

Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)
Transport Est - Ouest (TEO) 2^{ème} tronçon et
Pôle d'Echange Multimodal (PEM) des GARES

COPIE

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE Comprenant

Une enquête publique préalable à la **DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**



CONCLUSIONS et AVIS
Enquête préalable à la DUP

Arrêté préfectoral : 7 septembre 2017
Période d'enquête : 29 septembre au 31 octobre 2017
Référence TA : E17000240/35
Commissaire enquêteur : Jean-Charles BOUGERIE

A - PRESENTATION DU PROJET

AMENAGEMENT DE LA LIGNE BHNS « TEO 2^{EME} TRONÇON » ET « PEM DES GARES »

TEO :

La longueur total des 3 tronçons du BHNS TEO est de 8 km, il desservira 21 stations positionnées à une inter-distance d'environ 400 m. Au droit de la gare, le PEM sera aménagé grâce à une redistribution des espaces publics. Aux deux extrémités Est et Ouest, deux parkings relais (200 places) seront directement connectés, d'une part à la rocade en construction et d'autre part la RN 12.

La Ville de Saint Brieuc a souhaité que le quartier de la gare devienne une véritable extension du centre-ville qui viserait les objectifs suivants :

- Mieux définir l'identité de Saint-Brieuc et redynamiser le secteur gare (activité et logement),
- Effacer la coupure créée par les emprises ferroviaires entre le centre-ville et les quartiers sud,
- Optimiser la vocation d'échanges du secteur en s'appuyant sur le projet Bretagne à Grande Vitesse.

2^{ème} TRONÇON

Le 2^{ème} tronçon de la ligne TEO s'étend depuis l'Est de l'agglomération (Chaptal) jusqu'à l'Ouest sur Ploufragan (Les Plaines Villes), il comprend :

1. Un aménagement de voirie de 1,85 km avec création d'un site propre de transport en commun.
2. L'aménagement de quatre stations en site propre avec systèmes d'information et de billettique : « Croix Mathias », « PEM », « Les Champs » et « Promenades », ainsi qu'une 5^{ème} station « du Guesclin » située hors site propre.
3. La construction du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM Gares) au nord de la gare SNCF qui a pour principale vocation d'assurer les échanges des transports en commun.

Il se décline en trois séquences :

Séquence 1 : Charner / PEM des gares / Rue de la gare : Le carrefour de la Croix Mathias sera aménagé en giratoire percé avec des feux de barrage afin de stopper les VL en conflit direct avec les bus.

La Croix Mathias sera déplacée pour permettre l'aménagement du giratoire percé.

Le boulevard Charner sera en sens unique (Ouest - Est) pour les VL. Les bus circuleront à double sens en site propre jusqu'à la gare puis à en site propre uniquement dans un sens jusqu'au boulevard Clémenceau.

Séquence 2 : Les Champs / Place Du Guesclin : Le carrefour rue de la gare / rue du 71^{ème} RI sera équipé de feux avec priorité aux bus. La rue du 71^{ème} RI (Les Champs) sera à double sens pour les véhicules (rive Sud). Les bus circuleront à double sens en site propre (rive Nord).

Le carrefour 71^{ème} RI / Combat des Trente / Clémenceau sera aménagé en giratoire.

La trémie de la place Du Guesclin sera supprimée. La circulation sera à double sens pour les véhicules (rive Sud-est). Les bus circuleront à double sens en site propre (rive Nord-ouest).

Séquence 3 : Libération / de Sévigné / Armor : Le franchissement des rues Gouédic / St Guillaume et Promenades se fera par feux (priorité bus).

Avenue de la Libération : Les véhicules circuleront en sens unique vers l'Ouest (rive Sud-Est). Les bus circuleront en double sens en site propre (rive Nord-Ouest).

Boulevard de Sévigné : Les véhicules circuleront en sens unique vers l'Ouest (rive Nord). Les bus circuleront en double sens en site propre.

Avenue d'Armor : Le carrefour « de Sévigné / Armor / Waldeck-Rousseau » sera requalifié en giratoire traversant. Les véhicules circuleront à double sens. En raison de l'emprise limitée du pont les bus circuleront en site propre de l'Est vers l'Ouest en position axiale. En raison de l'emprise limitée du pont la voie en rive sud dans le sens Ouest-Est sera une voie mixte bus et autres véhicules.

PEM DES GARES

Celui-ci sera constitué d'un « pôle Vélo », de structures légères (terrasse, patio auvent), de quais de stationnement de courte durée, d'un parking de bus de longue durée permettant le stationnement de bus standard ou articulés et d'espaces verts.

Les principaux arrêts des bus en ligne, au plus proche de la gare, se regroupent sur deux quais continus. Dans le prolongement de ces quais en lignes, sept quais en redans (quatre côté nord, trois côté sud) assurent les fonctions de terminus et de régulation pour les courtes durées tout en permettant la circulation en double sens des bus sur l'axe. Les bus en terminus de longue durée sont stockés hors les limites du parvis, à l'ouest, dans un périmètre clos.

Le pôle vélo : Une structure auvent accueillera à la fois une aire de stationnement vélo, une boutique de location, un atelier d'entretien et des services (blocs sanitaires, aire d'attente protégée et relais des chauffeurs).

CONSEQUENCES FONCTIONNELLES

Plan de circulation

Les objectifs identifiés dans le plan de déplacement urbain (PDU) de 2006 (réduire et fluidifier la circulation), ont servi de base à la réorganisation des déplacements en centre-ville. Les principales évolutions du plan de circulation sont les suivantes :

- Boulevard Charner : mise en sens unique dans le sens ouest / est,
- Rue de la gare : mise en sens unique dans le sens sud / nord,
- Rue du vieux séminaire : mise en sens unique dans le sens est / ouest,
- Rue du combat des trente : mise en double sens,
- Boulevard de Sévigné et avenue de la Libération : mise en sens unique dans le sens est / ouest,
- Rue de Quintin : mise en sens unique dans le sens nord / sud,
- Rue des capucins : mise en sens unique dans le sens ouest / est
- Boulevard Carnot : mise en double sens.

Stationnement

Le projet TEO 2^{ème} tronçon aura pour conséquence la suppression de 163 places de stationnement sur voirie sur les 262 places actuelles. Celle-ci sera compensée par la création de 63 places.

Il est précisé que la suppression de 163 places engendrerait un taux de congestion très importants si les parkings du centre de Saint-Brieuc ne disposaient pas de réserves de capacité importantes. L'occupation actuelle des parkings Charner et les Champs permet d'accueillir la demande de stationnement sans engendrer de saturations.

COÛT DU PROJET

Le coût global du projet TEO tronçon 2 est estimé à 28,1 millions € TTC (notice p34) qui se décompose :

- Études : 1,6 millions € TTC
- Travaux et mesures en faveur de l'environnement : 22 millions € TTC
- Acquisitions foncières (déjà réalisées et à venir) : 4,5 millions € TTC

Coût des mesures environnementales

L'étude d'impact précise que, sur de nombreuses thématiques, les mesures pour éviter les impacts négatifs sont prises en compte très en amont du projet auquel elles sont pleinement intégrées. Ressortir un chiffrage sur tel ou tel point précis peut alors être difficile (page 255).

Néanmoins, il est indiqué (page 211 de l'EI) une estimation de 1,063 millions d'euros pour les mesures ERC du tronçon n°2 soit 4,83% des travaux (22 millions d'euros).

B - DEROULEMENT DE L'ENQUETE

ORGANISATION

Monsieur le Préfet du département des Côtes d'Armor, par arrêté du 7 septembre 2017 a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire, relative au projet de Bus Haut Niveau de Service (transport Est Ouest, TEO) – 2^{ème} tronçon – Pôle d'Echange Multimodal (PEM) des gares sur la commune de Saint-Brieuc.

PUBLICITE DE L'ENQUETE

PUBLICATION DE L'AVIS D'ENQUETE DANS LES JOURNAUX SUIVANTS

Un avis au public a été publié à deux reprises dans les journaux suivants :

- Ouest-France (Edition des Côtes d'Armor) 12 septembre 2016 et 30 septembre 2017
- Le Télégramme (Edition des Côtes d'Armor) 12 septembre 2016 et 30 septembre 2017

AUTRES PUBLICATIONS

Ouest-France du 27 septembre 2017

Ouest-France du lundi 9 octobre 2017

Saint Brieuc Armor Agglomération, magazine d'information

AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE

La Commune a procédé à l'affichage de l'avis d'enquête au siège de l'agglomération et à proximité de toutes les mairies des 32 communes de l'agglomération.

Un procès verbal de constatation a été établi le 13 septembre 2017 par la « SCP N. Rouzic - Tabard, F Goudier, T Rouault » huissiers de justice associés à Saint Brieuc. Ce PV de 35 pages imprimées au recto comprenant 33 pages de photographies en couleur, est annexé à ce rapport et au registre d'enquête.

Sur site

L'avis d'enquête publique était affiché selon le PV d'huissier, de manière lisible depuis la voie publique, au moyen de placards sur fond jaune d'une dimension 42 x 59,5 cm, le titre « Avis d'enquête publique » étant en caractères noirs, majuscules et gras d'une taille de 2 cm, conformément aux dispositions de l'article 1 de l'arrêté du 24 avril 2012. Les quarante quatre panneaux étaient répartis entre le rond-point Pablo Neruda et le rond-point de l'Aurore selon les indications ci-après.

A la fin de l'enquête, Mme la Présidente de SBAA a fourni un certificat d'affichage daté du 16 novembre 2017 attestant avoir fait afficher le mercredi 13 septembre 2017, l'avis d'enquête publique auprès des 32 communes de l'agglomération, le long du parcours du projet et au siège de SBAA, pendant la durée de l'enquête publique.

MISE EN LIGNE DE L'AVIS D'ENQUETE

www.cotes-darmor.gouv.fr : L'avis d'enquête était consultable sur le site Internet de la Préfecture (organisateur de l'enquête) à partir du chemin : « Accueil > Publications > Enquêtes publiques > BHNS TEO ST BRIEUC > Avis d'enquête ».

www.saintbrieuc-armor-agglo.fr : l'avis d'enquête et l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête étaient consultables sur le site Internet de l'agglomération partir du chemin : « Accueil > A la une TEO, l'enquête publique est ouverte > lien vers le site suivant : www.registredemat.fr

www.registredemat.fr : Ce site a été ouvert à la demande de SBAA par un prestataire de service afin d'ouvrir une registre dématérialisé. Ce site présentait un onglet > Enquête publique qui permettait d'accéder à l'arrêté préfectoral organisant l'enquête.

MISE À DISPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE

Le dossier d'enquête tel qu'il est décrit au chapitre B1 (pièces 1 à 10) a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, à l'accueil de la mairie de Saint Brieuc.

Un poste informatique permettait depuis cet endroit de consulter le dossier numérique.

Autres consultations possibles

Le site internet www.saintbrieuc-armor-agglo.fr : permettait à partir du chemin : « Accueil > A la une TEO, l'enquête publique est ouverte > d'accéder au lien suivant :

www.registredemat.fr : Ce site ouvert par LEGALCOM à la demande de SBAA permettait d'accéder à la dématérialisation de l'enquête publique, il présentait quatre onglets :

- Présentation : Présentation générale du projet et accès au dossier d'enquête (onglet documents)
- Enquête publique : Arrêté d'enquête publique précisant l'organisation de l'enquête (abordé en B43).
- Documents : Dossier complet de l'enquête publique (DUP et parcellaire), comprenant l'étude d'impacts, l'avis de l'AE et tous les avis des administrations et services
- Observations : Registre dématérialisé permettant de déposer ses observations. Un accusé de réception était délivré. Toutes les autres observations dématérialisées de ce registre pouvaient être consultées.

DEMATERIALIZATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

La Préfecture des Côtes d'Armor et Saint Briec Armor Agglomération avaient organisé la dématérialisation de l'enquête publique par la mise en œuvre des outils suivants :

- Dépôt des observations sur une messagerie de la préfecture : pref-environnement@cotes-darmor.gouv.fr. Ces observations étaient ensuite accessibles sur le site : www.cotes-darmor.gouv.fr
- Accès au dossier et dépôt des observations sur le site : www.registredemat.fr/enquete-publique-teo-pem
- Toutes informations complémentaires étaient accessibles sur le site SBAA : www.saintbrieuc-armor-agglo.fr

PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS

Procès verbal de synthèse des observations : Il a été remis lors d'une réunion à Saint-Briec Armor Agglomération, le 7 novembre 2017.

Mémoire en réponse de la commune : J'ai reçu la réponse signée le 7 décembre 2017 (le 21 novembre en version numérisée).

PARTICIPATION DU PUBLIC

Consultation du dossier

La consultation du dossier à partir du site dématérialisé www.registredemat.fr/enquete-publique-teo-pem a permis au prestataire (LEGALCOM) de dresser le bilan statistique suivant :

Nombre de visiteurs ayant consulté le dossier au moins une fois :	654
Nombre de téléchargements de chaque document du dossier de l'enquête :	1319

Dépôt d'observations

Le public avait la possibilité de déposer ses observations selon les possibilités suivantes

- Registre papier dédié à la DUP (mairie de Saint Briec) : RP1
- Registre papier dédié à l'enquête parcellaire (mairie de Saint Briec) : RP2
- Registre dématérialisé (SBBA par LEGALCOM) : RD
- Messagerie de l'organisateur (préfecture) : MO

Chaque registre permettait de recevoir les observations sous la forme de courriers annexés

Au total 46 interventions du public ont été enregistrées dont 25 sous la forme de pièces annexées. 21 sont des interventions soit manuscrites (registres papier) soit libellées sous la forme d'un message numérisé. Certaines observations concernaient le DUP et l'enquête parcellaire

1 intervention sous la forme d'un courrier est intervenue hors délai, elle n'a pas été exploitée, elle est annexée sous enveloppe au registre d'enquête.

Pages : les interventions se présentent sur 110 pages dont 85 courriers ou documents annexés.

C - CONCLUSIONS

SYNTHESE DES OBSERVATIONS

Mes conclusions sont présentées à partir de la synthèse des observations située en fin de rapport. Elles se distinguent ci après de la manière suivante :

- Avantages du projet à prendre en compte dans le bilan
- Inconvénients à prendre en compte dans le bilan
- Conclusions pour lesquelles j'émet un avis défavorable, ou sont hors sujet, ou ne peuvent être retenues au titre des avantages ou inconvénients. Elles ne seront pas reprises dans mon bilan.

CONCLUSIONS (référéncées selon les chapitres de l'étude d'impact)

C.3 CHOIX RETENU DU MODE DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE

C.3.1 CONTEXTE DU PROJET D'ENSEMBLE TEO (TRANSPORT EST - OUEST)

- Le projet est-il prématuré, rendra t-il le centre-ville plus attractif ?
- Le projet est-il susceptible de nuire à la vie du quartier de la Gare ?
- Le projet répond-il à l'attente des usagers ?
- Le projet devait-il être validé par la population ?
- Se justifie t-il dans des secteurs en attente d'urbanisation ?
- Limitera t-il l'usage de la voiture en ville ?
- Répond-il aux objectifs de développement durable ?
- Prend-il en compte le diagnostic établi par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ?

La création de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) appelée TEO est inscrite au Plan de Déplacements Urbains (PDU), approuvé en 2006. Il s'agit d'un programme d'accompagnement indispensable à l'attractivité du centre-ville, il fait partie des objectifs prioritaires. La desserte du quartier de la gare bénéficiera de la modernisation de ce secteur vieillissant, actuellement en cours de requalification à l'occasion de la diminution des temps de trajet SNCF vers Paris. Les usagers de la SNCF et du quartier gare seront les premiers bénéficiaires de cette amélioration.

Ce projet en desservant les zones d'urbanisation future contribue à améliorer le temps de trajet vers le centre-ville en utilisant les transports en commun. La priorité donnée à ceux-ci et aux liaisons douces aura un impact positif sur l'usage de la voiture en ville. Les résidents trouveront plus de places pour y stationner.

La réduction de l'usage de la voiture en ville répond aux objectifs de développement durable, il en sera de même lors de la mise en place de bus électriques.

Après la phase de concertation, il est logique que la validation définitive du projet revienne aux élus.

Ce projet répond aux enjeux déterminés lors du diagnostic. Il est logique que depuis 2006, après les phases de concertation et d'études, le projet initial ait évolué pour prendre en compte les différentes observations du public et les contraintes inhérentes à ce type d'opération.

CONCLUSION

- Le projet d'aménagement d'un BHNS desservant le centre-ville via la gare est une priorité pour rendre plus attractif le centre-ville de Saint Brieuc, il répond aux objectifs du PDU.
- Le quartier de la Gare a besoin d'être modernisé et de prendre en compte les perspectives de développement liées à la requalification de la Gare SNCF et à l'aménagement du PEM.
- L'amélioration des temps de parcours vers la Gare et vers le centre-ville répond aux attentes usagers.
- La desserte des zones à urbaniser permet de localiser les parcs relais dans les espaces disponibles, les nouveaux résidents pourront se rendre en ville par cette liaison performante.
- Le projet répond à la nécessité de limiter l'usage de la voiture en ville, les résidents y trouveront plus de place de stationnement, l'objectif de développement durable est un des enjeux du projet.
- Il est logique que la validation définitive du projet soit de la compétence des élus.
- J'émet un avis défavorable aux autres observations de ce thème.

C.3.2 AUTRES SOLUTIONS (CHOIX DU TCSP, TRACE ET PHASAGE)

- Le type de TCSP retenu permet-il de répondre au contexte de l'agglomération de Saint-Brieuc ?
- Le tracé retenu intègre-t-il les projets futurs de densification de l'agglomération ?
- Le tracé global doit-il être modifié afin de desservir la rue Pinot-Duclos ?
- A terme le secteur de la villa Carmélie sera-t-il desservi par un arrêt de la ligne TEO ?

L'étude d'impact porte sur la totalité de la ligne de transport en commun en site propre (TCSP) destinée à recevoir un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) appelé Transport Est Ouest (TEO). Le public a présenté des observations au sujet du mode de transport retenu et du tracé complet de la ligne TEO.

Ces interrogations ont déjà fait l'objet d'une consultation publique lors de la réalisation du 1^{er} tronçon. Il s'agissait de définir les grandes lignes du tracé et le mode de transport retenu compte tenu de la taille de la Ville, des enjeux économiques et des études menées dans le contexte du plan de déplacements urbains. Il s'agissait également de retenir deux sites aux extrémités pouvant accueillir les parcs relais aux abords des grandes voies de communication (RN 12).

Les options validées précédemment n'attirent pas d'observation de ma part. Le choix du BHNS est moins coûteux que la mise en place d'un métro ou d'un tram. Il présente également plus de souplesse dans l'aménagement des espaces publics.

Le tracé du tronçon n°2 en desservant la gare et en contournant au plus près le centre historique de la ville desservira les projets ayant pour objectif l'apport d'une nouvelle population en ville.

Ce tronçon emprunte des voies dont la largeur permet l'implantation d'une ou deux voies bus. Cette contrainte empêche l'utilisation des voies de faible largeur. C'est pourquoi bien que située hors du tronçon n°2 il ne sera pas possible de desservir au plus près la villa Carmélie par un bus de type BHNS. L'arrêt Saint-Jouan, situé le long du « TEO 3^{ème} tronçon » desservira celle-ci.

CONCLUSION

- Le projet du tracé et le mode retenu du BHNS répondent aux caractéristiques de la ville de Saint-Brieuc.
- Le choix tracé entre les deux parcs relais ayant pour objectif de desservir la Gare SNCF et le centre historique de la ville emprunte au plus court les voies dont les caractéristiques géométriques permettent de l'accueillir.
- Il n'y a pas lieu de modifier le trajet de TEO afin de desservir par un bus à haute fréquence la Villa Carmélie, celle-ci le sera par la station Saint-Jouan.

C.4 : PROJET RETENU DE TRONCON N°2

C.4.1 OBJECTIFS ET ENJEUX

- Les objectifs sont-ils susceptibles de nuire au développement du quartier de la gare SNCF ?
- La fréquentation des commerces de centre-ville constitue-t-elle un des enjeux du projet ?
- Les objectifs ne risquent-ils pas d'avoir pour conséquence une désertification du centre-ville ?
- Le service de bus mis en place sera-t-il suffisamment attractif pour les usagers ?
- Cette enquête a-t-elle pour objet d'élargir le centre piétonnier à toutes les rues étroites de la ville ?
- Les bus empruntant le TEO devraient-ils être électriques ?
- Les liaisons douces font-elles partie des objectifs prioritaires du projet ?
- Les objectifs et enjeux sont-ils cohérents avec ceux affichés pour l'ensemble de l'itinéraire TEO ?

Je n'ai pas d'observation à présenter sur le tracé du TEO 2^{ème} tronçon, sur 1,85 km il emprunte des itinéraires déjà fréquentés par des lignes de bus.

Le tracé par le boulevard Charner bénéficiera du report des accès voitures vers le parking du PEM Sud de la Gare, ce qui permettra de redonner à cette façade Nord de la Gare un environnement plus urbain.

Le tronçon N°2 comprenant 4 stations en site propre permettra aux Briochins de fréquenter le centre-ville sans l'usage de leur voiture. Ce n'est pas la circulation automobile qui crée l'attractivité mais la facilité de s'y déplacer par l'utilisation de liaisons douces (piétonnes et cyclistes).

La limitation de l'usage de la voiture en ville répond à un objectif de développement durable imposé par la Loi. La mise en place de bus électriques complètera l'action engagée visant à améliorer la qualité de vie des résidents.

L'existence d'un réseau performant de transports en commun et de places de stationnement en nombre suffisant pour les résidents du centre-ville contribue à une bonne attractivité de la ville.

Le centre piétonnier répond à la nécessité de favoriser les déplacements doux. Cette enquête n'a pas pour objet d'aborder l'élargissement du centre piéton. TEO complète ce dispositif par l'aménagement des places et espaces publics tout au long de son trajet. La ligne tangente au Sud la rue St Guillaume (pl. Du Guesclin)

Le pôle d'échanges multimodal en modifiant les accès fluidifiera le trafic et équilibrera les deux rives de la gare.

J'aborderai dans les thèmes ci-après les impacts du projet sur la circulation et le stationnement qui au-delà du tronçon n°2 concernent le TEO dans sa globalité.

CONCLUSION

- Le tracé TEO 2^{ème} tronçon en empruntant des itinéraires déjà fréquentés par des lignes de bus bénéficie au maximum des capacités offertes par la voirie existante.
- L'orientation des véhicules vers le PEM sud de la gare soulagera le bd Charner et permettra de redonner à cet axe de transit un caractère plus urbain.
- Les quatre stations de TEO 2^{ème} tronçon, la requalification des surfaces de voirie, la desserte des quartiers périphériques rendront le centre-ville attractif et faciliteront les déplacements piétonniers dans l'hyper centre. La limitation de l'usage de la voiture donnera plus de facilités pour la circulation des vélos et plus d'espace de stationnement aux résidents du centre.
- De cette façon le projet va à l'encontre d'une désertification du centre-ville.
- Il est envisagée une étude permettant l'usage de bus électriques
- Cette enquête n'a pas pour objet d'élargir le centre piétonnier.
- Les enjeux sont cohérents avec ceux de l'ensemble du TEO et avec les objectifs du plan de déplacements urbains.
- J'émet un avis défavorable aux autres observations de ce thème.

C.4.2 CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DU PROJET RETENU

C.4.2.1 Séquence n°1 : Charner / PEM Nord de la Gare / rue de la Gare

- Le rond point de la Croix Mathias doit-il être percé ?
- L'organisation du rond point de la Croix Mathias est-il cohérent (nombre de voies et largeur) ?
- Les plans permettent-ils de comprendre la continuité des circulations cyclistes et piétonnes ?
- Les stationnements boulevard Charner doivent-ils être maintenus ?
- Les arrêts de bus sont-ils bien positionnés sur le boulevard Charner Ouest ?
- Le PEM Nord doit-il être dissocié dans ses capacités d'accueil du PEM Sud ?
- Le positionnement des pistes cyclables de la rue de la Gare Nord est-il indiqué sur le plan global ?
- L'organisation de l'espace et le partage de la voirie sont-ils cohérents avec les objectifs annoncés ?

Je conclurai sur le stationnement, les cyclistes et les piétons à chacun de ces thèmes. Je me limite ici aux espaces de circulation.

Rond point de la Croix Mathias : La place disponible ne permet pas d'inscrire deux giratoires, elle impose l'aménagement d'un giratoire percé qui équipé d'un feu à priorité bus facilitera leur fluidité tout en sécurisant le trafic. Le déplacement des plantations et de la Croix Mathias ne pose pas de difficultés particulières.

Boulevard Charner : Le boulevard Charner perd sa qualité d'axe de transit. Les VL ne circulent plus que sur une seule voie, d'Ouest en Est. Il est logique que le couloir « voitures » soit situé le long des habitations afin de mieux les desservir et de permettre l'accès à la station essence. Les arrêts bus sont positionnés selon leur inter-distance et les emprises nécessaires à l'implantation des abribus.

La fluidité du trafic des bus qualifiés de BHNS ne permet pas le partage de la voie TEO avec d'autres usagers. Une exception est faite pour quelques lignes de bus traditionnelles qui seront autorisées à emprunter le TEO sur de courtes distances.

PEM : La partie Nord du PEM est dissociée de la partie Sud en cours de réalisation. Il aurait été intéressant de

rappeler les caractéristiques générales de l'ensemble du PEM dans le dossier soumis à enquête. Ceci aurait permis de globaliser l'étude sur le stationnement et d'intégrer la passerelle dans le projet global.

Rue de la Gare : Les aménagements prévus n'attirent pas d'observation de ma part. Au droit de la Banque de France, les aménagements de la voirie ont un caractère provisoire en ne prenant pas en compte l'acquisition envisagée dans le cadre de cette enquête. Une présentation du projet définitif aurait été utile.

La mise en place d'un espace partagé à 20km/h sécurisera ce lieu notamment pour les cyclistes.

Le maintien des alignements d'arbres sur cette rue présente un intérêt écologique cohérent avec les autres alignements d'arbres du secteur Gare.

CONCLUSION

- Le percement du giratoire de la Croix Mathias est nécessaire afin de faciliter la fluidité des bus, il permet d'aménager l'espace sans recourir à une extension démesurée sur les propriétés bâties environnantes.
- Le déplacement des plantations et de la Croix Mathias et de la fontaine (face à la gare) ne pose pas de difficultés particulières
- Le sens unique de circulation positionné au Nord du boulevard Charner facilite la desserte des habitations et de la station essence.
- L'affectation du TEO au BHNS sans partage avec les autres usages permet de répondre aux objectifs de performance des transports en commun.
- L'usage de certains tronçons du TEO par des lignes traditionnelles sur de courtes distances améliore le service des transports en commun dans sa globalité.
- Il aurait été intéressant de rappeler les caractéristiques générales du PEM dans sa globalité (Nord et Sud) afin de mieux comprendre les enjeux du projet.
- Une présentation du projet définitif des voiries au droit de la Banque de France aurait été utile.
- Le maintien des alignements d'arbres sur la rue de la Gare présente un intérêt écologique en cohérence avec les autres alignements d'arbres du quartier Gare.
- J'émet un avis défavorable aux autres observations de ce thème.

C.4.2.2 Séquence n°2 : Les Champs / Place Du Guesclin

- La sécurité des cyclistes aux deux giratoires (extrémités TEO de la rue du 71^{ème} RI) est-elle assurée ?
- Les pistes cyclables actuelles sur le parvis des Champs doivent-elles être conservées ?
- Est-il souhaitable de créer des passages dénivelés pour cyclistes au giratoire Clémenceau ?
- Le nombre et la largeur des voies peuvent-ils être réduits dans les giratoires ?
- Le positionnement des cyclistes en partie Nord du bd Clémenceau est-il cohérent ?
- La juxtaposition des cyclistes et des piétons est-elle souhaitable rue du Combat des Trente ?
- L'impact créé par la suppression du Chapeau de Gendarme sera-t-il positif ?
- L'organisation de l'espace et le partage de la voirie sont-ils cohérents avec les objectifs annoncés ?

Je conclurai sur le stationnement, les cyclistes et les piétons à chacun de ces thèmes. Je me limite ici aux espaces de circulation.

Rue du 71^{ème} RI (Les Champs) : L'aménagement du carrefour rue de la Gare - 71^{ème} RI n'attire pas d'observation (la sécurisation des cyclistes sera abordée par ailleurs).

Le long du centre commercial des Champs, la circulation des cyclistes avec les voitures, est moins sécurisante que la solution actuelle de double piste cyclable isolée sur le parvis. Un renforcement de la signalisation des couloirs cyclables est nécessaire. Il serait nécessaire de mieux séparer les couloirs cyclables des espaces piétonniers. La réalisation des traversées piétonnes (2 couloirs voitures + 2 couloirs TEO) nécessitera une attention particulière sur la signalisation et l'éclairage. Le dialogue en cours avec l'association « Vélo Utile » ne devra pas remettre en cause l'économie générale du projet.

La création de passages dénivelés pour cyclistes au giratoire Clémenceau est difficilement réalisable par manque de place et présenterait un coût démesuré.

La largeur et le nombre de voies prévus dans les giratoires sont cohérents, ils répondent à des normes techniques facilitant la giration des véhicules et leur changement de destination.

Le positionnement actuel des cyclistes au milieu des automobiles sur la partie Nord du boulevard Clémenceau n'est pas satisfaisant. Il semble difficile de les écarter du trafic automobile en raison du maintien de quelques arrêts de bus. Le marquage actuel en milieu de voie ne devrait-il pas se trouver en rive de chaussée.

La juxtaposition des piétons et des cyclistes chaque fois que c'est possible (rue du Combat des Trente) est préférable à celle des cyclistes avec les voitures sous réserve que chacun des usages soit respecté par les cyclistes et les piétons.

Place Du Guesclin : La destruction de la trémie existante et la mise à niveau des voies de plein pied avec l'environnement urbain vont constituer un impact positif rendu possible par la diminution du trafic automobile et la création d'un espace apaisé.

Le paysage urbain sera profondément modifié, les immeubles comprenant des commerces et services en RDC sur la rive Est, retrouveront de la lumière.

CONCLUSION

- L'aménagement du carrefour rue de la Gare - 71^{ème} RI fluidifiera la ligne TEO et sécurisera la circulation automobile.
- Le nombre et la largeur des voies des giratoires sont cohérents avec leurs usages.
- La juxtaposition des piétons avec les cyclistes est préférable lorsque c'est possible, au regroupement des cyclistes avec les voitures.
- La destruction du Chapeau de Gendarme » dans le secteur apaisé (30km/h) Du Guesclin va créer un impact favorable à l'environnement urbain et donner de la luminosité aux immeubles situés côté Est.
- En phase opérationnelle il sera nécessaire de veiller à la signalisation et à l'éclairage des traversées piétonnes.
- Il n'y a pas lieu d'envisager la dénivellation des traversées cyclistes au giratoire Clémenceau
- La circulation des cyclistes rue du 71^{ème} RI devrait être maintenue sur l'esplanade du centre commercial, hors de la circulation automobile.
- Le positionnement des cyclistes sur la partie Nord du bd Clémenceau devra faire l'objet d'une attention particulière (arrêts de bus à proximité du giratoire)
- Il n'y a pas lieu de réserver une suite favorable aux autres observations de ce thème.

C.4.2.3 Séquence n°3 : Libération / de Sévigné / Armor

- L'organisation de l'espace et le partage de la voirie sont-ils cohérents avec les objectifs annoncés ?
- La continuité des itinéraires cyclables est-elle suffisamment précise ?
- La voie verte par le parc des promenades est-elle sécurisante pour les cyclistes ?
- Le positionnement de la voie automobile est-il cohérent bd de Sévigné ?
- L'impact créé par la suppression de places de stationnement en rive Sud du boulevard de Sévigné crée-t-il un inconvénient majeur ?
- L'aménagement du carrefour Pont D'Armor / Bd Waldeck Rousseau peut-il être modifié sans créer d'impact sur la sécurité et sur la fluidité de la circulation ?
- Existe-t-il une solution permettant d'améliorer la sécurisation des cyclistes au carrefour Avenue d'Armor - rue Balzac ?

Je conclurai sur le stationnement, les cyclistes et les piétons à chacun de ces thèmes. Je me limite ici aux espaces de circulation.

Les sens de circulation et l'affection des voies n'attirent pas d'observation, il est logique que le sens de circulation soit « entrant » pour faciliter l'accès en centre-ville. Entre le Pont d'Armor et la place Du Guesclin il est nécessaire de maintenir les couloirs « voitures » aux endroits prévus au projet. Le changement de rive du couloir voiture, au droit du carrefour à feux le moins fréquenté « Libération - Sévigné - Promenades » est judicieux.

Il faudra apporter un soin particulier aux voitures qui devront traverser les voies TEO pour se rendre aux parkings longitudinaux le long de la rue de la Libération et du bd de Sévigné.

L'acquisition des espaces non bâtis situés le long du bd de Sévigné est indispensable afin de déplacer le trottoir le long des façades et de positionner dans un même alignement les 4 parkings maintenus et les abribus. Le positionnement du couloir bus le long des commerces et des habitations présente un intérêt.

Le passage des cyclistes par une double piste dans le parc des promenades, à l'écart du trafic automobile est sécurisé.

Le maintien des rues P Loti et Mgr Morelle en sens unique, offre aux riverains deux rangées de stationnement le long des deux voies. L'entrée côté Waldeck Rousseau et la sortie au carrefour à feux se feront dans de bonnes conditions de sécurité.

Le carrefour « de Sévigné - Armor - Waldeck-Rousseau » aménagé en giratoire traversant équipé de feux sera sécurisé. Il constitue un point stratégique avant le franchissement de la vallée. Le nombre de voies et leur largeur doivent, comme je l'ai indiqué précédemment répondre à des normes techniques qui prennent en compte la giration des véhicules et leurs changements de direction.

Le Maître d'ouvrage étudiera dans quelle mesure les cyclistes au carrefour « Armor – Balzac » pourraient emprunter un passage souterrain existant. En l'absence d'information, je ne formule pas d'avis à ce sujet.

CONCLUSION

- Les sens de circulation et le positionnement des voies sont cohérents.
- Le choix du carrefour « Libération - Sévigné - Promenades » pour le changement de rive du couloir voiture est judicieux. Il permet de maintenir l'arrêt de bus à proximité des commerces
- L'acquisition des espaces non bâtis bd de Sévigné afin de déplacer le trottoir le long des immeubles est nécessaire (implantation des abribus).
- Le maintien des rues P Loti et Mgr Morelle en sens unique permet le stationnement des voitures de chaque côté des deux rues. Les accès à ces deux rues se font dans de bonnes conditions de sécurité.
- Le passage des cyclistes par le parc des promenades (tribunal) permet de les localiser hors des voitures
- Le carrefour « de Sévigné - Armor - Waldeck-Rousseau » aménagé en giratoire traversant équipé de feux sera sécurisé.
- L'accès aux parkings longitudinaux des rues de la Libération et du bd de Sévigné, présentera des difficultés lors de la traversée des deux couloirs TEO.
- Il n'y a pas lieu de donner satisfaction aux demandes de modification du couloir voiture bd de Sévigné et au déplacement de l'abribus, à la remise en cause des sens de circulation des rues P Loti et Mgr Morelle, à la demande de modification du nombre et de la largeur des voies au giratoire « de Sévigné - Armor - Waldeck-Rousseau ».

C.5 EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

C.5.1 PHASE EXPLOITATION

C.5.1.1 Impact sur la population

- Le projet aura-t-il pour conséquence de désertifier le centre-ville ?
- La réalisation de la ligne TEO et du PEM auront-ils un impact positif sur l'attractivité du centre-ville ?
- La suppression du « Chapeau de Gendarme » (place Du Guesclin) aura-t-il un impact positif sur la population et les activités commerciales ?
- Le projet TEO aura-t-il un impact positif favorisant l'accueil d'une nouvelle population en centre-ville ?

La limitation de l'usage de la voiture ne se fait pas par une interdiction mais par des mesures d'accès qui ne facilitent pas sa circulation. Il sera toujours possible d'accéder en centre-ville pour les résidents.

L'attractivité de la ville ne se fait pas seulement auprès des usagers véhicules mais par les facilités d'accès offertes via les transports en commun et les liaisons douces. Le plateau piétonnier est un atout pour la ville.

Ces aménagements contribueront à l'apport d'une nouvelle population en ville, ce qui constituera un impact positif en direction des commerces et des services. Le projet TEO n'est pas le seul équipement nécessaire à l'attractivité mais il constitue un accompagnement indispensable au même titre que la requalification des places et espaces public situé tout le long de son tracé.

La réalisation du PEM Nord (complémentaire à celui du Sud) constitue un impact positif en direction de la population de toute la ville. Les usagers du train habitant en périphérie, pourront être tentés, en prenant connaissance de cette ligne BHNS, de l'emprunter pour revenir en ville.

Le TEO avec les autres opérations en cours, créera un impact positif favorisant l'accueil d'une nouvelle population.

CONCLUSION

- Le TEO avec les autres aménagements urbains, sera de nature à créer un impact positif favorisant l'accueil d'une nouvelle population en ville.
 - Le PEM permettra aux usagers des chemins de fer de prendre connaissance de cet équipement utilisable également pour se rendre en ville.
 - L'accession au sera possible en utilisant les places de parking citées ci-dessous au thème « Déplacements ».
 - Le projet contribuant à l'apport d'une nouvelle population en ville, participera à l'attractivité en direction des commerces et des services.
 - J'émet un avis défavorable aux autres observations de ce thème.
-

C.5.1.2 Impact sur les outils de planification urbaine (SCoT, PLH Agenda 21, PLU)

- Le projet est-il compatible avec les outils de planification urbaine (SCoT, PLH, Agenda 21, PLU) ?

Le TEO répond aux objectifs du SCoT, il est compatible avec le PLH, il est identifié dans l'agenda 21 et est cohérent avec les objectifs définis dans le PADD du PLU, ce qui dispense celui-ci d'une mise en compatibilité.

CONCLUSION

- Le projet répond aux objectifs du SCoT (caractère prioritaire du réaménagement de la gare en PEM).
 - Le projet est compatible avec le PLH (desserte des zones d'habitat programmées par celui-ci).
 - Le PEM et le 2^{ème} tronçon de TEO sont identifiés dans l'agenda 21.
 - Le projet répond aux objectifs du PADD du PLU (traversée des parties denses du centre-ville en périphérie des quartiers historiques, à proximité des zones U ou doivent être accueillis de l'habitat et des activités économiques compatibles avec celui-ci (artisanat)).
-

C.5.1.3 Impact sur les déplacements

C.5.1.3.1 Le réseau routier (circulation)

- Le projet peut-il être l'occasion d'envisager une modification du Plan de déplacements urbains ?
- Le projet créera t-il une nouvelle barrière géographique ?
- La circulation des Bus se fera t-elle au détriment des voitures ?
- Les feux rouges auront-ils pour conséquence de congestionner le centre-ville
- Les briochins pourront-ils toujours utiliser leur voiture pour accéder en centre-ville ?
- Le tracé du TEO empêchera t-il une extension de la zone piétonne aux rues Saint-François et Sainte-Barbe ?
- Le sens unique du Bd Vauban est-il impacté par le projet TEO ?
- Les conditions d'accès aux rues P. Loti et Mgr Morelle sont-elles satisfaisantes ?
- La circulation des deux roues dans la rue J Métairie sera-t-elle autorisée en double sens ?

TEO n'a pas pour objet de modifier le PDU, mais la prise en compte de ce projet nécessitera peut-être une adaptation de celui-ci lors de sa prochaine révision. Dans son ensemble TEO respect le PDU.

J'ai largement développé les raisons pour lesquelles le projet ne créera pas une barrière géographique. Celui-ci limite l'usage de la voiture en ville mais ne l'empêche pas. Au contraire les résidents actuels et futurs du centre-ville disposeront de plus de places de parkings (Cf. Stationnement).

La création d'un BHNS comprend des objectifs à atteindre pour répondre aux enjeux fixés. Il s'agit bien de rendre prioritaire les bus au détriment des voitures. Les feux rouges auront cette vocation mais la durée du feu rouge sera limitée au temps de présence des bus au droit de ces carrefours lorsqu'il n'existe pas d'autre voie.

Il n'y a pas de relation directe entre le TEO et l'étendue de l'espace piétonnier fermé de l'hyper centre ville. A l'extérieur de celui-ci dans les zones 30 (dont la rue Métairie) la circulation des vélos à double sens sera permise.

Le bd Vauban n'est pas impacté par le projet TEO, son double sens sera rétabli à la fin des travaux du PEM Sud (mie en double sens du bd Carnot)

J'attire l'attention sur la nécessité de mettre en œuvre dès à présent une signalisation adaptée pour orienter les automobilistes en amont, aux entrées de la zone urbaine vers le sud afin d'accéder directement au parking SNCF du PEM Sud sans passer par la ville (partie Nord de la voie ferrée).

Je n'ai pas d'observation à présenter sur les sens de circulation retenus, c'est le cas pour les rue P. Loti et Mgr Morelle, leurs conditions de dessertes seront satisfaisantes et sécurisées.

CONCLUSION

- ➡ Le projet TEO est conforme au Plan de Déplacements Urbains (PDU).
 - ➡ Il ne constitue pas une barrière géographique mais participe à son attractivité par un meilleur accueil des usagers des transports en commun et des liaisons douces.
 - ➡ L'un des enjeux du projet est de limiter l'usage de la voiture en ville, la gêne ainsi créée n'empêchera pas les voitures d'accéder au centre-ville, les résidents auront plus de places de parking.
 - ➡ Les feux rouges permettront au BHNS de répondre aux objectifs de fluidité et de rapidité.
 - ➡ Il n'y a pas de relation directe entre le TEO et l'étendue du plateau piétonnier.
 - ➡ La circulation en zone 30 pourra se faire à double sens pour les cycles.
 - ➡ Le bd Vauban n'est pas impacté par TEO, il retrouvera sa configuration d'origine à la fin des travaux du PEM Sud.
 - ➡ Il faut dès à présent adapter la signalisation routière dès l'entrée de la zone urbaine de Saint-Brieuc afin d'orienter les voitures accédant à la Gare SNCF vers le PEM Sud sans passer par la ville.
 - ➡ Les autres observations de ce thème ne reçoivent pas un avis favorable de ma part
-

C.5.1.3.2 Transports

C.5.1.3.2.1 Bus

- La priorité est-elle réservée aux bus et aux voitures avant les cyclistes et les piétons
- La ligne TEO sera-t-elle aménagée au détriment des automobiles ?
- Est-il possible de rendre prioritaire tous les bus arrivant à la ligne TEO quelque soit leur origine ?
- Les autres lignes de l'agglomération bénéficieront-elles de la ligne TEO ?
- Est-il possible de créer un arrêt à haute fréquence devant le conservatoire (villa Carmélie)
- Le déplacement d'une station bus permet-elle de solutionner les problèmes d'incivilité ?
- Est-il possible d'interdire tous les abribus devant les vitrines commerciales ?
- Est-il envisageable de mettre en place des bus électriques ?

L'objectif prioritaire de TEO est de faciliter la circulation des bus (fluidité et rapidité), de permettre aux cyclistes et piétons de circuler dans de bonnes conditions de sécurité, enfin de permettre aux automobilistes qui en ont besoin (résidents) d'accéder au centre-ville.

L'ensemble des réseaux de bus quelque soit le gestionnaire bénéficiera de cet aménagement qui pour certains tronçons sera utilisé par des bus dits traditionnels, les autres réseaux disposeront du PEM.

Pour des raisons techniques (détection) seuls les bus autorisés à emprunter la ligne TEO seront rendus prioritaires. Pour des raisons d'emprise de voirie toutes les rues ne sont pas aptes à recevoir une ligne TEO, c'est le cas de la villa Carmélie, située au hors du tronçon n°2.

La position des abribus est liée à la disponibilité des espaces publics et aux conditions d'accès des bus à ces stations. La desserte d'un commerce par un arrêt de bus est un atout.

Le MO a précisé que la possibilité de mettre en place des bus électriques était à l'étude

CONCLUSION

- ➡ L'objectif prioritaire de TEO est de faciliter l'accès des Bus, des usagers des liaisons douces et des résidents du centre-ville (automobiles)
- ➡ Les autres automobilistes accèderont aux différents parkings du centre-ville.
- ➡ Le projet TEO profitera à tous les réseaux de bus quelque soit le gestionnaire.
- ➡ Il est logique que la priorité aux feux soit réservée aux bus autorisés à emprunter le réseau TEO.
- ➡ Les abribus sont positionnés selon la configuration des lieux.
- ➡ La mise en place de bus électriques est à l'étude.

- ➡ La Villa Carmélie n'est pas desservie par le tronçon n°2, l'emprise de la voie ne permet pas de revoir un transport en commun en site propre (TCSP).
 - ➡ Il n'y a pas lieu de donner satisfaction aux autres observations présentées.
-

C.5.1.3.2 Taxis

- La gestion des taxis est-elle suffisamment prise en compte dans le contexte global du PEM Nord et Sud des gares ?
- Les places de taxis localisées au Nord sont-elles bien localisées ?
- Le nombre de places de taxis positionnées au Nord est-il suffisant ?
- La recharge électrique des taxis est-elle abordée ?

Le plan d'aménagement du PEM Sud localise au total 17 places de taxis (8 au Sud + 9 au Nord). Le nombre de taxis bénéficiant d'un droit de stationnement sur la ville de Saint-Brieuc équivaut à environ 17 places, soit le nombre global d'emplacements prévu sur le PEM.

Le point central de regroupement des taxis se trouve actuellement au Nord de la gare SNCF, face au hall voyageur. Avec le réaménagement de la gare, ceux-ci seront plus nombreux à arriver par la passerelle que par le hall de la gare.

Les professionnels ont mis en place un roulement de leur présence en gare, pour couvrir toutes les plages horaires avec une présence accentuée lors de l'arrivée des trains en provenance de Rennes. Il y a très rarement 17 taxis présents simultanément sur le PEM. Ceux-ci se réorganiseront pour assurer une répartition équitable entre les taxis réservés (au Sud) et ceux qui ne le seront pas (au Nord).

Les emplacements taxis situés face à la passerelle au Nord de la place de la Gare se trouvent un peu plus éloigné du hall voyageur (20m), ceci n'est pas excessif pour des usagers qui ont emprunté la passerelle, desservie par des escalators et des ascenseurs, sur une longueur beaucoup plus importante que la traversée du boulevard Charner.

Il faudra prendre des dispositions afin que les places taxis ne soient pas utilisées par les VL.

J'attire l'attention sur les besoins d'un réseau souterrain destiné à l'alimentation d'un poste de recharge pour les véhicules électriques (taxis et bus).

CONCLUSION

- ➡ Le nombre de places de taxis sera de 17, ce qui correspond sensiblement au nombre actuel et à celui des autorisations de stationnement délivrées par la ville
 - ➡ La réorganisation de la présence des taxis en gare permettra de satisfaire les réservations des usagers au Sud et les usagers sans réservation au Nord.
 - ➡ La distance supplémentaire d'environ 20m pour atteindre les taxis ne sera pas excessive compte tenu du faible allongement de parcours et de la qualité de la desserte PMR (escalators et ascenseurs).
 - ➡ Il sera nécessaire en phase opérationnelle de prendre des dispositions réglementaires et matérielles empêchant les automobilistes d'utiliser les places des taxis.
 - ➡ SBAA devra s'interroger dès à présent sur la nécessité d'aménager des postes de recharge électrique dédiés aux taxis sur le PEM.
 - ➡ Il n'y a pas lieu de réserver une suite favorable aux autres observations de ce thème.
-

C.5.1.3.3 Stationnement

- Le projet de parking du PEM Sud est-il suffisamment développé dans le dossier d'enquête ?
- Le nombre de places de stationnement permet-il de répondre globalement à la demande des visiteurs ?
- Les résidents du centre-ville bénéficient-ils de mesures préférentielles d'accès aux parkings ?
- Les stationnements supprimés sont-ils compensés par les places existantes et celles du PEM Sud ?
- Les 3 poches de stationnement prévues présentent t-elles des impacts négatifs ?

Nombre de parkings : La suppression des 166 places (sur 269) est compensée pour plus de 100 places par le PEM Sud et les parkings situés autour. La partie Ouest du boulevard Charner est principalement impactée (-51).

Cette perte de 51 places est surévaluée au regard des possibilités de stationnement dans l'extrémité Ouest du bd Charner.

Les autres places (-15) sont largement compensées par celles qui sont disponibles sous ouvrages et dont la Ville est particulièrement bien dotée. Ainsi les 5 parkings situés à proximité de TEO offrent 2423 places dont 956 à Gouédic. Le maître d'ouvrage indique que l'occupation actuelle des parkings existants notamment Charner et Les Champs permet d'accueillir la demande de stationnement sans engendrer de saturation.

Tous ces parkings bénéficient d'une première heure gratuite. Les résidents disposent d'un tarif préférentiel pour le stationnement sur voirie et sous ouvrage afin de pouvoir utiliser ceux situés à proximité de leur habitation.

Poches de stationnement : Il est envisagé bd Charner, la création de 3 poches de stationnement sur des emplacements acquis par expropriation, celle-ci est motivée par la nécessité de répondre à la demande des riverains sans autre justification quant au choix des emplacements retenus.

Le projet soumis à enquête est délimité par un périmètre qui comprend uniquement la ligne TEO et le PEM. Les poches de parkings étant situées hors de ces périmètres, l'étude d'impact ne présente pas leurs conséquences sur leur environnement notamment humain. Ces parkings devraient être intégrés à une programmation urbaine. En cas de changement de destination de ces poches, l'utilité publique de ces acquisitions pourrait être remise en cause, la procédure d'expropriation est inappropriée.

Ces stationnements présentent de nombreux inconvénients : Leurs accès doivent emprunter des voiries ou des propriétés qui ne remplissent pas des conditions satisfaisantes en raison de leur manque de largeur (Impasse de la rue de Quintin) ou du parcours sinueux qu'elles occasionnent. Le MO annonce qu'il renonce à la poche de Saint Charles. La poche du 9 bd Charner localise le parking sur une faible emprise de la parcelle à exproprier alors que le parking se développe sur une parcelle limitrophe. La procédure engagée pour ces trois poches de parking est inappropriée.

CONCLUSION

- ➡ La suppression globale de places de stationnement sera largement compensée d'une part par les places vacantes situées dans les autres parkings du centre-ville et d'autre part par l'ouverture du PEM Sud (parking silo).
 - ➡ La capacité en stationnement sera augmentée de 956 places à la réouverture du parking Gouédic (fermé pour désamiantage).
 - ➡ La ville dispose d'un nombre important de places de parking sous ouvrage et en surface de voirie.
 - ➡ L'acquisition des 3 poches de parking bd Charner par expropriation est inappropriée, ces parkings ne sont pas intégrés à l'étude d'impact.
 - ➡ La création de ces parkings apporte des contraintes excessives aux habitations riveraines.
 - ➡ Une grande partie de la parcelle à acquérir au 9 bd Charner n'est pas destinée aux parkings.
 - ➡ Je prends acte de la décision de SBAA d'abandonner la poche Saint Charles en raison de l'opposition du propriétaire (impact sur l'établissement scolaire).
 - ➡ Il n'y a pas lieu de réserver une suite favorable aux autres observations de ce thème.
-

C.5.1.3.4 Livraisons

- Le projet prévoit-il suffisamment de places réservées aux livraisons ?
- Doit-il être créé une place « livraisons » bd de Sévigné à proximité des commerces ?
- Le classement hors centre piétonnier des rues Saint-François et Sainte-Barbe est-il lié au TEO ?

Les activités et commerces nécessitant des livraisons ont été identifiés. 6 emplacements ont été localisés de manière équitable le long de l'axe.

J'émet un avis favorable à la mise en place d'un emplacement livraisons sur l'une des 4 places du bd de Sévigné. L'extension du plateau piétonnier du centre de la ville aux rues Saint François et Sainte Barbe maintenant les possibilités actuelles de livraisons au centre commercial des Champs, n'est pas liée au TEO

CONCLUSION

- ➡ Les emplacements réservés pour livraisons sont répartis équitablement le long de l'itinéraire.

- ➔ Il serait intéressant de réserver l'une des quatre places de stationnement pour les livraisons en bordure du bd de Sévigné (commerces)
 - ➔ L'extension du centre piétonnier de la ville n'est pas liée au projet TEO.
-

C.5.1.3.5 Modes doux

- La continuité des liaisons douces notamment cyclistes est-elle bien représentée sur les plans ?
- Le pôle vélo permettra-t-il d'accueillir et de sécuriser suffisamment de vélos ?
- Le thème déplacements doux est-il suffisamment pris en compte dans le projet ?
- Les piétons seront-ils sécurisés dans la traversée des giratoires ?
- Les piétons seront-ils sécurisés bd de Sévigné ?
- La traversée du bd de Sévigné par les collégiens sera-t-elle assurée ?
- Le projet prend-il en compte les personnes à mobilité réduite ?

Le projet prend en compte la nécessité d'assurer la continuité des itinéraires cyclistes et piétons. Il est nécessaire de s'assurer que celle-ci sera existante, en complément de la nouvelle passerelle, au niveau des deux ouvrages Est et Ouest de franchissement de la ligne SNCF.

Les traversées des carrefours équipés de giratoires par les usagers des liaisons douces, devront être précisées.

Cyclistes : Le long du TEO les cyclistes disposent d'une continuité cyclable en site propre à double sens à l'exception de la rue de la Gare où au Nord de l'espace de rencontre (Banque de France), les usagers emprunteront une voie mixte « VL, bus, vélo » dans les deux sens. Au sud de cette zone les cyclistes circuleront sur une piste unidirectionnelle dans le sens Sud Nord et une voie mixte dans les sens Nord Sud. Ces indications sont confirmées par le MO dans son MER.

Le plan « Typologie d'aménagements cyclables » présenté aux pages 31 (notice) et 145 (étude d'impact) n'est pas conforme aux réponses apportées par le MO notamment pour le BD Charner. Le plan général des travaux est imprécis sur la notion de double sens (ne faudrait-il pas un logo à double guidon).

Des confirmations seront apportées pour l'esplanade des champs et le bd de Sévigné.

Le pôle vélo du PEM répond aux attentes des usagers. Son dimensionnement prévoit un éventuel doublement pouvant atteindre 300 places pouvant être doublées (MER du MO). Le mobilier urbain sera précisé en phase opérationnelle.

Piétons : Tous les espaces non occupés par les voies de circulation et les liaisons douces seront accessibles aux piétons. Je n'ai pas constaté de discontinuité sur le tracé y compris sur le bd de Sévigné où le trottoir est repositionné en façade d'immeuble.

L'ensemble des aménagements sera accessible aux PMR.

- ➔ La continuité des liaisons douces est assurée tout au long du projet.
 - ➔ Les cyclistes sont sécurisés dans des bandes cyclables bidirectionnelles ou unidirectionnelles sur une grande partie du trajet à l'exception de deux tronçons rue de la Gare.
 - ➔ Une attention particulière devra être apportée aux voies mixtes « VL, bus, vélo » de la rue de la Gare.
 - ➔ Le plan général des travaux et celui des typologies d'aménagements cyclables (Notice et étude d'impacts) devront être mis à jour et rendus cohérents (esplanade des champs, bd de Sévigné, bd Clémenceau).
 - ➔ Le pôle vélo sera sécurisé et suffisamment dimensionné avec possibilité d'extension.
 - ➔ Les espaces publics, hors voies dédiées aux autres usagers, seront accessibles aux piétons
 - ➔ Tous les aménagements seront accessibles aux PMR.
 - ➔ La continuité piétonne sera assurée bd de Sévigné en façade d'immeuble.
 - ➔ J'émet un avis défavorable aux autres observations de ce thème.
-

C.5.1.4 Impact sur les biens matériels

- Les poches de parking : bd de Sévigné et rue de la Gare sont-elles utiles à la réalisation du projet ?
- Les poches de parking situées à proximité du bd Charner Ouest sont-elles utiles au projet ?
- Les impacts du projet sur les propriétés immobilières sont-ils démesurés ?

Bd Charner : La desserte du centre-ville par le TEO 2^{ème} tronçon va avoir pour conséquence de rendre la ville plus attractive en raison de la complémentarité entre tous les projets d'urbanisme en cours et à venir. L'habitat situé dans le quartier Gare et tout le long du trajet du TEO va en bénéficier.

Les trois poches de stationnement dans le secteur Ouest du boulevard Charner ne sont pas comprises à l'intérieur du périmètre des projets TEO et PEM. Elles n'ont pas fait l'objet d'une étude spécifique, elles sont évoquées dans l'étude d'impact mais les impacts réels de celles-ci sur leur environnement ne sont abordés dans aucun des thèmes de cette étude. J'ai pris note que le MO souhaitait abandonner la poche Saint Charles

La faisabilité technique, leur intérêt financier et l'intégration urbaine de ces trois poches de parkings présentent des contraintes démesurées pour les immeubles existants qui leurs sont contigus et pour les éventuels projets de développement urbain. Elles ne constituent pas un projet urbain réfléchi et motivé s'appuyant sur les dispositions réglementaires du PLU. La parcelle à acquérir au n°9 bd Charner majoritairement hors du parking.

Compte tenu de cette situation et du risque important de contentieux les concernant, notamment l'absence d'étude d'impact, j'émet un avis défavorable au maintien de ces trois poches de stationnement dans le projet de DUP.

Rue de la Gare : Je n'ai pas d'observation à présenter au titre de la déclaration d'utilité publique concernant l'emprise du TEO. J'attire cependant l'attention sur la présence au Nord d'un bâtiment municipal dont une partie est dans cette emprise du projet.

Bd de Sévigné : Je n'ai pas d'observation sur ces emprises non bâties, elles sont nécessaires à la mise en œuvre du projet à l'exception des emmarchements des commerces. L'emprise publique intégrée au bâtiment municipal (usage du tribunal) doit bien être intégrée à la DUP même si la procédure finale sera un déclassement et non pas une cession par décision préfectorale.

CONCLUSION

- ➡ L'habitat situé dans le quartier Gare et tout le long du trajet va bénéficier de l'impact positif du TEO.
- ➡ Le projet en facilitant l'accès au centre-ville va avoir un impact positif sur tous les projets d'urbanisation future.
- ➡ J'émet un avis défavorable à l'intégration dans la DUP des emprises nécessaires aux poches de stationnement du secteur « Charner Ouest » en raison de leur présence hors des limites du projet, de l'absence d'étude d'impact les concernant et de l'atteinte portée aux propriétés impactées et environnantes.
- ➡ J'émet un avis favorable à l'intégration dans la DUP de toutes les emprises comprises dans le périmètre du projet (emprises municipales de la rue de la Gare et du bd de Sévigné) même si la procédure finale sera un classement dans le DP et non pas un arrêté préfectoral de cessibilité.
- ➡ J'émet un avis défavorable aux autres observations de ce thème.

C.5.1.5 Impact sur l'activité économique

- Le projet a-t-il un impact positif sur l'activité économique ?
- Le projet participera-t-il à l'attractivité du centre-ville ?
- Le dossier permet-il de mesurer les impacts sur l'activité économique en lien avec la suppression des garages du bd Charner ?
- Mon avis doit-il prendre en compte les négociations amiables en cours pour l'acquisition de certains garages du bd Charner ?
- La limitation de la durée du stationnement bd de Sévigné permettra t-elle de satisfaire les besoins pour les livraisons ?
- L'abandon de l'acquisition de la poche de stationnement de Saint Charles est-il logique ?
- Le maintien des marches accédant aux commerces du bd de Sévigné est-il précisé ?

Le projet TEO n'apporte pas à lui seul une solution au maintien et au développement des activités commerciales, artisanales et de service du centre-ville mais il constitue un outil complémentaire indispensable pour atteindre cet objectif, il est donc logique qu'il soit qualifié de prioritaire au même titre que les projets visant l'apport d'une nouvelle population.

La suppression des garages du bd Charner et la diminution de l'emprise de l'établissement scolaire Saint Charles

portent atteinte à l'activité économique. Certains garages sont utilisés par des professionnels, l'établissement scolaire est un service à la disposition de la population. La remise en cause de ces espaces ne doit pas s'affranchir d'un véritable projet de développement urbain prenant en compte la requalification de ce secteur vieillissant.

Les commerces ont besoin de chalandis mais aussi d'espaces de livraison. J'émet un avis favorable pour qu'une place de ce type soit créée à proximité des commerces du bd de Sévigné. Les marches permettant d'accéder à ces commerces seront préservées.

CONCLUSION

- ➔ Le projet TEO constitue un outil complémentaire indispensable au maintien et au développement de l'attractivité du centre-ville (habitat, commerces, artisanat, services).
 - ➔ J'émet un avis favorable à la création d'un stationnement pour livraisons à proximité des commerces du bd de Sévigné.
 - ➔ Les emmarchements des commerces du bd de Sévigné seront préservés
 - ➔ La suppression des garages et de l'emprise de l'école Saint Charles porte atteinte à l'activité économique du secteur Gare.
 - ➔ J'émet un avis défavorable pour les autres observations de ce thème.
-

C.5.1.6 Impact sur le tourisme et les loisirs

- Le projet TEO 2^{ème} tronçon aura-t-il un impact bénéfique sur le tourisme et les loisirs ?

La ligne TEO et le PEM auront un impact positif sur le tourisme en facilitant l'interconnexion avec tous les autres modes de transport permettant d'accéder aux zones littorales. Ils auront un impact positif sur la connaissance et de la ville et la pratique des activités de loisirs en complétant l'offre de transports en commun.

CONCLUSION

- ➔ La Ligne TEO et le PEM faciliteront l'interconnexions avec les autres modes de transport vers les zones littorales
 - ➔ Le projet facilitera la découverte de la ville et la pratique des activités de loisirs en complétant l'offre de transport en commun.
-

C.5.1.7 Impact sur la santé humaine

C.5.1.7.1 Qualité de l'Air

- L'impact du projet sur la qualité de l'air est-il mesuré ?
- Des améliorations peuvent elles être apportées pour réduire ces impacts ?

L'impact du projet sur la qualité de l'air est mesuré. Les quelques augmentations indiquées sont faibles à l'exception de la rue du Combat des Trente qui présente des seuils en deçà des limites admises. En valeur absolue le niveau des différents polluants de la rue du Combat des Trente en raison du sens unique était en dessous des autres voies, l'augmentation en pourcentage n'est qu'une indication relative sur cette rue de faible longueur. Les conséquences du projet sur la qualité de l'air sont globalement satisfaisantes

Pour atteindre les objectifs attendus, il est indispensable de mettre en place en amont (RN12 et voies extérieures) la signalisation destinée à orienter les véhicules vers le PEM Sud afin de leur éviter une traversée de la ville.

Le désamiantage du parking Gouédic est en cours, il s'agit d'un coût important qui n'est pas à mettre à la charge du TEO. Un désamiantage de ce parking même en l'absence de projet était nécessaire.

L'absence d'étude d'impact sur la suppression des garages et ateliers du bd Charner ne permet pas d'émettre un avis à ce sujet.

CONCLUSION

- ➔ L'impact du projet sur la qualité de l'air reste très mesuré. Il est globalement satisfaisant.
- ➔ L'impact sur la rue du Combat des Trente présente une augmentation en pourcentage qui est toute relative liée au passage d'un sens unique en double sens. Il reste en deçà des limites admises.

- ➡ Le désamiantage du parking Gouédic n'est pas à imputer au budget TEO, celui-ci est indispensable même en l'absence de ce projet.
 - ➡ L'absence d'étude d'impact sur la suppression des garages et ateliers du bd Charner ne permet pas d'émettre un avis favorable à leur sujet.
 - ➡ La signalisation en amont du PEM Sud doit être mise en œuvre rapidement afin d'éviter une traversée de la ville par les véhicules.
 - ➡ J'émet un avis défavorable aux autres observations de ce thème.
-

C.5.1.7.2 Bruit

- L'impact du projet sur le bruit est-il suffisamment pris en compte dans l'étude ?

Le projet aura un effet négatif sur la place Du Guesclin et la rue du Combat des Trente, ceci en raison du passage d'un sens unique en double sens et de la reconfiguration totale de la place Du Guesclin. Le MO a prévu des mesures compensatoires par un traitement sur le bâti limitant le niveau de bruit à l'intérieur des bâtiments.

Les conséquences de la suppression du mur du bd Charner sont étudiées mais pas la suppression des garages et ateliers pour la création des poches de stationnement. Les inquiétudes concernant le risque de bruit lié à la suppression du mur pourront être levées par la mise en œuvre des mesures de suivi.

L'absence d'étude d'impact sur la suppression des garages et ateliers du bd Charner ne permet pas d'émettre un avis à ce sujet.

CONCLUSION

- ➡ Le projet a fait l'objet d'une étude complète relative aux impacts acoustiques du projet.
 - ➡ L'augmentation du bruit sur la place Du Guesclin et sur la rue du Combat des trente fait l'objet de mesures compensatoires par un traitement des façades.
 - ➡ Les mesures de suivi des impacts permettront de s'assurer des résultats attendus sur la place Du Guesclin, sur la rue du Combat des Trente et sur le bd Charner (suppression du mur SNCF)
 - ➡ L'absence d'étude d'impact sur la suppression des garages et ateliers du bd Charner ne permet pas d'émettre un avis favorable à leur sujet.
 - ➡ J'émet un avis défavorable aux autres observations de ce thème.
-

C.5.1.7.3 Vibrations

C.5.1.7.4 Lumière

C.5.1.7.5 Radiations

C.5.1.7.6 Déchets

- Le projet aura-t-il des impacts sur les vibrations, les radiations et les déchets ?
- Les dispositions prévues pour le choix des dispositifs d'éclairage et leur implantation sont-elles de nature à créer des impacts négatifs ?

Le projet n'est pas de nature à émettre des vibrations, des radiations et des déchets supplémentaires par rapport à l'état existant. L'implantation du réseau d'éclairage sera conçue de façon à limiter au mieux les émissions lumineuses au droit des habitations riveraines de l'opération. Une attention particulière sera apportée à la signalisation des traversées piétonnières.

CONCLUSION

- ➡ Le réseau d'éclairage public limitera les émissions lumineuses au droit des habitations, une attention particulière sera apportée aux traversées piétonnières.
 - ➡ Le projet n'émet aucun impact positif ou négatif sur les vibrations, les radiations et les déchets
-

C.5.1.8 Risques majeurs

C.5.1.9 Impact sur le patrimoine culturel

- Le projet a-t-il des impacts négatifs sur le PPRI de la baie de Saint-Brieuc ?
- Le projet a-t-il des impacts sur des sites archéologiques ?
- Le projet impact t-il un monument historique ?

- Le déplacement de la Croix Mathias est-il utile ?

Le PPRI de la baie de Saint-Brieuc se trouve nettement en dessous du pont d'Armor. Le projet n'aggraver pas le risque naturel existant. Le projet ne concerne pas de vestiges archéologiques. Le service régional de l'archéologie n'a pas sollicité la réalisation d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux. L'aménagement n'aura pas d'impact sur l'intégrité des monuments historiques. Seule la Croix Mathias sera déplacée pour permettre l'aménagement d'un giratoire (après avis du préfet de Région).

CONCLUSION

- Le déplacement de la Croix Mathias permettra de la préserver sans qu'il y ait un impact négatif
- Le projet n'aura aucun impact positif ou négatif sur le PPRI de la baie de Saint Brieuc, il ne concerne pas de vestiges archéologiques.

C.5.1.10 Impact sur le paysage

- Les divers aménagements prévus auront-ils un impact sur le paysage urbain de la Ville ?

Le réaménagement des espaces publics situés tout le long du tracé de TEO aura un impact positif sur le paysage du centre-ville. Certaines voies en perdant leur qualité d'axe de transit retrouveront une circulation apaisée mettant en valeur l'urbanisme environnant. Les alignements d'arbres, les massifs et les bosquets supprimés seront pour la plupart recréés et complétés.

CONCLUSION

- La modernisation des espaces publics associée à la préservation des alignements d'arbres constitue un impact positif sur le paysage urbain.

C.5.1.11 Impact sur la biodiversité

C.5.1.11.1 Patrimoine naturel et zones humides

C.5.1.11.2 Espèces et habitats protégés

C.5.1.11.3 Trame verte

C.5.1.11.4 Continuités et corridors écologiques

- Le projet porte t-il atteinte au patrimoine naturel ?
- Les espèces et habitats sont-ils protégés ?
- La trame verte est-elle préservée et (ou) reconstituée
- Les continuités écologiques sont-elles remises en cause ?

Le projet ne crée aucun impact sur les zones d'inventaire ou de protection des richesses naturelles (ZNIEFF, ZICO, sites Natura 2000, site inscrit ou site classé), ni sur les sites de reproduction des oiseaux protégés.

Les arbres d'alignement étant conservés l'impact sur la trame verte et les continuités écologiques, se traduit par un bilan vert global positif de + 62 arbres.

CONCLUSION

- La conservation des arbres d'alignement se traduit par un bilan vert global positif de + 62 arbres.
- Le projet ne crée aucun impact sur les zones d'inventaire ou de protection des richesses naturelles ni sur les sites de reproduction des oiseaux protégés.

C.5.1.12 Impact sur l'eau

C.5.1.12.1 Eaux souterraines

C.5.1.12.2 Eaux superficielles

- Le projet aura t-il pour conséquence de porter atteinte aux eaux souterraines et superficielles ?

Les eaux pluviales étant collectées, il n'y aura aucun risque de contamination de la nappe. Le projet ne recoupe aucun captage d'eau souterraine destiné à l'alimentation en eau potable. I

Le tracé s'inscrit sur les voiries existantes et n'induit donc aucune surface nouvelle imperméabilisée. Le rejet des

eaux pluviales ne conduira pas à une dégradation de la qualité des eaux et de la qualité du milieu récepteur.

CONCLUSION

- Les eaux pluviales étant collectées, il n'y a aucun risque de contamination de la nappe.
 - Le projet ne prévoit aucune surface nouvelle imperméabilisée.
 - Le projet ne conduira pas à une dégradation de la qualité des eaux pluviales.
-

C.5.1.13 Impact sur le sol, le sous-sol et les terres

C.5.1.14 Impact sur le Climat

- Les travaux sont-ils de nature à porter atteinte au sol, sous-sol et aux terres ?
 - Existe-t-il un risque lors des travaux aux abords du chapeau de gendarmes ?
-

La topographie générale du site ne sera pas modifiée à l'exception de la place Du Guesclin. Il sera nécessaire de purger les matériaux existant et déposer les réseaux souterrains devenus inutiles.

CONCLUSION

- La topographie du site ne sera pas modifiée à l'exception de la place Du Guesclin.
 - Il sera nécessaire de déposer les réseaux souterrains devenus inutiles.
-

C.5.2 PHASE TRAVAUX

C.5.2.1 Déroulement des travaux

C.5.2.1.1 Phasage des travaux

C.5.2.1.2 Sécurité du chantier

- Le phasage des travaux et la sécurité du chantier sont-ils bien présentés ?
 - Le phasage et la sécurité des travaux couvrent-ils toute la période de gêne aux usagers ?
-

Les objectifs de sécurité pendant le phasage des travaux sont clairement présentés afin de minimiser la gêne à l'usager. La suppression de la passerelle Du Guesclin en première phase répond aux attentes des riverains.

La durée des travaux est accentuée par la phase actuelle de mise à niveau des réseaux souterrains. Pour la réalisation du TEO, le nombre d'intervenants sera moins important, ce qui devrait faciliter la coordination et l'information, cependant il y aura toujours une gêne.

CONCLUSION

- Les obligations de service et de sécurité en phase travaux sont clairement présentées.
 - La perception de longue durée du chantier est liée à la durée de la phase préparatoire de mise à niveau des réseaux souterrains
-

C.5.2.2 Impact des travaux sur la population

- Le projet est-il source de création d'emplois
 - La phase travaux aura-t-elle des conséquences démesurées sur la population ?
 - Les mesures envisagées en phase travaux permettront-elles de limiter la gêne à la population ?
 - La gêne causée par les incivilités est-elle prise en compte ?
-

Le projet présente des retombées sur la population en matière de création d'emplois. La population sera sécurisée par la mise en place d'un barrièrage et d'une signalisation adaptée. L'accessibilité aux équipements, commerces et logements sera assurée. Les cheminements pour piétons seront balisés et une information régulière du public sera mise en place. Les gestes d'incivilité ne sont pas liés à l'existence de travaux.

CONCLUSION

- Le projet présente des retombées sur la population en termes d'emplois.
- La population sera sécurisée par un barrièrage et une signalisation adaptée.
- L'accessibilité aux logements, commerces et services sera maintenue.
- Les gestes d'incivilité ne sont pas liés à l'existence de travaux

C.5.2.3 Impact des travaux sur les déplacements

- La facilité des déplacements sera-t-elle prise en compte en phase travaux ?
- La mobilité des vélos sera-t-elle sécurisée en phase travaux ?
- En période de chantier, des mobilités alternatives seront-elles encouragées ?

Pendant la période de travaux une voie au minimum se conservée pour la circulation automobile et les accès riverains, les transports en commun, la desserte des commerces, etc. Un soin particulier sera apporté dans les franchissements des carrefours. Les cheminements pour piétons et vélos seront aménagés dans un environnement sécuritaire. Les itinéraires de substitution et la signalétique seront adaptés.

Pour les transports de matériaux, des itinéraires de chantier seront définis en concertation avec les services de voirie et de police. Pour limiter la gêne des riverains une campagne d'information quant au phasage des travaux et modalités de leur réalisation sera mise en œuvre dans la ville de Saint-Brieuc.

CONCLUSION

- Pendant les travaux une voie au minimum sera conservée pour la circulation et les riverains.
- Un soin sera apporté au franchissement des carrefours
- Les cheminements piétons et vélos seront aménagés et balisés
- Les itinéraires de transport de matériaux seront définis en concertation avec la ville.

C.5.2.4 Impact des travaux sur les biens matériels

- La mise en œuvre du projet sera t-elle de nature à préserver les biens matériels ?

L'accessibilité aux habitations et équipements situés aux abords immédiats du projet, le fonctionnement des activités sportives et récréatives et le maintien du fonctionnement des équipements seront assurés.

L'organisation des travaux se fera en fonction des dates d'organisation de manifestations festives ou culturelles proches du tracé. L'occupation du domaine public par les installations de chantier sera limitée.

Une campagne de sondages de reconnaissance des réseaux précisera leur localisation afin d'éviter les coupures de réseau. Une organisation concertée des travaux avec les concessionnaires des réseaux sera entreprise.

CONCLUSION

- L'accessibilité aux habitations et équipements, le fonctionnement des activités sportives et récréatives seront assurés. Il ne devrait pas y avoir d'impact
- L'organisation des travaux se fera en fonction des dates d'organisation des différentes manifestations.
- Une campagne de sondage des réseaux permettra d'éviter les coupures accidentelles de ceux-ci

C.5.2.5 Impact des travaux sur l'activité économique

- Les dispositions limitant l'impact des travaux sur l'activité économique sont-elles suffisantes ?
- L'impact des travaux sur l'activité commerciale sera-t-il permanent ?
- Des mesures compensatoires sont-elles prévues en cas d'impact avéré ?

Les incidences sur le fonctionnement des commerces seront limitées par :

- Des mesures préventives de réduction des difficultés d'accès automobile ou piéton vers les zones en travaux et leurs activités économiques riveraines.
- Une accessibilité aux activités économiques riveraines pour qu'elles reçoivent leurs livraisons.
- La suppression de la Passerelle est prévue en 1^{ère} phase.

Le détail des mesures mises en œuvre sera discuté et arrêté avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers, les comités de professionnels riverains et les professionnels directement concernés.

Si la démonstration est faite que la perte d'activité est bien imputable aux travaux dans les conditions définies par la Loi, le principe d'indemnisation du préjudice sera acquis.

CONCLUSION

- Les incidences sur le fonctionnement des commerces seront limitées par des mesures préventives permettant une accessibilité aux activités économiques riveraines en concertation avec les chambres consulaires.
 - Si la perte d'activité des commerces est imputable aux travaux selon les conditions définies par la Loi, le principe d'indemnisation sera acquis.
-

C.5.2.6 Impact des travaux sur la santé humaine

- Les mesures prévues en phase travaux afin de supprimer, réduire ou compenser les impacts sur la santé humaine sont-elles suffisantes (Qualité de l'air, bruit, vibrations, lumière, radiations, déchets) ?

Air : Les démolitions seront interrompues par vent supérieur à 40 km/h, Le brûlage sera interdit, l'envol de poussières sera limité par le compactage rapide des terres, les chaussées souillées seront nettoyées, Les camions de chantier seront bâchés. En cas de nécessité un lavage des roues des camions sera prévu. Toutes ces prescriptions figureront dans le cahier des charges des entreprises retenues pour les travaux.

Bruit : Les entreprises devront respecter les limitations prévues par la réglementation relative au bruit des véhicules automobiles. Les niveaux de bruit des engins de chantier seront respectés conformément au code de l'environnement. Le chantier fera l'objet de prescriptions figurant dans le code de la santé publique (utilisation des matériels, limitation du bruit, comportements anormalement bruyants).

Une information sera dispensée aux riverains. Les sites sensibles (écoles, etc.) seront identifiés et des mesures spécifiques seront mises en place afin de limiter les nuisances (horaires de travail, informations, etc.).

Vibrations : Les compactages seront réalisés de préférence avec un matériel à pneus, en évitant le compactage dynamique. Le même type de mesures présentées précédemment sur les émissions sonores devra être appliqué aux émissions vibratoires.

Lumière : Les travaux ne se dérouleront pas durant la nuit pour ne pas perturber la tranquillité des riverains et de la faune. En cas d'intervention nocturne ponctuelle les dispositifs rendront leur impact visuel minime. Les dispositions réglementaires sur la prévention des nuisances lumineuses de chantier seront respectées.

Radiations : En l'absence d'impact négatif, aucune mesure particulière n'est nécessaire.

Déchets : En application du code de l'environnement il est prévu que tout producteur ou détenteur de déchets est tenu d'en assurer ou d'en faire assurer la gestion [...]. La récupération des huiles usées de vidange et des liquides hydrauliques ainsi que leur évacuation se feront conformément à la législation en vigueur. Les déchets de chantier seront pris en compte dans les marchés publics des entreprises.

Les déchets liés à toute activité humaine dans la base vie (déchets non liés au chantier) feront l'objet d'un tri sélectif au moyen de containers mis à disposition dans la base vie.

CONCLUSION

- Air : Les démolitions seront interrompues par vent supérieur à 40 km/h, Le brûlage sera interdit, l'envol de poussières sera limité, les chaussées seront nettoyées, les camions seront bâchés. Un lavage des roues des camions sera prévu en cas de nécessité, le tout figurant dans un cahier des charges.
 - Bruit : Les engins de chantier respecteront la réglementation prévue aux codes de l'environnement et de la santé publique.
 - Vibrations : Les compactages seront réalisés avec un matériel à pneus. Les mêmes mesures que pour les émissions sonores seront appliquées
 - Lumières : En cas d'intervention nocturne ponctuelle les dispositifs d'éclairage rendront leur impact visuel minime dans le respect des dispositions réglementaires (prévention des nuisances lumineuses de chantier).
 - Radiations : Absence d'impact négatif
 - Déchets : Tout producteur ou détenteur de déchets sera tenu d'en assurer ou d'en faire assurer la gestion. La récupération des huiles usées se fera en application de la réglementation
-

C.5.2.7 Impact des travaux sur les risques majeurs

- Le projet aura-t-il en phase travaux des effets sur les risques majeurs ?

En l'absence d'impact négatif, aucune mesure particulière n'est nécessaire.

CONCLUSION

- ➡ Il n'existe aucun impact sur les risques majeurs
-

C.5.2.8 Impact des travaux sur le patrimoine culturel

- Les mesures à prendre en phase travaux sont-elles rappelées en cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques ?

Il est rappelé que, en cas de découverte fortuite, les entreprises doivent informer le Service Régional de l'Archéologie et le Maître d'Ouvrage, pour que toute mesure de sauvetage puisse être prise.

CONCLUSION

- ➡ La réglementation est rappelée en cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques.
-

C.5.2.9 Impact des travaux sur le paysage

- Les précautions prescrites en phase travaux suffiront-elles à préserver les éléments constituant le paysage ?

Les arbres les plus intéressants situés à proximité des emprises des travaux seront repérés et protégés pendant la phase chantier. Des prescriptions seront incluses dans les procédures de consultation des entreprises afin de préserver l'environnement naturel ou urbain. Le réemploi des matériaux dans le cadre du projet sera systématiquement mis en œuvre pour du remodelage paysager par exemple.

CONCLUSION

- ➡ Les arbres seront repérés et protégés pendant la phase chantier.
 - ➡ Des prescriptions seront incluses dans les marchés pour préserver l'environnement naturel et urbain.
 - ➡ Le réemploi des matériaux sera mis en œuvre pour le remodelage paysager.
-

C.5.2.10 Impact des travaux sur la biodiversité

- Les dispositions prévues en phase travaux permettront-elles de préserver la biodiversité ?
- La période d'abattage des arbres permettra-t-elle de protéger les habitats de la faune ?

En l'absence d'impact négatif, aucune mesure particulière n'est nécessaire pour le patrimoine naturel.

La circulation des engins de chantier sera maîtrisée afin de limiter le piétinement des espaces verts. Les zones de stockage (engins et matériaux) seront délimitées pour limiter les dégradations.

La protection des arbres respectera la réglementation. Les branches susceptibles de gêner le passage de certains véhicules seront éliminées ou raccourcies à l'avance. Les travaux d'abattage des arbres s'effectueront en dehors des périodes de reproduction, soit avant le 15 mars ou après le 15 août.

Des précautions seront prises pour éviter l'apport de plantes invasives sur le chantier.

CONCLUSION

- ➡ Les dispositions mises en œuvre permettront de limiter les impacts sur les espaces verts.
 - ➡ Les précautions prises pour la protection des arbres et le choix de la date pour les abattages, préserveront ceux-ci et la faune qu'ils sont susceptibles d'accueillir.
 - ➡ Les dispositions prises afin d'éviter l'apport de plantes invasives sont nécessaires.
-

C.5.2.11 Impact des travaux sur l'eau

- Le projet aura-t-il des impacts sur l'eau en phase de travaux ?
- Les dispositions visant à empêcher la pollution des cours d'eau sont-elles suffisantes ?

Les mesures mises en œuvre pour les eaux superficielles permettront de protéger les eaux souterraines.

La réglementation sur la protection des eaux sera rappelée dans les cahiers des charges. Une attention sera portée à la localisation des aires de chantier et des zones de stockages des matériaux. Les produits liquides potentiellement polluants seront stockés sur des dispositifs de rétention, à l'écart des cours d'eau.

CONCLUSION

- Les mesures de protection des eaux superficielles permettront de protéger les eaux souterraines.
- Le rappel de la réglementation sur la protection des eaux dans les cahiers des charges est utile
- Les dispositions mises en œuvre pour le stockage des matériaux et l'évacuation des huiles usées, participeront à la protection de l'eau.

C.5.2.12 Impact des travaux sur le sol, le sous-sol et les terres

- Les mesures prises afin de préserver la qualité du sous-sol sont-elles suffisantes ?
- La fouille de la passerelle Du Guesclin sera-t-elle purgée et remblayée avec des matériaux sains ?

La provenance des matériaux d'apports sera surveillée. Les matériaux d'emprunt proviendront d'exploitations ayant fait l'objet d'une autorisation d'exploiter au titre de la législation sur les installations classées.

Les matériaux décaissés, non réutilisables sur place, seront mis en dépôt dans différents sites autorisés en fonction de leur nature et de leur possibilité de réutilisation conformément à la législation en vigueur.

CONCLUSION

- Les mesures prises afin de protéger le sol et le sous-sol sont logiques.
- Ces mesures permettront de s'assurer que le sous-sol est sain après décaissement de l'excavation du Chapeau de Gendarme (Place Du Guesclin).

C.5.4 INCIDENCES DU PROJET SUR LE RESEAU NATURA 2000

- Le projet se situe-t-il à proximité du site Natura 2000 ?
- Les travaux auront-ils un impact indirect sur les sites Natura 2000 ?

Deux sites Natura 2000 sont présents au niveau de la baie de Saint-Brieuc :

Le projet n'engendrera aucune perte ni dégradation d'habitat d'intérêt communautaire, il n'aura pas d'incidence directe sur la ZSC « Baie de Saint-Brieuc Est ».

La ZPS « Baie de Saint-Brieuc Est » est localisée à environ 3 km à l'est du périmètre du projet. Le projet n'aura pas d'incidence sur les espèces ayant justifié la désignation de la ZPS « Baie de Saint-Brieuc Est ».

Aucune mesure de réduction d'impact ou de compensation n'est nécessaire au regard de Natura 2000.

CONCLUSION

- Le projet ne portant atteinte à aucun des deux sites Natura 2000, il n'existe aucun impact.

C.5.5 SUIVI DES MESURES EVITER, REDUIRE, COMPENSER (ERC)

- Les mesures de suivi permettront-elles de s'assurer des résultats attendus en matière d'impact en phase d'exploitation et en phase de travaux ?
- Des dispositions sont-elles prévues au cas où les résultats attendus ne seraient pas atteints.

Le projet prévoit des mesures de suivi en phase chantier et en phase exploitation. Celles-ci sont suffisamment détaillées afin de s'assurer de leur prise en compte. Elles concernent

Phase chantier : la prise en compte de la sécurité, l'information des habitants, les accès des riverains,

équipements et activités, les impacts économiques, les effets sur la santé humaine, les effets sur les biens matériels, paysage et patrimoine, les effets sur la biodiversité et les effets sur le sol et l'eau

Phase exploitation : Les effets sur la santé humaine, les effets sur la biodiversité, le suivi des espaces verts, les effets sur le paysage et le patrimoine.

CONCLUSION

- Les mesures envisagées permettront de s'assurer que les résultats attendus sont réels.
-

C.5.6 COÛTS DU PROJET ET DES MESURES ERC

- Le coût du projet est-il démesuré ?
- Le coût de l'opération empêche-t-il ou porte-t-il atteinte à la mise en œuvre d'autres réalisations en centre-ville ?
- Le coût des mesures mises en œuvre afin de supprimer, réduire ou compenser les impacts sur l'environnement sont-ils démesurés ?

Le montant total des travaux du programme TEO ne peut être isolé et faire l'objet d'une priorité face aux opérations de construction en centre-ville ou en périphérie.

Il sera bénéfique à tous les habitants de la ville et au-delà à tous les habitants des communes constituant l'intercommunalité. Il n'est pas envisagé de participation financière des nouvelles communes de l'agglomération.

Le coût du désamiantage n'est pas à imputer au TEO, il s'agit d'une opportunité, mais qu'il y ait ou pas ce projet de BHNS, il aurait fallu procéder à ce désamiantage.

Le coût des mesures de suppression, d'évitement et de compensation n'est pas disproportionné par rapport au montant total des travaux.

CONCLUSION

- Le coût total du projet ne peut être comparé aux autres, il s'agit d'un programme complémentaire qui ne peut pas faire l'objet d'un classement prioritaire.
 - La solution retenue est une option peu onéreuse au regard des autres dispositifs (Métro ou Tram). Ce projet de TCSP de type BHNS est bien proportionné à la taille de la ville et de l'agglomération.
 - Le coût du désamiantage n'est pas à imputer au projet TEO.
 - Les mesures compensatoires mises en œuvre sont cohérentes et contenues face au programme mis en œuvre.
-

C.6 COMPATIBILITE AVEC LES PLANS SCHEMAS ET PROGRAMMES

- Le projet est-il compatible avec le SDAGE Loire-Bretagne et la directive cadre sur l'Eau ?
- Le projet est-il compatible avec le SAGE de la baie de Saint Brieuc ?
- Le projet est-il compatible avec le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Bretagne ?
- Le projet est-il compatible avec le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération de Saint Brieuc ?
- Le projet est-il compatible avec le plan de prévention des risques littoraux et d'inondation (PPRL-i) de la baie de Saint Brieuc ?
- Le projet est-il compatible avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) de Bretagne ?

Le projet est compatible avec les plans et schémas rappelés ci-dessus. Aucune modification du projet ou mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne doit être envisagée.

CONCLUSION

- Le projet est compatible avec les schémas, plans et programmes qui lui sont imposés.
-

C.7 EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

- La ligne TEO aura t-elle des effets avec d'autres projets connus ?

Tous les programmes d'aménagement, d'urbanisation ou d'amélioration des espaces publics de l'ensemble du territoire de la Ville et de l'agglomération ont intérêt à bénéficier d'une meilleure desserte en centre-ville, vers les quartiers périphériques et les communes de l'agglomération. Il existe un impact cumulé positif avec tous les projets d'aménagement de l'espace public et de développement de l'urbanisation énumérés dans le dossier d'enquête (étude d'impact).

CONCLUSION

- ➡ Le projet TEO présente un impact positif cumulé avec tous les autres projets d'aménagement et d'urbanisation de toute l'agglomération de Saint Brieuc.
-

C.8 COUTS COLLECTIFS ET CONSOMMATIONS ENERGETIQUES

- Est-il logique que le projet ait pour conséquence une diminution des coûts liés à la pollution atmosphérique et des coûts énergétiques ?

Je n'ai pas les moyens d'émettre un avis concernant la monétarisation des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique établis à « -17% » entre l'état de référence et l'état projeté.

Il est évident que ce projet visant à limiter l'usage de la voiture en ville, a des effets bénéfiques sur les coûts collectifs et consommations énergétiques. Cette diminution sera accrue lorsque le réseau des bus pourra fonctionner avec des véhicules électriques.

CONCLUSION

- ➡ Il est logique que le projet visant à limiter l'usage de la voiture en ville, ait des effets bénéfiques sur les coûts collectifs et consommations énergétiques.
- ➡ Cette diminution des coûts sera accentuée lorsque le choix des bus électriques aura été validé.
-

C.9 APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME GENERAL « TRANSPORTS EST-OUEST »

C.9.1 NOTION DE PROGRAMME

C.9.2. PROGRAMME TEO ET PEM DE LA GARE SNCF

C.9.3 EFFETS GLOBAUX DU PROGRAMME SUR L'ENVIRONNEMENT

- Le projet TEO tronçon n°2 et le PEM Nord des Gares sont-ils cohérents avec l'ensemble du projet TEO et PEM Sud ?

Le projet TEO étant engagé, la poursuite du programme sur les mêmes bases était une nécessité.

Il était important que le 2^{ème} tronçon du TEO soit localisé au maximum en site propre car c'est sur ce tronçon n°2 traversant le cœur de la ville que les bus rencontrent le plus de difficultés (fluidité et temps de parcours).

Ce projet prend bien sa place au centre du tracé global. Il remplit sa mission de desserte du PEM de la Gare, il contribue à rejoindre dans de bonnes conditions les parkings relais des deux extrémités.

En se situant sur les voiries existantes sans aucune emprise sur les espaces naturels (sauf un petit giratoire) il ne crée aucun impact négatif sur l'environnement paysager. Il contribuera avec les autres tronçons à améliorer l'environnement urbain de la ville de Saint Brieuc.

CONCLUSION

- ➡ Le projet TEO étant engagé, la poursuite du programme sur les mêmes bases était une nécessité.
- ➡ Son tracé, situé au maximum en site propre est une nécessité par sa localisation au cœur de la ville.
- ➡ Il assure l'objectif annoncé de desserte du PEM des Gares
- ➡ Son tracé sur les voiries existantes assure la protection de l'environnement.
- ➡ Avec les deux autres tronçons, il contribue à améliorer l'environnement urbain de la ville.
-

D - BILAN

A V A N T A G E S	I N C O N V E N I E N T S
C.3 : CHOIX RETENU DU MODE DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE	
C.3.1 CONTEXTE DU PROJET D'ENSEMBLE TEO (TRANSPORT EST - OUEST)	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet d'aménagement d'un BHNS desservant le centre-ville via la gare est une priorité pour rendre plus attractif le centre-ville de Saint Brieuc, il répond aux objectifs du PDU. ➤ Le quartier de la Gare a besoin d'être modernisé et de prendre en compte les perspectives de développement liées à la requalification de la Gare SNCF et à l'aménagement du PEM. ➤ L'amélioration des temps de parcours vers la Gare et vers le centre-ville répond aux attentes usagers. ➤ La desserte des zones à urbaniser permet de localiser les parcs relais dans les espaces disponibles, les nouveaux résidents pourront se rendre en ville par cette liaison performante. ➤ Le projet répond à la nécessité de limiter l'usage de la voiture en ville, les résidents y trouveront plus de place de stationnement, l'objectif de développement durable est un des enjeux du projet. 	
C.3.2 AUTRES SOLUTIONS (CHOIX DU TCSP, TRACE ET PHASAGE)	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet du tracé et le mode retenu du BHNS répondent aux caractéristiques de la ville de Saint-Brieuc. ➤ Le choix tracé entre les deux parcs relais ayant pour objectif de desservir la Gare SNCF et le centre historique de la ville emprunte au plus court les voies dont les caractéristiques géométriques permettent de l'accueillir. 	
C.4 : PROJET RETENU DE TRONCON N°2	
C.4.1 OBJECTIFS ET ENJEUX	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le tracé TEO 2^{ème} tronçon en empruntant des itinéraires déjà fréquentés par des lignes de bus bénéficie au maximum des capacités offertes par la voirie existante. ➤ L'orientation des véhicules vers le PEM sud de la gare soulagera le bd Charner et permettra de redonner à cet axe de transit un caractère plus urbain. ➤ Les quatre stations de TEO 2^{ème} tronçon, la requalification des surfaces de voirie, la desserte des quartiers périphériques rendront le centre-ville attractif et faciliteront les déplacements piétonniers dans l'hyper centre. La limitation de l'usage de la voiture donnera plus de facilités pour la circulation des vélos et plus d'espace de stationnement aux résidents du centre. ➤ Il est envisagé une étude permettant l'usage de bus électriques ➤ Les enjeux sont cohérents avec ceux de l'ensemble du TEO et avec les objectifs du plan de déplacements urbains. 	
C.4.2 CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DU PROJET RETENU	
C.4.2.1 Séquence n°1 : Charner / PEM Nord de la Gare / rue de la Gare	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le percement du giratoire de la Croix Mathias est nécessaire afin de faciliter la fluidité des bus, il permet d'aménager l'espace sans recourir à une extension démesurée sur les propriétés bâties environnantes. 	

<ul style="list-style-type: none"> ➡ Le sens unique de circulation positionné au Nord du boulevard Charner facilite la desserte des habitations et de la station essence. ➡ L'affectation du TEO au BHNS sans partage avec les autres usages permet de répondre aux objectifs de performance des transports en commun. ➡ L'usage de certains tronçons du TEO par des lignes traditionnelles sur de courtes distances améliore le service des transports en commun dans sa globalité. ➡ Le maintien des alignements d'arbres sur la rue de la Gare présente un intérêt écologique en cohérence avec les autres alignements d'arbres du quartier Gare. 	
C.4.2.2 Séquence n°2 : Les Champs / Place Du Guesclin	
<ul style="list-style-type: none"> ➡ L'aménagement du carrefour rue de la Gare - 71^{ème} RI fluidifiera la ligne TEO et sécurisera la circulation automobile. ➡ Le nombre et la largeur des voies des giratoires sont cohérents avec leurs usages. ➡ La juxtaposition des piétons avec les cyclistes est préférable lorsque c'est possible, au regroupement des cyclistes avec les voitures. ➡ La destruction du « Chapeau de Gendarme » dans le secteur apaisé (30km/h) Du Guesclin va créer un impact favorable à l'environnement urbain et donner de la luminosité aux immeubles situés côté Est. 	<ul style="list-style-type: none"> ➡ La circulation des cyclistes rue du 71^{ème} RI devrait être maintenue sur l'esplanade du centre commercial, hors de la circulation automobile. ➡ Le positionnement des cyclistes sur la partie Nord du bd Clémenceau devra faire l'objet d'une attention particulière (arrêts de bus à proximité du giratoire)
C.4.2.3 Séquence n°3 : Libération / de Sévigné / Armor	
<ul style="list-style-type: none"> ➡ Les sens de circulation et le positionnement des voies sont cohérents. ➡ Le choix du carrefour « Libération - Sévigné - Promenades » pour le changement de rive du couloir voiture est judicieux. Il permet de maintenir l'arrêt de bus à proximité des commerces ➡ L'acquisition des espaces non bâtis bd de Sévigné afin de déplacer le trottoir le long des immeubles est nécessaire (implantation des abribus). ➡ Le maintien des rues P Loti et Mgr Morelle en sens unique permet le stationnement des voitures de chaque côté des deux rues. Les accès à ces deux rues se font dans de bonnes conditions de sécurité. ➡ Le passage des cyclistes par le parc des promenades (tribunal) permet de les localiser hors des voitures ➡ Le carrefour « de Sévigné - Armor - Waldeck-Rousseau » aménagé en giratoire traversant équipé de feux sera sécurisé. 	<ul style="list-style-type: none"> ➡ L'accès aux parkings longitudinaux des rues de la Libération et du bd de Sévigné, présentera des difficultés lors de la traversée des deux couloirs TEO.
C.5 : EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	
C.5.1 PHASE EXPLOITATION	
C.5.1.1 Impact sur la population	
<ul style="list-style-type: none"> ➡ Le TEO avec les autres aménagements urbains, sera de nature à créer un impact positif favorisant l'accueil d'une nouvelle population en ville. ➡ Le PEM permettra aux usagers des chemins de fer de prendre connaissance de cet équipement utilisable également pour se rendre en ville. ➡ L'accession au sera possible en utilisant les places de parking citées ci-dessous au thème « Déplacements ». ➡ Le projet contribuant à l'apport d'une nouvelle population en ville, participera à l'attractivité en direction des commerces et des services. 	

C.5.1.2 Impact sur les outils de planification urbaine (SCoT, PLH Agenda 21, PLU)	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet répond aux objectifs du SCoT (caractère prioritaire du réaménagement de la gare en PEM). ➤ Le projet est compatible avec le PLH (desserte des zones d'habitat programmées par celui-ci). ➤ Le PEM et le 2^{ème} tronçon de TEO sont identifiés dans l'agenda 21. ➤ Le projet répond aux objectifs du PADD du PLU (traversée des parties denses du centre-ville en périphérie des quartiers historiques, à proximité des zones U ou doivent être accueillis de l'habitat et des activités économiques compatibles avec celui-ci (artisanat). 	
C.5.1.3 Impact sur les déplacements	
C.5.1.3.1 Le réseau routier (circulation)	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet TEO est conforme au Plan de Déplacements Urbains (PDU). ➤ Il ne constitue pas une barrière géographique mais participe à son attractivité par un meilleur accueil des usagers des transports en commun et des liaisons douces. ➤ L'un des enjeux du projet est de limiter l'usage de la voiture en ville, la gêne ainsi créée n'empêchera pas les voitures d'accéder au centre-ville, les résidents auront plus de places de parking. ➤ Les feux rouges permettront au BHNS de répondre aux objectifs de fluidité et de rapidité. ➤ La circulation en zone 30 pourra se faire à double sens pour les cycles. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Il faut dès à présent adapter la signalisation routière dès l'entrée de la zone urbaine de Saint-Brieuc afin d'orienter les voitures accédant à la Gare SNCF vers le PEM Sud sans passer par la ville.
C.5.1.3.2 Transports	
C.5.1.3.2.1 Bus	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'objectif prioritaire de TEO est de faciliter l'accès des Bus, des usagers des liaisons douces et des résidents du centre-ville (automobiles) ➤ Les autres automobilistes accéderont aux différents parkings du centre-ville. ➤ Le projet TEO profitera à tous les réseaux de bus quelque soit le gestionnaire. ➤ Il est logique que la priorité aux feux soit réservée aux bus autorisés à emprunter le réseau TEO. ➤ Les abribus sont positionnés selon la configuration des lieux. 	
C.5.1.3.2.2 Taxis	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le nombre de places de taxis sera de 17, ce qui correspond sensiblement au nombre actuel et à celui des autorisations de stationnement délivrées par la ville ➤ La réorganisation de la présence des taxis en gare permettra de satisfaire les réservations des usagers au Sud et les usagers sans réservation au Nord. ➤ La distance supplémentaire d'environ 20m pour atteindre les taxis ne sera pas excessive compte tenu du faible allongement de parcours et de la qualité de la desserte PMR (escalators et ascenseurs). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SBAA devra s'interroger dès à présent sur la nécessité d'aménager des postes de recharge électrique dédiés aux taxis sur le PEM.
C.5.1.3.3 Stationnement	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La suppression globale de places de stationnement sera largement compensée d'une part par les places vacantes 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'acquisition des 3 poches de parking bd Charner par expropriation est inappropriée,

<p>situées dans les autres parkings du centre-ville et d'autre part par l'ouverture du PEM Sud (parking silo).</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ La capacité en stationnement sera augmentée de 956 places à la réouverture du parking Gouédic (fermé pour désamiantage). ➔ La ville dispose d'un nombre important de places de parking sous ouvrage et en surface de voirie. 	<p>ces parkings ne sont pas intégrés à l'étude d'impact.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ La création de ces parkings apporte des contraintes excessives aux habitations riveraines. ➔ Une grande partie de la parcelle à acquérir au 9 bd Charner n'est pas destinée aux parkings.
<p>C.5.1.3.4 Livraisons</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Les emplacements réservés pour livraisons sont répartis équitablement le long de l'itinéraire. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Il serait intéressant de réserver l'une des quatre places de stationnement pour les livraisons en bordure du bd de Sévigné (commerces)
<p>C.5.1.3.5 Modes doux</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ➔ La continuité des liaisons douces est assurée tout au long du projet. ➔ Les cyclistes sont sécurisés dans des bandes cyclables bidirectionnelles ou unidirectionnelles sur une grande partie du trajet à l'exception de deux tronçons rue de la Gare. ➔ Le pôle vélo sera sécurisé et suffisamment dimensionné avec possibilité d'extension. ➔ Les espaces publics, hors voies dédiées aux autres usagers, seront accessibles aux piétons ➔ Tous les aménagements seront accessibles aux PMR. ➔ La continuité piétonne sera assurée bd de Sévigné en façade d'immeuble. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Une attention particulière devra être apportée aux voies mixtes « VL, bus, vélo » de la rue de la Gare. ➔ Le plan général des travaux et celui des typologies d'aménagements cyclables (Notice et étude d'impacts) devront être mis à jour et rendus cohérents (esplanade des champs, bd de Sévigné, bd Clémenceau).
<p>C.5.1.4 Impact sur les biens matériels</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ➔ L'habitat situé dans le quartier Gare et tout le long du trajet va bénéficier de l'impact positif du TEO. ➔ Le projet en facilitant l'accès au centre-ville va avoir un impact positif sur tous les projets d'urbanisation future. ➔ J'émet un avis favorable à l'intégration dans la DUP de toutes les emprises comprises dans le périmètre du projet (emprises municipales de la rue de la Gare et du bd de Sévigné) même si la procédure finale sera un classement dans le DP et non pas un arrêté préfectoral de cessibilité. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ J'émet un avis défavorable à l'intégration dans la DUP des emprises nécessaires aux poches de stationnement du secteur « Charner Ouest » en raison de leur présence hors des limites du projet, de l'absence d'étude d'impact les concernant et de l'atteinte portée aux propriétés impactées et environnantes.
<p>C.5.1.5 Impact sur l'activité économique</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Le projet TEO constitue un outil complémentaire indispensable au maintien et au développement de l'attractivité du centre-ville (habitat, commerces, artisanat, services). 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ J'émet un avis favorable à la création d'un stationnement pour livraisons à proximité des commerces du bd de Sévigné. ➔ La suppression des garages et de l'emprise de l'école Saint Charles porte atteinte à l'activité économique du secteur Gare.
<p>C.5.1.6 Impact sur le tourisme et les loisirs</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ➔ La Ligne TEO et le PEM faciliteront l'interconnexions avec les autres modes de transport vers les zones littorales ➔ Le projet facilitera la découverte de la ville et la pratique des activités de loisirs en complétant l'offre de transport en commun. 	
<p>C.5.1.7 Impact sur la santé humaine C.5.1.7.1 Qualité de l'Air</p>	

<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'impact du projet sur la qualité de l'air reste très mesuré. Il est globalement satisfaisant. ➤ L'impact sur la rue du Combat des Trente présente une augmentation en pourcentage qui est toute relative liée au passage d'un sens unique en double sens. Il reste en deçà des limites admises. ➤ Le désamiantage du parking Gouédic n'est pas à imputer au budget TEO, celui-ci est indispensable même en l'absence de ce projet. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'absence d'étude d'impact sur la suppression des garages et ateliers du bd Charner ne permet pas d'émettre un avis favorable à leur sujet.
C.5.1.7.2 Bruit	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet a fait l'objet d'une étude complète relative aux impacts acoustiques du projet. ➤ L'augmentation du bruit sur la place Du Guesclin et sur la rue du Combat des trente fait l'objet de mesures compensatoires par un traitement des façades. ➤ Les mesures de suivi des impacts permettront de s'assurer des résultats attendus sur la place Du Guesclin, sur la rue du Combat des Trente et sur le bd Charner (suppression du mur SNCF) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'absence d'étude d'impact sur la suppression des garages et ateliers du bd Charner ne permet pas d'émettre un avis favorable à leur sujet.
C.5.1.7.3 Vibrations C.5.1.7.4 Lumière C.5.1.7.5 Radiations C.5.1.7.6 Déchets	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le réseau d'éclairage public limitera les émissions lumineuses au droit des habitations, une attention particulière sera apportée aux traversées piétonnières. ➤ Le projet n'émet aucun impact positif ou négatif sur les vibrations, les radiations et les déchets 	
C.5.1.8 Risques majeurs C.5.1.9 Impact sur le patrimoine culturel	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le déplacement de la Croix Mathias permettra de la préserver sans qu'il y ait un impact négatif ➤ Le projet n'aura aucun impact positif ou négatif sur le PPRI de la baie de Saint Brieuc, il ne concerne pas de vestiges archéologiques. 	
C.5.1.10 Impact sur le paysage	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La modernisation des espaces publics associée à la préservation des alignements d'arbres constitue un impact positif sur le paysage urbain. 	
C.5.1.11 Impact sur la biodiversité C.5.1.11.1 Patrimoine naturel et zones humides C.5.1.11.2 Espèces et habitats protégés C.5.1.11.3 Trame verte C.5.1.11.4 Continuités et corridors écologiques	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La conservation des arbres d'alignement se traduit par un bilan vert global positif de + 62 arbres. ➤ Le projet ne crée aucun impact sur les zones d'inventaire ou de protection des richesses naturelles ni sur les sites de reproduction des oiseaux protégés. 	
C.5.1.12 Impact sur l'eau C.5.1.12.1 Eaux souterraines C.5.1.12.2 Eaux superficielles	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les eaux pluviales étant collectées, il n'y a aura aucun risque de contamination de la nappe. ➤ Le projet ne prévoit aucune surface nouvelle 	

<p>imperméabilisée.</p> <p>➤ Le projet ne conduira pas à une dégradation de la qualité des eaux pluviales.</p>	
<p>C.5.1.13 Impact sur le sol, le sous-sol et les terres</p> <p>C.5.1.14 Impact sur le Climat</p>	
<p>➤ La topographie du site ne sera pas modifiée à l'exception de la place Du Guesclin.</p>	<p>➤ Il sera nécessaire de déposer les réseaux souterrains devenus inutiles.</p>
<p>C.5.2 PHASE TRAVAUX</p>	
<p>C.5.2.1 Déroulement des travaux</p> <p>C.5.2.1.1 Phasage des travaux</p> <p>C.5.2.1.2 Sécurité du chantier</p>	
<p>➤ Les obligations de service et de sécurité en phase travaux sont clairement présentées.</p>	
<p>C.5.2.2 Impact des travaux sur la population</p>	
<p>➤ Le projet présente des retombées sur la population en termes d'emplois.</p> <p>➤ La population sera sécurisée par un barrièrage et une signalisation adaptée.</p> <p>➤ L'accessibilité aux logements, commerces et services sera maintenue.</p>	
<p>C.5.2.3 Impact des travaux sur les déplacements</p>	
<p>➤ Pendant les travaux une voie au minimum sera conservée pour la circulation et les riverains.</p> <p>➤ Un soin sera apporté au franchissement des carrefours</p> <p>➤ Les cheminements piétons et vélos seront aménagés et balisés</p> <p>➤ Les itinéraires de transport de matériaux seront définis en concertation avec la ville.</p>	
<p>C.5.2.4 Impact des travaux sur les biens matériels</p>	
<p>➤ L'accessibilité aux habitations et équipements, le fonctionnement des activités sportives et récréatives seront assurés. Il ne devrait pas y avoir d'impact</p> <p>➤ L'organisation des travaux se fera en fonction des dates d'organisation des différentes manifestations.</p> <p>➤ Une campagne de sondage des réseaux permettra d'éviter les coupures accidentelles de ceux-ci</p>	
<p>C.5.2.5 Impact des travaux sur l'activité économique</p>	
<p>➤ Les incidences sur le fonctionnement des commerces seront limitées par des mesures préventives permettant une accessibilité aux activités économiques riveraines en concertation avec les chambres consulaires.</p> <p>➤ Si la perte d'activité des commerces est imputable aux travaux selon les conditions définies par la Loi, le principe d'indemnisation sera acquis.</p>	
<p>C.5.2.6 Impact des travaux sur la santé humaine</p>	
<p>➤ <u>Air</u> : Les démolitions seront interrompues par vent supérieur à 40 km/h, Le brûlage sera interdit, l'envoi de poussières sera limité, les chaussées seront nettoyées, les camions seront bâchés. Un lavage des roues des camions sera prévu en cas de nécessité, le tout figurant dans un cahier des charges.</p> <p>➤ <u>Bruit</u> : Les engins de chantier respecteront la réglementation prévue aux codes de l'environnement et de la santé publique.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Vibrations</u> : Les compactages seront réalisés avec un matériel à pneus. Les mêmes mesures que pour les émissions sonores seront appliquées ➤ <u>Lumières</u> : En cas d'intervention nocturne ponctuelle les dispositifs d'éclairage rendront leur impact visuel minime dans le respect des dispositions réglementaires (prévention des nuisances lumineuses de chantier). ➤ <u>Déchets</u> : Tout producteur ou détenteur de déchets sera tenu d'en assurer ou d'en faire assurer la gestion. La récupération des huiles usées se fera en application de la réglementation. 	
C.5.2.7 Impact des travaux sur les risques majeurs (sans objet)	
C.5.2.8 Impact des travaux sur le patrimoine culturel	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ La réglementation est rappelée en cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques. 	
C.5.2.9 Impact des travaux sur le paysage	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les arbres seront repérés et protégés pendant la phase chantier. ➤ Des prescriptions seront incluses dans les marchés pour préserver l'environnement naturel et urbain. ➤ Le réemploi des matériaux sera mis en œuvre pour le remodelage paysager. 	
C.5.2.10 Impact des travaux sur la biodiversité	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les dispositions mises en œuvre permettront de limiter les impacts sur les espaces verts. ➤ Les précautions prises pour la protection des arbres et le choix de la date pour les abattages, préserveront ceux-ci et la faune qu'ils sont susceptibles d'accueillir. ➤ Les dispositions prises afin d'éviter l'apport de plantes invasives sont nécessaires. 	
C.5.2.11 Impact des travaux sur l'eau	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les mesures de protection des eaux superficielles permettront de protéger les eaux souterraines. ➤ Le rappel de la réglementation sur la protection des eaux dans les cahiers des charges est utile ➤ Les dispositions mises en œuvre pour le stockage des matériaux et l'évacuation des huiles usées, participeront à la protection de l'eau. 	
C.5.2.12 Impact des travaux sur le sol, le sous-sol et les terres	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les mesures prises afin de protéger le sol et le sous-sol sont logiques. ➤ Ces mesures permettront de s'assurer que le sous-sol est sain après décaissement de l'excavation du chapeau de gendarme (Place Du Guesclin). 	
C.5.4 INCIDENCES DU PROJET SUR LE RESEAU NATURA 2000 : Néant	
C.5.5 SUIVI DES MESURES EVITER, REDUIRE, COMPENSER (ERC)	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les mesures envisagées permettront de s'assurer que les résultats attendus sont réels. 	
C.5.6 COUTS DU PROJET ET DES MESURES ERC	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le coût total du projet ne peut être comparé aux autres, il s'agit d'un programme complémentaire qui ne peut pas faire l'objet d'un classement prioritaire. ➤ La solution retenue est une option peu onéreuse au 	

<p>regard des autres dispositifs (Métro ou Tram). Ce projet de TCSP de type BHNS est bien proportionné à la taille de la ville et de l'agglomération.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Le coût du désamiantage n'est pas à imputer au projet TEO. ➤ Les mesures compensatoires mises en œuvre sont cohérentes et contenues face au programme mis en œuvre. 	
C.6 : COMPATIBILITE AVEC LES PLANS SCHEMAS ET PROGRAMMES	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet est compatible avec les schémas, plans et programmes qui lui sont imposés. 	
C.7 EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet TEO présente un impact positif cumulé avec tous les autres projets d'aménagement et d'urbanisation de toute l'agglomération de Saint Brieuc. ➤ 	
C.8 : COUTS COLLECTIFS ET CONSOMMATIONS ENERGETIQUES	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Il est logique que le projet visant à limiter l'usage de la voiture en ville, ait des effets bénéfiques sur les coûts collectifs et consommations énergétiques. 	
C.9 : APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME GENERAL « TEO »	
C.9.1	NOTION DE PROGRAMME
C.9.2.	PROGRAMME TEO ET PEM DE LA GARE SNCF
C.9.3	EFFETS GLOBAUX DU PROGRAMME SUR L'ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet TEO étant engagé, la poursuite du programme sur les mêmes bases était une nécessité. ➤ Son tracé, situé au maximum en site propre est une nécessité par sa localisation au cœur de la ville. ➤ Il assure l'objectif annoncé de desserte du PEM des Gares ➤ Son tracé sur les voiries existantes assure la protection de l'environnement. ➤ Avec les deux autres tronçons, il contribue à améliorer l'environnement urbain de la ville. 	

MESURES PROPOSEES

Afin de

« Eliminer, réduire ou compenser » les impacts du projet sur l'environnement »

Les mesures compensatoires sont regroupées selon l'intérêt qu'elles présentent

A : Simples mises à jour, corrections compléments à ajouter sans que cela ne modifie le projet

B : Petits compléments ou ajustements à apporter au projet afin de répondre à l'attente du public

C : Modifications à apporter au projet.

A MISES A JOUR, CORRECTIONS ET COMPLEMENTS

1. Mettre à jour et rendre cohérents le plan général des travaux avec ceux des typologies d'aménagements cyclables aux pages 31 de la notice et 245 de l'étude d'impact. Il s'agit de bien positionner les pistes cyclables bidirectionnelles et unidirectionnelles (Bd Charner, Bd de Sévigné, bd Clémenceau).

B PETITS AJUSTEMENTS A APPORTER AU PROJET

2. Maintenir la voie cyclable bidirectionnelle sur l'esplanade du centre commercial « Les Champs ».

3. Mettre en amont la nouvelle signalisation vers le PEM Sud depuis l'extérieur et les quartiers périphériques sans emprunter le centre-ville.
4. Apporter une attention à la signalisation pour l'accès aux parkings longitudinaux (traversées du TEO).
5. Envisager une alimentation souterraine des éventuels postes de recharge électrique dédiés aux taxis.
6. Réserver l'une des quatre places de stationnement pour les livraisons en bordure du bd de Sévigné (commerces)
7. Porter une attention particulière à la sécurisation des voies mixtes « VL, bus, vélo » (rue de la Gare).
8. Veiller à la dépose des réseaux souterrains inutiles après disparition de l'ouvrage place Du Guesclin.

C MODIFICATIONS DU PROJET

9. Les 3 poches de stationnement localisées sur le secteur Ouest du boulevard Charner et à proximité de l'établissement scolaire Saint Charles sont hors du périmètre du projet. Les impacts liés à leurs aménagements ne sont pas abordés dans l'étude d'impact. Elles doivent être exclues de la déclaration d'utilité publique pour les raisons évoquées tout au long d mon rapport de mon avis.

E – AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le projet de création du TEO 2^{ème} tronçon et du PEM des Gares présente un intérêt pour l'ensemble de la ville et de l'agglomération de Saint-Brieuc. Celle-ci souffre d'un déficit d'attractivité de son centre-ville qui a pour conséquence de porter atteinte de manière conséquente au tissu économique situé au cœur de la zone urbaine.

Cette situation est due pour partie au développement important des zones d'activités commerciales périphériques.

Plusieurs initiatives sont prises par les collectivités afin de stopper puis renverser cette tendance. L'aménagement des espaces publics et l'accueil d'une nouvelle population urbaine font partie de ces objectifs.

Elles ne peuvent être efficaces si l'accessibilité vers le centre-ville n'est pas facilitée. Le projet TEO va dans cette direction en modernisant les transports en commun afin d'éviter que la voiture envahisse le centre-ville et le rende inaccessible. Cet engorgement automobile se ferait alors au détriment des résidents.

Le choix retenu par l'agglomération de créer une ligne de transport en commun en site propre (TCSP) permet d'une part, par son emprise sur la voirie, de limiter l'usage de la voiture et d'autre part, de rendre le trafic des transports en commun plus fluide et performant en temps de trajet.

Ce projet présente un intérêt général afin de redonner au centre-ville toute son attractivité.

Ce programme doit être respectueux de son environnement en conformité avec la réglementation, l'étude d'impact comprise dans le dossier permet d'en mesurer les conséquences.

Après avoir procédé à une analyse fine dans mon rapport d'enquête, j'ai listé dans le bilan ci-dessus les nombreux avantages du projet. Il subsiste quelques inconvénients pour lesquels je propose des mesures compensatoires.

Il s'agit de mises à jour (A) et de légères modifications, précisions, précautions ou compléments à apporter au projet (B). Le dossier d'enquête n'est pas le projet finalisé qui sera soumis à la consultation des entreprises, aussi certains détails seront affinés, pour d'autres le maître d'ouvrage envisage de poursuivre une concertation plus fine sur certains aspects, c'est pourquoi je me limite à faire des recommandations pour les points 2 à 8.

En C (point n°9) il s'agit d'un programme de parkings ajouté au projet qui ne pas fait l'objet d'une étude de ses impacts sur l'environnement. Il constitue un point faible sur la forme. Sur le fond plusieurs anomalies existent quant à la faisabilité des dessertes de ces parkings et quant aux emprises acquises. J'émettrai une réserve demandant que ces parkings soient exclus de la DUP.

Ce retrait ne portera pas globalement atteinte aux places de stationnement, les 23 garages seront ainsi maintenus et environ 12 places peuvent être réalisées à l'Est du 9 bd Charner sans que cette parcelle soit acquise.

COMPTE TENU DE CE QUI PRECEDE,

J'émet pour le projet de Bus à Haut Niveau de Service (transport Est-Ouest (TEO) – 2^{ème} tronçon – Pôle d'Echange Multimodal (PEM) des gares sur la commune de Saint-Brieuc, par Saint-Brieuc Armor Agglomération :

UN AVIS FAVORABLE

Sous réserve que le projet déclaré d'utilité publique (DUP) se limite au périmètre du projet ayant fait l'objet d'une étude d'impact, soit en excluant la réalisation des 3 zones de parkings qualifiées de poches de stationnement situées aux abords du boulevard Charner Ouest.

Le 18 décembre 2017
Jean-Charles BOUGERIE
Commissaire enquêteur

