

TEO 3ÈME TRONÇON

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE

À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)

Pièce B – Notice explicative



Version 5 – Février 2023

SOMMAIRE

1. RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE	4
2. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET D'ENSEMBLE TEO.....	5
2.1. Un projet structurant dans une dynamique plus globale.....	5
2.2. Les phases du projet TEO	5
3. LA DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS RAISONNABLES EXAMINÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET LES PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX DU PROJET RETENU	7
3.1. Le choix du Bus à Haut-Niveau de Service	7
3.2. Le choix du tracé de base du TEO	8
3.3. Élaboration du tracé TEO 3	8
4. COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME (SCOT, PLU)	10
4.1. Le SCOT du Pays de Saint-Brieuc	10
4.1.1. Le périmètre du SCOT	10
4.1.2. Les objectifs du SCOT	10
4.1.3. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).....	10
4.1.4. Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)	12
4.2. Plans Locaux d'Urbanisme.....	12
4.2.1. Le PLU de Saint-Brieuc.....	12
4.2.2. Le PLU de Ploufragan	19

FIGURES

Figure 1 : Secteur Ouest « Plaines Villes - Croix Mathias » et « Cité Avenir » à l'Est dans le projet d'ensemble TEO.....	6
Figure 2 : Les différents types de BHNS.....	8
Figure 3 : Tracé retenu pour l'opération TEO (Source : EGIS).....	9
Figure 4 : Plan de situation de TEO3 (Source : EGIS).....	9
Figure 5 : Extrait du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT Pays de Saint-Brieuc (Source : Pays de Saint-Brieuc, 2015).....	11
Figure 6 : Extrait du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU de Saint-Brieuc (Source : PLU de Saint-Brieuc, 2015).....	14
Figure 7 : Zonage du PLU – Secteur Ouest (Source : Géoportail de l'Urbanisme, 2021).....	17
Figure 8 : Zonage du PLU – Secteur Est (Source : Géoportail de l'Urbanisme, 2021).....	18
Figure 9 : Zonage du PLU de Ploufragan – Secteur extrême Ouest (Source : Géoportail de l'Urbanisme, 2021).....	20

1. RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE

Le résumé non-technique est disponible dans la Pièce G – Étude d'impact au chapitre 2.

2. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET D'ENSEMBLE TEO

2.1. UN PROJET STRUCTURANT DANS UNE DYNAMIQUE PLUS GLOBALE

La nécessité de développer un projet de bus à haut niveau de service tel que TEO (Transport Est-Ouest) sur l'agglomération de Saint Briec a émergé à la suite de la réalisation du Plan de Déplacements Urbains (PDU), élaboré par les élus de l'agglomération en 2006 dans le but d'améliorer et de coordonner plus efficacement les déplacements sur le territoire. En effet, le diagnostic établi à l'époque mettait en lumière 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, en développant l'offre de manière forte, tant sur le plan qualitatif que sur le plan quantitatif, au bénéfice de l'ensemble des communes de Saint-Briec Agglomération ;
- Sensibiliser les habitants de l'agglomération à l'usage des transports collectifs ;
- Favoriser la complémentarité et l'intermodalité avec le trafic ferroviaire, les cars interurbains et scolaires.

En réponse à ces défis, l'agglomération a donc souhaité 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 répond alors à ces ambitions.

Il consiste en une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de 8 kilomètres environ et 21 stations.

Il reliera le futur quartier Les Plaines Villes à l'ouest à la zone d'activité Chaptal à l'est, en passant par le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la gare SNCF et à proximité du centre historique au niveau des Champs.

TEO, Bus à Haut Niveau de Service briochin, est caractérisé par 5 éléments :

- 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) selon les phases TEO1, TEO2 et TEO3 ;
- Un passage prioritaire des bus aux carrefours ;
- Un bon niveau d'équipement en station (informations voyageurs, distributeurs de titre...) qui seront repositionnées et mutualisées afin d'augmenter les distances inter-stations. D'autres stations seront supprimées et reportées sur les arrêts adjacents, enfin une station intermédiaire sera créée entre les stations CAF et Bien Assis (TEO3C) ;
- Une accessibilité optimale à la station et au bus ;

- Un transfert modal efficace de la voiture particulière vers TEO, via les parcs relais et la compétitivité du bus par rapport à la voiture.

En effet, la construction de la ligne TEO, nécessite une restitution des fonctionnalités et de ce fait une redistribution de l'espace public. La voirie est modifiée géométriquement pour permettre une répartition nouvelle entre les différentes circulations : trottoirs et aires piétonnes, bandes et pistes cyclables, voies de circulation automobile.

Des aménagements particuliers seront réalisés afin de permettre une accessibilité aisée pour les Personnes à Mobilité Réduite (agencement des quais facilitant la montée, véhicules à plancher bas, largeur minimale de passage, rampe d'accès, lisibilité de la signalétique, etc.).

Pour que les gains en performance et en attractivité se diffusent à l'ensemble du réseau, le BHNS briochin partagera ses voies dédiées avec certaines lignes du réseau BreizhGo.

2.2. LES PHASES DU PROJET TEO

Compte-tenu de l'avancement des différents projets connexes à TEO (Pôle d'Échanges Multimodal, rocade de déplacements et quartier des Plaines Villes), il est apparu la nécessité de programmer une mise en œuvre progressive du BHNS.

Ainsi, l'opération TEO est réalisée en 3 phases principales :

- 1^{ère} phase : « TEO 1 – Armor-Cité », mise en service en 2014, offre une liaison efficace de l'ensemble des quartiers Est et du campus Mazier au centre-ville ;
- 2^{ème} phase : « TEO 2 – Gare-Centre-ville », mise en service en 2019, crée un nouveau partage de l'espace public au bénéfice des transports en commun et des modes doux ;
- 3^{ème} phase : « TEO 3 - secteur Ouest et extrémités Ouest et Est ».

Au vu de l'importance de cette troisième et dernière tranche et des problématiques réseaux rencontrés, il a été acté de **phaser ce dernier tronçon** :

- **TEO3A** : Aménagement du carrefour de la Croix Mathias jusqu'au carrefour de la rue Pierre Ogé par le boulevard Laennec, le boulevard de la Tour d'Auvergne et par la rue de la Corderie : cette phase A est aujourd'hui terminée et en service ;
- **TEO3B** : Aménagement de la rue Pierre Ogé jusqu'au carrefour giratoire Pablo Neruda (inclus) par la rue Théodule Ribot et le boulevard de l'Atlantique : sur ce tronçon, des travaux sont en cours pour une mise en service du tronçon TEO3B prévue pour la rentrée de septembre 2024 ;
- **TEO3C** : Aménagement d'une part du tronçon Ouest compris entre le carrefour Neruda jusqu'aux Plaines Villes par le boulevard de l'Atlantique, la rue de Guernesey et l'avenue des Plaines Villes, d'autre part du tronçon Est de la Place de la Cité à la rue de l'Avenir en passant par la rue de la Solidarité et la rue Edmond Rostand et la rue Chaptal.

Deux Parking-Relais (P+R) sont prévus aux terminus est et ouest du tronçon.

La mise en service de l'ensemble de la ligne TEO est espérée en septembre 2025.

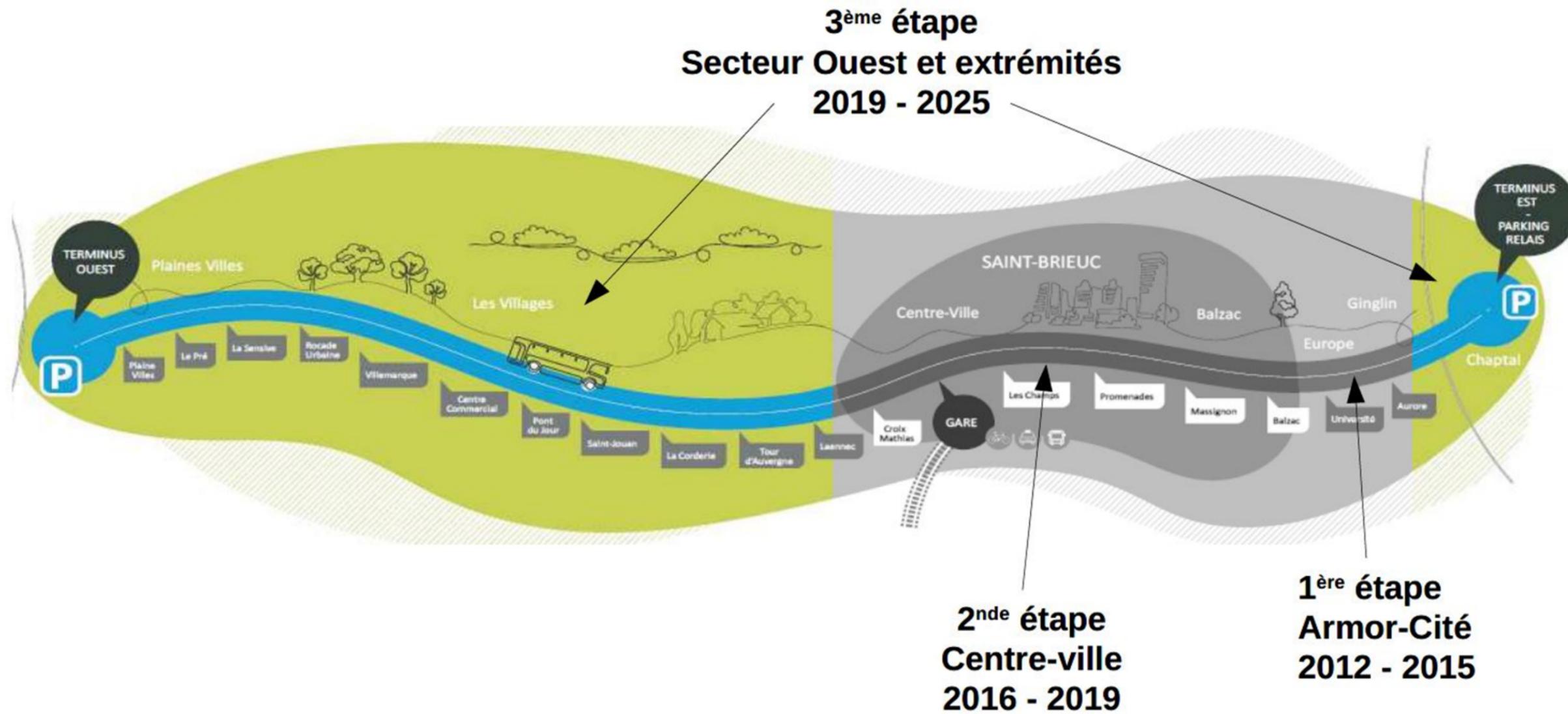


Figure 1 : Secteur Ouest « Plaines Villes - Croix Mathias » et « Cité Avenir » à l'Est dans le projet d'ensemble TEO

3. LA DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS RAISONNABLES EXAMINÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET LES PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX DU PROJET RETENU

3.1. LE CHOIX DU BUS À HAUT-NIVEAU DE SERVICE

En France, il existe principalement 3 types de transport en commun en site propre (TCSP) :

- Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), permet de répondre aux attentes d'un réseau structurant urbain : passages fréquents qui limitent le temps d'attente des voyageurs, priorité aux feux et / ou aménagement de sites propres offrant une bonne régularité, information aux voyageurs claire et lisible, accès aisé des personnes à mobilité réduite ;
- Le Tramway sur pneus ;
- Le Tramway sur fer.

Face au contexte briochin, le BHNS s'est rapidement imposé dans le choix du TCSP par l'agglomération. En effet, les principaux critères de choix entre les différents TCSP portent sur :

- Leur capacité à satisfaire les besoins en termes de transport de voyageurs (capacité unitaire des véhicules, fréquence moyenne de passage en fonctionnement optimal) ;
- Leur capacité à s'intégrer sur le site d'implantation (espace disponible, pente, densité urbaine, etc.) ;
- Et l'investissement correspondant au type de TCSP retenu.

Le tableau suivant présente quelques caractéristiques comparatives entre les trois types de transport en commun en site propre évoqués plus haut.

Critères	BHNS	Tramway sur pneu	Tramway sur fer
Capacité unitaire des véhicules (4pers/m ²)	Environ 100 à 120 passagers pour les véhicules articulés	30 m : 120 passagers 40m : 160 passagers	30 m : 210 passagers 40m : 300 passagers
Intervalle minimal en fonctionnement optimal	5 min en haute Performance (HP) ⁴ MIN EN hp	4 min en HO	4 min en HP
Coût d'un véhicule	300 k€ à 900 k€	1,5 à 3 M€	
Coût d'un investissement infra TCSP	2 à 10 M€/km de site propre	13 à 22 M€ /km de site propre	
Durée de vie du véhicule	15 – 30 ans	30 – 40 ans	
Coût d'exploitation d'une 1 ^{ère} ligne	3,5 à 5 €/km	5 à 7 €/km	

Tableau 1 : Comparaison des coûts entre différents TCSP (Source : Cerema)

Le CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) estime qu'un tramway coûte en moyenne environ 3 fois plus cher qu'un BHNS ; les besoins en termes de transport de voyageurs doivent donc justifier un tel investissement.

En 2005, environ 21 000 voyages étaient observés quotidiennement sur le réseau. À l'horizon 2015-2020, l'augmentation de la clientèle évaluée était de +16% par rapport au scénario « fil de l'eau » (sans restructuration du réseau), passant de 20 800 à 23 900 déplacements quotidiens. En 2021, malgré les impacts de la crise sanitaire en 2020 sur la fréquentation des réseaux de transport ; 24 700 voyages étaient réalisés quotidiennement sur le réseau TUB (hors réseau interurbain BREIZHGO) dont 6 500 sur la seule ligne A.

Il a été jugé que cette augmentation de clientèle pouvait être absorbée par un BHNS dit « mixte » : le qualificatif « mixte » signifie que les aménagements prévus pour la ligne TEO peuvent bénéficier à d'autres lignes de bus (urbaines et interurbaines, réseau BREIZHGO) à destination du cœur d'agglomération.

Cette solution permet d'offrir une liaison de transports en commun Est – Ouest performante et de diffuser les gains en performance et en attractivité à l'ensemble du réseau, grâce au partage des voies dédiées avec les lignes fortes.

Deux autres configurations existent pour le fonctionnement des BHNS :

- Le site propre peut être entièrement réservé au BHNS (axe dédié, cas du Busway de Nantes), ce qui garantit une bonne performance mais impose des correspondances aux usagers des lignes du réseau qui se rabattent sur le TCSP, sans pouvoir emprunter la voie dédiée. Cet aménagement ne profite pas au réseau dans son ensemble ;
- Le site propre peut à l'inverse être utilisé par plusieurs lignes de bus (cas du Triskell de Lorient). Les aménagements réalisés sont largement rentabilisés (amélioration de la vitesse commerciale des bus), mais il y a risque de gêne des véhicules entre eux et surtout, de non identification par l'utilisateur d'une ligne forte.

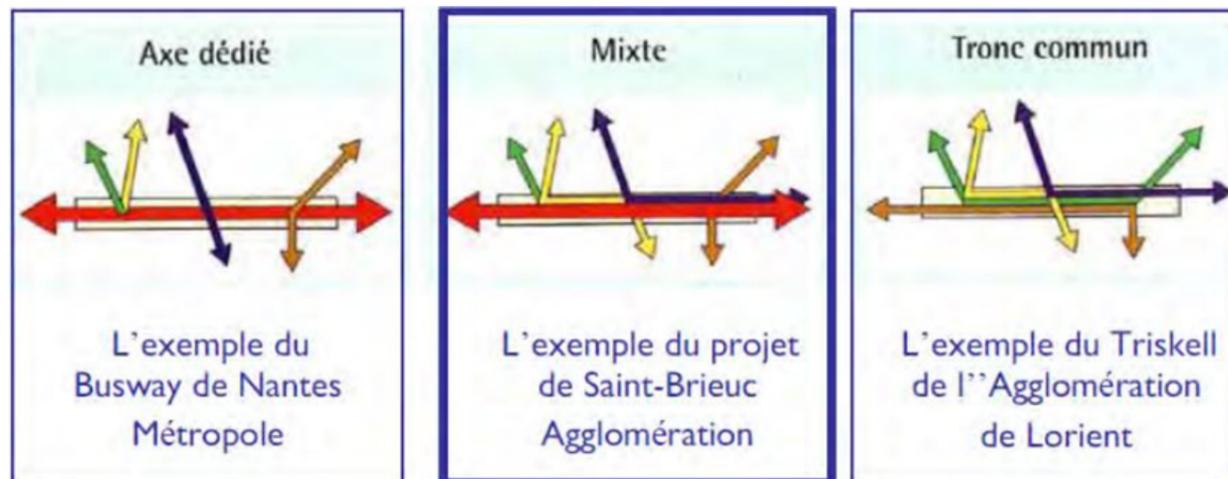


Figure 2 : Les différents types de BHNS

Ainsi, à partir des éléments précédents, la solution du Bus à Haut Niveau de Service de type « mixte » apparaît comme la plus appropriée pour le développement du réseau de transports collectifs de l'agglomération briochine, dans la mesure où elle :

- Répond aux faiblesses structurelles de l'offre actuelle ;
- Intègre les principaux pôles générateurs de trafic de l'agglomération ;
- Représente un potentiel de près de 10 000 voyageurs par jour (potentiel de la ligne TEO combinée à l'utilisation du site propre par les autres lignes de bus) ;
- Améliore la qualité de service (vitesse commerciale, régularité de passage, cadencement, etc.) ;
- Répond aux besoins des PMR en matière d'accessibilité.

La solution du tramway, qui représente un investissement et des aménagements beaucoup plus importants, ne permet pas d'instaurer une mixité dans l'utilisation du site propre et donc d'améliorer les performances du réseau existant, dont le potentiel est largement en mesure d'absorber l'augmentation prévisionnelle de clientèle.

Les élus de Saint-Brieuc Agglomération ont décidé de retenir la solution du Bus à Haut Niveau de Service mixte, formalisée dans le PDU approuvé le 28 septembre 2006. Ce dernier, arrivé à

échéance en 2016, a été révisé et le nouveau PDU a été approuvé le 19 décembre 2019. Il engage la collectivité jusqu'en 2029.

3.2. LE CHOIX DU TRACÉ DE BASE DU TEO

L'axe général est-ouest a été déterminé et confirmé par différentes études :

- Étude sur la stratégie de déplacements dans l'agglomération ;
- Étude de faisabilité et d'opportunité du TCSP TEO réalisée en 2002 par le groupement Semaly – Transitec ;
- Diagnostic du Plan de Déplacements Urbains, 2006.

Ces études s'accordent sur le fait que l'axe est-ouest concentre particulièrement des pôles générateurs de trafic et de déplacements, principalement en termes d'emplois, d'équipements, de commerces et de quartiers d'habitation.

Doter le réseau de transports en commun d'un axe fort entre l'est et l'ouest permettrait ainsi de desservir :

- À l'ouest : Plaines-Ville, Les Villages, Saint-Jouan ;
- Le centre-ville de Saint-Brieuc, la gare SNCF ;
- À l'est : Balzac, le quartier ANRU, le campus universitaire, la zone Chaptal.

3.3. ÉLABORATION DU TRACÉ TEO 3

L'opération TEO prévoit :

- L'aménagement d'une plateforme en site propre au niveau de TEO1 et TEO2 et en partage de voies sur TEO3 sur environ **7,5 km** entre les Plaines Villes et Avenir ;
- La création d'une **ligne forte** de type BHNS ;
- **L'aménagement de parkings-relais (P+R)** aux terminus de la ligne ;
- L'exploitation mixte de la ligne : **rabattement faible**.

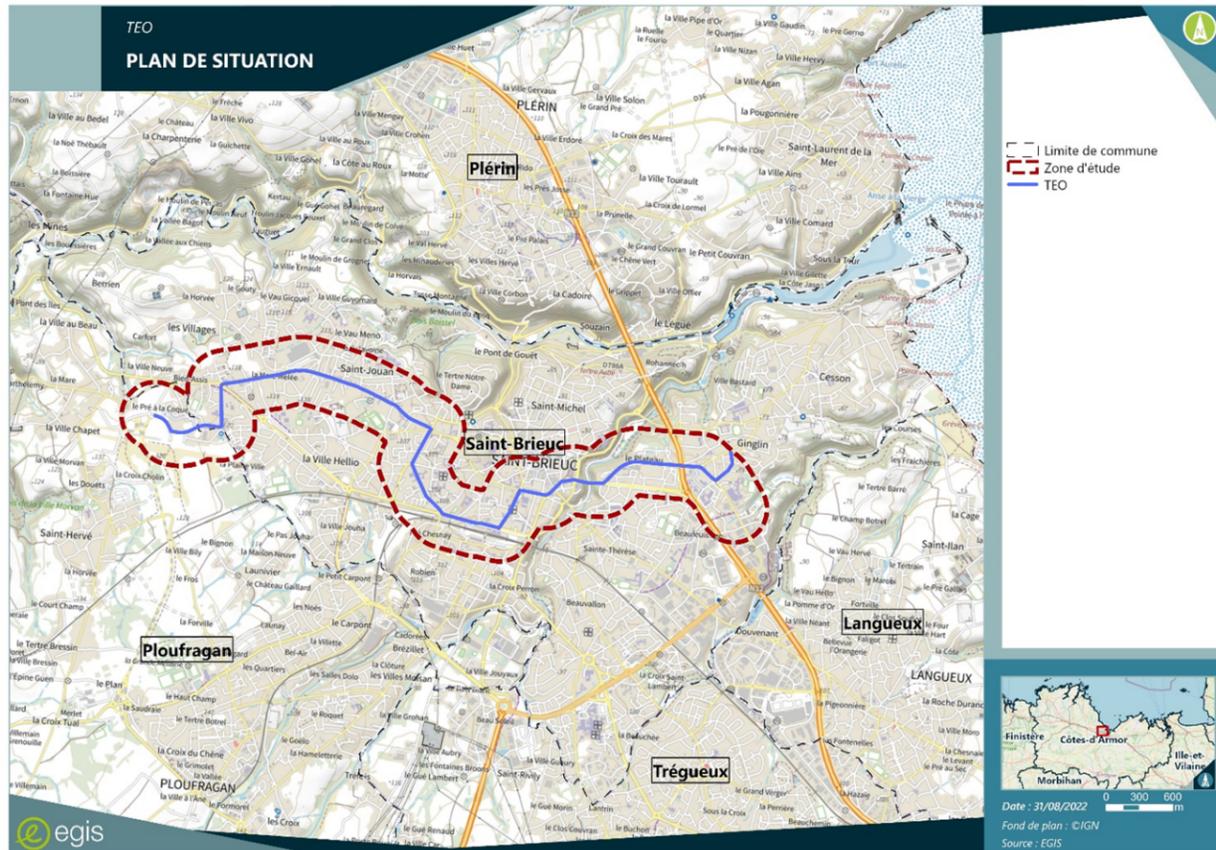


Figure 3 : Tracé retenu pour l'opération TEO (Source : EGIS)

Le tracé de TEO3 s'inscrit en continuité de TEO1 et TEO2 déjà mis en service. Le projet d'aménagement pour lequel il est réalisé une demande de DUP est le 3^{ème} et dernier tronçon du réseau de BHNS TEO et consiste donc :

- En l'aménagement d'environ 4 km du carrefour de la Croix Mathias à l'avenue des Plaines Villes et de la rue de la Solidarité à la rue de l'Avenir ;
- Au repositionnement et la mutualisation de stations existantes ainsi que la création d'une station rue de Guernesey ;
- A la création de deux parkings-relais (P+R) aux terminus de la ligne TEO, d'une part sur un terrain situé face à la Caisse d'Allocations Familiales des Côtes d'Armor au niveau de l'avenue des Plaines Villes à Ploufragan, d'autre part au niveau de la rue de l'Avenir à Saint-Brieuc.

Le tracé de TEO3 s'étend ainsi de la façon suivante :

- Pour TEO3A, TEO3B et TEO3C Ouest : depuis le carrefour de la Croix Mathias, le tracé emprunte le boulevard Laennec et le boulevard de la Tour d'Auvergne, puis bifurque vers l'Ouest à travers la rue de la Corderie, la rue Théodule Ribot, le boulevard de l'Atlantique, puis s'engage dans la rue de Guernesey et enfin l'avenue des Plaines-Villes ;
- Pour TEO3C Est de la rue de la Solidarité à la rue de l'Avenir via la rue Edmond Rostand.

La carte ci-contre permet de visualiser ces sections

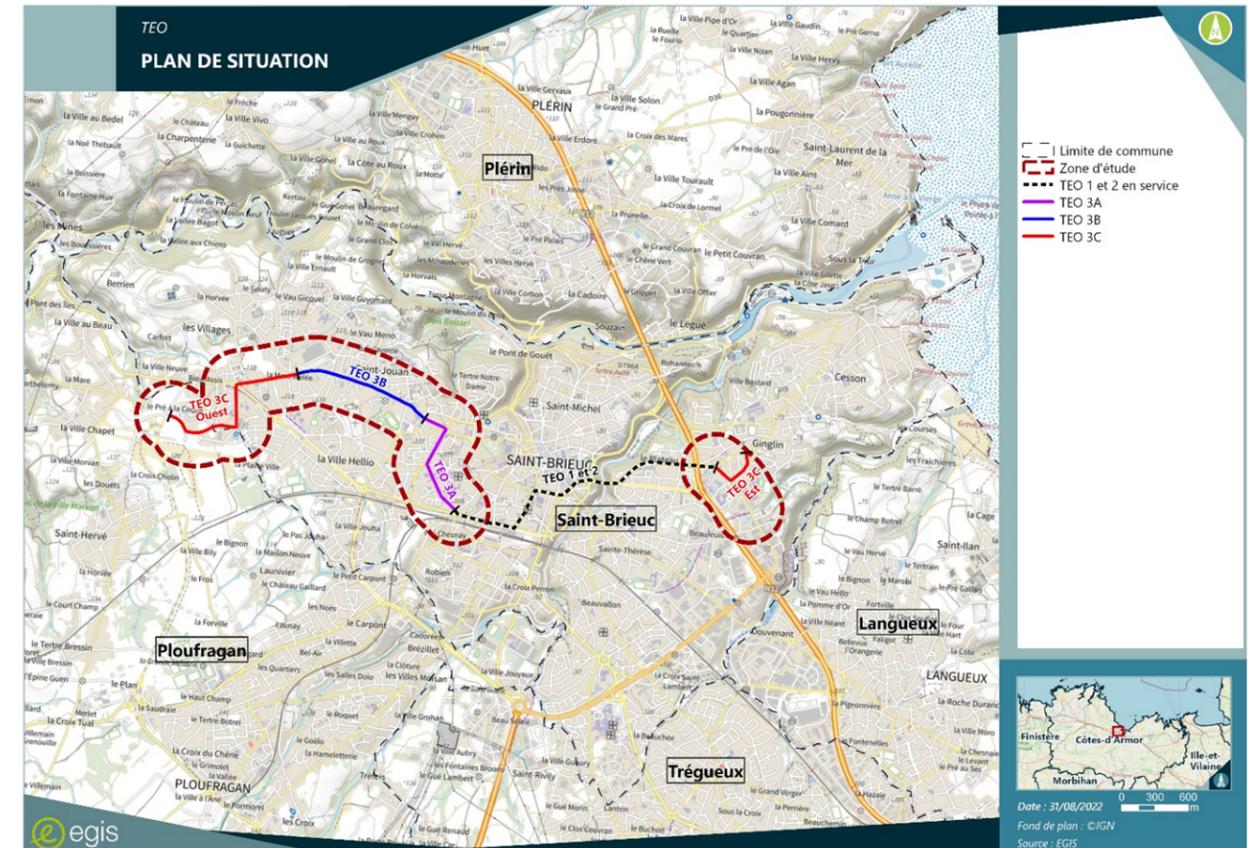


Figure 4 : Plan de situation de TEO3 (Source : EGIS)

Le passage de TEO3 est ainsi l'occasion pour Saint-Brieuc de poursuivre la requalification de ses aménagements déjà opérée lors de TEO1 et TEO2. L'entrée de ville Ouest par le boulevard de l'Atlantique sera ainsi réaménagée.

Comme ce fût le cas pour TEO1 et TEO2, les trottoirs, chaussées, aménagements vélos et cheminements piétons seront réaménagés.

4. COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME (SCOT, PLU)

4.1. LE SCOT DU PAYS DE SAINT-BRIEUC

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) vise à assurer la cohérence des politiques territoriales sur un espace donné.

Le SCOT du Pays de Saint-Brieuc a été approuvé par le Comité syndical du 27 février 2015 et rendu exécutoire. Par délibération du 21 décembre 2018, les élus du Comité syndical ont décidé de prescrire l'élaboration d'un SCOT sur l'ensemble du périmètre élargi à 13 communes depuis le 1^{er} janvier 2017.

Les élus ont également approuvé les objectifs poursuivis ainsi que les modalités de la concertation.

4.1.1. LE PÉRIMÈTRE DU SCOT

À la suite de l'adoption du schéma départemental de coopération intercommunale en 2016, la fusion des intercommunalités a conduit à réduire le nombre des adhérents du Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays de Saint-Brieuc à 2 EPCI au 1^{er} janvier 2017 : Saint-Brieuc Armor Agglomération et Lamballe Terre et Mer. Ces 2 EPCI représentant 72 communes - dont cinq communes nouvelles.

Le nouveau périmètre du SCOT du Pays de Saint-Brieuc intègre donc aujourd'hui 13 communes supplémentaires, membres de Lamballe Terre et Mer, qui relevaient auparavant du périmètre du SCOT de Dinan. Ces 13 communes ne disposent d'aucun SCOT opposable à ce jour et sont soumises à la règle de l'urbanisation limitée (article L142-4 du code de l'urbanisme).

4.1.2. LES OBJECTIFS DU SCOT

Le SCOT appuie la stratégie d'aménagement et de développement du territoire sur 5 axes stratégiques dont les orientations et objectifs visent prioritairement à :

- Maîtriser l'étalement urbain par l'habitat et les activités économiques ;
- Répondre aux besoins en logements ;
- Organiser les implantations commerciales ;
- Préserver la biodiversité et les ressources naturelles ;
- Favoriser un développement durable et équilibré du territoire.

4.1.3. LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Pour répondre à ces enjeux, les enjeux décrits dans le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) se basent sur 4 axes stratégiques :

- Axe 1 : Accompagner le développement démographique du territoire et garantir une vie de qualité aux 225 000 habitants prévus en 2030 ;
- Axe 2 : Créer les conditions d'un développement économique valorisant les ressources du territoire ;
- Axe 3 : Respecter les équilibres environnementaux du territoire ;
- Axe 4 : Mettre en place des outils et une gouvernance commune garantissant la mise en œuvre des orientations et objectifs retenus.

RÉORGANISER LES MOBILITÉS DANS UNE LOGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

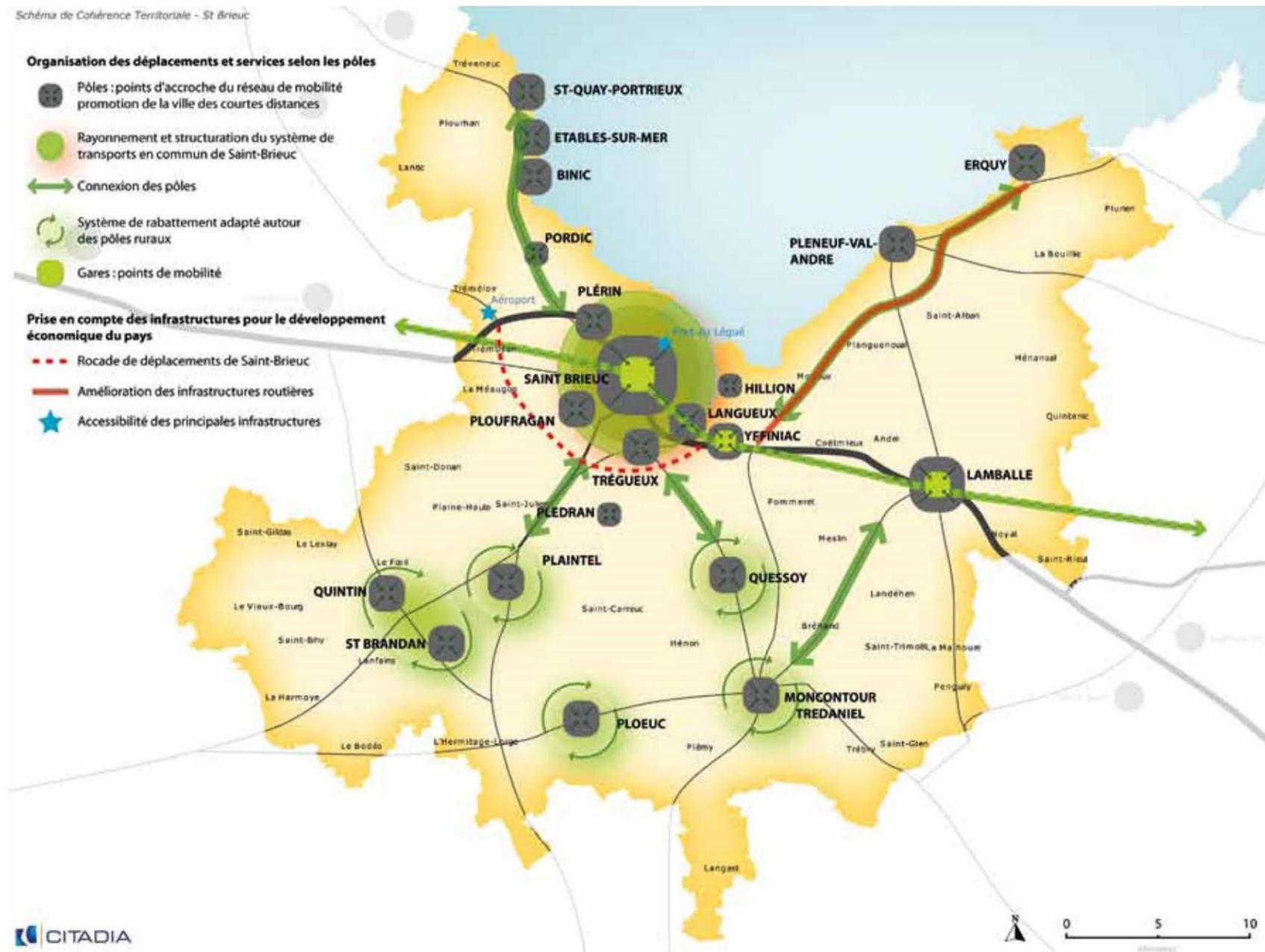


Figure 5 : Extrait du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT Pays de Saint-Brieuc (Source : Pays de Saint-Brieuc, 2015)

4.1.4. LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS (DOO)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est décliné par le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO). Ce document, ainsi que les documents graphiques dont il est assorti, précisent les conditions de mise en œuvre du projet exprimé dans le PADD.

Le DOO définit les équilibres à établir entre espaces urbains, agricoles et naturels et les espaces à protéger et donne les grands objectifs concernant l'habitat, les transports en commun, l'équipement commercial et artisanal, la protection et la mise en valeur des paysages et la prévention des risques. Il se situe dans les mêmes perspectives de développement durable, c'est-à-dire équilibrer le développement économique, la cohésion sociale et les impératifs environnementaux.

Des schémas de référence ont été élaborés pour le pôle métropolitain et les différentes polarités du territoire du SCOT. Ils synthétisent les orientations d'aménagement. Ils sont composés d'éléments graphiques et d'une notice associée.

Le projet correspondant au réseau TEO est exprimé dans le DOO du SCOT dans l'axe 1 « Accompagner l'accueil de 30 000 habitants supplémentaires d'ici 2030 et garantir une vie de qualité aux 225 000 habitants du territoire », plus spécifiquement au point 5 « Intégrer des grands projets d'équipements et de services à l'échelle du Pays de Saint-Brieuc ».

En effet, il y est mentionné que « *le développement d'un Transport Est Ouest (TEO) sous forme de Bus à Haut Niveau de Service, du quartier de Chaptal à Saint-Brieuc au quartier des Plaines Villes à Ploufragan* » est un projet d'envergure qui contribuera de manière durable aux déplacements des habitants de la ville centre et des communes périphériques.

Le SCOT intègre ainsi le caractère structurant du projet TEO.

Le projet est par conséquent compatible avec le SCOT du Pays de Saint-Brieuc.

4.2. PLANS LOCAUX D'URBANISME

Le Conseil d'Agglomération du 31 mai 2018 a prescrit l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) à l'échelle des 32 communes du territoire (601 km², 151 000 habitants).

Ce document stratégique doit être compatible avec le SCOT du Pays de Saint-Brieuc, le PLH, le PDU et le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET).

Le PLUi Saint-Brieuc Armor Agglomération est donc en cours d'élaboration, pour une mise en œuvre en 2024.

4.2.1. LE PLU DE SAINT-BRIEUC

Le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de Saint-Brieuc a été approuvé par les membres du Conseil Municipal en séance du 12 février 2013, dont la dernière procédure a été approuvée le 23 juillet 2021.

4.2.1.1. LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le PADD s'inscrit dans une perspective de développement durable et répond à trois principes de la Loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) :

- L'équilibre entre le renouvellement urbain, l'urbanisation nouvelle et la préservation des espaces naturels et des paysages ;
- La diversité des fonctions urbaines et la diversité sociale dans l'habitat ;
- Une utilisation économe des espaces naturels, urbains et périurbains, la maîtrise des déplacements, la préservation des ressources environnementales et patrimoniales et la prévention des risques.

Le PADD du PLU de Saint-Brieuc précise le projet d'évolution et de développement d'ensemble de la commune. Le développement de Saint-Brieuc à l'horizon 2025 s'articule autour de 5 enjeux :

- Dynamiser et étendre le centre-ville ;
- Conforter les axes urbains ;
- Structurer le développement de nouveaux secteurs d'urbanisation ;
- Favoriser le développement économique ;
- Préserver l'environnement et le cadre de vie.

Un des enjeux majeurs est de conforter les axes urbains. La trame urbaine de Saint-Brieuc sera rendue plus lisible à travers le développement de deux axes urbains qui parcourront le territoire du Nord au Sud et d'Est en Ouest :

- Structurer l'axe Est/Ouest par la mise en place d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (B.H.N.S.) et la densification de l'urbanisation tout au long de cet itinéraire ;
- Renforcer l'axe économique, tertiaire, touristique et de loisirs Nord/Sud qui relie des lieux majeurs de Saint-Brieuc : le port du Légué, le Centre-ville, la Gare, et au-delà, Brézillet.

Le chapitre « Déplacements » du PADD présente le projet du Bus à Haut Niveau de Service (B.H.N.S.) comme « *un projet visant à renforcer l'accessibilité du centre-ville (centre historique et secteur Gare), des quartiers Ouest (crèche, Cité de la Musique, équipements sportifs et scolaires), et Est de la ville (parcs d'activités, équipements scolaires). Ce projet aura un impact important sur la requalification des axes qu'il traversera et permettra une revalorisation des espaces publics attenants* ».

TEO 3ème tronçon

4 - Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme (SCOT, PLU)

La phase n°2 du tronçon TEO (secteur de la gare et au-delà du Pont d'Armor de Saint-Brieuc) et les aménagements concernant le Pôle d'Échange Multimodal de la gare de Saint Brieuc ont été inaugurés et mis en service en septembre 2019.

Le projet est compatible avec le PADD du PLU de Saint-Brieuc.

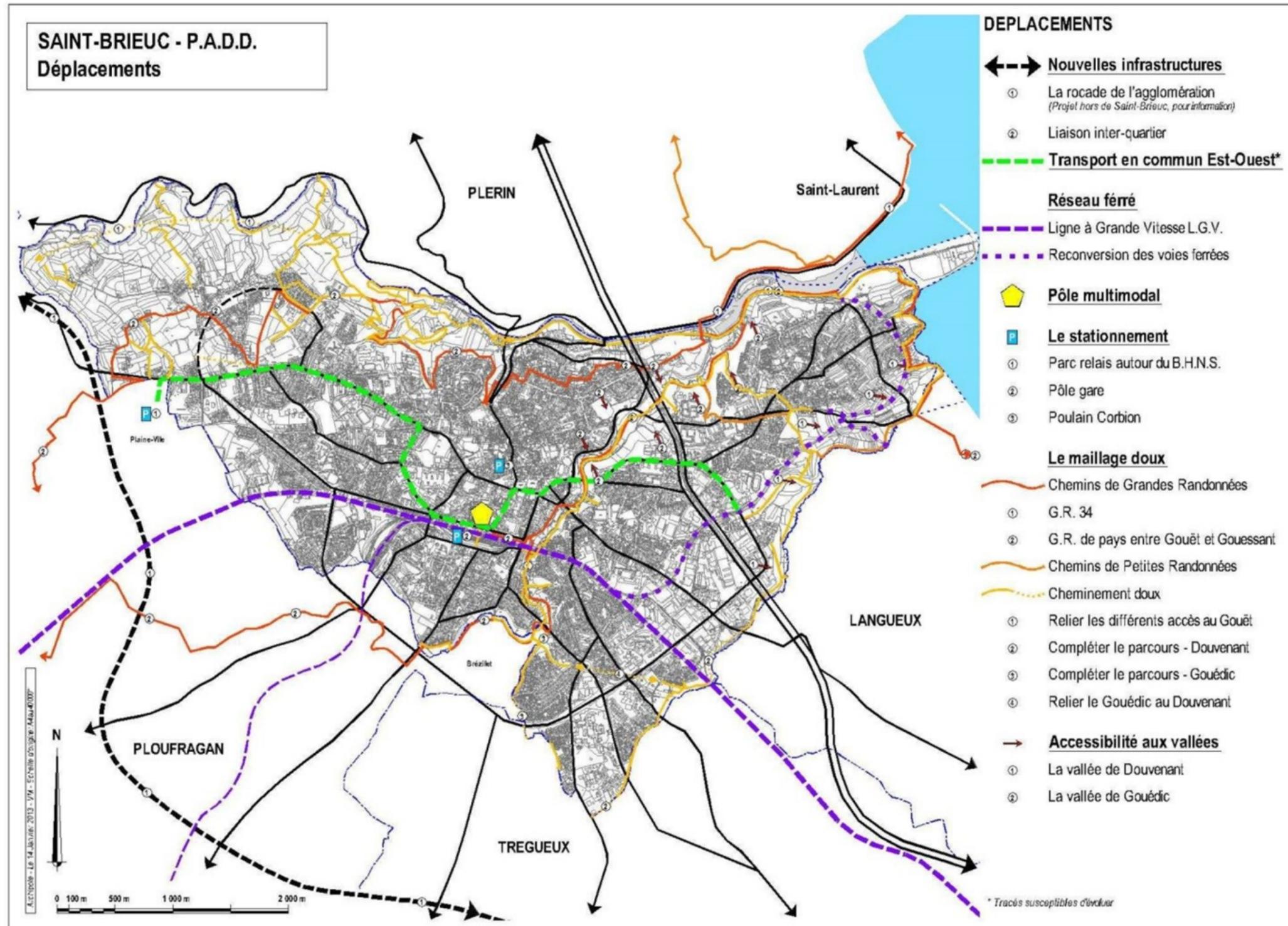


Figure 6 : Extrait du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU de Saint-Brieuc (Source : PLU de Saint-Brieuc, 2015)

4.2.1.2. LE ZONAGE

Le PLU de Saint-Brieuc en vigueur classe les terrains en limite du projet (voies et bâti) en zone UAa, UAb, UBa, UBb, UBc, UEa, UYb, 1AUI et N.

Certaines règles s'appliquent à l'ensemble des zones et secteurs de zones du règlement du PLU sauf indication contraire.

Dans le cas où le terrain est situé dans un secteur où des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont définies, tout projet doit être compatible avec ces orientations.

En outre, dès lors que des règles particulières sont édictées aux articles correspondants dans les règlements particuliers de zones, celles-ci complètent ou, en cas de contradiction, se substituent aux règles communes.

Le projet est concerné par les dispositions générales suivantes qu'il conviendra de prendre en compte :

- ARTICLE 2 – Portée respective du présent règlement et des autres législations relatives à l'occupation et à l'utilisation des sols.

« 2. Les articles législatifs suivants du Code de l'Urbanisme restent également applicables nonobstant les dispositions de ce Plan Local d'Urbanisme :

- Article L. 111-1-4 : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- [...]
- Aux réseaux d'intérêt public.

Les zonages sur lesquels s'inscrit le projet TEO3 permettent les travaux pour ce-dernier.

Le projet est ainsi compatible avec le PLU de Saint-Brieuc.

4.2.1.3. LE RÈGLEMENT

Zones	Caractéristiques	Article 1 et 2 des zones ou secteurs des documents d'urbanisme – Types d'occupation ou d'utilisation du sol interdits ou soumis à conditions spéciales
UAa/UAb	La zone UA englobe les parties denses du centre-ville et la périphérie des quartiers les plus anciens, où le développement de l'habitat et des activités compatibles avec l'habitat peut être envisagé. La zone de centralités UA comprend les secteurs UAa pour le centre-ville, UAb pour l'extension du centre [...].	Pas de dispositions spécifiques en lien avec le projet. Cf. Dispositions communes Article 2.2.
UBa/UBb/UBc	La zone UB correspond aux secteurs d'extension. La zone d'extension UB comprend, du plus dense au moins dense, les secteurs UBa, UBb et UBc.	Pas de dispositions spécifiques en lien avec le projet. Cf. Dispositions communes Article 2.2.
UEa	La zone UE correspond aux secteurs d'équipements, d'habitat et d'activités compatibles avec l'habitat, qui ont été construits à partir d'une étude d'urbanisme spécifique suivant des plans de masse où les hauteurs autorisées rompaient le plus souvent avec les hauteurs traditionnelles à Saint-Brieuc. Ces hauteurs ainsi que les zones d'implantations sont très variables et ne peuvent donner lieu qu'à des extensions sous réserve qu'elles opèrent une transition entre les différents gabarits et implantations dans la zone et dans les zones mitoyennes. La zone UE comprend les secteurs UEa, et UEL (dédié aux sports et aux loisirs).	Pas de dispositions spécifiques en lien avec le projet. Cf. Dispositions communes Article 2.2.
UYb	La zone UY est destinée aux activités industrielles, artisanales et commerciales. Elle comprend le secteur UYa destinée à recevoir des activités industrielles, artisanales et commerciales, ainsi que des dépôts ou installations publics ou privés, dont l'implantation à l'intérieur des quartiers d'habitation n'est pas souhaitable, et le secteur UYb réservé à des activités artisanales et commerciales non nuisibles pour les secteurs d'habitation avoisinants	Pas de dispositions spécifiques en lien avec le projet. Cf. Dispositions communes Article 2.2.
1AU1	La zone AU est constituée par les parties du territoire de la commune destinées à être urbanisées et comprend notamment la zone 1AU1 qui correspond au secteur lié à un projet d'ensemble intercommunal.	<i>Section I - Article AU 1 Types d'occupation ou d'utilisation du sol interdits :</i> <i>3. Dans le secteur 1AU1 les conditions de l'occupation du sol sont celles de la zone ou du secteur UB.</i>
N	La zone naturelle et forestière N correspond aux secteurs à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels. La zone N comprend dans la zone d'étude les secteurs N (espaces naturels et cours d'eau), Nh (constructions isolées et hameaux), Nt (sport et loisirs).	<i>N.1. Sont interdites les constructions, occupations et utilisations du sol non mentionné à l'article 2 et notamment :</i> <i>1. les opérations d'urbanisation et de construction de toute nature.</i>

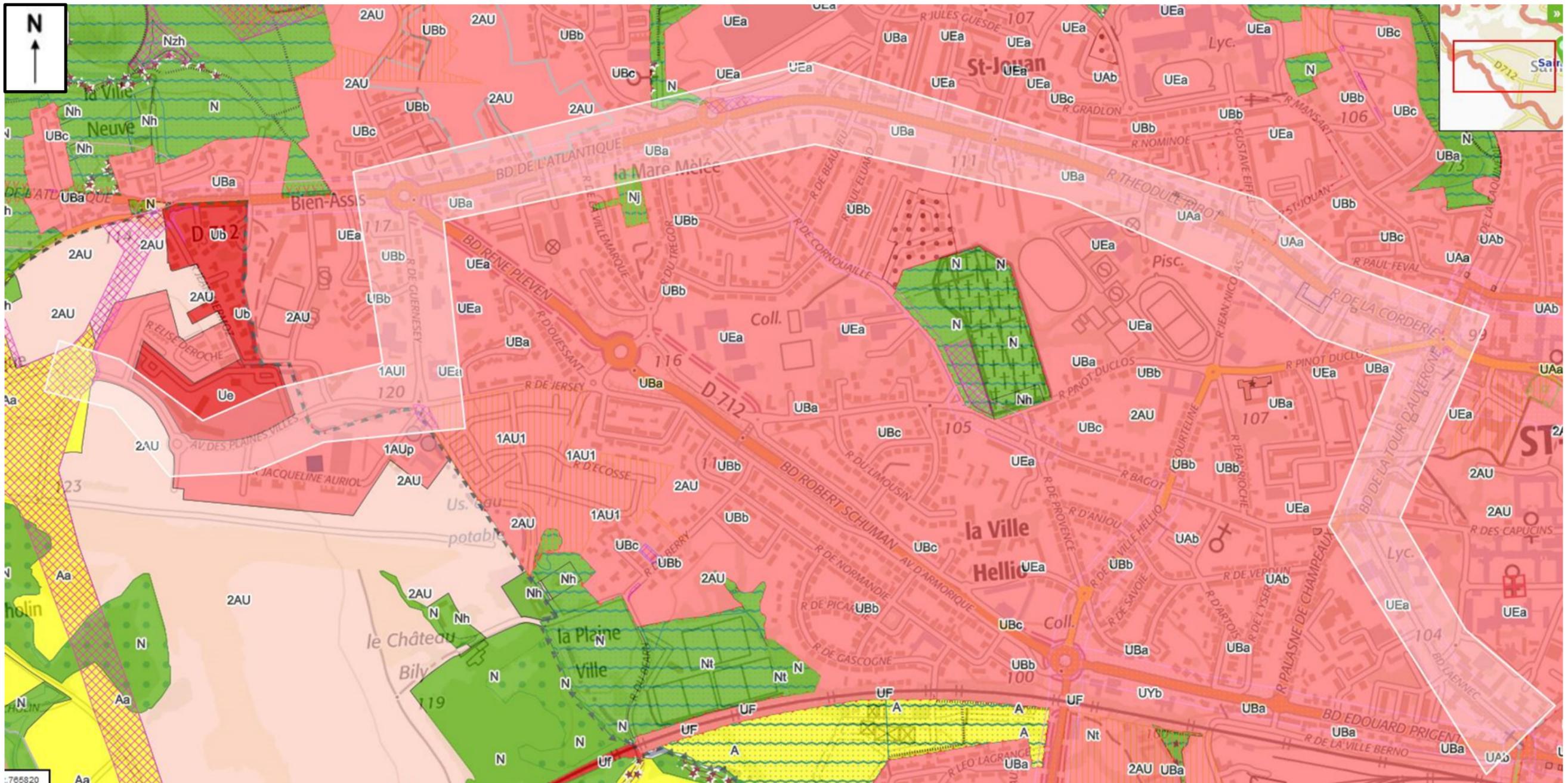


Figure 7 : Zonage du PLU – Secteur Ouest (Source : Géoportail de l'Urbanisme, 2021)

4.2.2. LE PLU DE PLOUFRAGAN

Le secteur le plus à l'ouest de TEO3C ouest (Avenue des Plaines Villes, P+R) se situe sur la commune de Ploufragan.

Le PLU de Ploufragan a été approuvé le 13 décembre 2011.

La modification de droit commun n° 8 du Plan Local d'Urbanisme de Ploufragan a été approuvée par délibération du Conseil d'agglomération de Saint-Brieuc Armor Agglomération le 6 avril 2022. Elle portait sur la nécessité de mettre à jour le PLU pour en retirer les pièces relatives au Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) autour de la Société Pétrolière de Dépôts (SDP) qui a été abrogé par arrêté préfectoral le 17 mars 2021.

4.2.2.1. LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le PADD du PLU de Ploufragan précise le projet d'évolution et de développement d'ensemble de la commune. Le PADD de la ville de Ploufragan se décline autour des 6 axes suivants :

- Permettre l'accueil de nouvelles populations par une offre adaptée et durable ;
- Assurer le développement économique à l'échelle intercommunale ;
- Améliorer les conditions de déplacement sur l'ensemble du territoire ;
- Intégrer l'évolution en matière d'équipement public et d'intérêt collectif ;
- Affirmer la protection des espaces naturels de qualité, structurer la trame verte et bleue ;
- Assurer la préservation du patrimoine.

Le projet TEO3 est compatible avec le PADD du PLU de Ploufragan.

4.2.2.2. LE ZONAGE

Le PLU de Ploufragan en vigueur classe les terrains dans et en limite du projet en zones Ub, Ue, 1AUp, 2AU et Aa. La carte ci-après localise ces zones.

Les zonages sur lesquels s'inscrit le projet TEO3 permettent les travaux pour ce-dernier.

Le projet est ainsi compatible avec le PLU de Ploufragan.

4.2.2.3. LE RÈGLEMENT

Les définitions suivantes sont extraites du règlement du PLU.

Zones	Caractéristiques	Article 1 et 2 des zones ou secteurs des documents d'urbanisme – Types d'occupation ou d'utilisation du sol interdits ou soumis à conditions particulières
Ub	Le secteur Ub correspond aux quartiers périphériques du centre-ville de Ploufragan. Il est un secteur urbain d'extension destiné à l'habitat et aux activités compatibles avec l'habitat.	<p>Article UB 2 - Occupations et utilisations du sol soumis à conditions :</p> <p>[...]</p> <p>Les constructions, installations, dépôts et ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public, notamment ceux liés à la rocade d'agglomération briochine, équipement public d'intérêt général.</p>
Ue	Le secteur Ue est un secteur urbain d'équipements publics et d'intérêt collectif, de services, hôtellerie, centre de congrès.	<p>Article Ue 2 - Occupations et utilisations du sol soumis à conditions particulières :</p> <p>[...]</p> <p>Les ouvrages et infrastructures réalisés par une collectivité, un service public ou leur concessionnaire dans un but d'intérêt général et/ou d'intérêt collectif.</p>
1AUp	La zone urbaine 1AUp correspond au secteur des Plaines Villes, situé au nord de la commune de Ploufragan. Elle est caractérisée par l'accueil de différentes fonctions : constructions à usage d'habitation, d'équipements publics et d'intérêt collectif, commercial, de bureau et service.	<p>Article 1AUp 2 - Occupations et utilisations du sol admis :</p> <p>[...]</p> <p>Les constructions, installations, dépôts et ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public, notamment ceux liés à la rocade d'agglomération briochine, équipement public d'intérêt général.</p> <p>Les équipements publics et d'intérêt collectif [...].</p>
2AU	<p>Il s'agit de secteurs à caractère naturel de la commune, destinés à être ouverts à l'urbanisation mais dont les voiries publiques et les réseaux desservant ces secteurs n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.</p> <p>Les secteurs 2AU sont à vocation d'habitat.</p>	<p><u>Dans les zones 2AU sont admis :</u></p> <p>Les installations nécessaires aux équipements d'intérêt général, à l'exploitation et à la gestion des réseaux ([...] abris voyageurs réseaux divers et ouvrages liés à leurs exploitations) ;</p> <p>[...]</p> <p>Les affouillements et exhaussements du sol nécessaire à la réalisation des ouvrages et constructions autorisées.</p>
Aa	Les secteurs Aa sont des secteurs agricoles de construction limitée en prévision de zone d'extension urbaine à long terme ou secteurs n'offrant pas de possibilité d'implantation de bâtiments agricoles.	<p><u>Sont admis sous réserve</u> d'une insertion harmonieuse dans l'environnement :</p> <p>Les projets d'intérêt général et d'intérêt collectif [...] pour les équipements et installations techniques liées aux réseaux et services publics [...] d'intérêt collectif.</p>

