



ANNEXE N°1

**Délibération DB-207-2023 du 19 octobre 2023
TEO 3: déclaration de projet portant sur l'intérêt général de l'opération projetée dans le
cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique**

Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet de Bus à Haut Niveau de Service (Transport Est Ouest) 3ème et dernier tronçon (TEO 3) sur le territoire des communes de Saint-Brieuc et de Ploufragan

Table des matières

1 Rappel du contexte.....	1
2 Objet de l'opération.....	3
3 Motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général du projet.....	3
4 Prise en considération de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
5 Prise en considération des avis des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés.....	5
6 Prise en considération du résultat de l'enquête publique.....	5
7 Présentation synthétique des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC) et les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.....	5
8 Consultation de la déclaration de projet.....	8

1 Rappel du contexte

Concertation préalable

Par délibération DB-93-2021 en date du 22 avril 2021, le conseil d'agglomération a précisé les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation. A l'issue de la concertation, le conseil d'agglomération en a arrêté le bilan par délibération DB-256-2022 en date du 10 novembre 2022.

La concertation a été menée sur plusieurs mois et a conjugué un large panel de formats (réunions publiques, ateliers, diagnostics partagés, outil numérique...) de manière à atteindre le plus largement les citoyens potentiellement intéressés.

Enquête publique

Afin de mener à bien cette procédure, un dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) comportant notamment d'un dossier d'étude d'impact, a été déposé auprès de Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor.

La Préfecture a consulté différentes personnes publiques associées telles que la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, l'Agence Régionale de Santé, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement et l'Autorité Environnementale. Le Préfet des Côtes d'Armor a organisé l'enquête publique préalable à la DUP qui s'est déroulée du 26 juin au 28 juillet 2023, soit une durée de 33 jours.

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

Au cours des 5 permanences, 9 personnes ont été reçues et la commissaire enquêtrice est allée à la rencontre de 3 autres personnes.

Le registre numérique a enregistré 139 visiteurs pour 308 visites, 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.

48 observations ont été déposées : 3 sur les registres papiers, 3 par courrier, 10 par courriel, 32 sur le registre numérique. Après élimination des doublons et des interventions sans contribution, 42 observations ont été analysées. On note que 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. Deux observations ont été déposées par des collectifs qui expriment un avis favorable au projet.

Rapport et conclusions de la commissaire enquêtrice

A l'issue de l'enquête, la commissaire enquêtrice a remis son procès-verbal de synthèse le 7 août 2023 à Saint-Brieuc Armor Agglomération. Un mémoire en réponse lui a été adressé par voie électronique.

Compte-tenu de la période estivale pour la rédaction du mémoire en réponse, la commissaire enquêtrice a 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. En conséquence, le rapport ainsi que l'avis et conclusions ont été remis le 18 septembre 2023 à Saint-Brieuc Armor Agglomération.

Dans ses avis et conclusions, la commissaire enquêtrice considère que le projet de bus à haut niveau de service TEO 3e tronçon répond à l'intérêt général et donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de ce projet.

Le rapport décrit les avantages de sa mise en œuvre, la pertinence des objectifs poursuivis et de la démarche de concertation menée en amont.

Le rapport et les conclusions établis par la commissaire enquêtrice chargée de cette enquête sont tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

2 Objet de l'opération

L'opération concerne la réalisation de la phase 3 du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) TEO (Transport Est-Ouest) de Saint-Brieuc Armor Agglomération. 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.

Le Bus à Haut Niveau de Service dit Transport Est-Ouest (TEO), traversera l'agglomération et la ville en répondant aux exigences légitimes de qualité de service, à savoir une ligne rapide, régulière, confortable, accessible et fréquente, depuis les parkings relais situés en extrémité jusqu'au pôle d'échange multimodal et aux emplois, services, établissements scolaires situés au centre de l'agglomération. Une mise en service en 3 phases est prévue dont la dernière « Pierre Ogé - les Plaines Villes » à l'Ouest et « Cité - Chaptal » à l'Est reste à réaliser.

3 Motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général du projet

Conformément à l'article L.126-1 du code de l'environnement, Saint-Brieuc Armor Agglomération doit prendre, par délibération, une déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet dans les six mois suivant la clôture de l'enquête, soit avant le 28 janvier 2024.

De la proposition d'une alternative forte à la voiture individuelle à la favorisation de l'intermodalité à travers la réalisation des parkings relais, le projet fonde son intérêt général sur des objectifs centraux de la politique ambitieuse de Saint-Brieuc Armor Agglomération concernant les mobilités.

A cet effet, l'objectif fondamental du TEO consiste à proposer une alternative crédible à la voiture individuelle, aujourd'hui très largement dominante dans les modes de déplacement à l'échelle de l'agglomération. Il contribue à répondre aux objectifs généraux d'une mobilité partagée et durable (détaillée à travers le plan d'action du Plan de Déplacements Urbains) et se justifie par les trois objectifs principaux suivants :

- **Objectif n°1** : 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 et interurbains ainsi qu'avec les pôles d'habitation, de service, de loisirs et d'emploi ;
- **Objectif n°2** : 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 ;
- **Objectif n°3** : 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.

TEO 3 est le prolongement des deux phases précédentes, elles-mêmes déjà reconnues d'intérêt général et ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

La déclaration d'utilité publique accompagnera la mise en œuvre du projet en permettant notamment de poursuivre la bonne information de la population et de mener à bien les acquisitions nécessaires.

Le projet TEO3 soumis à enquête publique ne consiste pas uniquement en un projet de mobilité porté par l'agglomération mais s'inscrit dans un projet plus large de choix de développement qui associe :

24 OCT. 2023

- un transport en commun efficace à haut niveau de service

Le projet TEO, fort de ses aménagements en site propre ciblés à des endroits stratégiques permet de mettre en œuvre un projet efficace avec un niveau de service élevé (fréquence de 10 min, régularité assurée par la mise en œuvre de sites propres, couloirs d'approches et priorité aux feux, large amplitude horaire).

- des mobilités au sens large

La requalification de façade à façade des voies empruntées vient réorganiser la répartition de l'espace public entre les différents modes de transport, et donc encourage le report modal. Ainsi, TEO 3 déploie des aménagements cyclables continus le long du tracé. Les piétons disposeront également d'aménagements élargis et plus confortables.

Afin d'intégrer ces aménagements et en lien avec les objectifs du PDU, et de concourir à un meilleur partage de l'espace public, une rationalisation des espaces dédiés à la voiture est mise en œuvre dans le cadre du projet que ce soit sur la circulation ou sur le stationnement.

Le projet favorise également l'intermodalité via la desserte de la gare LGV de Saint-Brieuc, la création de deux P+R à chaque extrémité et la mise en place de services vélo utilement installés sur les secteurs stratégiques, venant compléter le maillage du territoire en la matière.

- une meilleure desserte des pôles générateurs

TEO 3 permet de desservir des pôles d'activité et d'emplois, un quartier prioritaire politique de la ville, des équipements universitaires et scolaires, des grands équipements (complexe sportif - halle d'athlétisme, Scène de Musiques Actuelles, Conservatoire...) et les relier entre eux. Il améliore ainsi l'accès pour tous à l'emploi, à la formation, à la culture et aux loisirs.

- l'amélioration du cadre de vie

Le long des quartiers Ouest, TEO 3 va venir recomposer l'espace urbain avec un traitement de façade à façade des rues et un partage plus harmonieux de l'espace public entre les piétons et les cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes. Un effort particulier est fait pour la végétalisation : en venant planter des essences adaptées à la vie en milieu urbain, aux endroits où la nature a toute sa place.

4 Prise en considération de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale

Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire. Tel est le cas de la réalisation de la phase 3 de l'opération TEO qui entre dans les catégories de projets susceptibles d'affecter l'environnement soumis à ce titre à une étude d'impact au regard de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 6 et 41).

L'étude d'impact du projet a été transmise pour avis à l'Autorité environnementale.

La Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) de Bretagne n'a pas pu étudier, dans le délai de deux mois imparti, le dossier d'étude d'impact reçu le 27 février 2023. En conséquence et conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, dans sa décision n°2023-010515 en date du 28 avril 2023, elle n'a formulé aucune observation concernant ce dossier. Dans son courrier du 5 juin 2023, le Président de Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA) a pris acte de l'avis sans observation. L'avis de l'autorité environnementale a été mise en ligne sur internet de SBAA.

5 Prise en considération des avis des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés

En application du V de l'article L.122-1 du code de l'environnement, lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet.

Dans ce cadre, les communes d'implantation du projet ont été consultées. La Commune de Ploufragan a émis un avis favorable au regard de l'impact positif du projet en matière de mobilités partagées et durables. La Commune de Saint-Brieuc a également émis un avis favorable avec trois recommandations qui seront prises en compte dans le projet définitif et dans sa mise en œuvre".

6 Prise en considération du résultat de l'enquête publique

Au regard des avis des personnes publiques associées, des observations du public et de l'avis favorable de la commissaire enquêtrice, le projet TEO3 tel que présenté dans le dossier d'enquête publique ne sera pas modifié.

7 Présentation synthétique des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC) et les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine

Dans le cadre de l'étude d'impact, il a été identifié que le projet pourrait avoir des incidences sur son environnement en phase chantier et en phase exploitation.

Conformément à l'article R. 122-14 du Code l'Environnement, le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en œuvre un certain nombre de mesures visant à éviter, réduire ou compenser ces impacts et a identifié les modalités permettant leur suivi.

Les impacts résiduels après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction étant négligeables au cas présent, la mise en œuvre de mesures de compensation ne s'avère pas utile.

Les principaux impacts positifs du projet TEO 3 sont :

- Un rééquilibrage des modes de déplacements en transports en commun pour plus d'efficacité en améliorant la desserte, la fréquence, la vitesse commerciale et la régularité, le confort d'attente en station et durant le voyage et la création de sites propres quand cela est possible

Avec la mise en place des parkings-relais aux terminus de la ligne TEO, le report modal vers le BHNS sera favorisé et permettra de réduire la présence de la voiture en ville et donc de faire diminuer la pollution atmosphérique en cœur d'agglomération briochine.

La fréquence de bus permettra un gain de temps pour les usagers. À cela s'ajoute une priorisation des bus au niveau des carrefours giratoires par rapport aux autres véhicules, permettant de fait de s'imposer devant les files de voitures.

- Une amélioration de l'accessibilité depuis l'ouest et l'est de l'agglomération vers le centre de Saint Brieuc (bassins d'emploi, bassin de vie) via la desserte du Pôle d'Échange Multimodal de la gare de Saint-Brieuc

Le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) de Saint-Brieuc, inauguré en septembre 2021, fait figure de nouvelles centralités pour les déplacements en cœur d'agglomération. De fait, l'axe TEO s'avère stratégique pour les usagers dans leurs déplacements quotidiens (professionnels et personnels). De la zone artisanale et commerciale de la Rue Chaptal au secteur des Plaines Villes en pleine mutation en passant par les commerces bordant le boulevard de l'Atlantique, la rue Théodule Ribot, la rue de la Corderie, c'est tout un contexte socioéconomique qui sera aisément desservi par le BHNS. L'attractivité du territoire n'en sera que renforcée.

- L'instauration d'une présence végétale forte

Les aménagements paysagers qui seront mis en place seront un facteur de bien-être pour les riverains ainsi qu'un allié contre le réchauffement climatique (ombre, limite à l'imperméabilisation des sols, etc.). C'est déjà le cas sur la partie de TEO3A, mise en service au premier semestre 2022.

- L'intégration des modes doux dont le vélo

Des aménagements pour les cyclistes ont été prévus sur l'ensemble du linéaire TEO3.

Le retraitement qualitatif des espaces publics améliorera le confort et la perception de place du piéton dans son environnement.

Depuis le 30 juin 2022, 98% de la voirie de Saint-Brieuc est passée à 30 km/h. Cette extension des zones apaisées permet de renforcer la sécurité des modes actifs y compris dans le périmètre réaménagé.

Synthèse des mesures en phase travaux

Les différents engagements du maître d'ouvrage sont détaillés dans le dossier d'enquête publique, pièce G Étude d'impact, pages 381 à 390.

Population et santé humaine

Réduction des nuisances liées au chantier : limitation des émissions de poussière et des nuisances sonores, phasage chantier, continuité piétonne maintenue, accès des véhicules de secours, limitation du bruit par le contrôle des engins et respect des horaires, protections acoustiques de chantier si nécessaire, si possible évitement des travaux de nuit et éclairage orienté vers le sol.

Biodiversité

Évitement de l'habitat d'espèces protégées présentant le plus d'intérêt pour les espèces protégées et/ou patrimoniales à l'extrémité ouest de la section 3C ouest, avec création d'une bande « tampon » enherbée de 3 à 5 m avec dispositif de protection (balisage).

Adaptation du planning des travaux (réalisation en dehors de la période écologique sensible) et limitation des emprises du chantier.

Terres, sol, eau, climat

Évacuation des déblais en filière adaptée et Prévention de la pollution de l'eau et du sol en phase chantier (stockage des carburants à l'abri, kit anti-pollution, etc)

Biens matériels et activités humaines

Les zones de chantier seront remises en état de manière à restituer l'usage initial.

Un phasage des opérations de travaux par secteur sera également mis en œuvre afin de limiter les impacts sur la circulation et garantir l'accessibilité aux habitations situées aux abords immédiats du projet dans les meilleures conditions de sécurité.

Le chantier met en place une réduction des impacts en phase chantier pour :

- Maintenir au mieux la fluidité du trafic des transports en commun et des véhicules de desserte et riverains ;
- Assurer la continuité piétonne au droit des travaux ;
- Maintenir systématiquement au moins une voie d'accès vers les commerces et logements riverains ;
- Maintenir les services urbains : collecte, secours...

Réalisation de diagnostics de reconnaissance définis en concertation avec les gestionnaires des réseaux afin d'entériner leur compatibilité avec les aménagements projetés.
Il est prévu la mise en place d'un chantier respectueux de l'environnement, où les déchets extraits du chantier seront triés et acheminés vers les filières adéquates avec l'établissement d'un Schéma Organisationnel pour la Gestion et l'Élimination des Déchets (SOGED).

Paysage et patrimoine

Une réduction de l'impact paysager sera mise en place car les emprises seront délimitées avant le démarrage des travaux, les structures paysagères existantes (notamment les alignements d'arbres) sont préservées. Pendant les travaux, toute découverte fortuite de vestiges archéologiques lors des travaux sera signalée à la DRAC.

Le maître d'ouvrage vérifiera la bonne application de ces mesures lors des réunions de chantier.

Synthèse des mesures en phase exploitation

Les différents engagements du maître d'ouvrage sont détaillés dans le dossier d'enquête publique, pièce G Étude d'impact, pages 418 à 426.

Population et santé humaine

Dispositifs d'éclairage choisis dans le respect du caractère architectural des espaces localisés à proximité et implantation du réseau d'éclairage conçue de façon à limiter au mieux les émissions lumineuses au droit des habitations riveraines de l'opération, tout en veillant à ne pas interrompre la continuité lumineuse pour les usagers, de manière à assurer les conditions de sécurité optimales.

Biodiversité

Aménagements paysagers favorables à l'avifaune (plantations arborées, massifs arbustifs...), notamment au droit du P+R Ouest et du boulevard Laënnec (plantations d'alignements d'arbres offrant un corridor écologique pour les déplacements des individus et des sites de nidification et repos).

Terres, sol, eau, climat

La lutte contre l'imperméabilisation du sol constitue une mesure essentielle adoptée sur le projet. Pour ce faire, plusieurs actions seront mises en œuvre dans le cadre du projet : le recours aux pavés joints enherbés (un revêtement perméable) sur l'ensemble des places de stationnement du projet TEO3, la mise en place d'une structure drainante sous les espaces trottoirs/pistes cyclables et stationnements, ainsi que la mise en œuvre d'un revêtement poreux sur ces mêmes espaces.

Biens matériels et activités humaines

Les acquisitions foncières sur les domaines privés seront réalisées principalement à l'amiable avec une compensation financière.

Risques

La gestion des déchets des usagers du BHNS sera réalisée comme les déchets des poubelles des espaces publics actuels.

Paysage et patrimoine

Création de la plupart des alignements d'arbres, des massifs et des bosquets et effort au niveau qualitatif : les surfaces d'espaces verts banals (bordures engazonnées, etc.) seront davantage mises en valeur via l'aménagement de massifs fleuris et la plantation d'espèces ornementales herbacées ou buissonnantes.

Envoyé en préfecture le 24/10/2023

Reçu en préfecture le 24 OCT 2023

Publié le

ID : 022-200069409-20231019-DB_207_2023-DE

8 Consultation de la déclaration de projet

En vertu des dispositions de l'article R. 126-1 du code de l'environnement, la déclaration de projet sera transmise au représentant de l'État dans le département, publiée sur le site internet de SBAA pendant une durée minimum de deux mois et affichée dans chacune des communes concernées par le projet. Chacune des formalités de publicité doit mentionner le ou les lieux où le public pourra consulter le document comportant le texte de la déclaration de projet.

Le public pourra consulter la présente déclaration de projet à l'accueil du siège de Saint-Brieuc Armor Agglomération, du lundi au vendredi aux heures habituelles d'ouverture.