



**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE.**

**PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE
(TRANSPORT EST OUEST TEO) 3EME TRONÇON**

ENQUETE PUBLIQUE DU 26 JUIN AU 28 JUILLET 2023

Arrêté de la Préfecture des Côtes d'Armor du 5 juin 2023

Dossier E 23000074/35

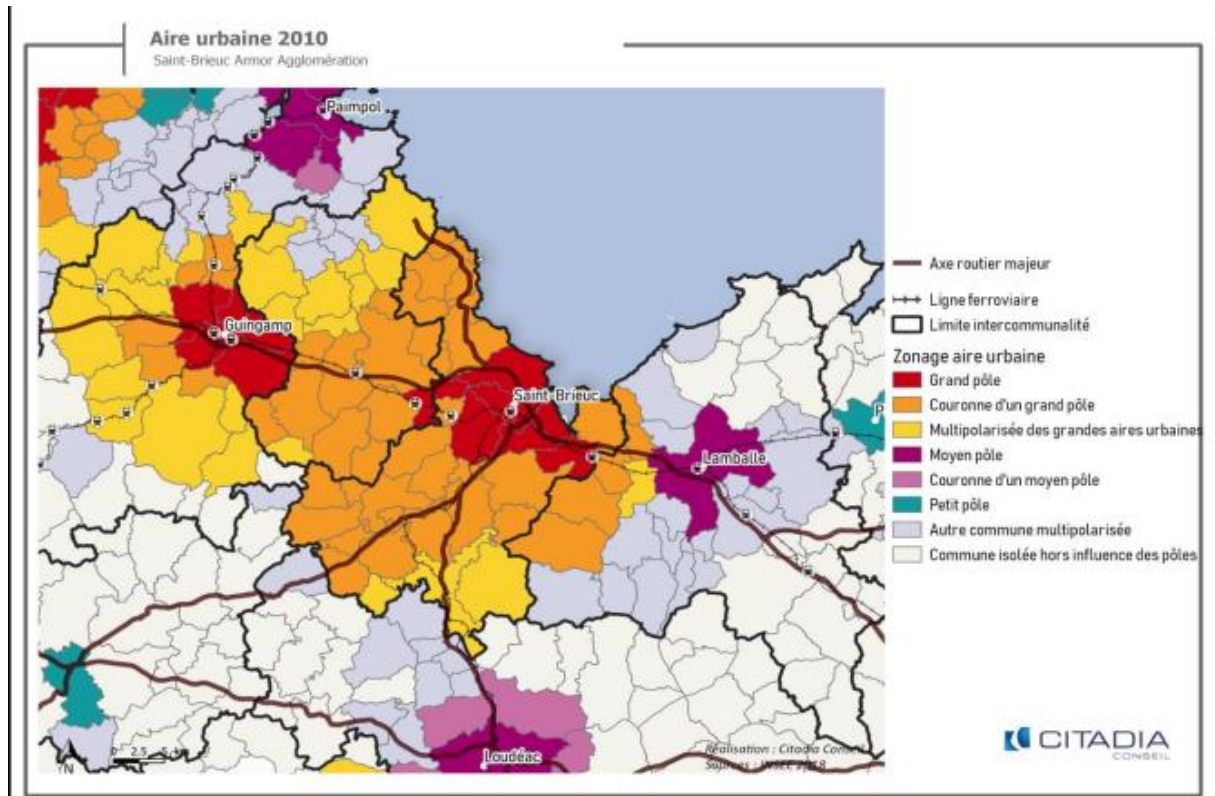
AVIS ET CONCLUSIONS

Anne RAMEAU
Commissaire enquêtrice

1	Généralités	3
	Contexte de l'enquête	5
	Objet de l'enquête	5
2	Déroulement de l'enquête	6
	Phase préalable à l'enquête	6
	Phase d'enquête publique.....	7
	4-3 Phase à l'issue de l'enquête	10
	Bilan comptable de l'enquête	10
	Recueil des observations	10
	Procès-verbal de synthèse.....	11
	Mémoire en réponse.....	11
	Remise du rapport, avis et conclusions	11
3	Reprise par thèmes des observations et questions ; appréciations	13
	Dossier, approche globale	13
	Procédure.....	14
	Concertation.....	15
	Aménagements	16
	Impact sur les activités (commerces, services).....	20
	Avis usagers.....	21
	Intérêt du projet.....	22
	Economie du projet.....	27

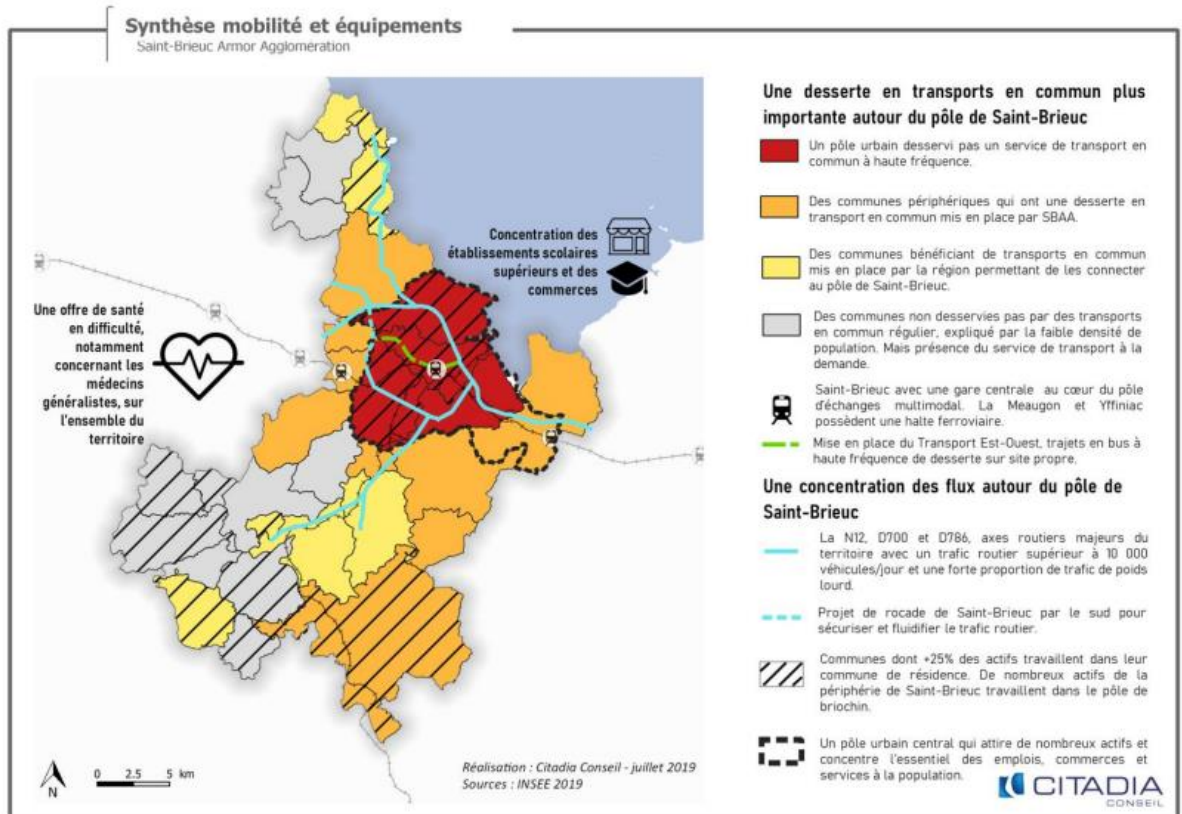
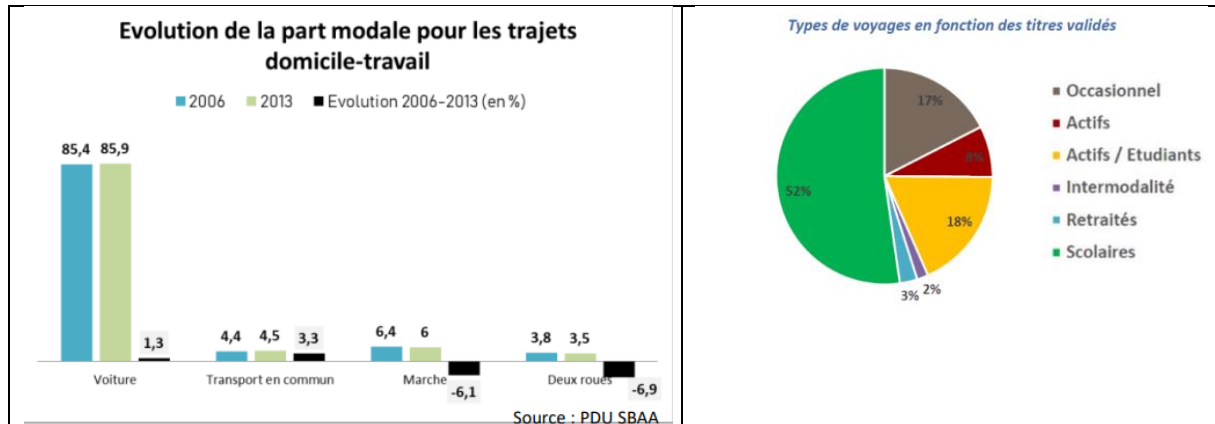
Généralités

Créée en 2017 dans sa configuration actuelle, l'Agglomération de Saint-Brieuc correspond au bassin de vie des habitants de 32 communes. Elle compte 151 733 habitants sur un territoire de 600 km². La population est concentrée autour de Saint Brieuc : 58 % sur 5 communes (86313 habitants 44999 pour Saint-Brieuc).



Saint-Brieuc Armor Agglomération décide et organise la politique transports sur les 32 communes du territoire avec un objectif de développement des mobilités douces, explicité dans son [Plan de Déplacements Urbains](#). Elle a confié la gestion de son réseau de transports à la Société Publique Locale Baie d'Armor Transports.

En 2019, le diagnostic des mobilités est le suivant : 13851 actifs résidant à l'extérieur de Saint Brieuc s'y rendent chaque jour pour y travailler. 5 autres communes attirent plus de 1000 actifs résidant à l'extérieur. Près de 86% des trajets domicile-travail sont effectués en voiture. 4506 équipements sont recensés sur le territoire avec plus de 35 % sur Saint-Brieuc et les communes de la première couronne. On constate une forte prédominance de la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail, le service de transports en commun étant essentiellement utilisé par les scolaires.



Le PLUi veut favoriser l'articulation entre urbanisme et déplacements, travailler sur la desserte en transports en commun et les déplacements doux.

A Saint Briec, le programme Transport Est Ouest (ou TEO) participe à ces objectifs. Il vise à :

- Développer les mobilités au cœur de l'agglomération par des liaisons rapides jusqu'au cœur de ville, les connexions entre le pôle d'échange multimodal de la gare et les transports urbains régionaux, départementaux et de l'agglomération ainsi qu'avec les pôles d'habitation, de service, d'emploi, etc. ;
- Accompagner la requalification urbaine par l'aménagement de l'espace public et une entrée de ville ouest en lien avec les projets d'aménagements et d'équipements du secteur ;
- Aller vers une ville plus agréable à vivre pour tous, apaisée, aérée et accessible. Cela passe par le partage de l'espace entre les transports urbains, les modes doux et les voitures, dans le but d'offrir les conditions des mobilités de demain.

Contexte de l'enquête

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), élaboré par les élus de l'agglomération en 2006 identifiait trois enjeux essentiels, pour faire face à l'accroissement problématique de l'utilisation de la voiture : faire du réseau de transports urbains une véritable alternative à la voiture, sensibiliser les habitants à l'usage des transports collectifs ; favoriser la complémentarité et l'intermodalité avec le trafic ferroviaire, les cars interurbains et scolaires.

L'agglomération a donc souhaité par le projet TEO, développer un nouveau mode de transport en commun s'inscrivant dans la volonté de rééquilibrer les modes de déplacement et de renforcer la cohésion urbaine et sociale de l'agglomération briochine.

Le projet TEO consiste en une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de 8 kilomètres environ et 21 stations à une inter distance de 400 m. Il est caractérisé par 5 éléments :

- o Une infrastructure de site propre (voie réservée au bus) et de couloirs d'approche (aménagement donnant la priorité au bus à l'entrée et sortie d'intersection) ;
- o Un passage prioritaire des bus aux carrefours ;
- o Un bon niveau d'équipement en station (informations voyageurs, distributeurs de titres...) qui seront repositionnées et mutualisées ;
- o Une accessibilité optimale à la station et au bus ;
- o Un transfert modal efficace de la voiture particulière vers TEO, via les parcs relais et la compétitivité du bus par rapport à la voiture.

Objet de l'enquête

L'enquête concerne la réalisation de la phase 3 du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) TEO (Transport Est-Ouest) de l'agglomération de Saint Briec. Le projet s'étend sur un linéaire d'environ 4 km pour sa partie Ouest et d'environ 0,6 km sur sa partie Est.

L'enquête porte sur l'Utilité Publique de cette opération TEO 3, des aménagements publics associés dont les Parkings-relais (P+R) à l'Ouest Plaine-Ville et Avenir à l'Est.

L'enquête parcellaire portera sur l'acquisition des terrains nécessaires à l'intégration de la ligne de BHNS TEO 3 sur les voiries existantes (stations de bus), des aménagements publics associés dont les Parkings-relais et les voies douces.

Une enquête unique était initialement prévue mais compte-tenu des délais, **l'enquête parcellaire est reportée à l'automne.**

Une rencontre est organisée le 21 juin avec Monsieur Éric LE RIGOLEUR Directeur adjoint de la direction Aménagement & Déplacements, et directeur du service Infrastructures de SBAA, Madame Clémentine CHAPPARD, chargée de concertation & communication – Grands projets et Madame Céline EYMERY, juriste. Nous avons confirmé les modalités de l'enquête ainsi que les modes de communication.

L'historique et les objectifs du projet ont été rappelés ainsi que le déroulement des phases précédentes. Le contour de l'enquête a été précisé : les travaux de la phase 3A ayant été réalisés, l'enquête ne concerne que les phases B et C.

Avec Madame CHAPPARD nous avons effectué en voiture le trajet Est-Ouest de la ligne avec des arrêts aux points clés.

Publicité de l'enquête

Presse :

Le 8 juin 2023, le 1^e avis d'enquête paraît dans Le Télégramme et Ouest France et le 2^e avis le 30 juin, dans les mêmes journaux.

Le sujet a fait l'objet d'un article dans Ouest France le 3 juillet avec deux rubriques :

- « Que reste-t-il à faire pour achever la ligne TEO ? » avec le calendrier prévu et le signalement de l'enquête publique.
- « Rode, Plaines Villes...ces sujets liés à TEO qui font débat » : urbanisation du secteur des Plaines Villes, aménagement du rond-point Pablo Neruda, parking relais aux Plaines Villes alors que le projet de rocade est suspendu, stationnement, impact de l'aménagement du carrefour Saint Jouan sur les riverains.

Le 26 juillet, un encart dans le journal Ouest France fait état d'une « reprise des travaux de la ligne de bus Boulevard de l'Atlantique » tout en signalant la mise en place de l'enquête. Il s'agit en fait des travaux sur les réseaux d'eau et d'assainissement. On peut regretter cette imprécision dans les termes, induisant le sentiment que tout est déjà décidé (réflexion entendue lors des permanences).

Le 18 juillet, un article dans le Télégramme rapporte que le projet TEO va entrer dans sa dernière phase et signale l'enquête publique en cours. Il précise que cette section ne sera pas en site propre, mentionne les difficultés liées à la traversée des ronds-points et la dernière étape constituée par l'aménagement des parkings-relais.

(Annexe 6 du rapport)

Affichage :

L'affichage, au format A2 fond jaune décor noir, est installé pour le 5 juin, selon les modalités convenues : au siège de Saint Briec Armor Agglomération, dans les mairies de Saint Briec et Ploufragan, 14 panneaux sur la partie Ouest et 3 sur la partie Est. (Annexe 7 du rapport).

Le 21 juin, les dossiers, ainsi que les registres d'enquête, sont paraphés et l'enregistrement des observations, des pièces jointes, des courriers ainsi que leur transmission sont formalisés.

Phase d'enquête publique

Mise à disposition de l'information

Le dossier d'enquête était consultable dans les bureaux dédiés dans les mairies de Saint-Briec et Ploufragan (versions numérique et papier) ainsi que sur le site de Saint Briec Armor Agglomération : cette page a été rendue facilement accessible par un signalement de l'enquête dans les actualités de la page d'accueil. Tous les documents étaient accessibles sur le registre numérique mis en place à l'ouverture de l'enquête.

L'enquête n'a pas été signalée sur les sites internet des mairies de Ploufragan et de Saint – Briec.

Toutes les observations sous forme numérique (dépôt direct sur le registre dématérialisé ou envoi mail) étaient consultables sur ce registre.

Demande de compléments d'information et visites de terrain

J'ai organisé des rencontres et visites avec :

- Monsieur DECRETON adjoint à la mairie de Ploufragan en charge de l'urbanisme. Nous avons visité le secteur Plaines Villes et échangé sur les futurs projets d'urbanisation. A l'issue de cette visite, Monsieur TANGUY chargé d'urbanisme à la mairie de Ploufragan m'a fourni les documents relatifs à la future opération d'aménagement conjointe Saint-Brieuc – Ploufragan.
- Monsieur Yves LE CHANU, Directeur Général de la Société Publique Locale BAIE D'ARMOR TRANSPORT. Nous avons effectué le trajet P+R Avenir- Les Villages/Centre Commercial (Rond-Point Pablo Neruda) sur la ligne A) ; retour par les lignes E (vers Plaines Villes) puis A avec haltes Gare Centre et Centre-Les Champs.
Monsieur LE CHANU m'a transmis les trois documents suivants : synthèse du bureau d'études sur l'évolution du réseau TUB (2017), réorganisation du secteur EST, enjeux du secteur pour la rentrée 2021, projet TEO stratégie exploitation et commerciale (2023).
Monsieur LE CHANU a déposé une contribution sur le registre numérique (@40). Elle complète les échanges et, bien que déposée à titre personnel apporte un éclairage sur les enjeux de TEO3 dans la restructuration globale du réseau TUB et les apports des aménagements au fonctionnement de cette ligne qui devient structurante.

J'ai eu un entretien téléphonique avec Madame CLAESSENS, première adjointe à la mairie de Saint-Brieuc en charge des mobilités et vice-présidente SBAA en charge des mobilités, PDU, voire d'intérêt communautaire. Il en est ressorti les éléments suivants :

- *« La phase TEO3 termine le projet TEO entamé en 2012. Ce projet permettra de redéfinir les usages « mobilité » en développant l'utilisation des transports en commun et en partageant les voies de circulation entre les usagers. Les enjeux climatiques et environnementaux ont renforcé ces objectifs au cours de cette décennie de conception et de réalisations.*
- *Le projet TEO prend place dans une reconfiguration du réseau de transports, intégrant le passage de SBAA à 32 communes, la réalisation de l'axe de contournement Sud de l'agglomération. Il s'agit de modifier les usages et notamment de développer les mobilités du quotidien pour les actifs, alors que jusqu'ici le bus est utilisé surtout par les scolaires et les « captifs » de ce moyen de transport qui ne disposent pas d'alternative. La problématique dépasse le cadre de la ligne TEO et concerne tout le bassin de mobilité. La mise en service en 2025 se fera au sein d'un réseau restructuré pour permettre le maximum de liaisons, sur une voirie requalifiée et dans de nouveaux bus zéro émission. On vise un effet « tramway en ville » sur la ligne.*
- *L'attractivité du bus sera renforcée par le fait que les stationnements en surface du centre-ville sont amenés à se réduire du fait notamment de l'aménagement des places emblématiques (même si le stationnement couvert reste important et à des tarifs attractifs).*
- *La politique tarifaire favorisera les abonnements pour fidéliser la clientèle et la diversité des moyens de paiements pour éviter l'achat dans le bus qui retarde le départ.*
- *La conception a intégré le retour d'expériences des phases précédentes : prise en compte des avis via la concertation, accompagnement au changement (exemple des plantations du Boulevard Laennec), vigilance sur la sécurité des piétons et cyclistes, meilleure prise en compte des mobilités douces, importance de la végétalisation dans la limite technique des réseaux, gestion de l'eau (GIEP).*

- *La mise en place de la ligne de bus fait partie de la requalification de la voirie actuellement dégradée et de la politique de la ville.*
- *Plaines Villes*
Les prévisions d'urbanisation des Plaines Villes formulées en 2012 n'ont pas été réalisées. Un nouveau projet est élaboré par les municipalités de Saint Briec et de Ploufragan avec un objectif de création d'un nouveau quartier qui sera consacré non seulement au logement mais aussi aux activités économiques et commerciales, avec une valorisation de l'environnement par des activités nature et sportives et une attention à la cohérence d'ensemble.
L'annulation du projet initial de tracé de la rocade par le Conseil Départemental ne compromet pas la vocation du parking relais : la reconfiguration du tracé permettra l'accès Sud et Ouest et la liaison avec les axes structurants que sont la RD 700 et la RD 790. Le potentiel de véhicules reste important pour le parking et le terminus de la ligne à cet endroit sera un point de jonction du réseau de bus. Le traitement des arrêts de bus sera examiné avec attention.
- *Rond-point Pablo Neruda*
Le traitement paysager du rond -point a fait l'objet d'une attention particulière : certains arbres seront conservés dans la mesure des contraintes techniques. De façon générale, ce rond-point nécessite une sécurisation des espaces notamment pour les écoliers. La sécurité est compromise par un stationnement anarchique dangereux, parfois engendré par les activités commerciales ; le maintien des activités est un sujet de vigilance mais la sécurité doit être assurée par la régulation du stationnement. La requalification de l'espace urbain sera un facteur d'attractivité pour les commerces. »

Déroulement des permanences

Les permanences se sont déroulées sereinement dans une salle mise à disposition au sein des deux mairies.

Bilan des permanences :

Date	Lieu	Visites
26 juin	Saint Briec	1 visite pour demande de renseignement sur les moyens de dépôt d'observation.
3 juillet	Ploufragan	2 visites, une observation sur la phase TEO2, une demande de renseignements sur les possibilités de consultation du dossier et le dépôt d'observation.
11 juillet	Saint Briec	2 visites de riverains (pas d'observation déposée), 1 courrier déposé (C01).
19 juillet	Ploufragan	1 visite (association de quartier Les Grands Villages). Pas d'observation déposée.
28 juillet	Saint Briec	3 visites : 1 observation déposée dans le registre (R02), 2 courriers déposés par un visiteur (C02 et C03), 1 dépôt de documents numériques correspondant à des observations déposées.

Clôture de l'enquête

Le 28 juillet à 17h, à l'issue de la dernière permanence à Saint-Briec, le registre d'enquête a été clos et les documents collectés.

Le registre a été retiré simultanément à la mairie de Ploufragan et m'a été transmis par courrier recommandé.

4-3 Phase à l'issue de l'enquête

Bilan comptable de l'enquête

Le registre numérique a enregistré 139 visiteurs pour 308 visites². Il y a eu 241 visualisations de documents et 202 téléchargements.

Les dossiers papiers mis à disposition dans les mairies n'ont pas été consultés en dehors des permanences.

Recueil des observations

48 observations ont été déposées avec la répartition suivante :

Mode de dépôt	Nb dépôts	Remarques	Nb retenu
Registres papiers	3	R01 : demande de précision sur les modalités de l'enquête	2
Courriers	3		3
Courriels	10	E23 et E9 : échanges sans observation	8
Registre numérique	32	@3, @4, @5 : doublons	29
Total	48		42

Les observations déposées sur le registre et par courriel étaient visibles sur le registre numérique. Aucune observation n'a été consultée.

Aucune observation n'a été déposée par les propriétaires concernés par l'enquête parcellaire.

42 observations ont été analysées et restituées dans le tableau 1 du PV de synthèse (Annexe 8 du rapport).

Deux observations ont été déposées par des collectifs :

- Le comité de quartier des Villages (161 adhérents). Il exprime un avis favorable au projet sur les points suivants : qualité de la concertation, intérêt général du projet pour l'environnement, les liaisons en transport en commun, les mobilités douces, l'embellissement et la revalorisation du quartier, la sécurisation des voies. Certaines demandes sont exprimées. (cf @36)
- L'association Vélo Utile (800 adhérents). Elle exprime un avis favorable au projet qui prévoit le partage des voies pour les différents modes de circulation, sécurise les mobilités douces (vélo et piéton) et donc les permet et les encourage. Le développement du transport hors voiture individuelle participe à la préservation de l'environnement. La concertation a permis de faire évoluer le projet pour répondre aux attentes des usagers et de nouvelles demandes sont exprimées. (cf C02)

Monsieur LE CHANU directeur de Baie d'Armor Transport a exposé à titre personnel, les bénéfices attendus par le projet au regard des enjeux environnementaux et de mobilité (@40).

² Un visiteur est un internaute et une visite est une page qu'il regarde. Un visiteur peut donc venir plusieurs fois sur le site du registre et regarder des pages différentes. Le nombre de visiteurs n'augmentera pas mais le nombre de visites augmentera. Un visiteur génère donc plusieurs visites et non l'inverse.

Huit observations concernent des activités riveraines du projet :

- La société de services à la personne ADFACILE22 située sur le rond-point Pablo Neruda : 5 observations (@17, @19, @20, @21 pour le gestionnaire, @37 pour la propriétaire du local). Elles expriment une forte opposition au projet d'aménagement du rond-point notamment par la perte de stationnement qui va compromettre l'activité.
- Les commerces situés au niveau du carrefour Saint Jouan : demande de concertation pour la gestion du stationnement (@37, @38).

Un élu de Saint-Brieuc s'est exprimé à plusieurs reprises en opposition au projet, notamment la partie rond-point Pablo Neruda/Plaines Villes (5 observations @1, @2, @16, E25, C01). Il s'est également exprimé à titre personnel dans l'observation @39.

Un élu de Ploufragan a également manifesté son opposition (@18).

Les contributions pour la plupart concernent plusieurs sujets. Un certain nombre sont très documentées avec des pièces jointes significatives, à prendre en compte au même titre que l'observation elle-même. Le contenu exhaustif a été transmis avec le PV de synthèse afin de fournir tous les éléments pour l'élaboration des réponses du maître d'ouvrage.

Afin de séparer les sujets et de faciliter leur traitement, les contributions ont été scindées en « remarques » classées par thèmes. Elles sont exposées dans le tableau 2 du PV de synthèse.

1- Intérêt du projet	9
2- Economie du projet	3
3- Procédure et concertation	6
4- Avis usagers	6
5- Aménagements	35
6- Impact Activités riveraines	4
7- Hors périmètre	2
Total général	65

23 remarques (11 contributeurs) concernent l'aménagement du rond-point Pablo Neruda avec notamment les problématiques d'abattage des arbres, de stationnement et de coût financier.

Procès-verbal de synthèse

Le procès-verbal de synthèse a été remis le 7 août à SAINT BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION représenté par Monsieur LE QUERE, Directeur Aménagement et déplacement.

Il comportait :

- Le tableau récapitulatif par contributions
- Le tableau récapitulatif par remarques
- Mes questions complémentaires.

Les contributions avec les pièces jointes ont été transmises dans leur intégralité afin de permettre au Maître d'ouvrage de disposer de tous les arguments fournis par les contributeurs.

Cf Annexe 8 du rapport

Mémoire en réponse

Le mémoire en réponse m'a été adressé par voie numérique le 11 septembre.

Cf Annexe 9 du rapport.

Remise du rapport, avis et conclusions

Compte-tenu de la période estivale pour la rédaction du mémoire en réponse, j'ai sollicité le 20 juillet un délai supplémentaire pour la remise du rapport initialement prévue le 28 juillet.

Par courrier du 11 août, Monsieur le président de SBAA a répondu favorablement à cette demande.(Annexe 4 du rapport)

Le rapport ainsi que l'avis et conclusions ont été remis le 18 septembre 2023 à Monsieur Éric LE RIGOLEUR Directeur adjoint de la direction Aménagement & Déplacements, et directeur du service Infrastructures de SBAA ; Madame Clémentine CHAPPARD, chargée de concertation & communication – Grands projets ; Madame CLAESSENS, première adjointe à la mairie de Saint-Brieuc en charge des mobilités et vice-présidente SBAA en charge des mobilités, PDU, voirie d'intérêt communautaire ; Madame MACE du Bureau de développement durable de la Préfecture des Côtes d'Armor en charge de la déclaration d'utilité publique et des dossiers environnementaux.

3 Reprise par thèmes des observations et questions suivies de mes appréciations

L'intégralité des observations formulées par le public, mes questions et les réponses formulées par SBAA figurent dans le mémoire en réponse annexé à la partie 1 du rapport.

Dans cette partie, les observations /remarques du public ainsi que mes questions et les réponses apportées par SBAA sont rappelées pour chaque thème. Ces éléments sont suivis de mes appréciations.

Dossier, approche globale

Observations du public

C01, C04, @39 : déplore le manque d'actualisation des dépenses, l'absence du calcul du bilan carbone, l'absence d'examen par la MRAe, la lourdeur du dossier et son approche technocratique, la disproportion entre l'intérêt porté au fourré à ajoncs du P+R et celui porté aux commerces et riverains.

REPONSE DE SBAA

Un tableau établi en février 2023 récapitule les estimations des dépenses par lots, tronçons et carrefours (Saint-Jouan, Neruda) avec leur répartition par financeur. La mairie de Saint Briec met au point une comptabilité verte.

MES QUESTIONS :

L'étude initiale a été réalisée en 2015 avec une mise à jour en 2022. Quels sont les principaux éléments d'actualisation ?

REPONSE DE SBAA :

La dernière étude d'impact était celle de TEO2, elle comportait un chapitre spécifique traitant la notion de programme. Les textes actuellement en vigueur mettent en avant l'évolutivité de l'étude d'impact tout au long d'un projet. Il a été décidé d'intégrer l'ensemble des phases de TEO 1, 2 et 3 pour que le lecteur ait accès à toutes les informations.

Les textes réglementaires ayant évolué depuis 2015, l'ensemble de l'étude d'impact a été actualisée et remaniée.

Pour ce qui concerne les impacts et mesures, les mesures déployées pour TEO1 et TEO2 sont présentées dans des encarts orange. Toutes les autres mesures concernent TEO3.

MON APPRECIATION

Le dossier est très conséquent : 757 doubles pages, dont 622 pour l'étude d'impact. Celle-ci répond aux obligations réglementaires. La richesse de sa documentation permet la prise de connaissance de tous les aspects du projet y compris des phases précédentes mais elle rend parfois difficile le repérage des informations pertinentes pour la DUP de TEO3.

L'approche m'a paru essentiellement technique et environnementale, avec peu de précisions sur les usagers et la place du projet dans la politique de la ville. La partie financière est également trop succincte et a suscité des interrogations.

Certaines infographies relatives aux travaux prévus (plans) ont présenté des difficultés de lecture car insuffisamment définies alors qu'elles constituaient le point d'intérêt majeur des riverains.

Ces difficultés ont été compensées dans les réponses du mémoire et les échanges avec les parties prenantes.

Par ailleurs, la mise à disposition du dossier sur internet (registre numérique et site SBAA) a facilité les consultations qui ont été nombreuses.

Procédure

Observations du public

@16, @39 : interrogation sur le périmètre de cette enquête et son utilité étant donné que l'appel d'offre pour l'aménagement du rond-point Pablo Neruda est publié.

@43 : mise en cause du positionnement de l'enquête en période de congés

REPONSE DE SBAA

Le projet TEO consiste en une ligne de 8 kilomètres de longueur. Le dossier de DUP traite toute la 3^e phase de TEO, les étapes TEO1 et TEO2 ayant déjà été déclarées d'utilité publique. Concernant l'appel d'offres, l'agglomération a fait le choix d'anticiper les procédures en consultant les entreprises en juin 2023 afin de pouvoir tenir le calendrier de livraison de la ligne en 2025.

L'enquête publique a duré 33 jours consécutifs et a démarré 2 semaines avant les congés scolaires. Grâce au registre numérique, l'adresse mail dédiée ou la possibilité d'envoyer un courrier, les citoyens ont pu déposer leurs contributions 24h/24h.

MES QUESTIONS :

Comment se fait-il que les travaux de la section Croix-Mathias- Rond-point Pablo Neruda aient été réalisés ?

REPONSE DE SBAA :

La 3^{ème} phase de TEO est scindée en 3 sous-parties. La partie A concerne un linéaire d'1 kilomètre (section Croix Mathias – Pierre Ogé) et a été réalisée en 2020-22 afin d'accompagner la restructuration des réseaux humides du boulevard Tour d'Auvergne dont la mise en séparatif était une obligation légale. Cette section étant entièrement réalisée sur une emprise appartenant à la collectivité, une DUP n'était pas nécessaire.

Sur la section Pierre Ogé - Pablo Neruda, seules les interventions sur les réseaux (eau et assainissement, éclairage public, telecom...) ont été réalisées et ne demandent pas de DUP non plus à ce stade.

MON APPRECIATION

- Je partage l'impression de confusion exprimée sur la procédure : périmètre de l'enquête (TEO3 intégral mais phase A non concernée et déjà réalisée), nécessité de la DUP sur des tronçons non concernés par l'expropriation ou l'impact environnemental. Cette confusion a été accentuée par l'engagement des travaux de réseaux confondus avec les travaux de voirie, la publication de l'appel d'offre, certaines formulations dans la presse, éléments pouvant donner l'impression que les choses sont déjà actées.

L'enquête a bénéficié d'un registre numérique qui a rendu les consultations et les contributions très accessibles. D'après les remontées statistiques du registre, le nombre de visites du site n'a pas faibli au cours de la durée de l'enquête. A noter que de nombreux documents étaient disponibles très en amont sur le site de SBAA, dans le cadre de la concertation.

- Je considère que le positionnement de l'enquête n'a pas affecté la participation : les contributeurs directement concernés se sont exprimés, ainsi que les représentants des collectifs (comité de quartier des Villages et Vélo Utile) qui ont rappelé leur représentativité et leur participation à la concertation.

Concertation

Observations du public

@17, @19 (activité riveraine) : déplore que les alternatives proposées pour le rond-point Pablo Neruda n'aient pas été examinées et que les commerçants n'aient pas été associés au projet.

@43 : impact négatif des travaux sur les riverains

@36 (comité de quartier Les Villages) : souligne la qualité de la concertation à laquelle le comité a participé activement

C02 (Vélo Utile) : satisfait des échanges en amont du projet avec prise en compte des propositions pour l'aménagement et la sécurisation au profit des mobilités douces

REPONSE DE SBAA

Saint-Brieuc Armor Agglomération a fait le choix de mener la concertation de façon collective.

Les commerçants de tout le linéaire ont été mobilisés dès les premières étapes, avec des entretiens en face à face avec une équipe de sociologues (17 commerçants vus), puis ont été conviés aux Cafés TEO « esquisse » (79 participants dont 16 commerçants présents).

Les commerçants du secteur Neruda ont également été revus en réunion en décembre 2021 puis en mars 2022 en présence d'élus et techniciens. Il a été rappelé que le sujet du stationnement pose la question de l'appropriation des trottoirs et des espaces publics. La volonté politique, partagée par les riverains lors des enquêtes citoyennes, est de redistribuer leur usage sur des fonctions de mobilités douces ainsi que sur de l'aménagement paysager dans la mesure du possible. De même, le choix a été fait sur le boulevard, de privilégier la sécurisation des cheminements piéton et vélo.

Le projet de réaménagement du rond-point ne vient pas changer les accès et stationnements sur les emprises privées.

Lors des travaux TEO, les commerçants et riverains seront accompagnés par la mise en place de la méthode FURET expliquée à la rubrique 7,3,1,1 de l'étude d'impact.

La synthèse des attentes citoyennes rejoint les demandes du comité de quartier sur les besoins d'apaisement de la circulation et réajustement de l'espace en faveur des mobilités douces en rendant les espaces publics des quartiers ouest plus qualitatifs.

MON APPRECIATION

Les modalités et le bilan de la concertation ont été rappelés dans le document I.

- Je considère que tous les moyens ont été mis en œuvre pour associer le public au projet (réunions publiques, plate-forme numérique, communications) et prendre en compte ses avis. Les collectifs (comité de quartier des Villages, Vélo Utile) ainsi que deux riveraines ont exprimé leur satisfaction sur le déroulement et la qualité de ces échanges.

A l'inverse, deux contributeurs estiment que les commerçants riverains n'ont pas été entendus. Ceci est infirmé par SBAA qui mentionne les échanges spécifiques. Le point de désaccord concerne essentiellement les stationnements qui vont être réduits et contraints, notamment sur le rond-point Pablo Neruda. Les raisons du choix de l'aménagement sont explicitées dans le paragraphe dédié.

- Je considère que ces arguments ne mettent pas en cause la qualité de la concertation et son résultat. A noter qu'ils ont été portés pour une seule activité riveraine.
- La collaboration avec l'Association Vélo Utile, très vigilante sur les conditions d'aménagement des mobilités douces, me paraît particulièrement constructive et à poursuivre.

SBAA a rappelé la mise en place de la méthode FURET (mesures de réduction des nuisances en période travaux pour améliorer la « furtivité et l'acceptabilité des chantiers en milieu urbain ») présentée lors de la concertation.

- Cette méthode comporte un volet d'information et de communication et sa mise en œuvre me paraît un atout, compte-tenu des appréhensions légitimes des riverains.

Aménagements

Programmation générale

MES QUESTIONS :

Confirmez-vous les programmes d'aménagement et de travaux élaborés en 2022 ?

REPONSE DE SBAA :

Les informations concernant les travaux préparatoires sur les réseaux sont toujours d'actualité. Sur les travaux d'aménagement, les sections Théodule Ribot et boulevard Atlantique Est seront réalisées en 2024. L'objectif est de livrer les aménagements pour juin 2025 pour avoir une marche à blanc de deux mois avant la réorganisation totale du réseau TUB autour de TEO pour la rentrée 2025.

MON APPRECIATION

Je note le décalage des travaux mentionnés initialement prévus en 2023 et que l'échéance de 2025 reste atteignable.

Aménagement des voies

MON APPRECIATION

Des plans des travaux par tronçons avec des profils en coupe ont permis de visualiser la future voirie. Le partage des voies, la sacralisation des circulations piétonne et cycliste, l'assignation du stationnement aux espaces dédiés et l'aménagement paysager ont été soulignés comme des facteurs très positifs.

- Je considère que l'aménagement des voies contribuera à la requalification des quartiers traversés et à la revalorisation de l'entrée de ville caractérisée actuellement par une voirie vieillissante et du stationnement anarchique sur les trottoirs.

Rond-point Pablo Neruda

Observations du public

En opposition à l'aménagement :

@1, @2, @18 : opposition à l'aménagement du rond-point estimé coûteux et inutile

@29 : pour la gestion des eaux pluviales, il faut conserver et développer les espaces verts existants

@31 : les conditions actuelles de stationnement et de manœuvres augmentent la sécurité en forçant les voitures à ralentir

E25, E41, @42 : opposition à la destruction de l'espace central alors qu'un réaménagement suffirait,

@6, @10, E11, @15, @26, E25, @27, C03 : opposition à l'abattage des arbres pour des raisons environnementales

@21 : mise en cause du gain de temps

@28 : mise en cause de la maîtrise foncière

En faveur de l'aménagement :

@40 : le percement permet de gagner du temps et d'améliorer le confort des passagers et des conducteurs ; Il contribue à la sécurité des usagers.

@36 (comité de quartier les villages) : amélioration de la sécurité des piétons et des vélos au niveau du carrefour

C02 (Vélo Utile) : l'aménagement sécurise les circulations douces, répond aux attentes des cyclistes et rendra ce mode de transport plus attractif

REPONSE DE SBAA

Perçement et traitement des arbres : TEO vise à améliorer l'efficacité des transports qui implique de rendre le giratoire traversant ce qui ne permet pas de conserver les arbres existants au centre du giratoire. Ces arbres sont des essences peu longévives (Bouleau, Aulne) et sont déjà matures. Les arbres en périphérie sont conservés dans le projet, à savoir les grands arbres du parking du Toit de chaume et les arbres en limite de la station-service.

Le surcoût du perçement est limité (voir éléments financiers)

Fluidité du trafic : la gestion par feux n'intervient que lors du passage du bus et ne dure que quelques secondes.

Sécurité : La sécurisation des traversées piétonnes est un enjeu fort du projet. Les véhicules ne doivent pas manœuvrer sur les trottoirs et les stationnements en épis actuels sont abusifs.

La station Les Villages est prévue pour constituer un échangeur multimodal : abri vélos sécurisé, quais de régulation et sanitaires chauffeurs, parkings à proximité immédiate...

Les autres lignes venant de l'extérieur pourront se connecter à TEO et améliorer l'efficacité globale du réseau pour lequel TEO sera structurant.

Le phasage théorique des travaux comprend les étapes de négociation foncière : aucuns travaux n'auront lieu sur des parcelles avant leur acquisition.

MES QUESTIONS :

Pouvez-vous fournir une version plus claire du plan d'aménagement ?

Pouvez-vous préciser le nombre de places qui seront disponibles pour les commerces ainsi que les accès clientèle et livraison ; le cas échéant les espaces terrasses envisageables pour la boulangerie et le bar.

REPONSE DE SBAA :

Un plan complet est fourni.

Les accès VL vers les garages ou parcelles privées sont maintenus. L'aménagement ne vient pas empiéter sur le domaine privé des commerçants riverains. La situation actuelle de stationnement sur les trottoirs et devant les passages piétons n'est pas réglementaire ni acceptable dans l'objectif de sécurisation des flux piétons et cycles.

Concernant les places de stationnement sur voirie, le projet est de matérialiser 6 places sur la rue de Cornouailles et de basculer les places le long du boulevard Atlantique de la rive Sud vers la rive Nord. Le parking sur emprise publique « Toit de Chaume » est réorganisé et un cheminement piéton est créé pour rejoindre plus facilement le passage piéton. Une bande paysagère y est également créée.

Le trottoir au droit du bar-tabac est largement agrandi (environ 4m) et permettra l'accueil d'une terrasse. Devant la boulangerie, la sacralisation de l'espace piéton permettra de réinstaller tables et chaises. Il y a également une bande déjà disponible sur l'emprise privée. (Schéma fourni).

MON APPRECIATION

L'aménagement du rond-point Pablo Neruda a fait l'objet d'oppositions concernant la perte de stationnement d'une activité riveraine, le coût financier et le perçement qui entraîne l'abattage d'arbres. Ont été également abordés : la maîtrise foncière, la gestion des eaux pluviales, les futures conditions de circulation sur ce rond-point. Certaines contributions ont été très argumentées, avec des questions précises posées au maître d'ouvrage.

- Je considère que les réponses à ces contributions (à consulter dans leur intégralité dans le mémoire en réponse) ont été très précises et argumentées. Elles justifient la traversée du rond-point en ligne droite, précisent que certains arbres seront conservés sur l'îlot central et que le secteur bénéficiera de nouvelles plantations et d'une réorganisation du stationnement sur l'espace public. L'aménagement apportera une plus-value paysagère à ce carrefour emblématique de l'entrée de ville.

A l'inverse, les associations Comité de quartier et Vélo Utile ont apporté leur soutien à l'aménagement, pour des raisons de sécurité des cyclistes et des piétons. J'ai pu observer sur place le caractère dangereux de ce carrefour avec des cheminements et des priorités peu lisibles, des stationnements « minute » sur les trottoirs et des manœuvres de recul sur la chaussée.

- Un plan plus lisible a été fourni et permet de mieux visualiser le projet. Je considère que le partage des voies, l'application de nouvelles priorités constituent des éléments indispensables de sécurité pour tous. Par ailleurs, le rôle de la station Les Villages se trouve renforcé par l'interconnexion avec d'autres lignes et nécessite une protection renforcée de l'aménagement.

Terminus Est Avenir. Parking relais

Le Parking Relais Est /Avenir_s'implante en lieu et place du parking existant avec une capacité de 98 places. Cet aménagement n'a suscité aucune observation. Lors d'une visite sur place, j'ai pu constater sa proximité avec le dernier aménagement TEO, son faible usage lié sans doute en partie à son absence d'aménagement.

- Je considère que sa reconfiguration est une nécessité pour attirer des utilisateurs (sécurisation, sanitaires pour les chauffeurs) et améliorer l'image et la qualité environnementale du quartier (plantation d'arbres, places de stationnements en pavés joints gazon ou en revêtement perméable).

Terminus Ouest Plaines Villes. Parking relais

Observations du public

En opposition

@18 : aménagement jugé inutile et coûteux

@39, C02 : utilité de l'aménagement remise en cause par la décision de ne pas achever le contournement Sud, et l'absence d'urbanisation du secteur ; problème de sécurité du fait de l'isolement.

REPONSE DE SBAA

Le présent dossier traite de l'utilité publique de TEO et non de la RD722.

La complétion du maillage d'aires de covoiturage est un axe du PDU (action 2.2). Les usagers de tout le réseau TUB vont profiter de TEO car il sera la colonne vertébrale de la réorganisation du réseau à l'échelle de l'agglomération. Les usagers des modes actifs bénéficieront aussi d'espaces sécurisés et confortables.

Le PDU estime que la part modale des transports collectifs peut passer de 5 à 7 %. La ligne TEO vise 10 000 voyageurs par jour.

MES QUESTIONS :

- Le P+R est prévu sur un terrain agricole. Pouvez-vous préciser son statut (propriété ? exploitation ?) ainsi que sa surface. Quelle est la surface du fourré à ajoncs qui sera préservée ?

- Le dossier mentionne l'OAP Saint Briec Plaine-Ville (p226). De quand date cette programmation ? Pouvez-vous préciser le nouveau projet ?
- Comment s'est fait l'arbitrage « Réduire-éviter-compenser » pour le fourré à ajoncs ? La sanctuarisation du fourré a-t-elle des équivalents dans la région ?
- Trajet rocade sud : comment est prévue la jonction du tronçon déjà réalisé, quels flux peut-on en attendre ?
- Des jonctions bus sont-elles prévues avec les lignes hors agglomération ?

REPOSE DE SBAA :

- P+R : Les parcelles A2263 (1470m²) A2264 (8461m²) A2269 (1234m²) A2267 (6m²) A2266 (8m²) sont la propriété de SBAA soit 11 179m².

L'intégralité du fourré d'ajoncs est préservée avec une démarche d'écoconception. Des solutions d'aménagement du P+R et de ses accès ont été analysées. Des échanges ont eu lieu avec le service biodiversité de la DDTM, ils ont conclu à l'acceptabilité de cette démarche et l'absence de nécessité de demander une dérogation pour la destruction d'espèces protégées.

- Le développement du futur quartier des Plaines Villes correspond à un changement de logique. Il ne sera pas aussi dense que prévu mais intégrera de l'emploi, de l'habitat, des commerces et des activités
- Rocade Sud : L'axe de contournement (sous maîtrise d'ouvrage du département des Côtes d'Armor) va aboutir en 2025 /2026 aux Plaines Villes depuis le Perray. Le CD22 a décidé de ne pas poursuivre les travaux de l'axe de contournement entre les Plaines Villes et le Sépulcre (RN 12) pour des raisons économiques et écologiques. La proposition alternative est d'aménager l'actuelle RD 36 ou de passer par l'actuelle RD 712 (les Mines), les 2 alternatives convergeant vers le bourg de Trémuson. Actuellement nous ne disposons pas de la part du CD 22 des impacts de ce choix sur les reports de flux sur les axes existants (RD 36 / RD 712 et Rocade urbaine...).
- TEO servira de colonne vertébrale dans le cadre de la réorganisation du réseau à la rentrée 2025, les lignes en périphérie pourront s'y connecter.

MON APPRECIATION

Trois observations expriment une opposition à cet aménagement jugé inutile notamment du fait de la modification du projet de contournement sud sur le tronçon Plaines-Villes/Le Sépulcre et du caractère non urbanisé du secteur. Les éléments de réponse apportés sur le nouveau projet d'urbanisation supposent une augmentation de la population et donc des potentiels utilisateurs de cette partie de la ligne. Par ailleurs, la reconfiguration du tracé de la rocade permettra l'accès Sud et Ouest et la liaison avec les axes structurants que sont la RD 700 et la RD 790. Le potentiel de véhicules reste donc important pour le parking, et le terminus de la ligne à cet endroit sera un point de jonction du réseau de bus.

- Je considère que cet aménagement reste nécessaire pour compléter le tracé et remplir les objectifs d'intermodalité. Il anticipe un usage encore inexistant mais devra répondre aux changements attendus de pratiques de mobilités. Par ailleurs, la possibilité de phasage des opérations permet de s'adapter à l'évolution de la demande.
- Le positionnement du P+R est contraint par la disponibilité du foncier et ce secteur constitue une opportunité d'aménagement. Je considère que la démarche d'écoconception envisagée est innovante aussi bien pour la préservation du fourré à ajoncs que des aménagements, et garantit une bonne insertion paysagère et environnementale.

Divers

Observations du public

@40 : aménagements indispensables pour assurer la régularité du service et améliorer le confort de tous

C03 : demande de sauvegarde et restauration des éléments patrimoniaux sur le trajet (lavoir saint Jouan et Croix de la Mare mêlée)

@11 : suggestion de consignes en ville et de mise en circulation de bus simples en heures creuses

@26 : demande de revêtement de voirie adapté au réchauffement climatique

@36 (comité de quartier Les Villages) : demandes localisée (passage public reliant la rue Théodule Ribot à la rue Saint Jouan réservé aux piétons et aux cyclistes, garantir la sécurité des piétons du giratoire Pablo Neruda notamment aux abords de la boulangerie, réhabiliter les éléments du patrimoine) et générales (embellir, requalifier et aménager l'entrée de ville (Boulevard de l'Atlantique) notamment par la végétalisation, rendre la rue aux habitants, faciliter la circulation des piétons, développer des espaces dédiés aux modes de mobilité active en favorisant les circulations piétonnes.

@26 : quelle conséquence du passage de la vitesse à 30km/h

@1 : mise en cause du percement du giratoire de l'Iroise

REPONSE DE SBAA

La venelle Saint Jouan sera traitée en zone de rencontre et en sens unique tête bêche afin de faciliter le trafic.

Rond-point Pablo Neruda : voir paragraphe dédié.

Le percement des ronds-points se justifie par le gain de temps et limite les troubles musculo squelettiques des conducteurs et l'effet de balan et d'inconfort des passagers.

Les revêtements plus clairs sont beaucoup plus chers et seront réservés aux pistes cyclables.

MON APPRECIATION

Je note que des réponses systématiques ont été apportées aux contributeurs, dans la continuité de la concertation.

Impact sur les activités (commerces, services)

Observations du public

@17, @39 : inquiétude sur le devenir des commerces des Villages dont les difficultés vont être accentuées par la période de travaux sur le rond-point Pablo Neruda et la réduction des places de stationnement

@19, @20, @21, @37 (ADFACILE22) : opposition à l'aménagement du rond-point Pablo Neruda qui prive le bâtiment des facilités de stationnement dont il bénéficie actuellement

E22, E38 (commerces du carrefour Saint Jouan) : demande de concertation pour la gestion du stationnement dédié aux commerces et à proximité (zone bleue)

REPONSE DE SBAA

- Les aménagements prévus favorisent généralement l'implantation de commerces et d'activités.

- En plus du dispositif de communication et de médiation, une commission de résolution amiable existe afin de soutenir financièrement les commerces situés le long du futur tracé de TEO. Certains commerçants ont déjà pu faire appel à ce dispositif lors des travaux préparatoires.

- Les travaux sur le giratoire Pablo Neruda seront phasés, de manière à perturber le moins possible la circulation sur ce point stratégique. Les travaux sur le giratoire devraient durer environ

3 semaines à 1 mois (le percement en lui-même n'engendre pas réellement de délai supplémentaire, si ce n'est 1 ou 2 jours), et il est bien prévu de maintenir tous les accès aux commerces pendant les travaux.

- Les différentes étapes et modalités de concertation notamment avec les commerces riverains sont rappelées. Les commerçants du secteur Neruda ont été revus en réunion en décembre 2021 puis en mars 2022 en présence d'élus et techniciens. Il a été rappelé que l'espace dont il est question est un trottoir et non un espace de stationnement et que la volonté politique, partagée par les riverains lors des enquêtes citoyennes, est de redistribuer l'usage de cet espace sur des fonctions de mobilités douces ainsi que sur de l'aménagement paysager dans la mesure du possible.

- Le projet de réaménagement du rond-point ne vient pas changer les accès et stationnements sur les emprises privées (boulangerie, service à domicile, banque...) Concernant les places de stationnement sur voirie, le projet est de matérialiser 6 places sur la rue de Cornouailles et de basculer les places le long du boulevard Atlantique de la rive sud vers la rive Nord. Le parking sur emprise publique « Toit de Chaume » est réorganisé et un cheminement piéton est créé pour rejoindre plus facilement le passage piéton.

- Carrefour Saint-Jouan :

Le gérant du magasin sera revu par les équipes de SBAA afin de lui montrer les plans détaillés en phase PRO, qui datent de juin 2023 et n'avaient pu être joints au dossier d'enquête.

Les places au nord du pôle commercial sont prévues en zone bleue afin d'assurer leur rotation.

MON APPRECIATION

Je considère que les engagements de SBAA sont de nature à rassurer les riverains quant à la préservation de leurs accès et stationnements privés. Les modifications du stationnement public et de la circulation vont nécessiter des adaptations des comportements mais elles sont incontournables pour rétablir le partage de l'espace public dans un contexte sécurisé.

Avis usagers

Conducteur de bus

Observations

@13 : demande de salle de pause au P+R Plaines Villes

E24 : demande d'une largeur suffisante de la chaussée pour le croisement de deux bus

@40 : souligne le fait que les lignes en site propre améliorent les conditions de travail des conducteurs.

REPONSE DE SBAA

Un sanitaire simple est prévu au P+R Ouest, comme à la station Les Villages et au P+R Avenir. Le local de pause est uniquement au PEM.

La largeur de voie est calibrée à 6,40m soit 20cm de plus que sur TEO3A, de plus, le stationnement est unilatéral, contrairement au bd Tour d'Auvergne.

Voyageurs

Observations du public

@30, R02 : inquiétude sur le positionnement des stations

@35 : Demande de gratuité des transports

REPONSE DE SBAA

Voir réponse globale sur le positionnement des stations. La station Bien Assis conserve son emplacement

Gratuité : Sur les 21 M€ nécessaires au financement des Tub, les recettes des tickets et abonnements représentent 3,50 M€ ». Le reste, 17,50 M€, provient de la taxe versement mobilité payée par les entreprises, privées et publiques, de plus de dix salariés du territoire. Pour compenser la perte des 3,50 M€, mécaniquement, cela supposerait d'augmenter la taxe (1,6 %).

SBAA a fait le choix d'avoir une offre attractive et très concurrentielle : tarifs étudiants, boursiers, abonnement annuel des 26-59 ans, tarification sociale, plans de mobilité dans les entreprises...

MON APPRECIATION

Le tableau des stations précise les distances inter arrêts, aller et retour sur l'ensemble de la ligne. Elles s'échelonnent de 400m à 600 m sauf en bout de ligne (900m). Ces distances sont un élément d'inquiétude pour les usagers qui se projettent dans ce cheminement ; je considère que les distances à l'arrêt sur l'axe concerné restent raisonnables (5mn de marche), à fortiori sur un trottoir libéré et réaménagé.

La réponse à la demande de gratuité est argumentée.

Intérêt du projet

Intérêt général

Observations du public

@37 : ne croit pas au principe de laisser sa voiture en entrée de ville

@36 (Comité de quartier Villages) : le TEO est un atout pour le quartier (embellissement, liaison avec le centre-ville, sécurisation des déplacements piétons et cyclistes) et participe à l'évolution vers une ville post carbone et une réappropriation de l'espace public par les habitants.

REPONSE DE SBAA

Le but d'un BHNS et donc du projet TEO est de proposer une alternative à la voiture individuelle suffisamment compétitive pour provoquer le changement des habitudes des automobilistes : P+R faciles d'accès, fiabilité, régularité...

MON APPRECIATION

Le tronçon TEO3 constitue la dernière étape d'un projet global : la ligne TEO qui vise à desservir les polarités urbaines principales de l'agglomération. Il s'agit de finaliser les deux extrémités Est (0,6 km de voie et un parking relais) et Ouest (4km de voies avec traversée de trois carrefours et un parking-relais).

La partie Est n'a suscité aucun commentaire ni opposition. Concernant la partie Ouest, la pertinence des aménagements a été interrogée, du fait notamment que sur cette partie, le bus ne circulera pas en voie propre.

Je considère que ces aménagements sont à considérer dans un cadre global et répondent à l'intérêt général pour deux raisons :

- Ils répondent aux impératifs de circulation des bus dans un nouveau contexte de promotion de ce mode de déplacement et de restructuration du réseau de transport en commun de la ville et du territoire.

- Ils rentrent dans un cadre plus large de remaniement de la voirie avec sécurisation et partage des mobilités. L'ensemble des travaux contribuera à la requalification de l'entrée de ville et des quartiers traversés. Ils anticipent un développement de l'urbanisation et des connexions à l'Ouest.

Environnement

Observations du public

C04 : demande de communication du bilan carbone de l'opération TEO3

@40 : le projet participe à une nouvelle hiérarchie des modes de transports : marche, vélo, transports en commun, covoiturage et autopartage pour limiter la pollution.

@6, @10, E11, @15, @26, E25, @27, C03 : opposition à l'abattage des arbres pour des raisons environnementales

REPONSE DE SBAA

La Ville de Saint-Brieuc travaille actuellement à la mise en place d'un budget vert pour la prise en compte de l'impact carbone des projets.

MES QUESTIONS :

Qu'entend-on par espaces verts ?

Pouvez-vous préciser les critères d'adéquation des végétaux implantés ?

REPONSE DE SBAA :

On entend par « espaces verts » les surfaces en terre végétale engazonnées et plantées de massifs. Le choix des arbres s'est fait en concertation avec le Service Parcs Jardins et Paysages de la ville de Saint-Brieuc qui aura en charge l'entretien de l'essentiel des plantations du projet TEO. Au-delà du choix esthétique, c'est l'impératif d'une gestion raisonnée qui a arbitré le choix des essences. Ce choix se fonde sur des critères objectifs : considération de la croissance et du développement à maturité des essences pour limiter la gêne aérienne à la circulation et au voisinage et limiter l'entretien ; considération du type racinaire et du développement pour permettre une cohabitation saine avec les réseaux et les revêtements ; adaptation des essences aux conditions de climat et de sol selon l'implantation, la nature du sol, la disponibilité naturelle en eau et les contraintes urbaines et de pollution.

MON APPRECIATION

La composante environnementale du projet comporte plusieurs dimensions.

Sur le tronçon TEO3, l'étude d'impact ne se prononce pas sur l'évolution des émissions de GES en phase exploitation et conclut que l'impact du projet sur le microclimat est négligeable. Concernant la qualité de l'air, aucune évolution des concentrations moyennes en polluants n'est attendue dans la bande d'étude et la réalisation du projet du BHNS TEO n'entraînera aucun impact négatif sur la qualité de l'air à l'échelle de la zone d'étude. On peut cependant raisonnablement considérer que de façon globale, le recours au transport en commun, avec de surcroît des bus à motorisation bas carbone, contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de même que le développement des mobilités douces favorisé par des aménagements adaptés.

- Je considère que la mise en place de TEO3 constitue une proposition de mobilité qui va dans le sens des enjeux environnementaux actuels.

Plus localement, les travaux entraînent une modification de l'état des lieux et notamment l'abattage d'arbres existants, ce qui constitue toujours un sujet sensible. (8 observations pour le rond-point Pablo Neruda). L'aménagement paysager est présent sur l'ensemble du parcours avec la mise en place d'espaces verts adaptés au contexte de la voirie.

- Je considère que la prise en compte de l'aménagement paysager est une plus-value au projet, d'un point de vue environnemental mais aussi de qualité paysagère et de pacification des usages. Je considère que les précisions concernant le choix des espèces sont utiles à la compréhension de la présence et de la gestion du végétal en ville.

Les enjeux écologiques identifiés par l'expertise concernent essentiellement l'avifaune et son habitat à l'extrémité Ouest. L'aménagement du parking relais de Plaines Villes a fait l'objet d'une attention particulière avec le maintien du fourré à ajoncs et l'intégration des contraintes induites.

- Cette option me paraît en adéquation avec l'objectif d'un nouveau quartier et de nouveaux usages tournés vers les espaces naturels environnants. Une attention particulière devra être donnée aux cheminements piétons pour qu'ils soient structurants et attractifs, identifiables et sécurisés.

Mobilités douces. Vélo. Piétons

Observations du public

@32, @33, @34, C02 (Vélo Utile) : demandes de renforcement des aménagements pour les cyclistes et piétons afin de faciliter et sécuriser les parcours et rendre ces mobilités plus attractives.

REPOSE DE SBAA

Le CEREMA³ a été associé en qualité d'assistant à maîtrise d'ouvrage à toutes les études préalables, notamment sur le sujet de l'insertion des modes actifs. L'association Vélo Utiles a pris part aux différentes étapes de la concertation et a participé à un rendez-vous de travail spécifique cycles en présence du CEREMA, de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre.

De façon générale, les piétons et cycles verront leurs cheminements et traversées sécurisés et plus confortables.

Des pistes cyclables (séparées de la chaussée) sont présentes en continu tout au long du linéaire. D'une largeur de 2 mètres, elles auront également un revêtement d'une couleur différente du trottoir pour plus de lisibilité pour les différents usagers. La signalisation au sol pour séparer la piste cyclable du passage piéton sur le rond-point Pablo Neruda se fait par une différenciation du revêtement (extrait de plan)

Les intersections avec les voies perpendiculaires sont traitées en trottoir traversant.

Les connexions cyclables vers les établissements scolaires sont hors périmètre TEO mais bien intégrées au planning d'études du service déplacements à la Ville de Saint-Brieuc.

La venelle Saint-Jouan a fait l'objet de nombreuses études et concertations, elle sera traitée en zone de rencontre et en sens unique tête-bêche afin de couper de trafic de transit mais permettre l'accès au pôle commercial.

MON APPRECIATION

Le partage de la voie pour les différentes mobilités est un axe fort du projet. Le projet d'aménagement de la voirie intègre et sanctuarise trottoirs et pistes cyclables afin d'encourager et de sécuriser les mobilités douces.

- Je considère ce volet particulièrement important dans le cadre de la problématique de réchauffement climatique, de la santé publique et de la revitalisation du quartier. Il répond aux attentes des habitants du quartier qui déplorent les difficultés actuelles de circulation à pied et à vélo.
- Le CEREMA et l'association Vélo Utile ont été associés à la conception des aménagements. L'enquête a permis l'expression de contributions et questions précises auxquelles SBAA a répondu de façon satisfaisante, étant entendu que la démarche doit être itérative pour satisfaire les attentes et éviter les erreurs ponctuelles.

³ Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cérema) est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle conjointe du ministre de la Transition écologique et solidaire, et du ministre de la Cohésion des territoires. Il apporte son concours à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation des politiques publiques en matière d'aménagement durable, d'urbanisme, de transition écologique et de cohésion des territoires, notamment dans les domaines des mobilités, des transports et de leurs infrastructures, du bâtiment, de la prévention des risques naturels, de la sécurité routière et maritime, de la mer et du littoral.

Réseau de transports

Observations du public

@40 : importance de cette ligne qui captera des usagers de la périphérie (parkings relais) et sera structurante pour le réseau

MES QUESTIONS :

- Comment seront repositionnées les stations ? Y-a-t-il une concertation avec la population ?
- Politique tarifaire : comment se situent les tarifs par rapport aux villes équivalentes ?
- Quelle est la politique du stationnement en centre-ville ?
- Pour les bus, une dérogation à la limite de vitesse à 30 km/h est-elle envisageable ?

REPONSE DE SBAA :

- Les stations ont été positionnées en tenant compte de la densité d'urbanisation sur un rayon de 500 m (notamment proches des intersections) avec une recherche d'un compromis entre l'éloignement et la zone de « chalandise ». Dans le cadre des concertations/réunions publiques, les plans ont été présentés afin de discuter du positionnement des stations par rapport aux usagers et aux impacts riverains. (cf tableau joint listant les stations et leur positionnement).

- Par rapport aux villes similaires, la tarification « occasionnelle » est dans la fourchette haute pour les tickets unités vendus à bord, dans la moyenne pour le prix du Ticket unité par autres systèmes que dans le bus (e ticket). Le ticket 10 voyages est le plus élevé. Par contre en termes d'abonnement, le réseau de St Brieuc est dans la fourchette basse. Le choix a été de favoriser les abonnements et la fidélisation des clients plutôt que les usages occasionnels. On notera l'existence d'une tarification solidaire (-50%) abondée par les CCAS en fonction des niveaux de ressources qui peut générer, notamment sur St Brieuc des abonnements très bas. (cf tableau joint des tarifs d'agglomérations comparables)

- A Saint-Brieuc, la municipalité a fait le choix d'orienter en priorité les usagers sur les parkings municipaux, en proposant un tarif plus économique que sur la voirie. Sur la voirie, on distingue 3 zones : bleue, jaune et rouge, pour répondre aux différents besoins des automobilistes (cf infographie jointe avec localisation et tarifs). On dénombre 2500 places sur les parkings en ouvrage et 1600 places sur voirie (horodateurs) à moins de 15 minutes à pied de l'hypercentre. Les différentes actions de requalification des espaces publics briochins tendent à réduire le nombre de places sur voirie pour donner plus de place aux usagers des modes actifs et apaiser la circulation.

- La limitation de la vitesse des bus à 30 km/h sur le site propre en vitesse maxi à une conséquence de baisse du rendement global de la ligne. Une vitesse maxi de 30 au lieu de 50 sur un site propre peut s'apparenter à une perte de productivité de l'ordre de 20 % (Cf. schéma joint). Néanmoins les pouvoirs publics, pour des questions d'exemple par rapport à la population générale préfèrent unifier les vitesses par tronçon d'autant que la masse déplacée par les bus donne une impression de vitesse supérieure à la réalité.

MON APPRECIATION

Le tableau des stations précise les distances inter arrêts, aller et retour sur l'ensemble de la ligne. Elles s'échelonnent de 400m à 600 m sauf en bout de ligne (900m). Ces distances sont un élément d'inquiétude pour les usagers qui se projettent dans ce cheminement.

- Je considère que les distances à l'arrêt sur l'axe concerné restent raisonnables (5 mn de marche), à fortiori sur un trottoir libéré et réaménagé.

L'attractivité des abonnements incite à l'usage régulier du bus. Les tarifs (y compris du ticket occasionnel) sont dans l'ensemble nettement moins élevés que dans les villes équivalentes (à noter qu'aucune ne pratique la gratuité) et peuvent être pris en charge jusqu'à 50 % par les aides sociales. Ces tarifs sont les mêmes pour tous les habitants de SBAA, assurant l'égalité financière pour la mobilité.

- Je considère que la politique tarifaire, couplée à un accompagnement social, répond à l'objectif de développement de la mobilité en transports en commun pour l'ensemble de Saint Briec Armor Agglomération.

Le centre-ville de St Briec est progressivement réaménagé pour ce qui concerne les voies de circulation, la piétonnisation du centre-ville et les possibilités de stationnement. Ceci implique un changement des habitudes des usagers.

- Je considère que la liaison par bus au départ de la périphérie accompagne ces changements, en proposant un stationnement gratuit au départ de la ligne TEO. Cependant, le couplage entre le stationnement sur les parkings relais et l'abonnement peut dissuader les voyageurs occasionnels.

Le maintien de la vitesse à 30 km/h pour les bus se traduit par une augmentation du temps de trajet TEO3 de 1,8 minutes soit 10,7 minutes au lieu de 8,9 mn.

- Je considère que cette augmentation n'est pas significative au regard des enjeux de sécurité et de pacification de la voirie.

La mise en service de la ligne TEO s'accompagne d'une restructuration du réseau de transports en commun de St Briec et sa couronne mais aussi de tout le territoire de SBAA. Les documents transmis par M LE CHANU, directeur de Baie Armor Transports explicitent les motivations et les orientations : « rationaliser l'offre de transports en commun, monter en puissance l'intermodalité et les modalités actives, protéger les plus fragiles »⁴, en conformité avec les objectifs du PDU⁵.

- Je considère que le projet TEO3 est à placer dans ce contexte plus large : il ne concerne pas seulement la ligne principale mais aussi les lignes qui pourront emprunter son trajet ou y être raccordées par des stations de correspondance (Plaine Ville, les Villages).

Il s'inscrit dans une perspective de modification des comportements qui nécessite en amont la mise à disposition de moyens performants, accessibles et attractifs. L'objectif général de l'opération TEO est une hausse de la fréquentation de plus +35% sur l'axe du BHNS, soit un passage de 6 500 à 10 000 voyageurs/jour. Cette fréquentation engendrerait une hausse de +20% sur l'ensemble du réseau briochin (variation 2018/2023).

- Je considère que l'appréciation de la pertinence du projet doit tenir compte de ces objectifs généraux, renforcés par la prise de conscience de l'urgence climatique. Ceci y compris sur les extrémités de la ligne dont les contextes urbains et le lien aux axes routiers vont évoluer.

⁴ Projet TEO, stratégie Exploitation et commerciale, juillet 2023, Baie d'Armor Transports.

⁵ Le PDU (Plan de déplacement Urbain) définit comme objectifs « le développement d'une offre de transport compatible avec les enjeux de développement durable notamment à travers une réduction du trafic automobile (59 % des déplacements tous modes et plus de 80 % des déplacements domicile/travail des actifs), l'amélioration du fonctionnement du territoire en termes de transport à travers la promotion des modes alternatifs à l'automobile, la promotion d'un cadre de vie de qualité et un développement équilibré du territoire, le renforcement du lien entre urbanisme et transport ».

Economie du projet

Observations du public

@1, @14, C01 : demande d'actualisation de l'évaluation des dépenses et de détail sur le financement, mise en cause de l'aménagement du rond-point Neruda qui coûterait 1 million d'euros

REPONSE DE SBAA

L'économie en renonçant au percement des giratoires ne serait pas d'1 Million d'euros ; en effet, le surcoût lié à ces percements n'est estimé qu'à environ 130 000 € HT par giratoire (le reste des travaux concernant l'aménagement des stations, des cheminements piétons/cycles, des voies et stationnements périphériques et des espaces verts).

L'appréciation sommaire des dépenses date de février 2023 et l'estimation de la phase TEO3 est la même depuis son démarrage. Les travaux du rond-point TEO3B sont estimés à 1,4M€ HT et Iroise à 821K€HT avant consultation des entreprises. Les montants d'aide au financement s'entendent HT. Selon le dispositif, ils peuvent concerner différents postes (études, GIEP, aménagements cyclables, stations de bus, P+R...). Les tableaux précis sont fournis dans le mémoire en réponse.

MES QUESTIONS :

Pouvez-vous préciser la répartition de la dépense sur les différents tronçons et aménagements ?

REPONSE DE SBAA :

Un tableau établi en février 2023 récapitule les estimations des dépenses par lots, tronçons, carrefours (Saint-Jouan, Neruda), parkings avec leur répartition par financeur

SBAA finance les carrefours et les stations TEO. La commune finance les sections courantes (donc hors stations). Un plan illustre la répartition de la prise en charge.

MON APPRECIATION

L'estimation des dépenses était très succincte dans le dossier et a suscité des interrogations et des mises en question. Le tableau détaillé comble ces lacunes et des réponses précises ont été apportées aux contributeurs.

- J'estime que l'appréciation des dépenses doit être replacée dans un contexte de réflexion totale des réseaux et de la voirie.

Sur les tronçons concernés, le bus ne bénéficie pas de voie propre. Les aménagements spécifiques concernent les traversées de carrefours, les plates-formes, les stations et les parkings relais. Dans ce contexte, le réaménagement des carrefours et des voies récentes a été considéré comme des dépenses inutiles et trop élevées.

- Je considère que le renoncement à la voie propre a été justifié, que les réaménagements intègrent, d'une part les fonctionnalités à venir de la ligne de bus et d'autre part, le partage des voies et l'aménagement paysager qui participent à la qualité de vie et l'embellissement du quartier.

Conclusion

Le tronçon TEO3 constitue la dernière étape d'un projet global : la ligne TEO qui vise à desservir les polarités urbaines principales de l'agglomération de saint Briec et constituera un axe structurant du réseau de transport. Les phases TEO1 et TEO2 ont été déclarées d'utilité publique.

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la phase TEO3 est justifiée par l'obligation d'étude d'impact systématique et le fait que les emprises foncières nécessaires au projet ne sont pas toutes maîtrisées par Saint-Briec Armor Agglomération.

Il s'agit pour TEO3 de finaliser les deux extrémités de cette ligne : à l'Est (0,6 km de voie et un parking relais) et à l'Ouest (4km de voies avec traversée de trois carrefours et un parking-relais).

TEO3 se différencie des phases précédentes dans la mesure où la circulation du bus s'effectuera sur la voie au même titre que les autres véhicules motorisés avec un traitement spécifique des carrefours via des outils de régulation et de gestion de trafic. Des parkings-relais sont prévus à l'Est (aménagement d'un parking existant) et à l'Ouest pour promouvoir l'intermodalité et l'interconnexion des lignes de bus.

Les axes de circulation ne sont donc pas modifiés. Par contre, l'intégration dans la voirie des mobilités douces et les reconfigurations des carrefours vont entraîner pour les véhicules individuels, des changements de pratiques pour ce qui concerne la circulation et le stationnement.

La partie Est n'a suscité aucun commentaire ni opposition.

La partie Ouest a suscité un certain nombre d'oppositions de particuliers. Elles portent sur la pertinence des aménagements (notamment le percement du rond-point Pablo Neruda qui entraîne l'abattage de certains arbres), le coût financier de l'opération jugé trop élevé pour une ligne qui n'est pas en site propre, et les modifications de stationnement jugées préjudiciables aux commerces riverains.

A l'inverse, les collectifs qui se sont exprimés (comité de quartier, Vélo Utile) souscrivent aux objectifs tels qu'ils ont été définis dans le projet : améliorer l'offre de transport en commun et leurs performances pour compléter la ligne BHNS, développer et faire cohabiter les modes doux et l'intermodalité avec les véhicules particuliers, agir en faveur de l'environnement, connecter les quartiers et équipements au centre de l'agglomération en redessinant l'Ouest de la Ville avec les habitants, usagers et associations.

J'ai exprimé mon avis sur les différents points abordés au vu des contributions du public et des réponses de SBAA.

Je considère que ces aménagements sont à considérer dans un cadre global : d'une part, TEO3 fait partie de la ligne TEO, elle-même élément structurant du réseau des bus de la ville et de l'agglomération ; d'autre part, les travaux relatifs à la ligne de bus sont intégrés dans une réflexion complète de la voirie.

Ils répondent aux impératifs de circulation des bus dans un nouveau contexte de promotion de ce mode de déplacement et de restructuration du réseau de la ville et du territoire.

Ils rentrent dans un cadre plus large de remaniement de la voirie avec sécurisation et partage des mobilités.

Ils contribuent à la requalification de l'entrée de ville et des quartiers traversés.

Ils anticipent un développement de l'urbanisation et des connexions à l'Ouest.

Ils comportent des mesures environnementales de préservation de la biodiversité et des habitats aussi bien en milieu urbain (aménagement paysager et plantations) qu'en zone limitrophe (parking relais Ouest).

Par ailleurs les choix techniques ont été justifiés.

Je considère au vu de ces éléments que le projet TEO3, prolongement des deux phases précédentes, répond à l'intérêt général.

De la même façon, les dépenses à engager sont à considérer dans un contexte global. Elles ne se rapportent que très partiellement à la ligne de bus elle-même, et sont incontournables au vu de l'état actuel de la voirie et de l'environnement. Leur financement est assuré par la ville et la communauté de communes.

Les contributions en opposition ont reçu des réponses claires et détaillées. Les inquiétudes peuvent être légitimes notamment en phase travaux mais l'engagement à la réduction des nuisances est de nature à rassurer les riverains.

Ces aménagements représentent un engagement fort dans la promotion des alternatives à la voiture individuelle aujourd'hui largement majoritaire. Pour certains, ils devanceraient des usages et des pratiques, sans garantie de les voir se concrétiser. Les exemples des villes similaires sont de nature à infirmer ces positions. Les comportements individuels devront aussi évoluer pour accepter les contraintes du partage de l'espace public.

Au vu de ces éléments, je considère que le projet de bus à haut niveau de service TEO 3^e tronçon répond à l'intérêt général et je donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de ce projet.

A Trébeurden, le 15 septembre 2023
Anne Rameau, commissaire enquêtrice

