détaillée dans le rapport.





Projets	Description	Montant total du projet	Montant de la participation BM	Montant investi sur la période de 2024 par Bordeaux Métropole	Montant investi par Bordeaux Métropole et financé par le Greenbond sur la période 2024 (En M€)	Part du projet financée par le Greenbond (En %)
La mobilité durable						
Ligne bus express Bordeaux/Saint Aubin de Médoc (bus 100% électrique)	Relier Saint-Aubin de Médoc à la gare Saint-Jean en 1h seulement	170 500 000 €	170 500 000 €	38 409 247 €	16 993 280 €	44 %
Les navettes fluviales	Quatre nouveaux Batcub et six nouveaux pontons pour élargir sa flotte.	11 700 000 €	11 700 000 €	5 101 230 €	2 000 000 €	38 %
Dépôt Lescure	Il doit être entièrement restructuré et modernisé	85 800 000 €	85 800 000 €	10 030 350 €	1 006 320 €	10 %
Total Reporting 2024		268 000 000 €	268 000 000 €	53 540 827 €	20 000 000 €	x



4 LA MOBILITE DURABLE

La mobilité : un défi quotidien !

Trois millions de déplacements sont réalisés chaque jour sur le territoire de Bordeaux Métropole ! De grands projets ambitieux ont déjà été menés pour faciliter les déplacements de tous les habitants : le réseau de tramway, le pont Jacques-Chaban-Delmas, l'aménagement des quais, l'extension du réseau cyclable, le passage de la rocade à 3 voies... Pour continuer d'apporter des solutions de transport efficaces et durables, Bordeaux Métropole réinterroge aujourd'hui sa politique de mobilité.

En 2017 en effet, pour la première fois depuis des décennies, **le pourcentage des déplacements réalisés en voiture passait sous la barre des 50%**. Toutefois, des difficultés de circulation, notamment sur les grands axes routiers, perdurent et les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (vélo, marche, trottinette, covoiturage...), déjà en plein essor, **peuvent encore être développés**. Notre réseau de transports en commun, qui constituait la colonne vertébrale de la stratégie des mobilités adoptée en 2016 doit également être repensé.

Quelles solutions de mobilité pour demain ?

Alors quelles seront les mobilités de demain dans Bordeaux Métropole et quelles doivent être les priorités selon vous ? Des voies vélo express ? Des navettes fluviales ? Des véhicules plus propres ? Des trottoirs mieux pensés pour les plus fragiles ? Des solutions de mobilité innovantes dans les territoires périurbains ?

Afin de répondre à ces questions, Bordeaux Métropole engage une réflexion visant à remettre à plat tous ses projets de déplacement et à élaborer une nouvelle stratégie des mobilités opérationnelle jusqu'en 2035. L'objectif de cette démarche est de mieux appréhender les problématiques actuelles de déplacement dans un contexte de croissance démographique et d'étalement urbain, et de définir les actions les plus efficaces pour fluidifier et faciliter les déplacements quotidiens sur l'ensemble du bassin métropolitain.

Ainsi, le 15 janvier 2021, une large consultation a été menée auprès des différents acteurs du territoire et a alimenté une réflexion technique visant à évaluer les projets en cours et à en définir de nouveaux. En 2022, un schéma global d'organisation de l'ensemble des modes de déplacements a constitué la feuille de route de la politique de mobilité des prochaines années.

De plus en 2024, la métropole a également franchi des étapes importantes en matière de mobilité pour les métropolitains et l'ensemble des girondins avec un nouveau réseau de bus, la première ligne de bus express entre Saint-Aubin de Médoc et la gare Saint Jean, une nouvelle offre vélo et l'achèvement du pont Simone-Veil... enfin. Ces initiatives visent à renforcer la cohésion territoriale en permettant à chaque usager de bénéficier d'un service public de qualité. Chaque citoyen doit pouvoir compter sur une offre de transport efficace pour satisfaire à ses besoins professionnels ou personnels.

Enfin l'année écoulée, de juin 2023 à juin 2024, a été marquée par des avancées significatives pour Bordeaux Métropole. Face aux vulnérabilités humaines et territoriales, notre action s'est concentrée sur des initiatives structurantes, avec une attention particulière portée à la mobilité, à l'habitat, et à la préservation de l'environnement.

4.1 Ligne de bus express

Mobilité, transports et déplacements La mobilité durable	
Objet :	<ul style="list-style-type: none"> Ligne bus express Bordeaux/Saint Aubin de Médoc
Lieu :	<ul style="list-style-type: none"> Bordeaux
Dates clés	<ul style="list-style-type: none"> Démarrage des travaux réseaux : 6 avril 2021 Mise en service du bus express : 1 juin 2024
Données clés	<ul style="list-style-type: none"> 50000 voyageurs par jour Les émissions de CO2 évitées par le projet sont de 1270 tonnes par an. 5 minutes fréquence de passage en heure de pointe entre Bordeaux et Saint-Médard-en-Jalles 18 000 déplacements automobiles en moins par jour
Données RSE-insertion sociale	<ul style="list-style-type: none"> Plus de 22 000 heures réalisées dans le cadre de la clause d'insertion sociales des 6 principaux marchés de travaux Le projet a ainsi permis la création de 14 emplois.
Montant total du projet	<ul style="list-style-type: none"> 170 500 000 € millions euros (matériel roulant compris)
Financement BM dans le montant du projet :	<ul style="list-style-type: none"> 38 409 247 €
Financement 2024 du projet par l'emprunt vert et responsable	<ul style="list-style-type: none"> 16 993 280 €

Historique du financement du projet par les précédents emprunts verts et responsables de Bordeaux Métropole



Présentation du projet

Relier Saint-Aubin de Médoc à la gare Saint-Jean en 1h seulement

Le Bus à haut niveau de service (BHNS) garantit des déplacements rapides et bien plus réguliers qu'un bus classique grâce à des voies de circulation réservées sur une partie du trajet, une priorité aux intersections et peu d'arrêts. L'infrastructure est très largement reprise pour garantir vitesse/confort/régularité de la ligne mais aussi attractivité et sécurité de la pratique du vélo et de la marche à pied.

Le matériel roulant retenu pour le BHNS de Bordeaux à Saint-Aubin de Médoc aura un profil écologique amélioré par rapport aux bus classiques car il sera 100 % électrique et zéro émission au pot d'échappement.

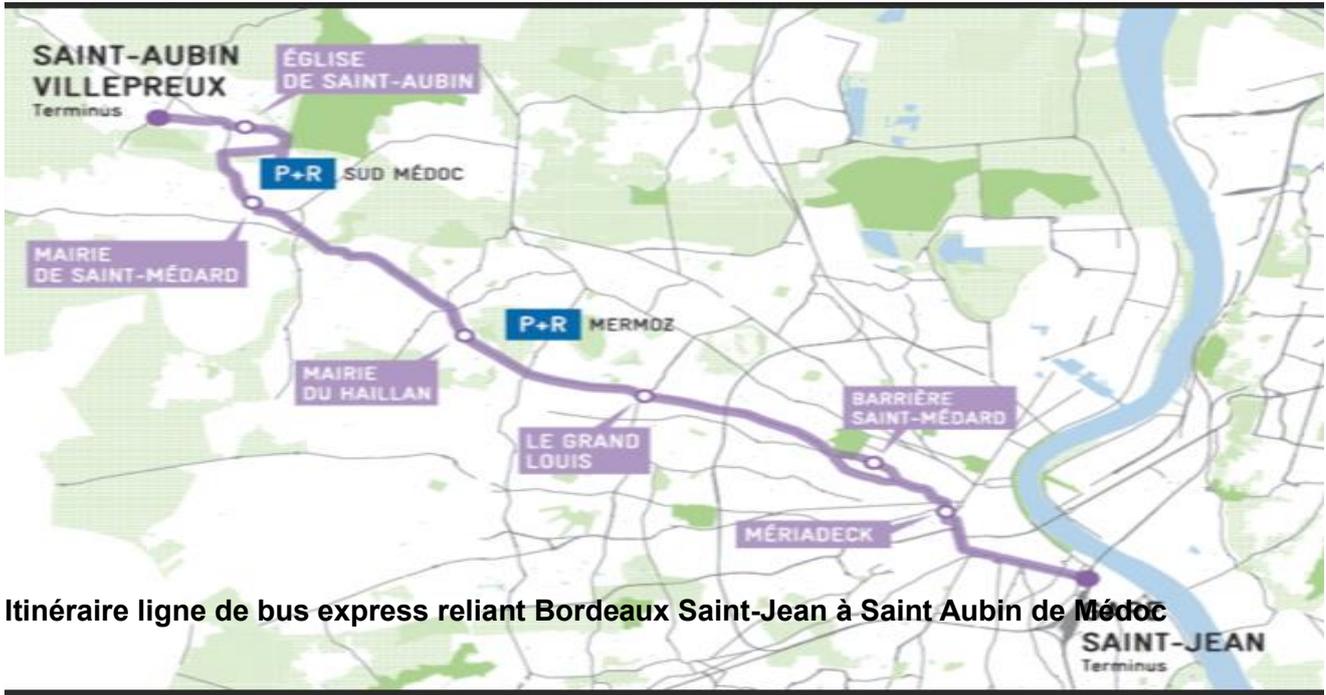
Il est possible de relier Saint-Aubin de Médoc à la gare Saint-Jean en 1h seulement contre 1 heure 30 auparavant, soit un gain de temps de 30%. Entre les boulevards et la gare Saint-Jean, les voyageurs gagnent 13 minutes (30% également). De quoi attirer de nombreux habitants, scolaires, étudiants et employés : la fréquentation attendue s'élève à 50.000 voyages par jour. D'autant plus qu'à terme il passera toutes les 5 minutes en heure de pointe, jusqu'à St-Médard-en-Jalles. Long de 21 kilomètres, le trajet est confortable grâce à une conduite équilibrée et des équipements embarqués (wifi, info-voyageurs).

Aménager le parcours entre Saint-Aubin de Médoc et Bordeaux Gare Saint-Jean

Le BHNS dessert les communes de Bordeaux, Mérignac, Eysines, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles, Le Taillan-Médoc et Saint-Aubin de Médoc. Il emprunte un tracé similaire à celui de la Lianes 3, et une partie de la Lianes 1 auxquelles il se substitue, mais avec un terminus à la gare Saint-Jean et une régularité accrue grâce à divers aménagements. Notamment la transformation de carrefours, la création de stations de type tram. Le véhicule très moderne (Wifi, information voyageurs, prises USB, vidéosurveillance...) pourra circuler à une vitesse moyenne de 21km/heure entre Bordeaux à Saint-Aubin de Médoc.

L'opération s'accompagne d'améliorations sensibles des espaces publics traversés que ce soit par la requalification de trottoirs et chaussée, l'aménagement de placettes, la végétalisation.

Certaines voies sont par exemple réservées au BHNS, dans les lieux où la cohabitation avec la circulation automobile serait trop pénalisante. L'objectif n'étant nullement de stigmatiser l'usage de la voiture, le projet conserve toutefois de l'espace pour la circulation automobile et le stationnement, notamment dans les centres-villes. Un parking relais est en service, à Saint-Aubin Lycée Sud Médoc et un second sera construit au Haillan avenue Pasteur (début des travaux en novembre 2024). Les cyclistes profitent, quant à eux, d'itinéraires cyclables améliorés le long du parcours.



Itinéraire ligne de bus express reliant Bordeaux Saint-Jean à Saint Aubin de Médoc



Vue de la station grand Louis du bus



Etat d'avancement du projet

Etat du projet : En service

Localisation : Bordeaux-Saint-Aubin de Médoc

Calendrier prévisionnel : De nouveaux bus spécialement adaptés à la ligne seront déployés au 1^{er} semestre 2025

La ligne a été mise en service le 1^{er} juin 2024



➤ Indicateurs d'impact relatifs au projet

Indicateur	Impact
Nombre de bénéficiaires concernés par le projet	<ul style="list-style-type: none"> • 50000 futurs voyageurs/jour
Emissions de CO2 évités par le projet	<ul style="list-style-type: none"> • 1 270 tonnes CO2 par an
Nombres de véhicules électriques déployés	<ul style="list-style-type: none"> • 36 bus électriques au premier semestre 2025
Report modal (nombre d'usagers additionnels)	<ul style="list-style-type: none"> • 18 000 déplacements automobiles de moins par jour

➤ Justification de l'éligibilité du projet à chacun des critères

Management environnemental et éco-conception des projets	<ul style="list-style-type: none"> • Les aménagements le long du tracé intègrent des aménagements cyclables assurant au mieux la continuité avec les itinéraires cyclables existants. • Renforcement de la trame verte existante grâce à la plantation de nombreux arbres (600) et de strates basses diversifiées sur le tracé • Parking-relais en structure bois et couverture en panneaux photovoltaïques • Implantation de candélabre solaire sur la partie bordelaise du tracé • Adaptation de la géométrie du projet pour conserver le plus grand nombre d'arbres existants • Revalorisation de certains matériaux par retraitement et réutilisation dans le projet (bordures granit) • Recyclage des matériaux extraits du chantier
Contribution à la lutte contre le changement climatique et à la transition écologique du territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Projet favorisant la continuité des circulations douces et s'affranchissant des contraintes de congestion routière responsables d'importants problèmes d'irrégularité pour offrir une réelle alternative à l'utilisation de la voiture. • Les bus acquis par Bordeaux Métropole Mobilités seront électriques • Utilisation de matériaux innovants notamment des enrobés de trottoirs clairs qui aident à réduire les températures par forte chaleur et des zones de stationnement en dalles engazonnées pour réduire l'imperméabilisation des sols • Installation d'abris y compris dans les zones les plus contraintes • Installation de fontaines à eau • Diversité des espèces plantées pour favoriser la biodiversité • Contrôle automatique de l'éclairage en station avec une sonde crépusculaire
Contribution à l'aménagement durable du territoire et à l'amélioration de la qualité de vie	<ul style="list-style-type: none"> • Réfection des revêtements sur la chaussée et les trottoirs lorsque cela est nécessaire sur la majorité de l'itinéraire.

	<ul style="list-style-type: none"> • Modifications du plan de circulation pour alléger le trafic sur l'itinéraire. • Traversée des giratoires dans l'axe pour améliorer le confort des voyageurs. • Amélioration des itinéraires cyclables et des cheminements piétons : aménagement de pistes cyclables sur un itinéraire de 1,18 km et aménagement ou réaménagement de bandes cyclable sur un itinéraire de 24,65 Km, création de contre sens cyclable. • Objectif de vitesse commerciale de 21 Km/h favorisé par la création de 11 Km de couloir bus, la suppression de 41 carrefours à feux, la priorité donnée aux bus dans tous les carrefours et des régulateurs dédiés chez l'exploitant.
<p>Contribution au développement solidaire, à la lutte contre les inégalités et prise en compte de la sécurité des personnes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ce projet favorise ainsi le désenclavement du territoire et s'inscrit pleinement dans une volonté de lutte contre les inégalités entre les territoires. Bordeaux Métropole Mobilités a choisi d'équiper la ligne de bus de 18 mètres, qui seront 100% accessibles aux personnes à mobilité réduite • Les stations sont entièrement accessibles aux PMR avec diffusion d'informations visuelles par bornes ou sonores par télécommande dédiée • Maintien dès que possible des voies cyclables en phase chantier et communication chantier positive • Elargissement et désencombrement des trottoirs dans plusieurs parties du tracé • Evaluation par un prestataire spécialisé des modalités d'appropriation des différents espaces des stations par typologie de population • Nombreux aménagements favorables au mode doux.
<p>Respect des droits fondamentaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En favorisant l'intermodalité et une meilleure desserte du territoire, ce projet favorise le droit d'aller et venir. • Mis en place durant les trois ans de travaux d'une médiation de chantier avec les riverains (ligne téléphonique et boîte mail dédiées et 3 agents permanents
<p>Développement responsable du territoire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 50 000 futurs voyageurs par jour et un report modal permettant 18 000 déplacements automobiles en moins par jour. •
<p>Développement économique du territoire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien à l'emploi lié aux travaux • Plus de 100 000 riverains desservis (habitants, commerces et entreprises)
<p>Loyauté des pratiques, Achats responsables et Relations fournisseurs responsables</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bordeaux Métropole a mis en place un dispositif d'indemnisation à l'amiable pour les professionnels, entreprises et commerçants riverains des chantiers du bus express (anciennement BHNS). •



Promotion d'une concertation adaptée avec les parties prenantes internes et externes

- Très nombreuses réunions publiques organisées en phase concertation
- L'opération a été déclarée d'utilité publique par la préfète de la Gironde le 29 mars 2021

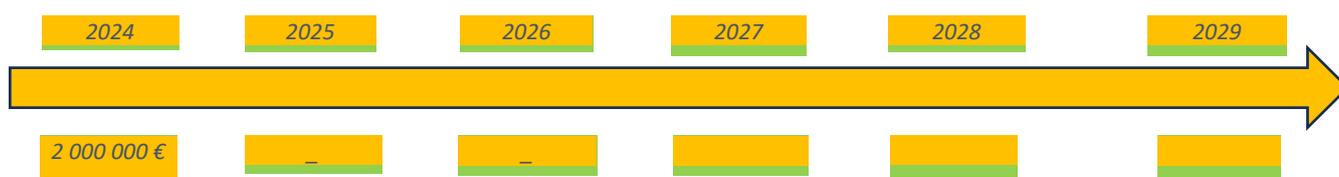


4.2 Navettes fluviales de Bordeaux Métropole

Mobilité, transports et déplacements La mobilité durable

Objet :	<ul style="list-style-type: none"> Navette fluviale de Bordeaux
Lieu :	<ul style="list-style-type: none"> Bordeaux Métropole
Dates clés	<ul style="list-style-type: none"> Novembre 2024 : mise en service commercial de deux navires Avril 2025, réception de deux nouvelles navettes fluviales.
Données clés	<ul style="list-style-type: none"> En 2022, 351 983 voyageurs ont pris les navettes fluviales (BATCUB¹). Construction de 4 nouveaux bateaux au total (2+2). Construction de 6 nouveaux pontons.
Montant total du projet	<ul style="list-style-type: none"> 11 700 000 €
Financement BM dans le montant du projet :	<ul style="list-style-type: none"> 5 101 230 €
Financement 2024 du projet par l'emprunt vert et responsable	<ul style="list-style-type: none"> 2 000 000 €

Historique du financement du projet par les précédents emprunts verts et responsables de Bordeaux Métropole



¹ Il s'agit de la navette fluviale qui relie les deux rives de la limoneuse Garonne

Présentation du projet

Construit aux Sables d'Olonnes par le chantier naval Ocea. Leur livraison permettra de doubler la flotte de navettes fluviales.

Spécialement conçu pour naviguer sur la Garonne, le catamaran en aluminium, long de 20 mètres, pourra transporter 70 passagers et 10 vélos – contre 65 personnes et 6 vélos sur les 3 BatCub actuellement en service. L'intérieur sera plus confortable, avec plus de places assises. Sa mise en service est annoncée pour le mois de novembre.

D'un coût de 2,5 millions d'euros pièce, ce navire dispose d'une motorisation électrique – des batteries électriques rechargeables à quai ou par groupes électrogènes diesel embarqués –, qui doit lui permet de fonctionner sans polluer, ces générateurs diesel (externes à la navette) pourront être remplacés par des piles à combustible fonctionnant à l'hydrogène, lorsqu'une solution d'avitaillement sera disponible.

Bientôt trois lignes différentes

Un deuxième bateau a été livré dans le courant de l'été, deux autres le seront en 2025. Ils permettront d'augmenter le service de navettes fluviales, avec la création en novembre prochain d'une nouvelle liaison fluviale entre le port de Bègles et la Benauges, en amont du pont de pierre, à raison d'un bateau toutes les heures.

Pour des raisons de sécurité, les Bato ne peuvent pas passer sous ce dernier. Aussi, le réseau, opéré par TBM, comme les trams et les bus, sera constitué de trois lignes : Bègles / Benauges, Stalingrad / Les hangars (toutes les 25 minutes) et Lormont bas / Cité du vin (toutes les 30 minutes).

Plus de liaison directe entre Lormont et le centre de Bordeaux, donc, mais la métropole fait valoir la plus grande rapidité de l'offre proposée :

Un trafic multiplié par deux

« Le choix a été fait de favoriser les fréquences et les traversées plutôt que des lignes de cabotage moins utiles pour les déplacements quotidiens. Au ponton Cité du vin, l'offre a été conçue de manière intermodale avec un rabattement sur le tram B qui permet de rejoindre les Hangars mais aussi les Quinconces plus rapidement qu'en Bato. »

Avec l'offre actuelle, les usagers mettent en moyenne 36 minutes pour rallier les Quinconces depuis Lormont. Avec la future offre, ils mettront 5 minutes de moins sur le temps de parcours, estime la métropole, tandis que la fréquence de la ligne Lormont-Cité du vin augmentera de 75% en semaine et de 50% le week-end.

Enfin, après l'inauguration récente d'un ponton à Darwin, d'autres seront prochainement ouverts pour favoriser le cabotage, dont celui du Belvédère. L'objectif de la métropole est de passer de 380 000 voyageurs environ en 2023 à 500 000 en 2025 et près d'un million à horizon 2028.

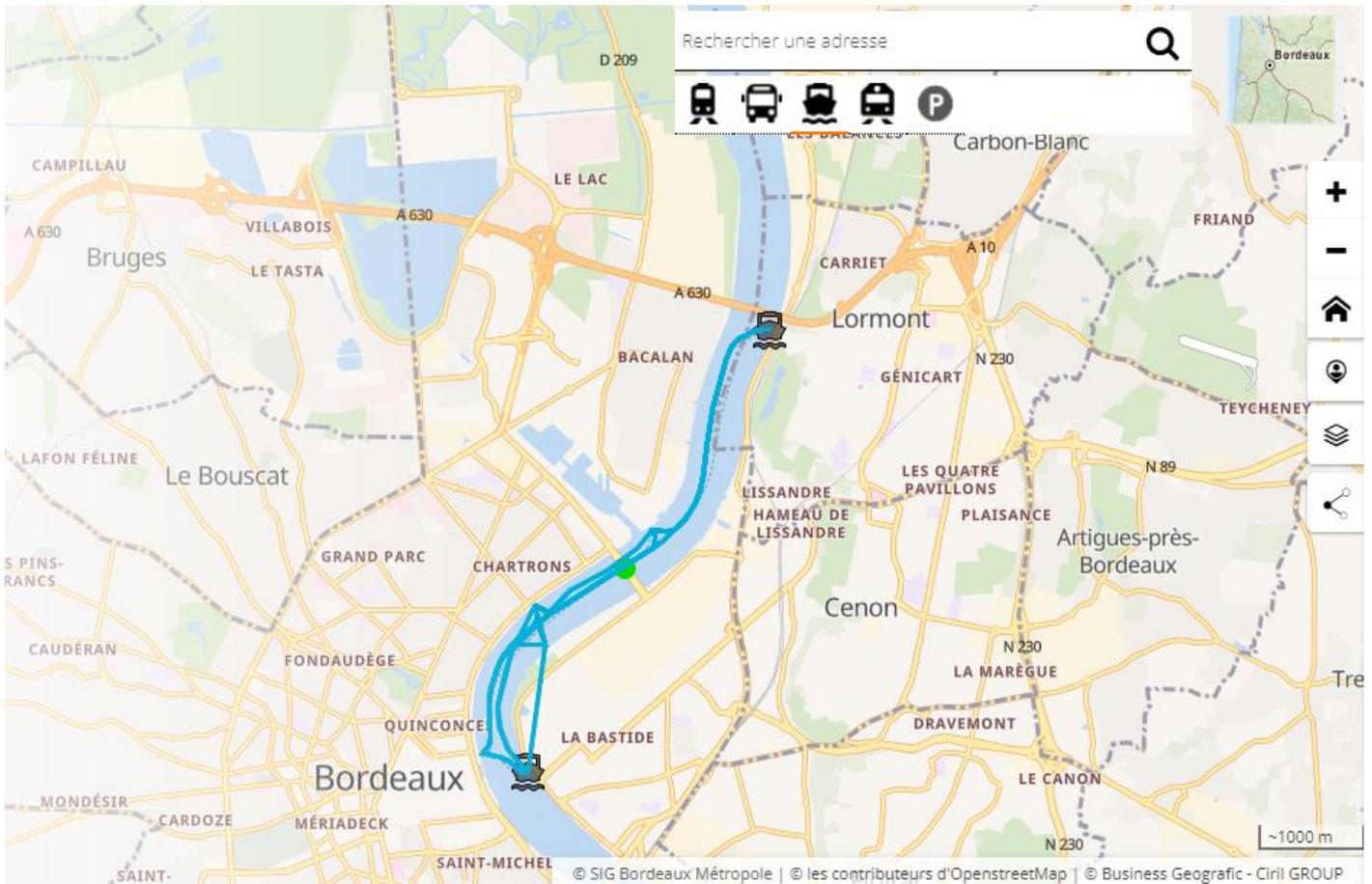


Le premier des 4 nouveaux catamarans qui assureront la navette fluviale est arrivé ce mardi 16 juillet à Bordeaux



Le Bat3 permet des interconnexions avec les 4 lignes de Tram et les pôles d'échanges de Stalingrad et Quinconces.

Plan de la ligne et connexions aux autres modes de transport





Etat d'avancement du projet

Etat du projet : Deux navettes ont été mises en services au cours du deuxième semestre 2024

Localisation : Bordeaux Métropole

Calendrier prévisionnel : 2 nouvelles navettes prévues en juin 2025

Deux nouvelles lignes seront proposées en aval :

- Lormont bas / Cité du vin (toutes les 30 minutes) et Stalingrad / les hangars (toutes les 25 minutes).
- Bègles / La Benauge (toutes les heures).



➤ Indicateurs d'impact relatifs au projet

Indicateur	Impact
Nombres de véhicules à motorisation hybride / hydrogène déployés	<ul style="list-style-type: none"> • 4 nouvelles navettes fluviales
Report modal (nombre d'usagers additionnels)	<ul style="list-style-type: none"> • 400 000 Voyageurs en 2023 / 5000 000 Voyageurs en 2025 / près de 1 millions à horizon 2028
Réduction des émissions de gaz à effet de serre (tCO2e)	<ul style="list-style-type: none"> • 70% de réduction d'émissions de gaz à effet de serre issues de la propulsion des navires par rapport à une propulsion thermique classique. L'émission de CO2 n'est effective que lors du ravitaillement à quai lors de la recharge des batteries par les groupes électrogènes ou par groupes électrogènes diesel embarqués.

➤ Justification de l'éligibilité du projet à chacun des critères

Management environnemental et éco-conception des projets	<ul style="list-style-type: none"> • Bateaux réalisés en aluminium, matériau 100% recyclable.
Contribution à la lutte contre le changement climatique et à la transition écologique du territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet favorise la transition écologique du territoire en permettant une réduction des émissions de CO2 de 70% par rapport à l'exploitation de navires équivalent à motorisation thermique. Les groupes électrogènes étant externes aux navettes, la recharge se fait à quai ou par groupes électrogènes jusqu'à ce qu'ils soient complètement remplacés par des piles à combustibles. • Réduction des émissions de CO2 également par le report modal de la voiture vers le Bato pour une partie des usagers.
Contribution à l'aménagement durable du territoire et à l'amélioration de la qualité de vie	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de la place du fleuve dans la métropole par la multiplication des liaisons opérées. • Création de liaison rapide entre certains points de l'agglomération (ex : port de Bègles-Benauges). • Aménagement des abords des pontons avec des abris voyageurs Bato dédiés amélioration du confort aux arrêts et protection contre la chaleur et le soleil.
Contribution au développement solidaire, à la lutte contre les inégalités et prise en compte de la sécurité des personnes	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet permet de proposer un complément d'offre de transport fluvial accessible (pontons et bateaux). • L'offre Bato est éligible à la tarification solidaire TBM (réductions voire gratuité selon le quotient familial, et gratuité pour les personnes en situation de handicap).



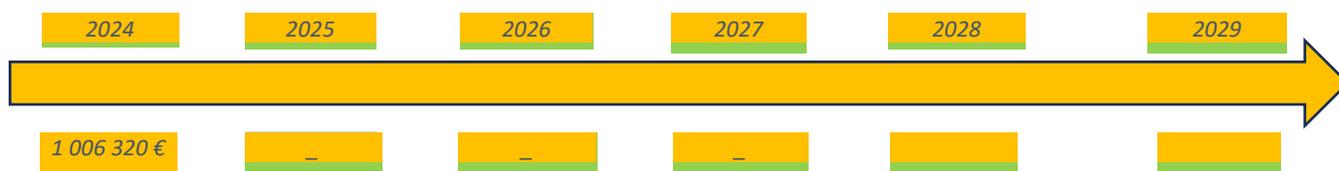
Respect des droits fondamentaux	<ul style="list-style-type: none"> • En favorisant l'intermodalité et une meilleure desserte du territoire, ce projet favorise le droit d'aller et venir
Développement responsable du territoire Développement économique du territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Ce projet améliorera la qualité de vie des riverains. • L'offre Bato sera plus traversière (multiplication du nombre de traversées) pour répondre aux enjeux domicile travail et donc favorise la mobilité des salariés
Loyauté des pratiques, Achats responsables et Relations fournisseurs responsables	<ul style="list-style-type: none"> • Application du code des marchés publics.
Promotion d'une concertation adaptée avec les parties prenantes internes et externes	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet permet la mise en œuvre d'une offre de transport concertée avec les élus des territoires concernés.



4.3 Dépôt Lescure

Mobilité, transports et déplacements	
La mobilité durable	
Objets :	<ul style="list-style-type: none"> Dépôt Lescure
Lieu :	<ul style="list-style-type: none"> Bordeaux
Dates clés	<ul style="list-style-type: none"> Choix du projet et du groupement de maîtrise d'œuvre : 1^{er} semestre 2018 : Etudes avant-projet : second semestre 2018 Eudes projet et phase consultation des entreprises de travaux : 2019 Travaux Début 2020 à fin 2025 Livraison du site entièrement rénové : à partir de 2025 sur une partie du site.
Données clés	<ul style="list-style-type: none"> Aux termes des travaux, 41 points de recharge installés pour 54 bus électriques de tailles diverses et 10 Mobibus² à remiser dans le dépôt Construction d'un nouvel atelier de maintenance de 2000 m² avec ses locaux annexes (environ 500 m²) Construction et réhabilitation de bâtiments pour environ 8 000m² de bureaux et locaux divers Réhabilitation de la halle d'environ 10 000 m² et de sa charpente métallique centenaire.
Montant total du projet	<ul style="list-style-type: none"> 85 800 000 €
Financement Bordeaux Métropole dans le montant total du projet	<ul style="list-style-type: none"> 10 030 350 €
Financement 2024 du projet par l'emprunt vert et responsable	<ul style="list-style-type: none"> 1 006 320 €

Historique du financement du projet par les précédents emprunts verts et responsables de Bordeaux Métropole



² Le service Mobibus, en complément du réseau TBM, participe quotidiennement à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite dur Bordeaux Métropole.

Présentation du projet

Située en plein cœur de Bordeaux, entre le boulevard Antoine-Gautier et le boulevard Pompidou, cet ancien hangar industriel de 12 300 m² construit dans les années 1900, est constituée d'une halle, de locaux administratifs ou techniques et d'espaces extérieurs de remisage de bus.

Bordeaux Métropole et la mairie de Bordeaux ont engagé un projet de réhabilitation de ce dépôt de bus, en collaboration étroite avec les habitants, afin que ce lieu puisse retrouver sa modernité et son dynamisme.

Partiellement évacué de mars 2015 à août 2015 pour cause de forte corrosion de la charpente de sa grande halle, le dépôt de bus de Lescure, à Bordeaux, doit **être entièrement restructuré et modernisé**. Le projet se donne comme objectifs techniques de :

- Reconstruire un atelier de maintenance des bus, un restaurant pour le personnel, des vestiaires, etc.,
- Transférer sur le site les activités administratives du délégataire de transport (actuellement positionnées sur le bâtiment « Portes de Bordeaux »),
- Réorganiser et optimiser le stationnement des bus,
- Maîtriser les nuisances pour les riverains,
- Préparer la mutation énergétique de la flotte de bus vers l'électrique.

Le dépôt restructuré sera également **mieux intégré au quartier**, contribuant à créer une vraie façade urbaine sur les boulevards. Les éléments architecturaux et patrimoniaux présents aujourd'hui seront préservés.

Le site est en exploitation partielle pendant toute la durée des **études et des travaux, prévus jusqu'à fin 2026**. Les zones en travaux seront inaccessibles à l'exploitant par phase.

Le projet prévoit :

- La reconstruction d'un atelier de maintenance des bus de 2 000 m²
- Des locaux annexes pour l'atelier (500 m²) et un local de restauration pour le personnel
- 8 000 m² de bâtiments pour les activités administratives
- La rénovation, la réorganisation et l'optimisation des espaces de stationnement de bus
- Le maintien des fonctions techniques essentielles au site : station-service, tunnel et station de lavage haute pression avitaillement en gaz (dans l'attente d'une transition 100 % électrique à terme) et rechargements électrique...





Etat d'avancement du projet

Etat du projet : en cours

Localisation : angle boulevard Antoine Gautier/boulevard Georges Pompidou

Calendrier prévisionnel : Période de préparation des travaux à partir de septembre 2019. Livraison prévue à partir de 2025 pour la première phase.



➤ Indicateurs d'impact relatifs au projet

Indicateur	Impact
Taux de matériaux bio/ géosourcés ou issus du réemploi sur l'ensemble des projets de construction du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Un des bâtiments du site destiné à accueillir le siège du concessionnaire de transport atteint le niveau 1 biosourcé à 18 Kg/m² Dans le cadre de la rénovation de la halle, les murs périphériques en pierres et la structure métallique ont été conservés évitant ainsi l'utilisation de matériaux neufs.
Emissions de CO2 évités par le projet	<ul style="list-style-type: none"> La conservation des façades et de la structure métallique a permis des économies d'émission de carbone. Une démarche E+C a été mise en œuvre sur le restaurant et le bâtiment siège.
KWh/m ² évités et/ou % de consommation d'énergie réduite	<ul style="list-style-type: none"> Le projet prévoit la production d'énergie photovoltaïque 160 m² de panneaux sont prévus sur le bâtiment et 800 m² sur ombrières pour une puissance de 210 KWc

➤ Justification de l'éligibilité du projet à chacun des critères

Management environnemental et éco-conception des projets	<ul style="list-style-type: none"> Les éléments réhabilités au sein du dépôt ainsi que les constructions neuves font l'objet d'une démarche HQE dans le cadre d'une AMO définie à cet effet. Il s'agit d'une construction d'infrastructures permettant un transport routier à faible émission de carbone dédié au transport public de passagers. Charte de chantier vert limitant les nuisances sonores. Le dépôt permet le développement de transports bas carbone.
Contribution à la lutte contre le changement climatique et à la transition écologique du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Le projet prévoit la réhabilitation et la modernisation de la grande halle en respectant sa valeur historique et patrimoniale. Une opération de rénovation a un impact environnemental moindre qu'une nouvelle construction. Soignera la partie acoustique. Le projet prévoit une forte limitation du bruit sur l'environnement grâce à des écrans acoustiques et aux bâtiments qui créent une protection périphérique. Des ombrières acoustiques viendront renforcer le dispositif. Le site sera muni de panneaux photovoltaïques qui permettront la production d'une énergie verte. La toiture du bâtiment administratif sera partiellement végétalisée. Enfin, d'un point de vue de l'exploitation, ce site accueillera sur sa partie rénovée des bus électriques

	<p>dans le cadre de la transition énergétique du réseau de transport urbain de Bordeaux Métropole.</p>
<p>Contribution à l'aménagement durable du territoire et à l'amélioration de la qualité de vie Aménagement durable et solidaire du territoire</p>	<p><u>Le projet</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contribuera à la création d'une véritable barrière sur les boulevards, • Créera une façade urbaine sobre et de qualité sur les boulevards A.Gautier et G.Pompidou.Le site permettra une transition urbaine avec le paysage urbain des rues d'échoppes et autres maisons. <p>Le chantier fera l'objet d'un suivi environnemental maîtrisant les consommations de ressources et limitant les nuisances et les pollutions. Les intervenants du chantier s'engageront à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduire les pollutions • Limiter et contrôler le bruit émis • Conserver le chantier et ses abords propres et en réduire les déchets. • Limiter les perturbations du trafic urbain autour du chantier. • Informer le voisinage.
<p>Contribution au développement solidaire, à la lutte contre les inégalités et prise en compte de la sécurité des personnes</p>	<p>La mise en place d'un réseau performant de transport public contribue à la lutte contre les inégalités permettant à chacun de se déplacer au sein de Bordeaux Métropole de façon efficace et économique.</p> <p>Concernant la sécurité des personnes et leurs conditions de travail,</p> <ul style="list-style-type: none"> • La reconstruction d'un atelier moderne de maintenance des bus de 2000 m² permettra aux agents TBM de travailler dans de bonnes conditions et en sécurité. • La construction et la réhabilitation de locaux administratifs (6000 m²) et d'un local de restauration pour le personnel contribueront à établir de bonnes conditions de travail.
<p>Respect des droits fondamentaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des conditions de travail des agents TBM. •
<p>Développement responsable du territoire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet contribuera à la valorisation du site et améliorera la qualité de vie des riverains.
<p>Développement économique du territoire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le délégataire de transport exploitant du site contractuellement détenu par Kéolis Bordeaux Métropole est une entreprise majeure de la Métropole en termes d'emplois. • Par ailleurs, l'activité de transport public est en tant que tel un moteur au développement économique du territoire.



Loyauté des pratiques. Achats responsable et Relations fournisseurs responsables

Promotion d'une concertation adaptée avec les parties prenantes internes et externes

- Application du code des marchés publics.
- Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable.
- Un groupe contact de riverains a été constitué dans l'objectif d'une communication efficace.
- Pendant la phase chantier des médiateurs sont à l'écoute des riverains au quotidien pour répondre aux questions et informer sur le déroulement des travaux. ils peuvent être contactés par mail : mediation.chantiers@bordeaux-metropole.fr



5 ANNEXE

Résumé des catégories éligibles du document-cadre de Bordeaux Métropole

Catégories de projets éligibles	Description	Objectifs de durabilité	Indicateurs de rapport d'impact
<p>Énergies renouvelables</p>	Projets de développement des énergies solaire, éolienne, géothermale et biomasse	Atténuation du changement climatique	<p>Quantité d'énergie renouvelable produite ou utilisée (MWh)</p> <p>Quantité d'énergie économisée (MWh)</p> <p>Quantité d'émissions de CO2 évitées / réduites (tCO2e)</p> <p>Volume d'énergie renouvelable produite localement certifiée « EnR locale » consommée au sein du territoire métropolitain</p> <p>Puissance des panneaux photovoltaïques installés sur ombrière, bâtiments publics ou privés et au sol (MW)</p>
<p>Moyens de transport propres</p>	Projets visant à financer des modes de transport électrifiés, notamment tramways, bus et navettes fluviales, ainsi que les infrastructures associées	Atténuation du changement climatique	<p>Report modal (nombre d'usagers additionnels)</p> <p>Réduction des émissions de gaz à effet de serre (tCO2e)</p> <p>Nombre de véhicules électriques déployés</p> <p>Nombre de passagers transportés en transports propres</p> <p>Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques</p> <p>Nombre de kilomètres de véhicules économisés</p> <p>Augmentation du trafic vélo, d'abris vélos et de prêts de vélos</p> <p>Nombre de passages piétons libérés</p>
<p>Prévention de la pollution</p>	Projets visant les mesures de prévention des déchets, les installations de recyclage et la valorisation sous forme de compost. La hiérarchie des déchets sera respectée et le compost sera utilisé pour les engrais ou les amendements organiques conformément aux meilleures normes du marché	Adaptation au changement climatique	<p>Réduction des volumes de déchets (en kg/habitant)</p> <p>Nombre de projets utilisant des matériaux issus du réemploi dans le cadre de l'économie circulaire</p> <p>Émissions de gaz à effet de serre réduites ou évitées (tCO2e)</p> <p>Nombre de bâtiments bénéficiant du tri participatif des déchets % des déchets recyclés ou revalorisés</p> <p>Nombre de composteurs individuels, collectifs et publics</p> <p>Nombre de bennes à ordures ménagères électriques</p>

<p>Gestion durable de l'eau et des eaux résiduaires</p>  	<p>Projets visant la récupération des eaux usées, la réutilisation et le recyclage de l'eau, les initiatives d'économie d'eau et les infrastructures de distribution</p>	<p>Atténuation du changement climatique</p>	<p>Réduction de la consommation d'eau en % Captage annuel d'eau en m3 Superficie couverte par des pratiques de gestion durable des ressources en eau en m3</p>
<p>Bâtiments verts</p> 	<p>Projets visant la construction de nouveaux bâtiments et la rénovation de bâtiments existants à Bordeaux et en France métropolitaine Bâtiments neufs ayant obtenu l'une des certifications suivantes : LEED (> Gold), BREEAM (> Excellent), HQE (> Très bon), BBCA. Bâtiments existants (isolation et installation de systèmes de production d'énergie renouvelable) conduisant à une amélioration de l'efficacité énergétique de 30 % ou plus</p>	<p>Atténuation du changement climatique</p>	<p>kWh/m2 évités et/ou % de consommation d'énergie réduite Réduction de l'empreinte carbone des bâtiments rénovés (tCO2) Taux de matériaux bio/ géosourcés ou issus du réemploi sur l'ensemble des projets de construction du territoire</p>
<p>Gestion durable des ressources naturelles vivantes et des sols</p> 	<p>Projets visant à développer les forêts et les zones végétalisées et à réhabiliter les écosystèmes, y compris les zones humides et les cours d'eau</p>	<p>Atténuation du changement climatique</p>	<p>Espaces urbains renaturés ou végétalisés en ha ou m2 Surfaces désartificialisées ou préservées Nombre d'îlots de chaleur urbains (ICU) traités sur nombre total d'ICU Identifiés Nombre d'arbres plantés, Nombre d'arbres sauvés</p>
<p>Adaptation au changement climatique</p> 	<p>Projets visant la construction de digues contre les inondations, l'entretien et le développement des berges ainsi que la sensibilisation à la prévention des incendies de forêt et aux activités liées à la forêt</p>	<p>Adaptation au changement climatique</p>	<p>Nombre de zones humides protégées Nombre de projets d'infrastructures d'atténuation des inondations</p>
<p>Logement abordable</p> 	<p>Projets visant à financer la construction de logements abordables ainsi que la rénovation et l'entretien du parc existant de logements sociaux. Élargissement de l'offre de logements sociaux locatifs</p>	<p>Accès au logement</p>	<p>Nombre d'utilisateurs bénéficiant des projets de logement abordable Nombre annuel de logements rénovés ou créés en logements collectifs ou sociaux Montant des aides allouées</p>



	visant à atténuer les pressions exercées sur la population cible en matière de logement		
<p>Accès aux services essentiels</p> 	<p>Projets visant à financer des programmes de formation au numérique et la construction d'établissements d'éducation publique Construction d'écoles maternelles et primaires, principalement dans des quartiers identifiés comme affichant une forte croissance démographique ou concentrant des bâtiments nécessitant des rénovations importantes.</p>	<p>Accès aux services essentiels</p>	<p>Nombre de groupes scolaires créés ou rénovés Nombre de bénéficiaires de programmes de formation au numérique</p>
<p>Création d'emplois</p> 	<p>Projets visant à aider les petites et moyennes entreprises (PME) et les très petites entreprises (TPE) de Bordeaux Métropole à accéder au financement et à des programmes de soutien aux start-ups</p>	<p>Accès aux services essentiels</p>	<p>Nombre d'emplois verts et verdissants Nombre de clauses d'insertion dans les marchés publics Nombre de filières Économie Sociale et Solidaire (ESS) créées et de startups</p>



6 Bordeaux Métropole Second Party Opinion

Opinion de seconde partie — Moody's a attribué un score de durabilité de SQS2 au document-cadre des obligations durables

➤ [Synthèse](#)

Nous avons attribué un score de durabilité de SQS2 (très satisfaisant) au document-cadre des émissions obligataires vertes, sociales et durables de Bordeaux Métropole daté de novembre 2023. Bordeaux Métropole a établi son document-cadre suivant une approche basée sur l'utilisation des fonds dans l'objectif de financer des projets appartenant à sept catégories vertes et à trois catégories sociales éligibles. Le document-cadre est aligné sur les quatre composantes fondamentales des Principes applicables aux obligations vertes (« Green Bond Principles » ou GBP) 2021 (y compris l'annexe 1 de juin 2022), des Principes applicables aux obligations sociales (« Social Bond Principles » ou SBP) 2023 et des Principes applicables aux obligations durables (« Sustainability Bond Guidelines » ou SBG) 2021 de l'International Capital Market Association (ICMA). Le document-cadre fait preuve d'une contribution au développement durable élevée.



Score de durabilité

SQS2



Alignement sur les principes USE OF PROCEEDS

Global



FACTEURS



Contribution au développement durable

Contribution globale



Impact attendu

Pertinence et magnitude

AJUSTEMENTS

Gestion des risques ESG : Aucun ajustement
Cohérence : Aucun ajustement

[Ci-dessous vous trouverez le lien concernant le document du Second Party Opinion :](#)

[Sources de financements | Bordeaux Métropole](#)



7 SOURCES

[d18504243120937205_3449.pdf \(bordeaux-metropole.fr\)](#)

[neutralité carbone la taxonomie européenne en six questions vie publique.fr.pdf](#)

[Le Projet métropolitain-3 ans de travail des services.pdf](#)

[Réunion publique du 14 juin 2017 \[Mode de compatibilité\] \(bordeaux-metropole.fr\)](#)

[Restructuration du dépôt de bus Lescure à Bordeaux | Participation Bordeaux Métropole \(bordeaux-metropole.fr\)](#)

[Rapport de transition écologique et sociale 2021.pdf \(bordeaux-metropole.fr\)](#)

[Navette fluviale : les Bat³ | Bordeaux](#)

[En images. Bordeaux : balade en avant-première sur la nouvelle liaison Benauges-Bègles du Bato](#)