



**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION  
D'UTILITE PUBLIQUE.  
PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE  
(TRANSPORT EST OUEST TEO) 3EME TRONÇON**

**ENQUETE PUBLIQUE DU 26 JUIN AU 28 JUILLET 2023**

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

Dossier E 23000074/35

**RAPPORT**

Anne RAMEAU  
Commissaire enquêtrice



## Table des matières

1	Généralités .....	6
	Préambule .....	6
	Contexte de l'enquête .....	8
	Objet de l'enquête .....	8
	Cadre réglementaire .....	9
	Glossaire.....	10
2	Le dossier .....	12
	A Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives.....	12
	Objet et conditions de l'enquête publique.....	12
	Insertion de l'enquête dans la procédure administrative du projet .....	14
	Textes régissant l'enquête publique.....	16
	B La notice explicative .....	17
	Solutions de substitution et principales raisons du choix du projet .....	17
	Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme .....	18
	C Le plan de situation .....	23
	D Le plan des travaux .....	24
	E Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants .....	24
	L'insertion urbaine de TEO 3 .....	24
	Les aménagements.....	25
	F Appréciation sommaire des dépenses.....	28
	G Etude d'impact.....	29
	G-1 Préambule .....	29
	G-2 Résumé non technique .....	30
	G-3 Description du projet .....	33
	G-4 Etat actuel de l'environnement et facteurs susceptibles d'être affectés par le projet .....	40
	G-5 Description des solutions de substitution raisonnables étudiées et justification du choix de la solution retenue .....	67
	G-6 Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement en cas de mise en œuvre ou d'absence de mise en œuvre du projet.....	69
	G-7 Facteurs susceptibles d'être affectés par le projet, impacts sur l'environnement et mesures associées (ERC) .....	71
	G-8 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets existants ou approuvés .....	76
	G-9 Incidences du projet sur le climat et vulnérabilité au changement climatique.....	76
	G-10 Description des incidences négatives notables attendues du projet résultant de sa vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs.....	80

G-11 Modalité de suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales et du suivi de leurs effets	80
G-12 Coût des mesures environnementales.....	80
G-13 Evaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 .....	81
G-14 Compatibilité du projet avec les documents d’urbanisme et de planification .....	82
G-15 Description des méthodes utilisées pour identifier et évaluer les incidences sur l’environnement.....	82
G-16 Noms, qualités et qualification des experts .....	83
H Avis de l’Autorité environnementale et mémoire en réponse .....	84
I Le bilan de la concertation .....	84
TEO 3 Tranche A « Centre-Ville ».....	84
TEO 3 Tranches B&C.....	87
Avis des personnes publiques associées et consultées .....	89
L’Etat DDTM .....	89
L’ARS	89
La DRAC	89
Le conseil communautaire et les conseils municipaux .....	89
4 Déroulement de l’enquête .....	90
Phase préalable à l’enquête .....	90
Phase d’enquête publique.....	91
Mise à disposition de l’information.....	91
Demande de compléments d’information et visites de terrain .....	91
Déroulement des permanences .....	92
Clôture de l’enquête.....	92
4-3 Phase à l’issue de l’enquête .....	92
Bilan comptable de l’enquête .....	92
Recueil des observations .....	93
Procès-verbal de synthèse.....	95
Mémoire en réponse.....	95
Remise du rapport, avis et conclusions .....	95
Annexes.....	96
Annexe 1 Avis de la MRAe et Réponse de SBAA.....	97
Annexe 2 Avis DDTM, ARS .....	99
Annexe 3 Avis DRAC .....	100
Annexe 4 Arrêté et avis d’enquête, demande de prolongation des délais de remise du rapport. .	101
Annexe 5 Délibérations .....	106

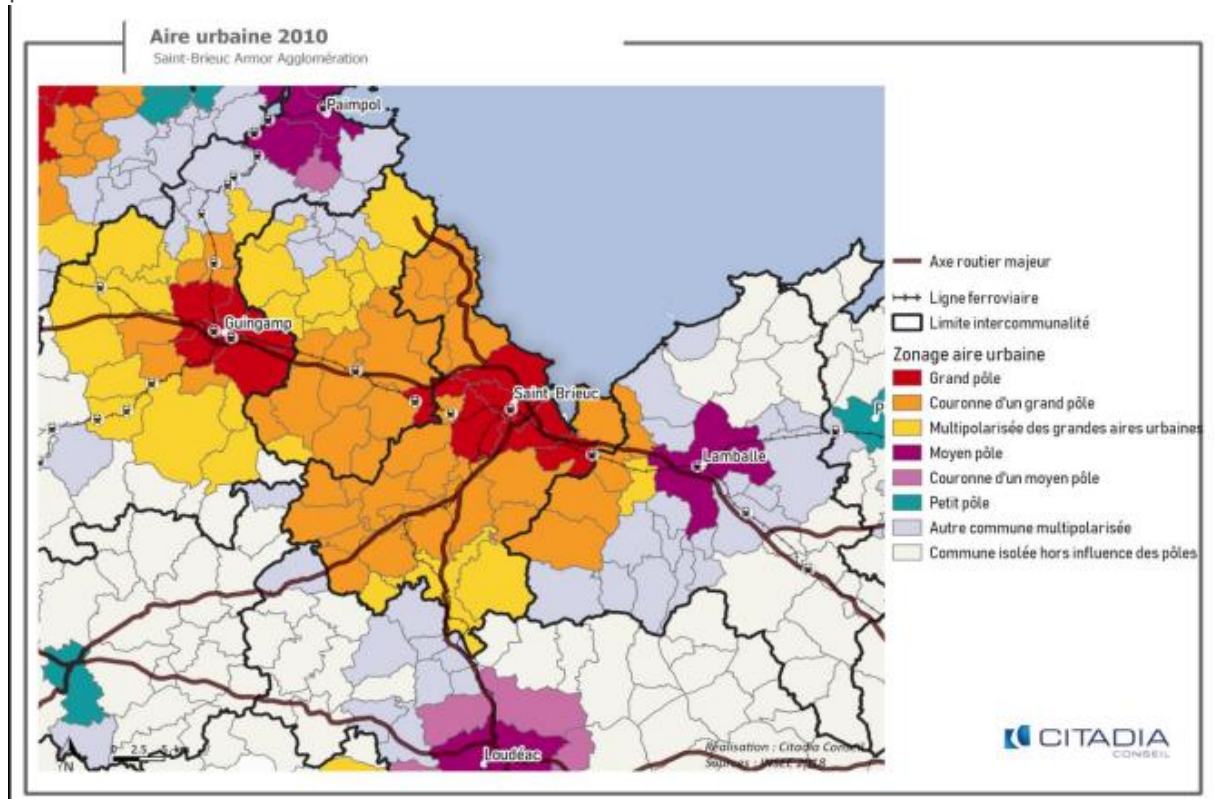


Annexe 6 Publicité.....	109
Annexe 7 Plan de pose des panneaux .....	114
Annexe 8 PV de Synthèse .....	115
Annexe 9 Mémoire en réponse .....	165
.....	166
Réponses aux questions de la commissaire enquêtrice.....	167
Demande de précisions sur la procédure .....	167
Evolution du projet.....	167
Réseau de transports.....	168
Aménagements .....	171
Rond-point Pablo Neruda, stationnement et commerces .....	171
Terminus des Plaines Villes.....	175
Économie du projet .....	176
Environnement, aménagement paysager .....	179
Réponses aux observations citoyennes .....	180
Intérêt du projet.....	180
Économie du projet - Appréciation des dépenses .....	186
Procédure et concertation .....	188
Avis usagers.....	191
Aménagements .....	193
Impact Activités.....	212

# 1 Généralités

## Préambule

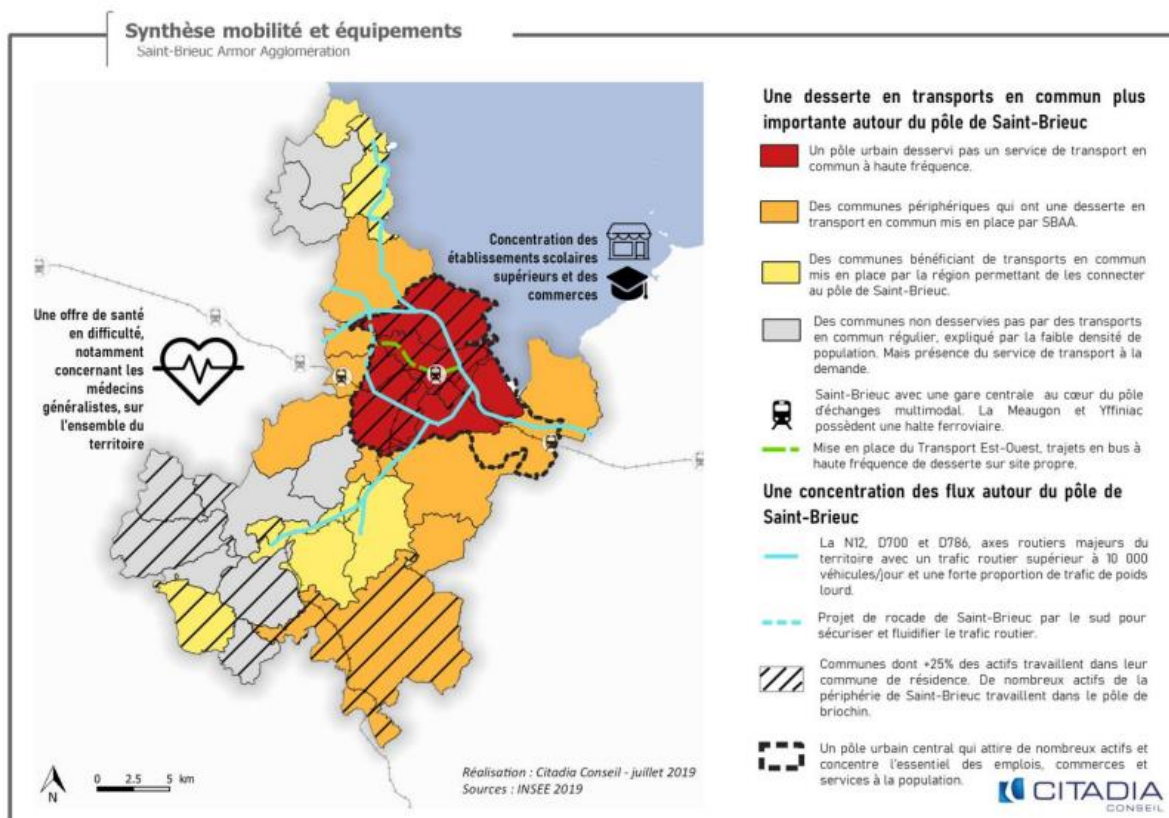
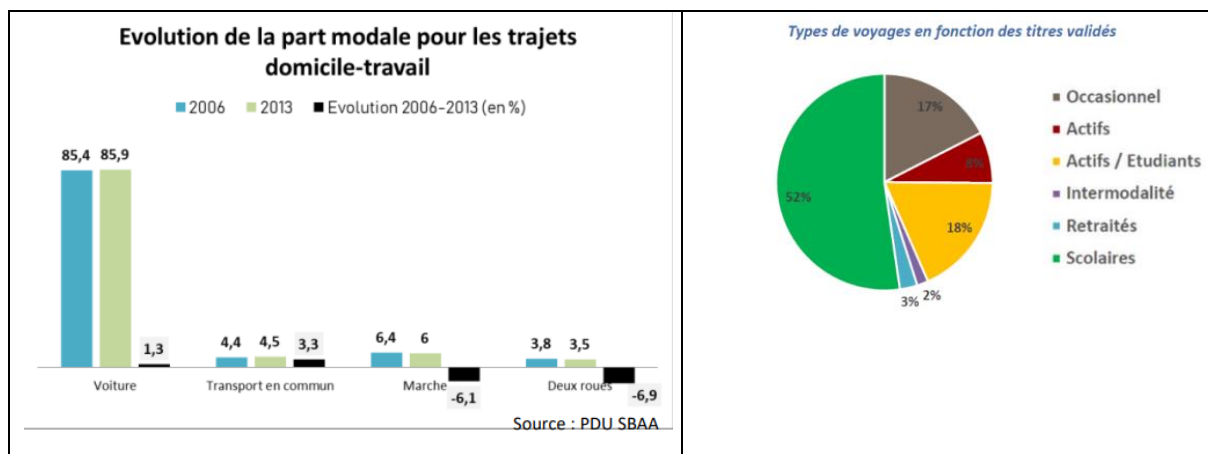
Créée en 2017 dans sa configuration actuelle, l'Agglomération de Saint-Brieuc correspond au bassin de vie des habitants de 32 communes. Elle compte 151 733 habitants sur un territoire de 600 km<sup>2</sup>. La population est concentrée autour de Saint Brieuc : 58 % sur 5 communes (86313 habitants dont 44999 pour Saint-Brieuc).



Saint-Brieuc Armor Agglomération décide et organise la politique transports sur les 32 communes du territoire avec un objectif de développement des mobilités douces, explicité dans son [Plan de Déplacements Urbains](#).

Elle a confié la gestion de son réseau de transports à la [Société Publique Locale Baie d'Armor Transports](#).

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



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

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

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

### Contexte de l'enquête

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

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

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

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

### Objet de l'enquête

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

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

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

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

## Cadre réglementaire

Le cadre réglementaire est exposé de façon détaillée dans le document « Objet de l'enquête » pages 16 à 19.

L'enquête est concernée par les codes de l'environnement, de l'expropriation pour cause d'utilité publique, de l'urbanisme, du patrimoine, de la santé publique, de la route, des transports, de la voirie routière et par le code général des collectivités territoriales.

L'enquête publique est régie par les articles et codes suivants :

- Le code de l'environnement, notamment les articles L. 123-1 à L. 123-16, et les articles R 123-1 à R. 123-46, relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique notamment les articles L121-1 et suivants, l'article L122-6 et R121-1 et suivants relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique et l'article L131-1

Le projet prend en compte un certain nombre de textes relatifs aux sujets suivants :

- Etudes d'impact : Articles L.122-1 à L.122-3 du Code de l'environnement (études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements) ; Articles L.124-1 à L124-8, (droit d'accès à l'information relative à l'environnement) ; Articles R.122-1 à R.122-14 (études d'impact des travaux et projets d'aménagement)
- Evaluation des incidences NATURA 2000 : Articles L.414-4 et Articles R.414-19 à R.414-26 du Code de l'environnement.
- Espèces et habitats naturels protégés : Articles L.411-1 à L.411-3 et R.411-1 et suivants, du Code de l'environnement (préservation du patrimoine naturel) ; L.181 à L.181-12 et R.181-1 à R.181-44 (autorisation environnementale) ;  
Et un certain nombre d'autres textes concernant la protection des espèces animales et végétales : instruction des dérogations portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées ; liste des animaux et végétaux protégés sur le territoire et modalités de leur protection.
- L'eau, les milieux aquatiques et les milieux humides : Articles L181-1 et suivants, L210-1, L.211-1, Article L.214-1 et suivants, R.214-1 à R.214-5 du code de l'environnement (nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration), Articles R.214-6 et suivants (dispositions applicables aux opérations soumises à autorisation).
- Le patrimoine archéologique : Articles L.521-1 et suivants, R.523-1 et suivants du Code du patrimoine (archéologie préventive) ; Articles L.531-14 à L.531-19, R.531-8 à R.531-9 (découvertes fortuites).
- Les monuments historiques : Articles L.621-30 à L.621-32, R.621-96 et suivants, du Code du patrimoine, (champ de visibilité des immeubles classés ou inscrits).
- La prévention des risques technologiques et naturels : articles L. 561-1 et suivants du code de l'environnement.
- Le bruit : Articles L. 571-9 et suivants du Code de l'environnement (lutte contre le bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres), Articles R. 571-32 et suivants (classement des infrastructures de transport terrestre) ; Articles R.571-44 à 571-52-1 (limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres).
- L'air et la santé : dans le code de l'environnement, Articles L.220-1 et L.220-2 (droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé) ; Article L. 122-3 rendant nécessaire pour la réalisation d'infrastructures de transport, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet ; Articles R.221-1 à R.221-3 (critères nationaux de la qualité de l'air).



- Evaluation économique et sociale : loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 codifiée aux articles L.1511-1 à L.1511-7 (élaboration des projets d'infrastructures et bilan socio-économique) et articles R.1511-1 à R.1511-10 (grands projets d'infrastructures de transport), article 17 de la loi N°2012-1558 du 31 décembre 2012 et décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013.
- Accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des voies publiques ou privées accessibles à la circulation publique : les dispositions techniques sont exposées dans les articles L.114-4 et L.243-7 du code de l'action sociale et des familles, le code de la construction et de l'habitation (articles L.111-1-3, L122-3 et L161- 1) ; l'accessibilité est abordée dans un certain nombre de lois et décrets (Loi n° 75-534 du 30 juin 1975, la Loi n° 91-663 du 13 juillet 1991, Loi n° 2005-102, décrets n°2006-1657 et 1658)
- Autres lois : loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

## Glossaire

ABF	Architecte des Bâtiments de France
AASQA	Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air
AOT	Autorisation d'Occupation Temporaire
BASOL	Base des sols pollués
BGV	Bretagne Grande Vitesse
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
DCE	Directive Cadre sur l'Eau
DDRM	Dossier Départemental des Risques Majeurs
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
E.P.	Enquête publique
ENS	Espaces Naturels Sensibles
ERC	Eviter réduire Compenser
ESSP	Etude de Sureté et sécurité Publique
HPM	Heure de Pointe Matin
HPM	Heure de Pointe Soir
ICPE	Installation classée pour l'environnement
INRAP	Institut National de Recherches Archéologiques Préventives
Loi ALUR	Loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové
Loi ELAN	Loi pour l'Évolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique
Loi SRU	Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain
MOA	Maître d'Ouvrage
MOE	Maître d'Œuvre
MRAe	Mission Régionale de l'Autorité environnementale
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation
OPAH-RU	Opération Pour l'Amélioration de l'Habitat – Renouvellement Urbain
P+R	Parking Relais

PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PCAET	Plan Climat-Air-Énergie Territorial.
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PEM	Pôle d'Echange Multimodal
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PMR	Personne à Mobilité Réduite
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SMETTRAL	Syndicat Mixte d'Etudes, de Tri et de Traitement des déchets ménagers sur la zone centRALe des Côtes d'Armor
SMICTOM	Syndicat Mixte Intercommunal de la Collecte et du Traitement des Ordures Ménagères
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TEO	Transport Est Ouest
TMD	Transport de Matières Dangereuses
TMJ	Trafic Moyen Journalier
TUB	Transport Urbain Briochin
TVB	Trame Verte et Bleue
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Floristique et Faunistique
ZPS	Zone de Protection Spéciale (Natura 2000 - directive Oiseaux)
ZSC	Zone Spéciale de Conservation (Natura 2000 - directive Habitat Faune Flore)

## 2 Le dossier

Le dossier est composé des pièces suivantes :

- A : Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives
- B : Notice explicative : pièce présentant l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, le projet soumis à l'enquête est retenu parmi les partis envisagés, notamment du point de vue de l'insertion dans l'environnement,
- C : Plan de situation,
- D : Plan général des travaux,
- E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
- F : Appréciation sommaire des dépenses
- G : Évaluation environnementale rédigée conformément aux articles L.122-1 à L.122-3 et R.122-1 à R.122-15 du code de l'environnement, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement. L'évaluation environnementale évalue les incidences du projet sur l'environnement et propose les mesures d'évitement, de réduction, de compensation des impacts,
- H : Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale ;
- I : Bilan de la concertation.

N°	DOSSIER ADMINISTRATIF	
	2 Registres d'enquête	
	Pièces administratives afférentes à la procédure (délibération, arrêté de mise à l'enquête, avis au public, justificatifs de la publicité de l'affichage de l'avis...).	
	DOSSIER	Nbre de pages
A	Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives	19
B	Notice explicative	22
C	Plan de situation	2
D	Plan général des travaux	10
E	Caractéristiques des ouvrages les plus importants	33
F	Appréciation sommaire des dépenses	2
G	Etude d'impact+annexes	416+206
H	Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse	4
I	Bilan de la concertation	43
	<b>Total</b>	<b>757</b>

### A Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

Le document décrit l'objet et les conditions de l'enquête publique, l'insertion de l'enquête dans la procédure administrative et cite les textes régissant l'enquête publique.

#### Objet et conditions de l'enquête publique

Les délibérations relatives au projet de la troisième phase de l'opération du BHNS sont rappelées. Elles se succèdent sur la période 2019 – 2021.

L'historique de l'opération TEO (Transport Est-Ouest) est rappelé. Cette opération a fait l'objet d'un avant-projet global qui a permis de poser les bases du tracé, des stations et une programmation générale :



- 1<sup>ère</sup> phase (TEO 1) : « TEO Armor – Cité », section mise en service en 2014 qui offre aujourd’hui une liaison efficace de l’ensemble des quartiers Est et du campus Mazier au centre-ville ;
- 2<sup>ème</sup> phase (TEO 2) : « TEO Croix Mathias – Pont d’Armor », sur une section déjà en service, requalification des espaces publics du centre-ville entre le Pont d’Armor et la Croix Mathias avec, en point d’orgue, la place du Guesclin, le réaménagement urbain du pôle d’échange multimodal livrés en septembre 2019, la création d’une « maison du vélo » aux abords de la gare (janvier 2020).
- 3<sup>ème</sup> phase (TEO 3) : Les deux extrémités du projet : « les Plaines Villes – Croix Mathias » à l’Ouest et « Cité-Avenir » à l’Est, sections objets du présent dossier, aménagements moins lourds que les deux premières phases.

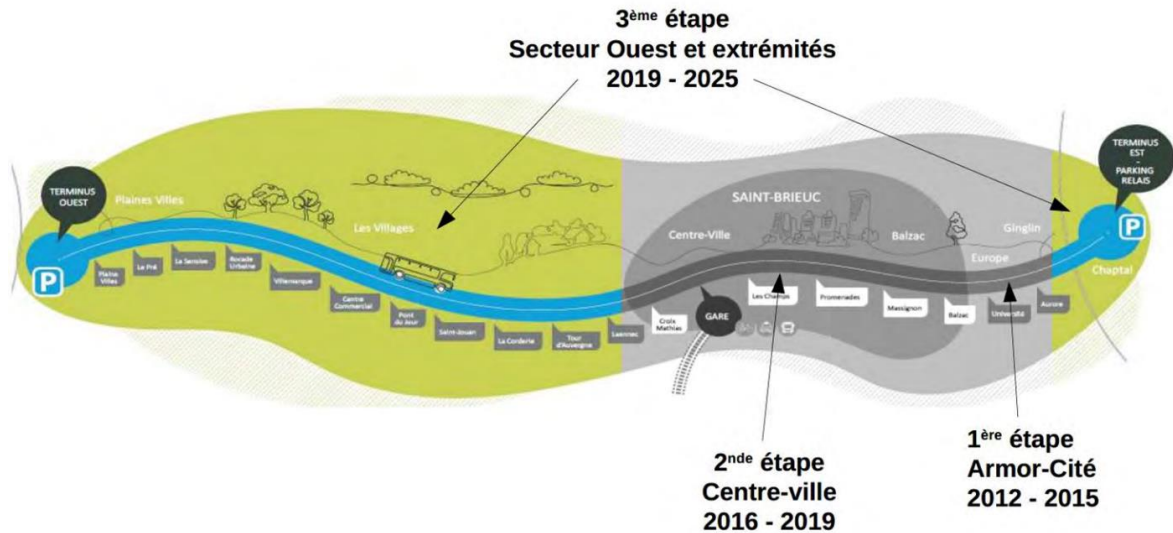


Figure 6 : Le phasage du projet TEO (Source : Saint-Brieuc Armor Agglomération, 2020)

Les objectifs de la phase TEO 3 sont les suivants :

- Améliorer l’offre de transport en commun et leurs performances pour compléter la ligne BHNS : (priorité aux carrefours, stations accessibles et dimensionnées, parkings relais...).
- Développer et faire cohabiter les modes doux et l’intermodalité avec les véhicules particuliers
- Agir en faveur de l’environnement,
- Connecter les quartiers et équipements au centre de l’agglomération en redessinant l’Ouest de la Ville avec les habitants, usagers et associations : accompagner la requalification urbaine et structurer le territoire ; embellir l’entrée de ville Ouest (effacement des réseaux, aménagements paysagers, etc.) ; affirmer un parti environnemental (perméabilisation, végétalisation, etc.).

La mise en service de l’ensemble de la ligne TEO est espérée à l’horizon 2025.

### Objet de l’enquête publique

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

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

### But de l’enquête publique

Le but de l’enquête publique est d’une part d’informer la population sur la nature du projet et de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître ses remarques et d’apporter ainsi des éléments d’information utiles à l’appréciation exacte de l’utilité publique de ce projet.

L'opération sera ensuite déclarée d'utilité publique si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement les inconvénients d'ordre social et écologique qu'elle implique sont compatibles avec l'intérêt qu'elle présente.

### Conditions de l'enquête publique

Le projet de BHNS – TEO 3 est soumis à une étude d'impact systématique pour deux raisons : il comporte d'une part des « opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha », d'autre part, « des aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus », qui relèvent des études cas par cas.

De plus, les emprises foncières nécessaires au projet de BHNS – TEO3 ne sont, à ce jour, pas toutes maîtrisées par Saint-Brieuc Armor Agglomération.

L'opération envisagée nécessite donc la réalisation d'une procédure d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), permettant, une fois l'utilité publique du projet prononcée par arrêté préfectoral, de recourir, si nécessaire, à l'expropriation de biens immobiliers ou parcelles, conformément au code de l'expropriation.

### Insertion de l'enquête dans la procédure administrative du projet

#### Procédures menées avant l'enquête publique

##### Concertation avec le public

L'opération est concernée à deux titres, par les articles L103-2 et R103-2 du code de l'Urbanisme, prescrivant la concertation publique: en tant que « projet et opération d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement » et en tant que « réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ».

La phase A de TEO 3 a fait l'objet d'une concertation publique fin 2019 et début 2020, dont le bilan provisoire a été publié le 23 mars 2020 et figure dans la pièce H.

Le bilan fait état de la mise en œuvre par Saint-Brieuc Armor Agglomération de la création d'une palette d'outils au vu d'informer et recueillir les remarques de la population sur le projet TEO 3.

À l'issue des 18 mois de concertation, de nombreuses remarques sur l'aménagement de l'espace public, les mobilités ou la place du végétal en ville ont pu être prises en compte dans la conception des plans du projet. Durant la phase de travaux, les échanges avec les usagers se poursuivront avec attention : par la transmission du calendrier des interventions, des déviations mises en place et itinéraires conseillés avec un jalonnement spécifique et par la mise en place d'un comité de suivi des travaux.

##### Concertation avec les services de l'état et collectivités territoriales

Des échanges préalables ont eu lieu avec la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) des Côtes d'Armor, en avril et octobre 2022 ; les services de la Préfecture en juin 2021 et octobre 2022. Un comité technique regroupant l'ensemble des services de la Ville de Saint-Brieuc s'est réuni à plusieurs reprises entre 2021 et 2022.

##### Consultation de l'autorité environnementale

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique ont été soumis à l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement (dans le cas présent la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale -MRAE- Bretagne). Cet avis est formulé afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans le projet et d'en informer le public.

Une copie de l'avis de l'Autorité Environnementale formulé par la MRAE Bretagne sur le dossier d'étude d'impact est insérée dans la pièce F du dossier d'enquête publique :

## Procédure d'enquête publique

Le document rappelle les règles et les procédures générales de l'enquête publique.

## Procédures engagées simultanément ou à la suite de l'enquête publique

### Déclaration de projet

A l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage (Saint-Brieuc Armor Agglomération) se prononcera dans un délai qui ne peut excéder six mois, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée. La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

### Déclaration d'utilité publique

Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à Saint-Brieuc Armor Agglomération, le préfet déclarera l'utilité publique du projet de BHNS – TEO 3. Cet acte doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. Il est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération. L'arrêté de déclaration d'utilité publique permet d'engager la procédure d'expropriation lorsque celle-ci est nécessaire.

### L'enquête parcellaire

Contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier, sur décision de la préfecture, l'enquête parcellaire ne sera pas réalisée conjointement à l'enquête préalable à la DUP mais reportée à l'automne.

### L'autorisation de travaux dans le périmètre de monument historique

Le projet est concerné par un monument historique (Croix Mathias dans le Secteur Ouest) et les périmètres de protection de 500 mètres de plusieurs monuments historiques (Immeuble Grand Séminaire, Viaduc de Toupin, et Fontaine de Saint-Brieuc). Le projet nécessite donc une consultation de l'Architecte des bâtiments de France et une autorisation de travaux dans les périmètres de protection

### Archéologie préventive

Le projet positionné au droit des voiries déjà existantes est peu susceptible d'avoir des impacts sur le patrimoine archéologique. Dans le cas où les diagnostics mettraient en évidence la présence potentielle d'éléments archéologiques, des opérations de fouilles sont susceptibles d'être programmées. De plus, toute découverte fortuite de vestige archéologique lors de la phase travaux devra être signalée immédiatement au Maire de la commune qui en informe le Préfet (article L531-14 et suivants du code du patrimoine).

### Permis de démolir

Conformément à l'article L.421-3 du code de l'urbanisme, le projet pourrait nécessiter des permis de démolir dans les secteurs concernés par des protections particulières.

### Autorisation d'occupation temporaire du domaine public

Le projet s'inscrit en partie sur des emprises publiques. Une convention sera conclue entre Saint-Brieuc Armor Agglomération et les villes concernées (Saint-Brieuc et Ploufragan), actant le principe de l'occupation du domaine public communal.

Dossier bruit de chantier

Un dossier bruit de chantier sera réalisé au moins un mois avant le démarrage des travaux.

Etude de sûreté et de sécurité publique (prévention du risque de malveillance)

Le projet n'est pas soumis à une étude de sûreté et de sécurité publique.

Textes régissant l'enquête publique

Cette rubrique a été reprise dans le cadre réglementaire.

## B La notice explicative

La notice explicative présente l'objet de l'opération, explicite les raisons pour lesquelles le projet soumis à l'enquête est retenu et vérifie la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.

### Solutions de substitution et principales raisons du choix du projet

#### ○ Le choix du bus à haut-niveau de service (BHNS)

Le BHNS correspond avec le Tramway aux Transports en Commun en Site Propre (TCSP). Le choix du BHNS s'est imposé pour des raisons de coûts : le tramway coûte 3 fois plus cher qu'un BHNS et les besoins en transport de voyageurs ne justifient pas un tel investissement.

Le choix du type « mixte » (partage des aménagements avec d'autres lignes urbaines, interurbaines, BREIZHGO) a été retenu car il répond aux faiblesses structurelles de l'offre actuelle, intègre les principaux pôles générateurs de trafic de l'agglomération, représente un potentiel de près de 10 000 voyageurs par jour, améliore la qualité de service et répond aux besoins des PMR.

Ces choix ont été actés par les élus dans le nouveau PDU approuvé le 19 décembre 2019 qui engage la collectivité jusqu'en 2029.

#### ○ Le choix du tracé et son élaboration

Les études s'accordent sur le fait que l'axe Est-Ouest concentre des pôles générateurs de trafic et de déplacements, principalement en termes d'emplois, d'équipements, de commerces et de quartiers d'habitation :

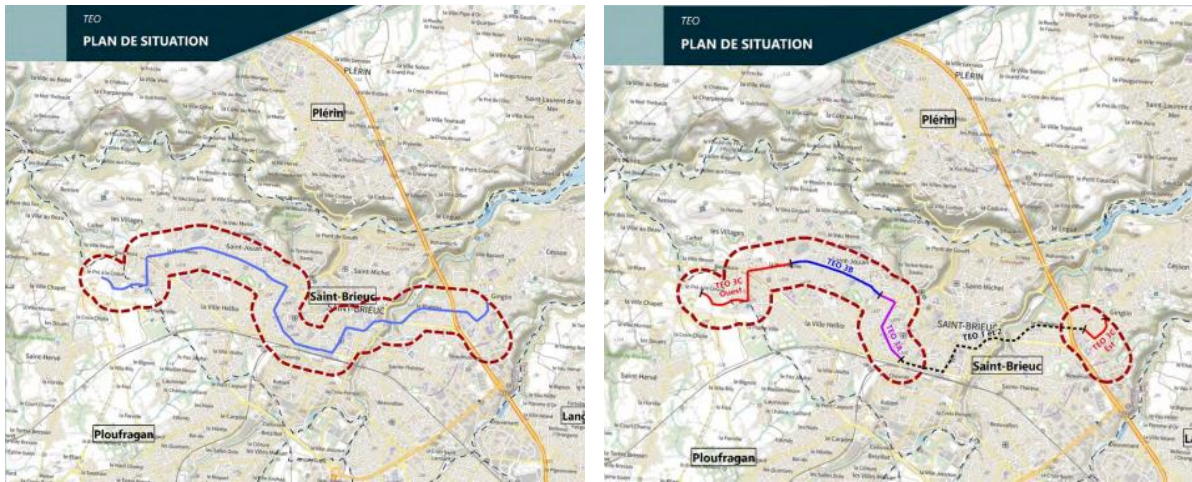
- À l'ouest : Plaines-Ville, Les Villages, Saint-Jouan ;
- Le centre-ville de Saint-Brieuc, la gare SNCF ;
- À l'est : Balzac, le quartier ANRU, le campus universitaire, la zone Chaptal.

L'opération TEO prévoit :

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

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

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



## Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

### Le SCOT du Pays de saint Brieuc

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) vise à assurer la cohérence des politiques territoriales sur un espace donné. Il a été approuvé en 2015 et rendu exécutoire. La fusion des intercommunalités a conduit à élargir son périmètre avec 13 communes membres de Lamballe Terre et Mer.

Le SCOT définit 5 axes stratégiques dont les orientations et objectifs visent prioritairement à maîtriser l'étalement urbain par l'habitat et les activités économiques ; répondre aux besoins en logements ; organiser les implantations commerciales ; préserver la biodiversité et les ressources naturelles ; favoriser un développement durable et équilibré du territoire.

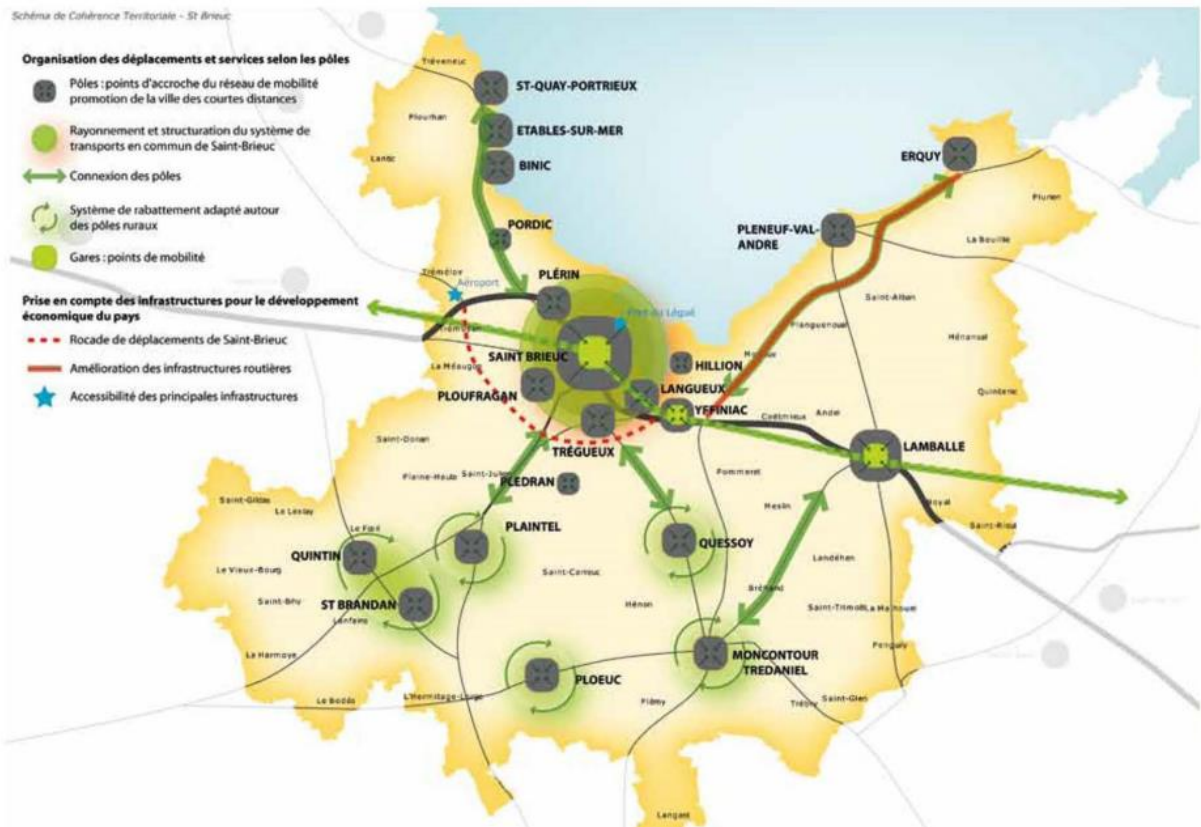
Pour y répondre, le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) se base sur 4 axes stratégiques : accompagner le développement démographique du territoire et garantir une vie de qualité aux 225 000 habitants prévus en 2030 ; créer les conditions d'un développement économique valorisant les ressources du territoire ; respecter les équilibres environnementaux du territoire ; mettre en place des outils et une gouvernance commune garantissant la mise en œuvre des orientations et objectifs retenus.

Le projet TEO est inscrit dans l'axe 1 du PADD, plus spécifiquement au point 5 « Intégrer des grands projets d'équipements et de services à l'échelle du Pays de Saint-Brieuc ».

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



## RÉORGANISER LES MOBILITÉS DANS UNE LOGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE



Le SCOT intègre ainsi le caractère structurant du projet TEO.

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

### Les Plans locaux d'urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de Saint-Brieuc Armor Agglomération est en cours d'élaboration, pour une mise en œuvre en 2024.

### Compatibilité avec le PLU de Saint Brieuc

Le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de Saint-Brieuc a été approuvé le 12 février 2013.

Le PADD s'articule autour de 5 enjeux à l'horizon 2025 : dynamiser et étendre le centre-ville ; conforter les axes urbains ; structurer le développement de nouveaux secteurs d'urbanisation ; favoriser le développement économique ; préserver l'environnement et le cadre de vie.

Pour le premier enjeu « conforter les axes urbains », la trame urbaine sera rendue plus lisible à travers le développement de deux axes qui parcourront le territoire du Nord au Sud et d'Est en Ouest. Ce dernier consiste en la mise en place d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et la densification de l'urbanisation tout au long de cet itinéraire.

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

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

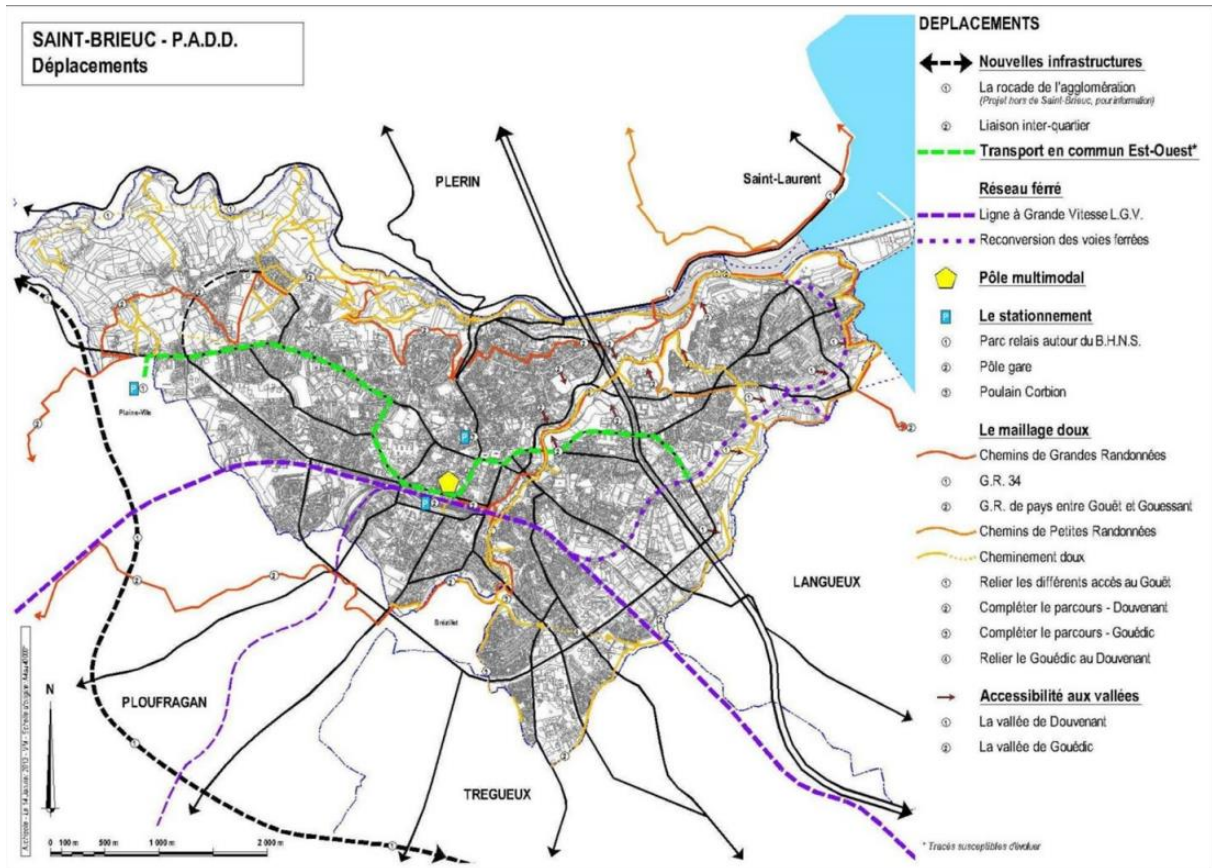


Figure 6 : Extrait du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU de Saint-Brieuc (Source : PLU de Saint-Brieuc, 2015)

### Le zonage et le règlement

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

L'interdiction de constructions ou installations ne s'applique pas aux « constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ; aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ; [...] aux réseaux d'intérêt public ».

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

**Le projet est compatible avec le zonage et le règlement du PLU de Saint-Brieuc.**



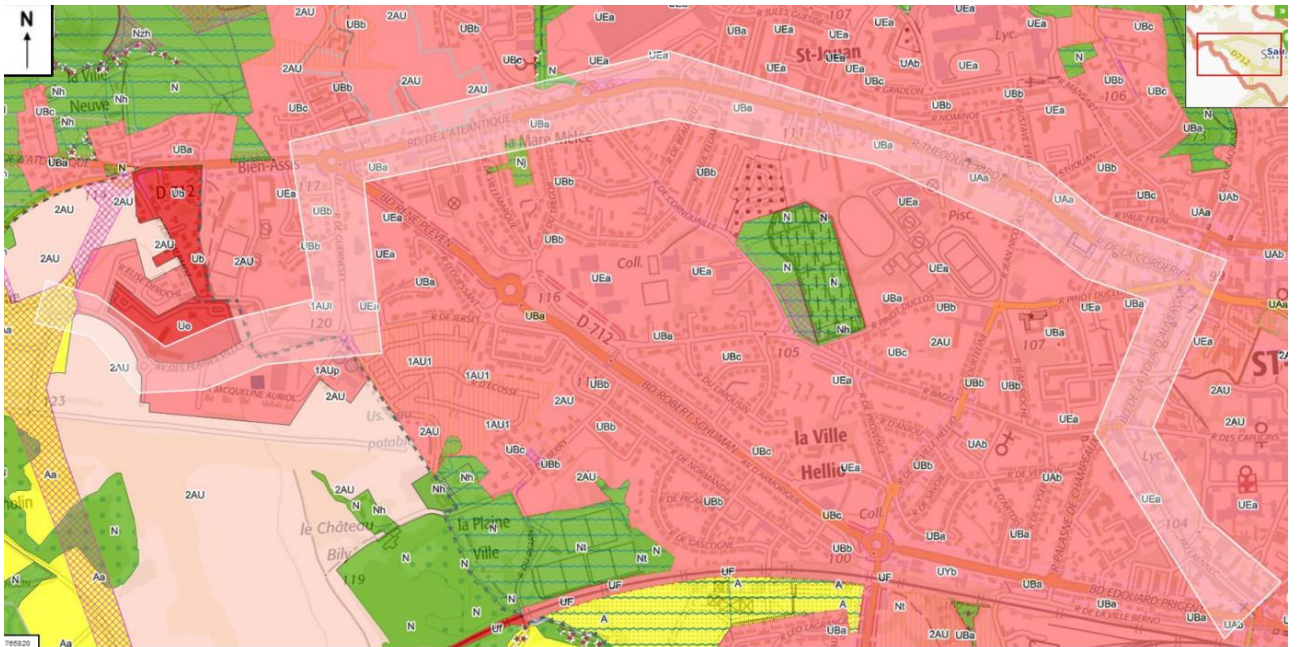


Figure 7 : Zonage du PLU – Secteur Ouest (Source : Géoportail de l'Urbanisme, 2021)

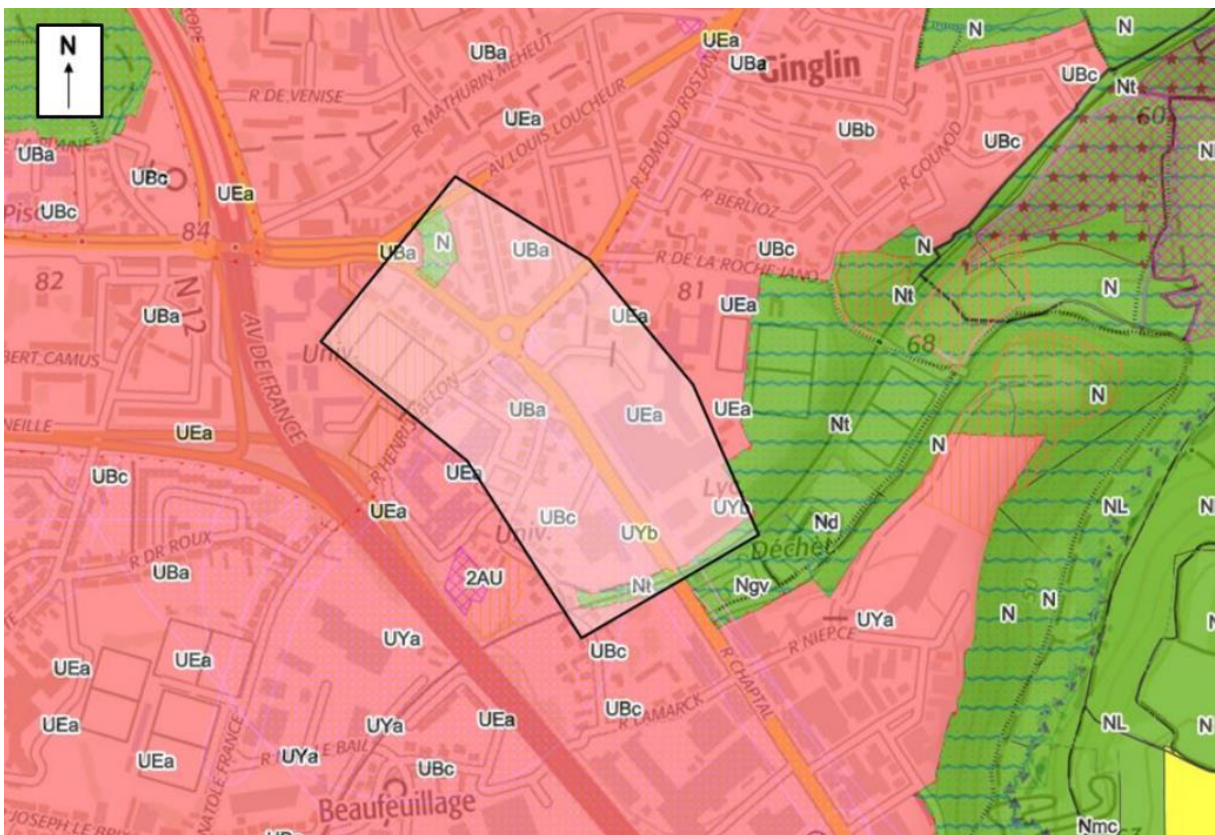


Figure 8 : Zonage du PLU – Secteur Est (Source : Géoportail de l'Urbanisme, 2021)



### Compatibilité avec le PLU de Ploufragan

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

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

Le PADD se décline autour des 6 axes suivants : permettre l'accueil de nouvelles populations par une offre adaptée et durable ; assurer le développement économique à l'échelle intercommunale ; améliorer les conditions de déplacement sur l'ensemble du territoire ; intégrer l'évolution en matière d'équipement public et d'intérêt collectif ; affirmer la protection des espaces naturels de qualité, structurer la trame verte et bleue ; assurer la préservation du patrimoine.

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

### Le zonage et le règlement

Le PLU de Ploufragan en vigueur classe les terrains dans et en limite du projet en zones Ub, Ue, 1AU, 2AU et Aa. Les zonages sur lesquels s'inscrit le projet TEO3 permettent les travaux pour ce-dernier.

**Le projet est compatible avec le zonage et le règlement du PLU de Ploufragan.**

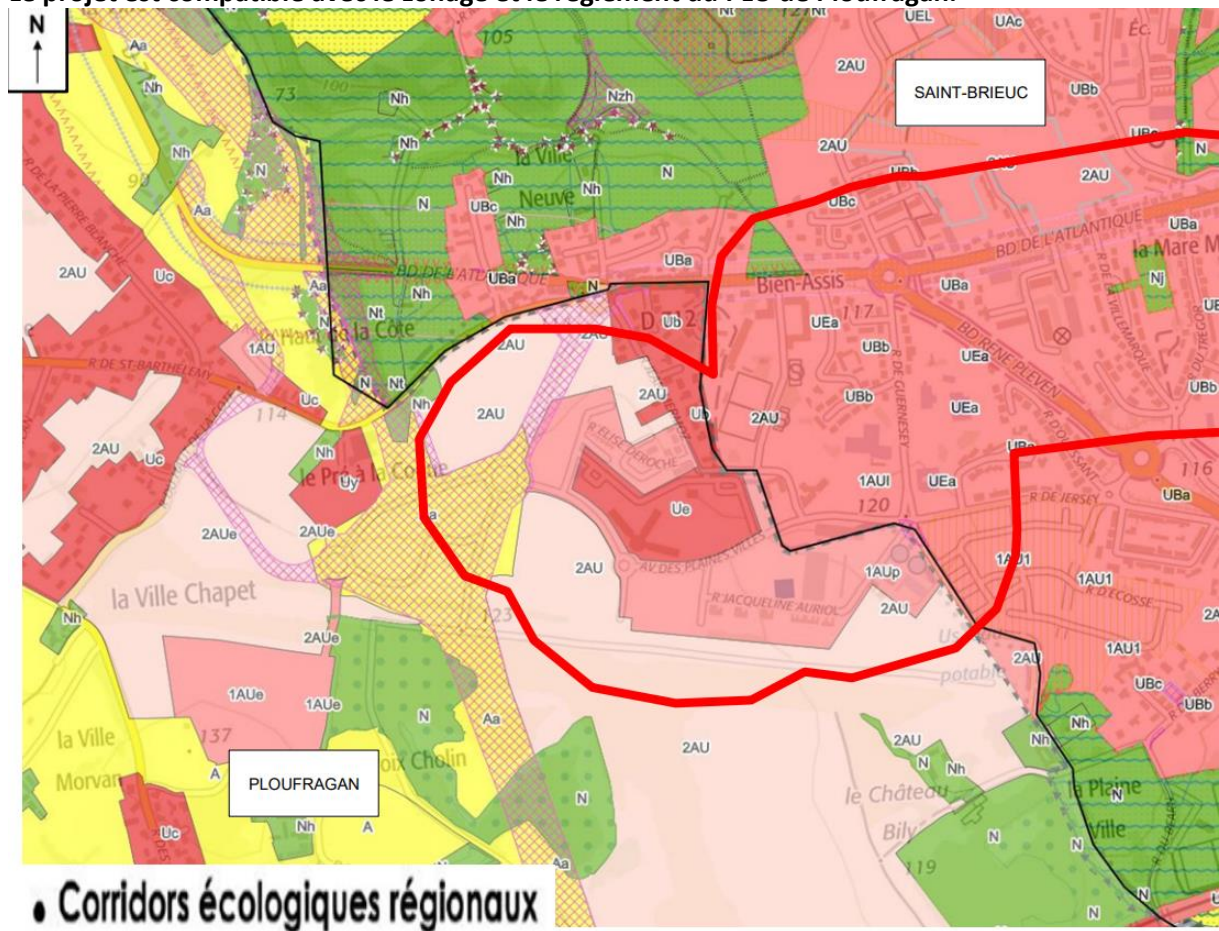
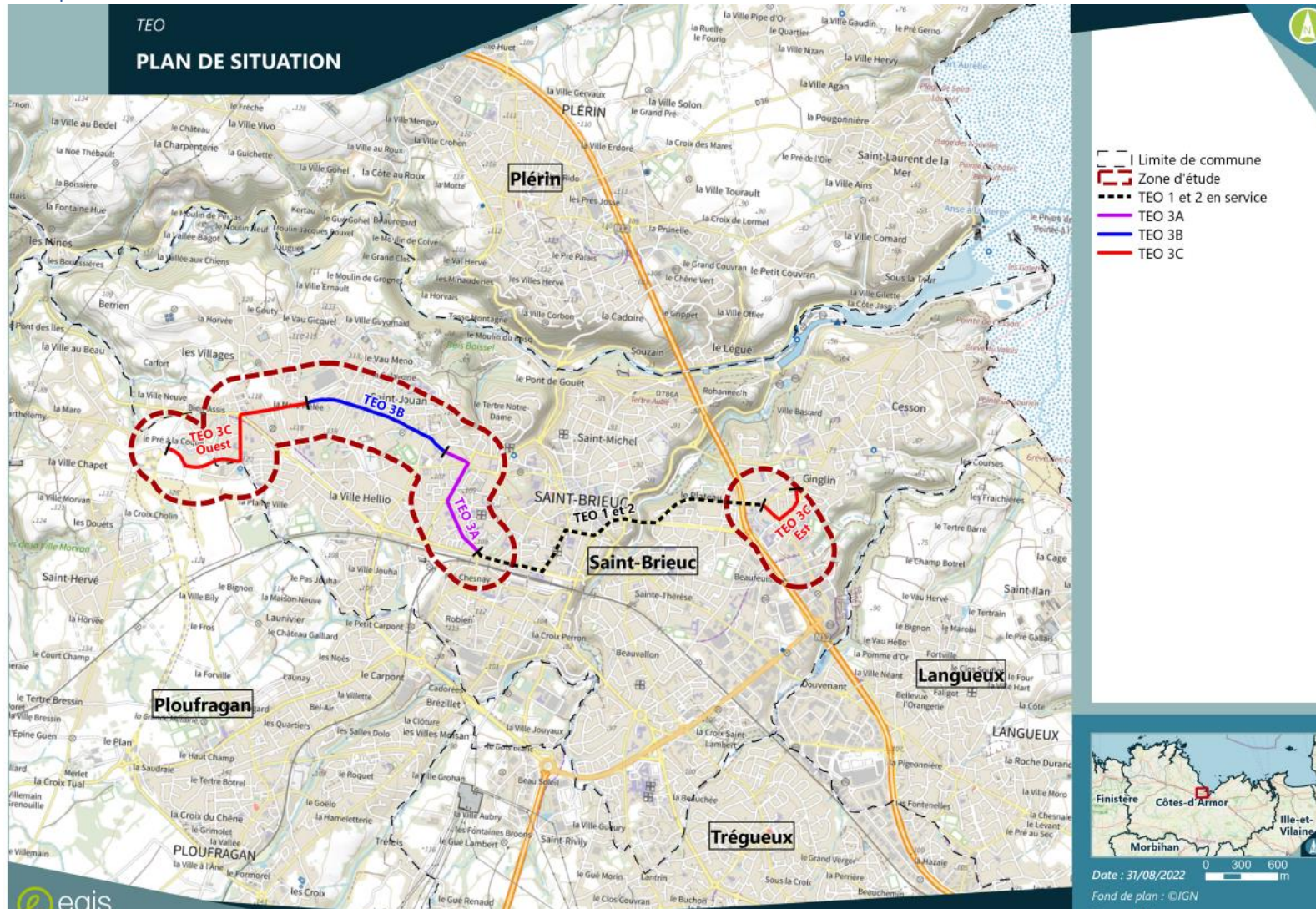


Figure 9 : Zonage du PLU de Ploufragan – Secteur extrême Ouest (Source : Géoportail de l'Urbanisme, 2021)



### C Le plan de situation



## D Le plan des travaux

Ce document expose 8 vues par tronçons : vue aérienne avec superposition graphique des aménagements prévus : voie BHNS, stations, cheminements cycles et piétons, espaces verts, voirie et stationnements.

## E Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

L'insertion urbaine de TEO 3

Les principes généraux de l'aménagement sont rappelés :

- Rééquilibrer les modes de déplacements pour plus d'efficacité ;
- Améliorer l'offre de transport en commun en améliorant la desserte, la fréquence, la vitesse commerciale et la régularité, le confort d'attente en station et durant le voyage et la création de sites propres quand cela est possible ;
- Intégrer une refonte du stationnement en limitant leur perception tout en maintenant une capacité en cohérence avec l'activité commerciale ;
- Proposer une présence végétale forte ;
- Préserver les accès et le stationnement riverain ;
- Maintenir les usages existants ;
- Insérer les nouvelles stations TEO ;
- Intégrer les modes doux dont le vélo.

Deux Parking-Relais (P+R) sont prévus aux terminus est et ouest du tronçon. L'idée est que les automobilistes puissent laisser leurs voitures aux entrées de la ville pour traverser rapidement la ville en bus.

Partie Ouest :

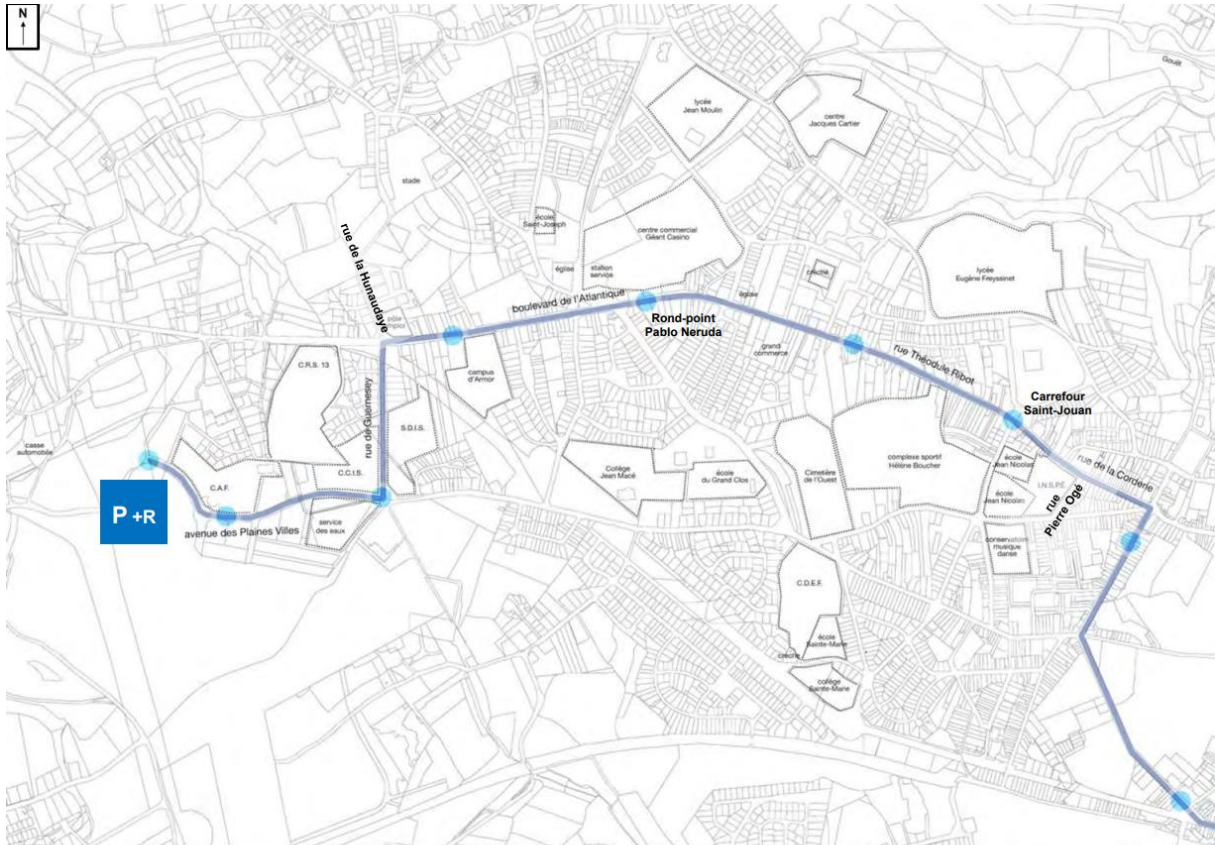


Figure 1 : Contexte urbain sur TEO 3A, TEO 3B et TEO 3C Ouest (Source : EGIS, mai 2022)



## Partie Est



Figure 2 : Contexte urbain sur TEO 3C Est (Source : EGIS, mai 2022)

### Les enjeux d'insertion

Dans les deux premières phases TEO 1 et 2, la construction de couloirs de bus dédiés a permis de répondre aux problèmes de congestion automobile. La configuration des sites et les niveaux de trafics constatés sur les secteurs de TEO3 ne justifient pas la nécessité de mettre en place des infrastructures de transports dédiées aux bus pour répondre aux exigences de régularité de la ligne.

Dans ce contexte, Saint-Brieuc Armor Agglomération a bénéficié d'une expertise technique pour adopter un schéma d'intégration intermédiaire adapté et cohérent, au vu de la circulation existante et de son évolution ; des contraintes d'usages de la ville et des quartiers concernés et des exigences de transport initialement définies.

Les mesures majeures adoptées sont les suivantes : intégration du BHNS sur la voie au même titre que les autres véhicules motorisés ; séparation des déplacements doux de la voie de circulation ; traitement spécifiquement des carrefours via des outils de régulation et de gestion de trafic (détection des bus à leur approche et synchronisation des feux).

Huit enjeux d'insertion ont été formulés :

- Offrir un gabarit de circulation de 6,40 m pour la performance du réseau de transport,
- Aménager des stations bus dans la continuité de l'identité de TEO,
- Favoriser les transports en commun pour le franchissement des carrefours à enjeux,
- Développer le paysage urbain par le végétal et les usages,
- Insérer des cycles en site propre et sécuriser leurs parcours aux carrefours,
- Maintenir une offre de stationnement de proximité équilibrée entre les rives,
- Pacifier l'usage de l'espace public et limiter la vitesse,
- Favoriser la perméabilité des revêtements.

### Les aménagements

Les aménagements sont décrits sous forme de schémas et profils. Ils sont illustrés de photos pour les secteurs :

- TEO3A : du carrefour de la Croix Mathias au carrefour Pierre Ogé/Rue de la Corderie

Les caractéristiques techniques sont illustrées par des profils pour le boulevard Laennec, le carrefour Bagot, le boulevard de la Tour d'Auvergne puis la rue de la Corderie.<sup>1</sup>

- TEO3B et TEO 3C

Caractéristiques techniques, profil et plans pour le tronçon Rue Pierre Ogé – Rue de la Hunaudaye

Plans pour la section Neruda- Jeanne Jugan

Principes et Plans d'aménagement des carrefours :

TEO 3B : Carrefour St Jouan, Rond-Point Pablo Neruda

TEO 3C Ouest : Carrefour Atlantique/Guernesey (Rond-Point d'Iroise), Rue de Guernesey, Avenue des plaines-Villes

#### Parking Relais Ouest /Terminus :

Le P+R est situé face à la Caisse d'Allocations Familiales des Côtes d'Armor au niveau de l'avenue des Plaines Villes à Ploufragan. Le terrain est à l'interface entre le terminus Ouest de TEO et la future rocade, dont la mise en service est prévue fin 2025-courant 2026<sup>2</sup>. Il comptera à terme environ 355 places de stationnement (phase 1 aménagement de 150 places et phase 2 rajout de 205 nouvelles places).

Il s'agit d'un terrain agricole de 11 179 m<sup>2</sup> comprenant un fourré à ajoncs.

La gestion des eaux pluviales sera faite via des stationnements en revêtement perméable associés à une structure réservoir et à des noues. Un système de contrôle d'accès par barrières (entrée avec une boucle de détection et sortie par validation du titre de transport) et un portique limiteur de gabarit seront mis en place à l'entrée/sortie du parking. Enfin, la mise en place d'une ombrière photovoltaïque de 750 m<sup>2</sup> permettra à la fois de donner plus de confort aux usagers (structure couverte) mais également de produire environ 75 000 kWh/an sur un espace artificialisé. Cette énergie électrique sera réinjectée dans le réseau électrique.

Des inventaires écologiques menés en avril 2021 ont permis d'appréhender des enjeux écologiques : préservation d'habitats d'espèces protégées ou non protégées patrimoniales, et notamment le fourré à Ulex europaeus (Ajonc d'Europe) pour l'avifaune, conservation de l'Alouette des champs en gardant une partie des cultures existantes dans le secteur, limitation du dérangement des espèces dans les secteurs sensibles, aménagement paysager permettant l'accueil de l'avifaune en particulier et de la faune en général avec utilisation d'essences végétales locales pour les plantations.

#### TEO 3C Est

Caractéristiques techniques et profil pour la rue de la Solidarité, la Rue Edmond Rostand, la Rue de l'Avenir.

#### Parking Relais Est /Avenir :

Il s'implante en lieu et place du parking existant. L'aménagement prévoit une entrée et une sortie du P+R distinctes avec un contrôle d'accès. La capacité du P+R projeté est de 98 places dont 2 places PMR et 4 places pour les 2 roues motorisés.

La mise en place d'un stationnement sécurisé avec accès carte KorriGo pour les cycles sera également réalisé, tout comme un sanitaire à disposition des conducteurs du réseau TUB.

La reconfiguration de ce P+R permet de planter quelques arbres sous réserve d'une vérification de compatibilité réseaux. Les places de stationnements sont prévues en pavés joints gazon ou en revêtement perméable pour améliorer l'image perçue et la qualité environnementale de l'aménagement, en gérant sur site les eaux pluviales dans une structure réservoir.

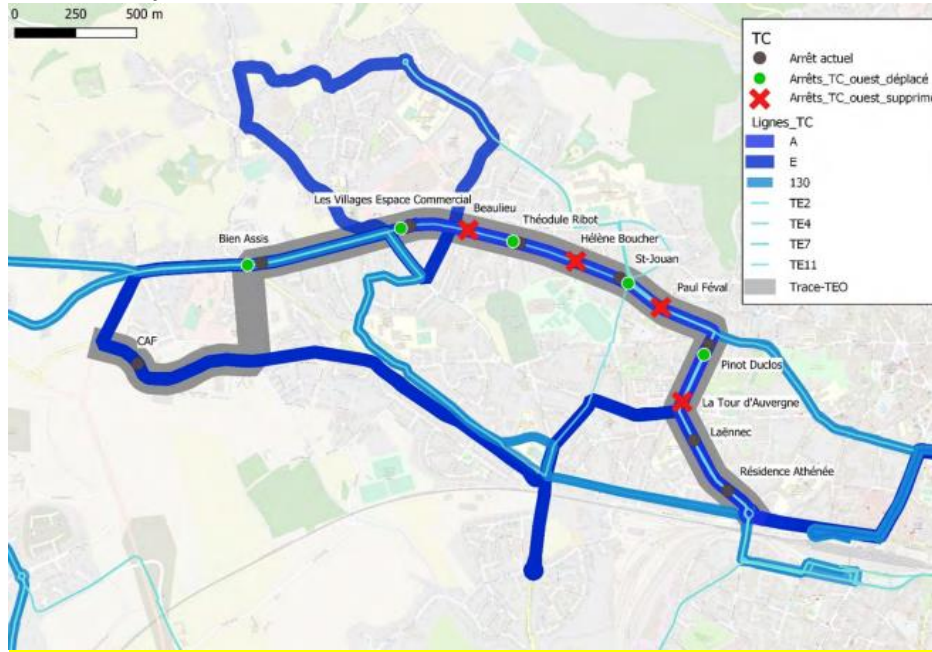
<sup>1</sup> Les travaux ont déjà été effectués sur ce secteur

<sup>2</sup> Les travaux sont actuellement suspendus

### Les stations :

Les stations Bien Assis, Les Villages, Espace Commercial, Théodule Ribot vont être repositionnées et mutualisées afin d'augmenter les distances inter-station.

Les stations Beaulieu, Hélène Boucher, Paul Féval, Pinot Duclos seront supprimées, et reportées sur les arrêts adjacents.



### Les transports en commun

#### Evolution des réseaux

Depuis la mise en service de la tranche 2 du TEO, les gains en performance du fait de la réalisation des voies en site propre bénéficient aux lignes urbaines structurantes (Lignes A, B, D, E), à certaines lignes secondaires ou estivales (ligne 40, 130, Navette Centre-Ville, ligne des Rosaires) et interurbaines du réseau BreizhGO (lignes 1). En complément, une étude générale de restructuration du réseau sera conduite au cours de l'année 2023 permettant notamment de définir les conditions d'exploitation de l'ensemble de l'infrastructure TEO avec un objectif de mise en service en septembre 2025.

#### Fréquence et usage du site propre

L'objectif général de l'opération TEO est une hausse de la fréquentation de plus +35% sur l'axe du BHNS, soit un passage de 6 500 à 10 000 voyageurs/jour (variation 2018/2023).

#### Le stationnement

Le bilan du stationnement pour le projet TEO3 fait état de 158 places conservées (60 places conservées avenue des Plaines Villes et 98 places maintenues au P+R Avenir), 460 places supprimées et 746 nouvelles places créées dont environ 350 pour le seul P+R Ouest. Ainsi, sur les 935 places initiales, le total sera porté à 1 221 places soit un gain de +286 nouvelles places de stationnement.

#### Les modes doux

Des aménagements pour les cyclistes ont été prévus sur l'ensemble du linéaire TEO3. En fonction des sections, des vitesses pratiquées, des contraintes d'emprise et de la déclivité des sites traversés, les aménagements peuvent varier ; néanmoins les principes d'insertion sont les plus homogènes possibles sur les différentes séquences afin, notamment, de faciliter la perception des continuités. Par rapport à la situation existante, le projet TEO3 amènera soit un maintien soit une amélioration des cheminements piétons en maintenant ou augmentant la largeur des trottoirs ; en réduisant les

distances de traversées piétonnes dans les carrefours, via la mise en œuvre d'îlots refuges et de carrefours resserrés.

Le retraitement qualitatif des espaces publics améliorera le confort et la perception de place du piéton dans son environnement. Depuis le 30 juin 2022, 98% de la voirie de Saint-Brieuc est passée à 30 km/h. Cette extension des zones apaisées permet de renforcer la sécurité des modes actifs y compris dans le périmètre réaménagé.

### Les revêtements

La palette des revêtements s'inscrit dans la continuité des premières phases de TEO : bordures granit pour le squelette de l'aménagement ; enrobés noirs pour l'espace routier et les trottoirs ; enrobé Goasq pour l'espace réservé au bus, Goasq poncé pour les pistes vélo ; résine sur l'enrobé pour matérialiser des ruptures. Les stations seront en pierre naturelle et les stationnements, autant que possible en pavés joints gazon pour leur perméabilité. Les bétons sont proposés ponctuellement.

### Les plantations

Sur l'ensemble du projet TEO 3 :

197 arbres abattus, 260 arbres plantés soit un gain de 63 arbres (+15%)

Augmentation de 9 540m<sup>2</sup> d'espaces verts sur TEO 3 avec un gain de +41% d'espaces verts

Des arbres au développement adéquat selon les axes ont été plantés, de même que des massifs d'arbustes couvre-sol et de vivaces plantés au pied des arbres pour limiter l'imperméabilisation du sol et les blessures sur les troncs.

Sur l'ensemble du projet TEO3, les places de parking sont prévues avec des pavés jointoyés par du gazon.

## F Appréciation sommaire des dépenses

L'ensemble de l'opération TEO est estimé à 54,4 millions d'euros HT qui se divise selon :

- TEO1 : 8,03 M€ HT ;
- TEO2 à 18,9 M€ HT ;
- TEO3 : 14,6 M€ HT (estimatif) dont 3,8 M€ HT pour TEO 3A ;
- Ensemble du projet (matériel roulant, foncier, réseaux humides, etc.) : 12,8 M€ HT.

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (2,7 M€), l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (0,83 M€), la Région Bretagne (1,67 M€) et l'Union Européenne via les fonds des Fonds Européen de Développement Régional (3,679 M €) et la Ville de Saint-Brieuc (5,5 M€) apportent leur soutien à hauteur de 14,4 millions d'euros.



## G Etude d'impact

L'étude d'impact a été réalisée par le cabinet [EGIS](#).

### G-1 Préambule

L'étude d'impact a pour finalités de permettre la compréhension du fonctionnement et de la spécificité du milieu sur lequel le projet intervient, d'identifier les incidences des aménagements projetés sur le milieu naturel, physique et humain, ainsi que sur le paysage, et d'en évaluer les conséquences acceptables ou dommageables. Elle doit permettre, en outre, de guider le Maître d'Ouvrage dans la conduite de son projet et d'informer le public.

L'étude d'impact est rédigée conformément au Code de l'Environnement (article L.122-1 et suivants et R.122-1 et suivants). Elle tient compte de la réglementation en vigueur, des caractéristiques du site et des éléments techniques du projet issus des études récentes. L'article L. 122- 1- 1 III prévoit un mécanisme d'actualisation de l'évaluation environnementale. Les impacts et mesures liés aux phases de TEO 1 et 2 seront signalés afin de rappeler ce qui a été intégré dans les phases précédentes de TEO et de mettre en exergue les nouvelles mesures appliquées pour le prolongement de la ligne à travers le projet TEO 3.

### Cadre réglementaire

L'étude d'impact du dossier constitue une actualisation de celle de 2015 effectuée au titre de l'article L.122-1-1 du Code de l'environnement pour l'opération Transports Est-Ouest (TEO) de l'agglomération de Saint-Brieuc.

L'article R.122-5 du code de l'environnement précise que :

« I – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine ».

L'étude d'impact doit comporter un certain nombre d'éléments définis dans l'article L.122-3. Ceux -ci sont rappelés ainsi que leur contenu :

- Résumé non technique
- Description du projet
- Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution
- Description des facteurs mentionnés au III de l'article L.122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet
- Description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement
- Description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs
- Description des solutions de substitution raisonnables
- Mesures Eviter Réduire Compenser (ERC) avec leurs modalités de suivi
- Description des méthodes de prévision ou des éléments probants
- Noms, qualités et qualifications du ou des experts

Ces éléments ont été repris conformément à leur libellé ou regroupés dans les rubriques de l'étude.

## G-2 Résumé non technique

### Localisation du projet :

La troisième phase de l'opération Transport Est Ouest (TEO3) de l'agglomération briochine est située sur les communes de Saint-Brieuc et de Ploufragan. TEO 3 est composé de deux tronçons géographiques distincts, respectivement à l'Est et à l'Ouest des de TEO 1 et 2 déjà en service : tronçon TEO 3C Est à l'est, tronçon TEO 3A, TEO 3B, TEO 3C Ouest à l'Ouest.

### Description du projet

La mise en œuvre de l'opération TEO lancée en 2010 comporte 3 phases :

- 1<sup>e</sup> phase (TEO 1) : « Armor Cité », entre la Place de la Cité (station Université) et le Pont d'Armor ; livrée en 2014
- 2<sup>e</sup> phase (TEO 2) : « Centre-ville », requalification des espaces publics du centre-ville entre le Pont d'Armor et la Croix Mathias avec, en point d'orgue, la place du Guesclin et le réaménagement urbain du pôle d'échange multimodal livrés en septembre 2019. Création de la maison du vélo inaugurée en janvier 2020
- 3<sup>e</sup> phase (TEO 3) : secteur Ouest et extrémités Ouest et Est.

Cet aménagement d'infrastructures de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) porte sur un linéaire de 8 km et comporte 21 stations.

Son tracé transversal d'Est en Ouest vise à desservir les polarités urbaines principales de l'agglomération. Il draine les quartiers Est et Ouest de Saint-Brieuc en desservant deux polarités urbaines essentielles : le centre-ville et le pôle multimodal de la gare SNCF inauguré en septembre 2019.

Il contribue à répondre aux objectifs généraux d'une mobilité partagée et durable et se justifie par les trois objectifs principaux suivants :

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

Les phases 1 et 2 sont totalement terminées et l'ensemble de leurs composantes sont dorénavant en service.

Les objectifs de la phase TEO 3 sont les suivants :

- Améliorer l'offre de transport en commun et leurs performances pour compléter la ligne BHNS : (priorité aux carrefours, stations accessibles et dimensionnées, parkings relais...).
- Développer et faire cohabiter les modes doux et l'intermodalité avec les véhicules particuliers
- Agir en faveur de l'environnement,
- Connecter les quartiers et équipements au centre de l'agglomération en redessinant l'Ouest de la Ville avec les habitants, usagers et associations : accompagner la requalification urbaine et structurer le territoire ; embellir l'entrée de ville Ouest (effacement des réseaux, aménagements paysagers, etc.) ; affirmer un parti environnemental (perméabilisation, végétalisation, etc.).

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

Le projet TEO 3<sup>e</sup> phase « Chaptal – Plaines Villes » consiste en la réalisation de l'aménagement BHNS d'une part sur la partie Ouest du tracé (3,5 km environ), d'autre part sur l'extrémité Est des 8 km du tracé du BHNS.

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

- TEO3A : Aménagement du carrefour de la Croix Mathias jusqu'au carrefour de la rue Pierre Ogé avec la rue de la Corderie : cette phase A est aujourd'hui terminée et en service ;
- TEO3B : Aménagement de la rue Pierre Ogé jusqu'au carrefour giratoire Pablo Neruda (inclus) ; Sur ce tronçon, des travaux sont en cours pour une mise en service du tronçon TEO3B prévue pour la rentrée de septembre 2024 ;
- TEO3C : Aménagement d'une part du tronçon Ouest compris entre le carrefour Neruda jusqu'aux Plaines Villes, d'autre part du tronçon Est de la Place de la Cité à la rue de l'Avenir et la rue Chaptal.

Deux Parking-Relais (P+R) sont prévus.

Au terminus de TEO3C Est, il sera d'abord aménagé un P+R au niveau de la rue de l'Avenir, avant qu'un autre parking soit aménagé au niveau du lycée Chaptal. Les aménagements de la rue Chaptal (y compris le P+R Chaptal) ne font pas l'objet de la demande de déclaration d'utilité publique.

À l'Ouest le P+R sera situé sur un terrain situé face à la Caisse d'Allocations Familiales des Côtes d'Armor au niveau de l'avenue des Plaines Villes à Ploufragan. Ce terrain est à l'interface entre le terminus Ouest de TEO et la future rocade, dont la mise en service est prévue fin 2025-courant 2026<sup>3</sup>. Ce P+R sera aménagé en deux temps et comptera à terme environ 355 places de stationnement.

[Facteurs de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet et mesures prévues pour les éviter, les réduire et les compenser](#)

Un [tableau de synthèse](#) présente de façon exhaustive le diagnostic et les sensibilités, les incidences notables en phase chantier et en phase exploitation ainsi que les mesures concernant :

- La population (population et emploi) et la santé humaine (qualité de l'air, acoustique, émissions lumineuses, sites et sols pollués)
- La biodiversité (zonages d'inventaires, protections environnementales, protections contractuelles, habitats naturels, flore, flore invasive, avifaune, chiroptères, mammifères, amphibiens, reptiles, insectes, continuités écologiques)
- Terres, eau, sol, climat (climat, topographie, pédologie et géologie, eaux souterraines, eaux superficielles, zones humides)
- Biens matériels et activités humaines (occupation du sol, habitat et logement, infrastructures et déplacements, réseaux, gestion des déchets, zones d'activités, tourisme loisirs et équipements, SCoT, PLU, servitudes)
- Risques (naturels, inondations, technologiques)
- Paysage et patrimoine (paysage, patrimoine archéologique, monuments historiques, sites inscrits classés, SPR)

Les éléments les plus significatifs sont repris par la suite.

#### Modalités de suivi des mesures

En phase chantier, le Maître d'œuvre et le Maître d'ouvrage se chargeront de vérifier les mesures adoptées par les entreprises de travaux, pour limiter les incidences sur le milieu environnant. Les entreprises de travaux devront mettre en place un plan de préservation de l'environnement et

---

<sup>3</sup> NDLR : Cette échéance est remise en cause par la décision de suspendre les travaux.

respecter scrupuleusement les engagements pris par le Maître d'ouvrage sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Un dispositif de coordination et d'information associé sera mis en œuvre en amont des chantiers. Il concerne l'ensemble des intervenants et services concernés par les travaux. Il permet d'analyser les risques engendrés, de définir les mesures à prendre pour assurer la coactivité entre les intervenants, les usagers et la population concernée, ainsi que les mesures à mettre en œuvre pour assurer la sécurité de chacun.

Dans le cadre des chantiers, différents intervenants et entreprises spécialisées interviennent simultanément sur plusieurs sites. Chacune de ces interventions doit s'inscrire dans le cadre du planning général et prévisionnel des travaux. Durant les travaux, les incidents ou accidents identifiés (pollution accidentelle, ...) seront notés dans un cahier (tableau de bord de qualité).

De plus, durant le chantier, un contrôle du chantier par un coordinateur environnemental du MOE et/ou du MOA sera mis en place.

Les suivis des mesures en phase travaux sont les suivants :

- L'approvisionnement en matériaux et la gestion des déchets ;
- Le suivi de l'absence de terrassement en période pluvieuse importante ;
- Le suivi du maintien de la propreté de chantier ;
- La déclaration et la mise en place d'un cahier de suivi des découvertes archéologiques fortuites
- L'information des habitants ;
- La prise en compte de la sécurité ;
- Le suivi environnemental de chantier.
- Les mesures suivantes seront réalisées en phase exploitation : suivi des effets sur les nuisances (qualité de l'air, nuisances sonores) ; suivi des espaces verts.

#### Estimation des coûts et moyens en faveur de l'environnement

Mesure d'évitement E.2.1.a « Balisage préventif pour la mise en défens du Fourré à Ulex europaeus près du P+R Ouest » : le coût estimatif de la mesure s'élève à environ 1 100€ (5€/mlx 215 ml).

#### Aspects pertinents des caractéristiques de l'environnement et de leur évolution

L'objet de ce chapitre porte sur l'analyse de l'évolution à l'horizon +10/20 ans, de l'état actuel du site et de son environnement avec réalisation du projet (« scénario projet ») et sans réalisation du projet (« scénario de référence »).

#### La population et la santé humaine

En l'absence de mise en œuvre du projet, l'accessibilité des quartiers Ouest et Est de la ville sera de plus en plus difficile et les embouteillages entraîneraient une perte de temps pour les usagers, des émissions de polluants dans l'air plus importantes ainsi qu'une hausse des nuisances sonores induites.

#### La biodiversité

Il est difficile d'évaluer les changements potentiels par rapport à l'état actuel après la mise en service de la phase 3.

#### Les terres, le sol, l'air et le climat

L'évolution la plus évidente concerne celle liée aux changements climatiques. Une hausse de la congestion routière pourrait provoquer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle locale et donc dégrader la qualité de l'air. Il est cependant difficile d'évaluer les évolutions liées aux changements climatiques.

Aucune évolution notable n'est à considérer sur les thématiques du sol et des terres sans mise en œuvre du projet.

#### Les biens matériels et les activités

En l'absence de projet, les opérations de renouvellement urbain ou de nouvelles constructions se poursuivront. Ainsi, l'évolution urbaine tendrait vers une augmentation du bâti et une amélioration de l'état de celui-ci. Il n'est pas attendu d'évolution notable des modes de déplacement.

### Les risques

En l'état actuel des connaissances, aucune évolution notable quant à la vulnérabilité du secteur aux risques naturels n'est attendue sur les thématiques inondation (par remontées de nappe), mouvement de terrain (aléas retrait gonflement des argiles), risque sismicité.

### Le patrimoine naturel et le paysage

Les éléments recensés présentant un intérêt architectural ou patrimonial sont éloignés du projet. Sans mise en œuvre du projet, ces éléments seront préservés.

### Incidences négatives notables du projet résultant de sa vulnérabilité face à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs

Le projet ne présente pas de vulnérabilité particulière vis-à-vis du risque sismique et de l'aléa au retrait-gonflement des argiles. Le tracé s'insère en majorité sur des infrastructures routières existantes et des zones imperméabilisées. Les panneaux de signalisation et arrêts de bus seront conçus de façon à prendre en compte les risques de vents violents.

Le projet de BHNS – TEO 3 n'est pas concerné par un risque lié aux ICPE à proximité immédiate. Enfin, en raison du caractère diffus et non localisable a priori du risque de transport de matières dangereuses, il n'existe pas de signal d'alerte spécifique. En cas d'accident, l'alerte serait donnée par les ensembles mobiles d'alerte (services de secours et de police dépêchés sur place) et relayée par les médias locaux.

### Incidences du projet sur le réseau Natura 2000

Aucun site Natura 2000 n'est présent dans les périmètres d'étude qui constituent une bande de 300 mètres du part et d'autre du tracé. Les sites Natura 2000 les plus proches du projet sont situés à moins de 2 km à l'Est de celui-ci soit la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Baie de Saint-Brieuc – Est » et La Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Baie de Saint-Brieuc – Est ».

Au regard de la nature des travaux, de l'exploitation du site, des caractéristiques des sites Natura 2000 les plus proches, il n'existe pas de relation directe ou indirecte entre eux, susceptible d'influer négativement sur l'état de conservation des espèces et des habitats naturels de la ZSC et de la ZPS. Aucune mesure de réduction d'impact ou de compensation n'est nécessaire au regard de Natura 2000.

### Cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés

Suite à l'analyse des différentes opérations, il apparaît qu'aucun projet n'est susceptible d'interagir avec le projet de BHNS – TEO 3.

### Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les incidences notables du projet

La méthodologie appliquée comprend une recherche bibliographique, un recueil de données effectué auprès des organismes compétents dans les divers domaines, des études de terrain, la compilation d'études spécifiques. L'évaluation des impacts du projet sur l'environnement s'est fondée sur les contraintes recensées lors de l'état initial. Cette évaluation a été réalisée à différents niveaux : temporaire, permanent, direct, indirect.

### G-3 Description du projet

Cette partie reprend les éléments déjà exposés sur l'historique et les objectifs de l'opération TEO et du projet TEO3.

Les travaux de démolition se limitent à la dépose de panneaux de police et d'arceaux, la démolition de bordures, de caniveaux, de dalles en béton, de trottoirs, ainsi que du sciage d'enrobé et du rabotage de chaussée.



L'état d'avancement du projet en avril 2022 est présenté sur les cartes :

TEO 3ème tronçon

3 - Description du projet

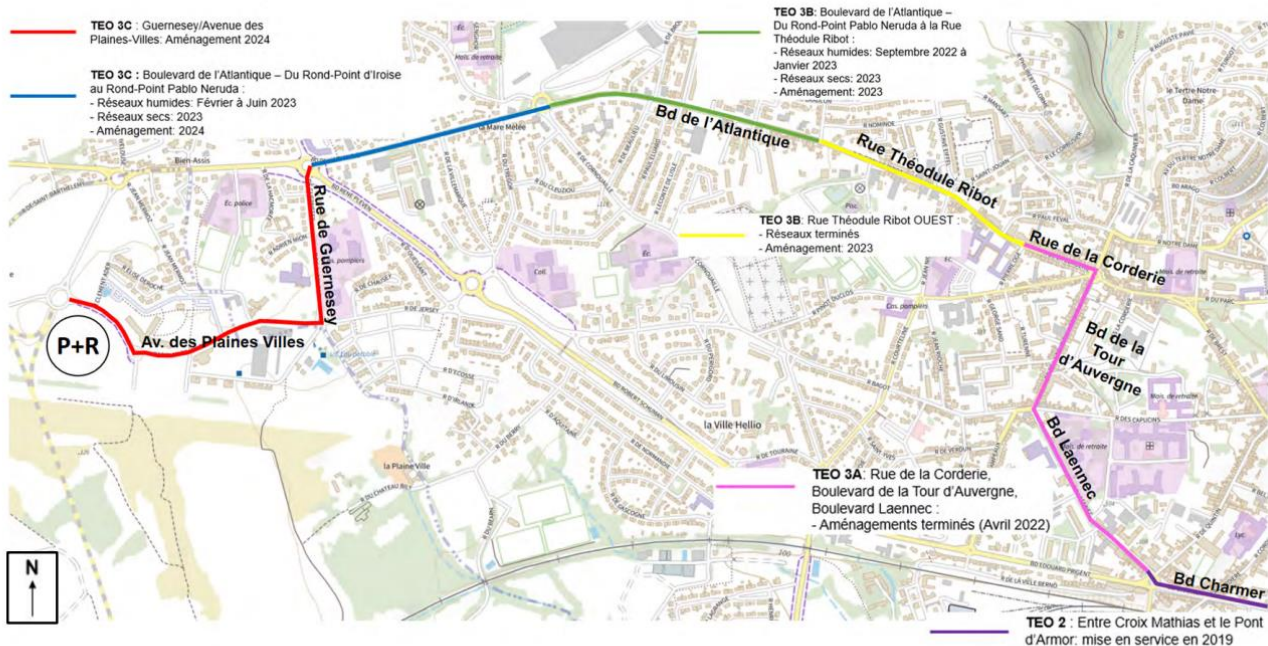


Figure 13 : Programme des trois ans de travaux pour finir la ligne TEO – Secteur Ouest (Source : EGIS, mai 2022)

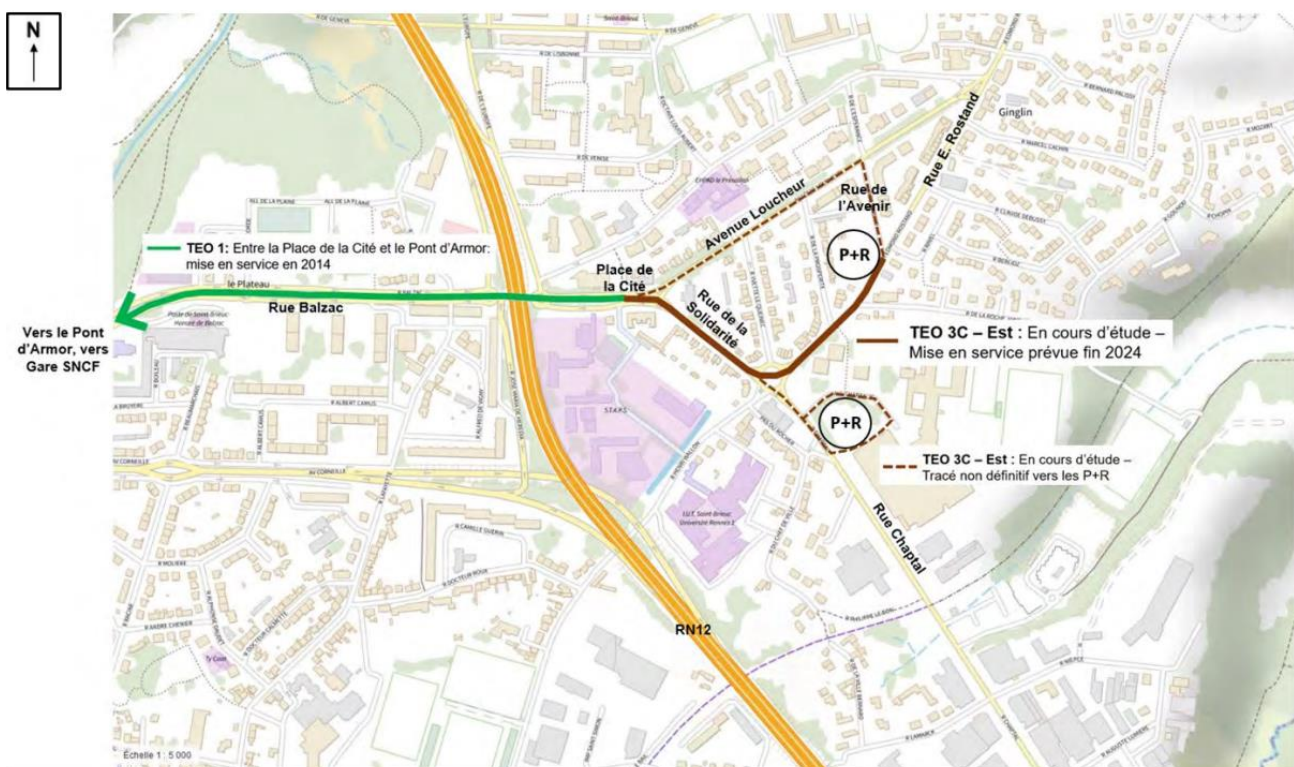


Figure 14 : Programme des trois ans de travaux pour finir la ligne TEO – Secteur Est (Source : EGIS, mai 2022)

Les différents secteurs sont illustrés par des photos aériennes et focus photos sur des points particuliers.



**Insertion urbaine**

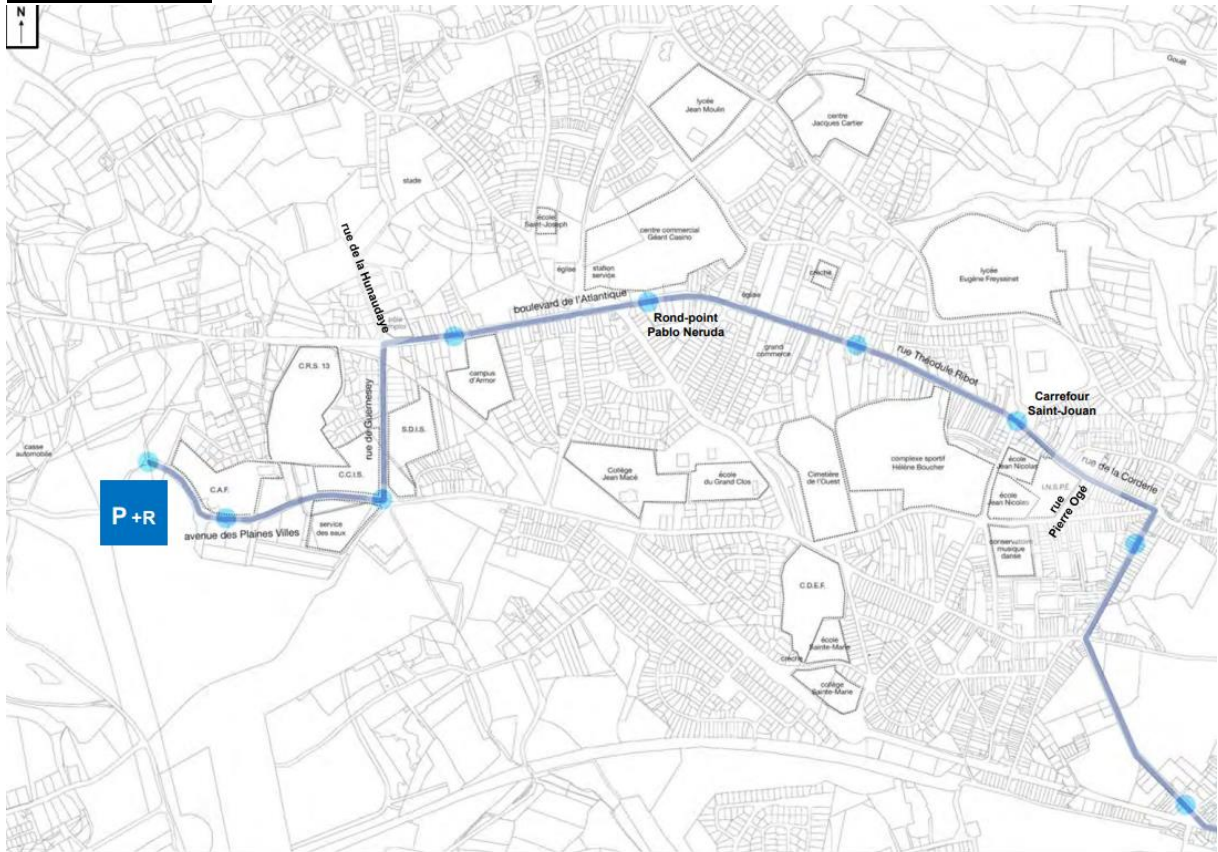


Figure 18 : Contexte urbain sur TEO 3A, TEO 3B et TEO 3C Ouest (Source : EGIS, mai 2022)

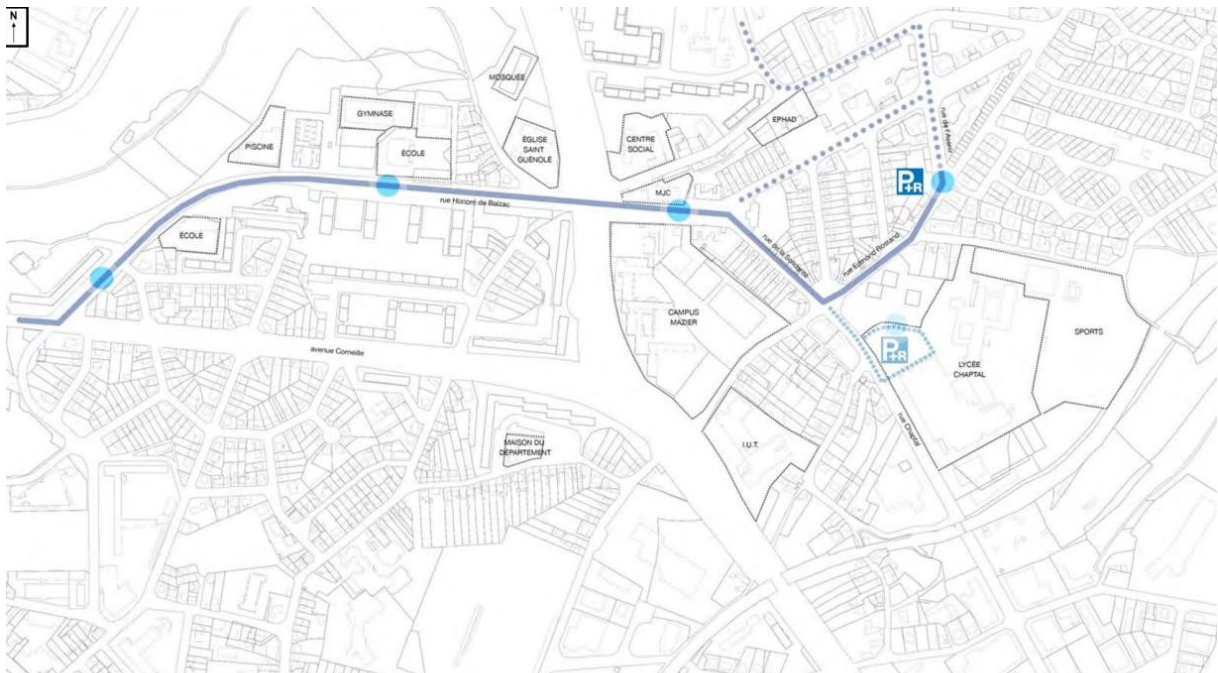


Figure 19 : Contexte urbain sur TEO 3C Est (Source : EGIS, mai 2022)

Lors des deux premières phases, la construction de couloirs de bus dédiés a permis de répondre aux problèmes de congestion automobile qui étaient pénalisants pour les déplacements des bus. La

configuration des sites et les niveaux de trafics constatés sur les secteurs de TEO3 ne justifient pas la mise en place d'infrastructures de transports dédiées aux bus.

Au vu de la circulation existante et de son évolution, des contraintes d'usages de la ville et des quartiers concernés, et des exigences transport initialement définies, les mesures suivantes ont été adoptées :

- Intégration du BHNS sur la voie au même titre que les autres véhicules motorisés ;
- Séparation des déplacements doux de la voie de circulation ;
- Traitement spécifique des carrefours via des outils de régulation et de gestion de trafic.

Huit enjeux d'insertion ont été formulés :

- Offrir un gabarit de circulation de 6,40 m pour la performance du réseau de transport,
- Aménager des stations bus dans la continuité de l'identité de TEO,
- Favoriser les transports en commun pour le franchissement des carrefours à enjeux,
- Développer le paysage urbain par le végétal et les usages,
- Insérer des cycles en site propre et sécuriser leurs parcours aux carrefours,
- Maintenir une offre de stationnement de proximité équilibrée entre les rives,
- Pacifier l'usage de l'espace public et limiter la vitesse,
- Favoriser la perméabilité des revêtements.

Les 8 vues du plan général des travaux (document D) sont reprises (pages 54 à 61) ainsi que les schémas d'aménagement des différents tronçons, carrefours et parkings (pages 62 à 76).

#### Gestion des eaux pluviales

Plusieurs actions seront mises en œuvre pour limiter l'imperméabilisation du sol : recours aux pavés joints enherbés sur l'ensemble des places de stationnement, mise en place d'une structure drainante et d'un revêtement poreux sous les espaces trottoirs/pistes cyclables et stationnements. Ces dispositions techniques permettent de développer l'infiltration et la capacité de rétention du sol, d'alimenter en eau le végétal, de développer les capacités d'épuration et de favoriser l'évaporation. Elles permettront de limiter les rejets directs au réseau contribuant ainsi à diminuer les problématiques d'inondation et de pollution en aval du projet. Tous les ouvrages hydrauliques sont en mesure d'assumer un stockage volumétrique correspondant à une pluie de 60 mm

Au niveau des P+R Ouest et Avenir, des revêtements perméables ainsi que des noues seront associés à des structures réservoirs permettant la gestion intégrée des eaux pluviales.

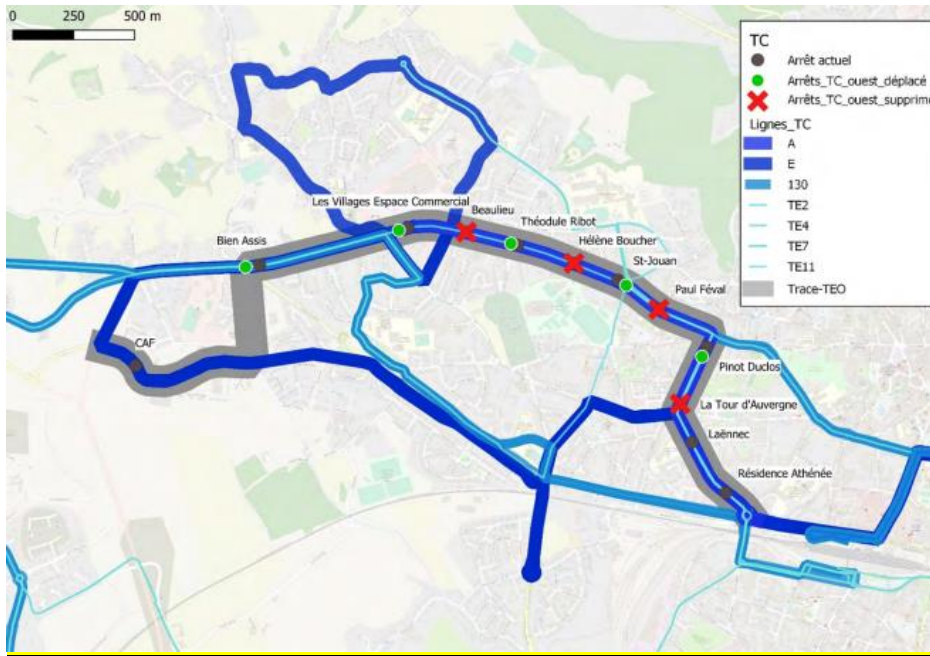
Les eaux non infiltrées ainsi que les eaux de ruissellement de voirie continueront d'être injectées au réseau existant.

#### Les stations :

Les stations Bien Assis, Les Villages, Espace Commercial, Théodule Ribot vont être repositionnées et mutualisées afin d'augmenter les distances inter-station.

Les stations Beaulieu, Hélène Boucher, Paul Féval, Pinot Duclos seront supprimées, et reportées sur les arrêts adjacents.





### Les revêtements

La palette des revêtements s'inscrit dans la continuité des premières phases de TEO : bordures granit pour le squelette de l'aménagement ; enrobés noirs pour l'espace routier et les trottoirs ; enrobé Goasc pour l'espace réservé au bus, Goasc poncé pour les pistes vélo ; résine sur l'enrobé pour matérialiser des ruptures. Les stations seront en pierre naturelle et les stationnements, autant que possible en pavés joint gazon pour leur perméabilité. Les bétons sont proposés ponctuellement.

### Les plantations

Sur l'ensemble du projet TEO 3 :

197 arbres abattus, 260 arbres plantés soit un gain de 63 arbres (+15%)

Augmentation de 9 540m<sup>2</sup> d'espaces verts sur TEO 3 avec un gain de +41% d'espaces verts

Des arbres au développement adéquat selon les axes ont été plantés, de même que des massifs d'arbustes couvre-sol et de vivaces plantés au pied des arbres pour limiter l'imperméabilisation du sol et les blessures sur les troncs.

Sur l'ensemble du projet TEO3, les places de parking sont prévues avec des pavés jointoyés par du gazon.

### Description des caractéristiques de la phase opérationnelle du projet TEO 3

#### Demande et utilisation d'énergie

En phase travaux, la réalisation des terrassements, des voiries, etc. nécessitera de l'énergie (hydrocarbures, électricité, etc.).

#### En phase exploitation :

Le choix de la motorisation n'est pas arrêté mais l'équipement en H2 des véhicules est l'option qui semble aujourd'hui la plus vraisemblable, compte tenu de la volonté de SBAA de répondre à l'appel à projets national ADEME 2022 relatif à la construction de la station de production d'H2.

Les P+R seront éclairés par des candélabres équipés d'ampoules LED.

La mise en place d'une ombrière photovoltaïque (énergie renouvelable) de 750 m<sup>2</sup> au P+R Ouest permettra de produire environ 75 000 KWh/an qui seront réinjectés dans le réseau électrique.

Matériaux et ressources naturelles utiliséesPhase travaux :

TEO3A (phase terminée). Ont été utilisés : enrobés, pavés joints engazonnés, pavés béton, granit, terre végétale.

Démolition : 19 820 m<sup>2</sup>

Terrassement : 8 045 m<sup>3</sup> +1 490 m<sup>3</sup> (entrées et trottoirs) + 210 m<sup>3</sup> (quai bus) + 530 m<sup>3</sup> (pistes cyclables).

Enrobés pistes cyclables : 1 500 m<sup>2</sup> ; Stationnement : 1 220 m<sup>2</sup> / 797 mètres linéaire (ml) ; Voirie : 2 620 ml ;

Entrées et espaces verts : 730 m

TEO3B, TEO 3C OUEST, TEO 3C EST ET P+R Déblais des travaux de nivellement à stocker avant leur évacuation en décharge adaptée et réutilisés sur site dans la mesure du possible.

Consommation :

- D'eau fournie par le réseau d'eau potable intercommunal ;
- De matériaux de construction des voiries, des espaces publics et des réseaux
- De végétaux pour la réalisation des plantations ;
- D'énergies et carburants pour l'alimentation des engins et véhicules de transports.

Limitation de la consommation en matériaux d'origine naturelle par une réutilisation de matériaux sur le site, la consommation de matériaux recyclés ou durables.

Choix des produits et matériaux si possible en fonction de leurs impacts environnementaux et sanitaires. (Utilisation de matériaux recyclés, recours à des matières premières issues de filières certifiées), utilisation de ressources locales.

En phase opérationnelle,

- Consommation d'eau pour l'arrosage des espaces végétalisés,
- Consommation de bois (palettes et caisses en bois pour la livraison et le stockage des pièces de rechange par exemple), batteries, ampoules, filtres, huiles et autres substances pour l'entretien mécanique de la flotte de BHNS.

Estimation des types et quantités de résidus et d'émissions attendus pour TEO3Phase travaux

La construction du projet TEO3 générera plusieurs types de résidus, liés à l'activité humaine et à l'activité du chantier, qu'il conviendra de traiter afin de limiter les nuisances visuelles et olfactives mais également le risque de pollution qu'ils pourront engendrer.

Les déchets et émissions pourront être notamment des déchets de démolition de voiries, des déchets de démolition de canalisations et équipements associés, des déchets inertes, des déchets non dangereux non inertes (métaux et leurs alliages, papiers, cartons, plastiques), des déchets dangereux (aérosols, emballages souillés, produits contenant du goudron, peintures, vernis, colles, solvants, éventuellement terres et sols pollués à évacuer), des déchets solides divers liés à la réalisation des travaux de voirie, des rejets ou émissions liquides (eaux pluviales, assainissement de chantier, hydrocarbures), des déchets verts, des déchets alimentaires liés à la vie sur le chantier.

En phase travaux, les matériaux issus des « purges » de terrassement, des déblais, nécessitent parfois une mise en dépôt provisoire ; Il peut s'agir de matériaux qui devront être mis en dépôt définitif ou de matériaux réutilisables pour le chantier, notamment les terres végétales au niveau du P+R Ouest).

Il sera privilégié le traitement en place des sols (si compatible) pour la réalisation des voiries ou plateforme, en substitution aux techniques classiques de terrassement pouvant générer des flux d'engins plus importants (évacuation et amenée des matériaux).

Les matériaux qui seront mis en dépôt définitif, si besoin après traitement, sont des matériaux naturels extraits du milieu, inertes, et ne représentant aucun danger pour l'environnement et les populations. Ils seront envoyés et traités en décharges agréées.

Bilan des déblais remblais

TEO 3A (terminée)	8 055 m3
TEO3B, TEO3C Ouest et P+R Ouest	40 227 m3 (dont 3 000 m3 pour le P+R Ouest
TEO3C Est et P+R Est	14 946 m3
<b>Total</b>	<b>63 228 m3</b>

Les principales émissions attendues lors de la phase de construction sont les émissions de poussières, les bruits et la dégradation de la qualité de l'air

En phase exploitation :

Les émissions principales liées à l'aménagement TEO 3 sont les eaux pluviales, les émissions lumineuses, les émissions sonores, les émissions atmosphériques (le projet n'engendrera pas de vibrations supplémentaires).

Pour les eaux pluviales sont prévues : l'insertion de noues sur le P+R Ouest et la mise en place de structures réservoirs sur le P+R Est (dimensionnés pour une pluie de 60 mm), la perméabilité des stationnements (pavés joints engazonnés). Tous ces ouvrages seront équipés de surverses vers les réseaux eaux pluviales de la Ville.

Pour les émissions lumineuses, le projet de la ligne de BHNS TEO se situant dans un secteur urbanisé donc éclairé, il aura un impact faible, la modification la plus sensible se situant au niveau du P+R Ouest. L'aménagement a pour objectif d'accroître le report modal de la voiture individuelle vers le bus, ce qui à terme permettra de diminuer les émissions sonores dues aux déplacements routiers. Une campagne de mesures de bruit a été réalisée en 2021 le long du tracé et les résultats montrent que, dans la majorité des cas, la modification n'est pas significative au sens de la réglementation en vigueur : l'écart entre l'état projet et l'état de référence est inférieur à 2 dB(A). Lorsque la modification est significative, les seuils réglementaires sont respectés. Aucune protection acoustique n'est à prévoir.

Pour ce qui concerne les émissions atmosphériques, le projet n'a pas d'impact significatif sur le kilométrage parcouru par rapport aux horizons sans projet, en 2024 et 2042. Les émissions entre les Fils de l'eau et les États projetés en 2024 et 2042 ne montrent pas d'évolution du fait du nombre constant des véhicules légers et poids-lourds entre les deux scénarios. Par ailleurs, les motorisations des bus liées au BHNS TEO sont considérées comme des motorisations « zéro émission ». La réalisation du projet du BHNS TEO n'entraînera aucun impact sur la qualité de l'air à l'échelle de la zone d'étude. L'aménagement du réseau BHNS a pour objectif de réduire le report modal vers la voiture individuelle, ce qui à terme permettra de diminuer l'émission de polluants atmosphériques dus aux déplacements routiers.

### Le coût du projet

L'ensemble de l'opération TEO est estimé à 54,4 millions d'euros HT qui se divise selon :

- TEO1 : 8,03 M€ HT ;
- TEO2 à 18,9 M€ HT ;
- TEO3 : 14,6 M€ HT (estimatif) dont 3,8 M€ HT pour TEO 3A ;
- Ensemble du projet (matériel roulant, foncier, réseaux humides, etc.) : 12,8 M€ HT.

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (2,7 M€), l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (0,83 M€), la Région Bretagne (1,67 M€) et l'Union Européenne via les Fonds Européen de Développement Régional (3,679 M €) et la Ville de Saint-Brieuc (5,5 M€) apportent leur soutien à hauteur de 14,4 millions d'euros.

## G-4 Etat actuel de l'environnement et facteurs susceptibles d'être affectés par le projet

L'étude d'impact est une actualisation de celle de l'opération TEO et se focalise sur les sections où se développe la troisième phase de l'opération TEO.

La zone d'étude couvre une surface de 300 mètres de part et d'autre de l'axe du projet TEO 3, en grande majorité sur le territoire de la commune de Saint-Brieuc. Seul l'extrême Ouest de la zone d'étude concerne la commune de Ploufragan au niveau de l'Avenue des Plaines Villes.

### Population et santé humaine

#### Population (source recensement 2017)

Saint-Brieuc : 44 372 habitants, avec entre 2012 et 2017, une croissance négative de -0,7 %, due notamment à un solde migratoire négatif. <sup>4</sup>. Population relativement âgée (30,3 % > 60 ans).

Ploufragan : 11 546 habitants, en hausse croissante depuis 1968. Population relativement âgée (30,4 % > 60 ans).

#### Emploi

Saint-Brieuc : 65 796 emplois principalement centrés sur la commune centre (27 182). 27 273 actifs et un taux de chômage de 17,9 % (taux de l'agglomération 12,4 %). Indicateur de concentration d'emploi : 173,5, ce qui signifie que le nombre d'emplois proposés localement est plus important que le nombre d'actifs qui y résident et qui ont un emploi. Saint-Brieuc occupe une fonction de pôle d'emploi au sein de l'agglomération.

53,2 % des actifs briochins travaillent dans la commune, et 46,8 % dans une autre commune du territoire. Prépondérance du secteur tertiaire (89 %) avec 52% des actifs dans le secteur public, 37% dans les commerces, transports et services divers occupent. Le secteur industriel n'occupe que 6,1 % de la population active.

Ploufragan : 6 730 actifs et un taux de chômage de 12,8 %. Indicateur de concentration d'emploi : 138,8, indiquant la fonction de pôle d'emploi au sein de l'agglomération. 26,4 % des actifs ploufranais travaillent dans la commune, contre 73,6 % des actifs dans une autre commune du territoire.

#### Qualité de l'air

Une étude Air-santé de niveau II a été réalisée en mai 2022 (cf annexe 1 de l'étude d'impact).

À 670 m du projet, l'AASQA<sup>5</sup> Air Breizh dispose d'une station permanente de mesures en fond urbain (dioxyde d'azote et PM10<sup>6</sup>). Les teneurs moyennes annuelles respectent les normes de qualité de l'air pour l'ensemble de ces polluants en 2019 et 2020. Deux campagnes de mesures pour le dioxyde d'azote ont été réalisées à l'automne 2021. Sur tous les sites les teneurs moyennes en dioxyde d'azote sont inférieures à la valeur limite réglementaire (40 µg/m<sup>3</sup>) ; les concentrations en proximité routière sont en moyenne de 23,5 µg/m<sup>3</sup>, en fond urbain de l'ordre de 15,1 µg/m<sup>3</sup> et en fond périurbain de l'ordre de 7,7 µg/m<sup>3</sup>.

Au regard des résultats des campagnes de mesures menées, la qualité de l'air est satisfaisante sur l'ensemble de la zone d'étude.

#### Ambiance acoustique

<sup>4</sup> La communauté d'agglomération a en revanche enregistré une croissance de 0,1 %, passant de 150 745 habitants en 2012 à 151 733 habitants en 2017

<sup>5</sup> Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air

<sup>6</sup> PM = Particulate Matter (particules fines) Les PM10 regroupent les particules de diamètre inférieur à 10 µm



Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère ; il peut être caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) exprimée en Hertz (Hz) et par son amplitude (ou niveau de pression acoustique) exprimée en décibel (dB)<sup>7</sup>.

La réglementation est rappelée : articles L571-1 à L571-26 et R571-44 à R571-52 du Livre V du Code de l'Environnement (Prévention des pollutions, des risques et des nuisances), arrêté du 5 mai 1995, relatif au bruit des infrastructures routières (indicateurs de gêne à prendre en compte<sup>8</sup> : niveaux LAeq(6 h - 22 h) pour la période diurne et LAeq(22 h - 6 h) pour la période nocturne ; niveaux sonores maximaux admissibles suivant l'usage et la nature des locaux et le niveau de bruit existant), circulaire du 12 décembre 1997.

Une étude acoustique concernant l'état initial sonore, a été menée dans le cadre du projet TEO ; La méthodologie est exposée ainsi que la synthèse et l'analyse des résultats de mesure (pages 99 à 103). On peut retenir les illustrations suivantes :

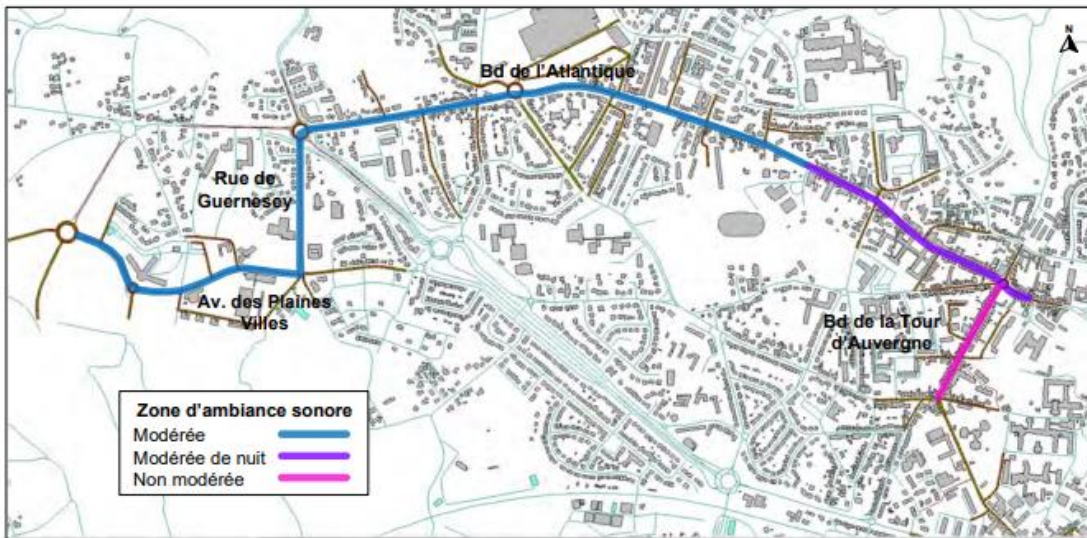


Figure 70 : Zone d'ambiance sonore préexistante retenue – Secteur Ouest

<sup>7</sup> L'échelle usuelle pour mesurer le bruit est une échelle logarithmique et l'on parle de niveaux de bruit exprimés en décibels A (dB(A)) où A est un filtre caractéristique des particularités fréquentielles de l'oreille. Elle est soumise à une arithmétique particulière (par exemple, le niveau sonore résultant de deux sources sonores est égal au plus grand des deux bruits...)

<sup>8</sup> C'est le cumul de l'énergie sonore reçue par un individu qui est l'indicateur le plus représentatif des effets du bruit sur l'homme et, en particulier, de la gêne issue du bruit de trafic. Ce cumul est traduit par le niveau énergétique équivalent noté Leq. En France, ce sont les périodes (6 h - 22 h) et (22 h - 6 h) qui ont été adoptées comme référence pour le calcul du niveau Leq. Les indices réglementaires sont les LAeq(6 h - 22 h) et LAeq(22 h - 6 h). Ils correspondent à la moyenne de l'énergie cumulée sur les périodes (6 h - 22 h) et (22 h - 6 h) pondérée A (oreille humaine), pour l'ensemble des bruits observés.

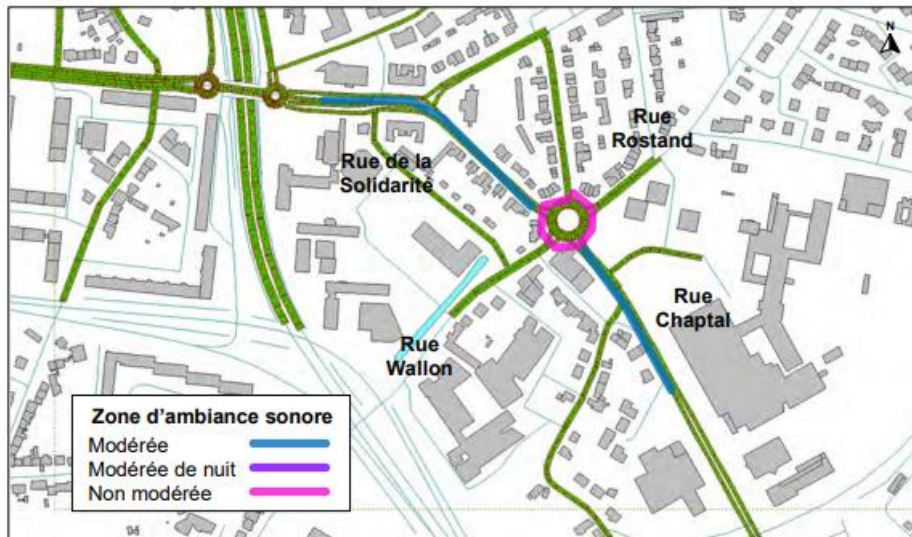


Figure 71 : Zone d'ambiance sonore préexistante retenue – Secteur Est

### Emissions lumineuses

Les zones d'étude sont localisées en zones « rouge », « orange » et « jaune », caractéristiques de centre-ville et de sa proche banlieue. La pollution lumineuse est donc assez présente. Elle diminue néanmoins à l'extrémité Ouest au niveau des Plaines-Villes.

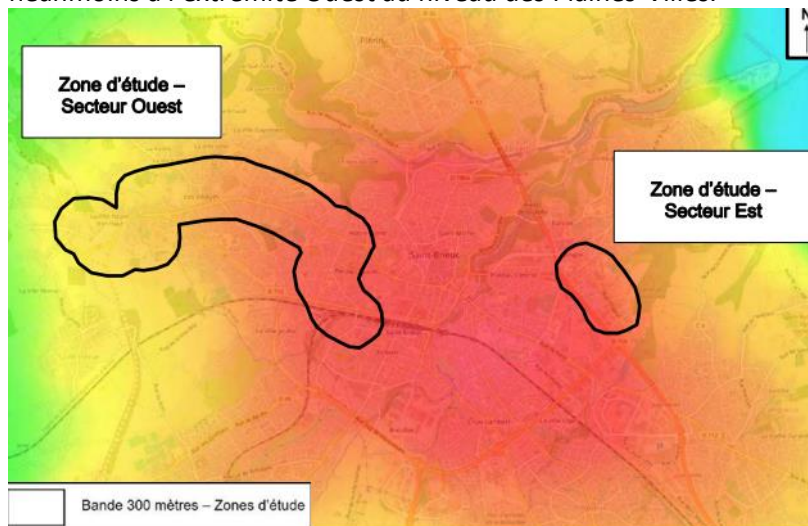


Figure 72 : Émissions lumineuses (Source : AVEX)

### Sites et sols pollués

La base de données BASOL<sup>9</sup> recense 3 sites BASOL sur la commune de Saint-Brieuc, néanmoins aucun n'est situé dans les zones d'étude. Le site le plus proche est à environ 900 mètres au sud de la Croix Mathias et correspond à l'établissement SAS MANOIR SAINT BRIEUC où une pollution aux hydrocarbures en 2008 a été observée.

<sup>9</sup> La base de données BASOL est un tableau de bord des sites sur lesquels l'administration a une action à titre préventif ou curatif.

## Conclusion

La population, l'emploi, la qualité de l'air constituent des enjeux forts à fort niveau de sensibilité, l'acoustique et les émissions lumineuses un enjeu modéré et les sites et sols pollués un enjeu faible.

## Biodiversité

### Espaces inventoriés et protégés :

Les périmètres d'étude ne sont concernés par aucun périmètre de protection du milieu naturel (Arrêté de Protection de Biotope, réserves naturelles, etc.). La Réserve Naturelle de la Baie de Saint-Brieuc se situe à environ 2,1 km du secteur Est. Elle est intégrée dans la Zone Natura 2000<sup>10</sup> de la Baie de Saint-Brieuc - Est, comprenant, entre autres, la frange littorale.

Les périmètres d'étude ne comportent pas de d'ENS<sup>11</sup>, de ZNIEFF,<sup>12</sup> de ZICO<sup>13</sup>, les zones inventoriées se trouvant à des distances suffisantes.

### Expertise écologique

Le diagnostic a été précédé d'une analyse bibliographique avec comme source principale l'Atlas de la Biodiversité de Saint-Brieuc de VivArmor Nature réalisé en 2015, complétée par la base de données Faune Bretagne et celle du Groupe mammalogique breton (GMB). Les données concernant les périmètres d'études sont exposées ; on recense sur les périmètres d'étude :

- Pour l'avifaune, 41 espèces concernées par la nidification ;
- Entre cinq et huit espèces de mammifères (hors chiroptères) susceptibles de fréquenter l'aire d'étude et ses abords proches : belette, écureuil roux, hérisson d'Europe, fouine, martre des pins, rat surmulot, taupe d'Europe, lapin de garenne ;
- Entre trois et neuf espèces de chiroptères (chauves-souris...) susceptibles de fréquenter l'aire d'étude (section 3A et section 3C) ;
- Une espèce d'amphibien : la salamandre tachetée, observée boulevard de l'Atlantique (secteur de la rue du Trégor) ;
- Aucune espèce de reptile ;
- Pour les insectes, absence d'odonates et de lucanes cerfs-volants.

L'expertise écologique réalisée par EGIS, recense 17 habitats au sein de la zone d'étude. Il s'agit d'habitats semi-naturels et anthropisés qui ne présentent pas d'enjeux particuliers de conservation ou de patrimonialité. L'extrémité Ouest de la section Ouest est composée des habitats les plus naturels. La description de ces habitats est illustrée de photos et précise leur localisation et le recensement de la flore présente (pages 117 à 121).

Elle reprend ensuite les items suivants :

- *La flore :*

Dans les espaces naturels et semi-naturels (hors habitats anthropiques tels que les massifs ornementaux et alignements d'arbres plantés en ville), les espèces végétales recensées sont communes à très communes. Elles ne sont ni protégées ni patrimoniales.

Six espèces relevées sont considérées comme « espèces exotiques envahissantes » par le Conservatoire Botanique National de Brest. Ces espèces représentent un enjeu nul d'un point de vue de la biodiversité, mais représentent un enjeu modéré en termes de gestion dans le cadre du projet.

<sup>10</sup> Natura 2000 a pour objectif de préserver la diversité biologique en Europe en assurant la protection d'habitats naturels exceptionnels en tant que tels ou en ce qu'ils sont nécessaires à la conservation d'espèces animales ou végétales. Natura 2000 vise à construire un réseau européen des espaces naturels les plus importants. Ce réseau rassemble les zones de protections spéciales ou ZPS relevant de la directive « Oiseaux » ; les zones spéciales de conservation ou ZSC relevant de la directive « Habitats-Faune-Flore ».

<sup>11</sup> ENS : Espace Naturel Sensible

<sup>12</sup> ZNIEFF : Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique

<sup>13</sup> ZICO : Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux

- *La faune :*

Le tableau des 38 espèces recensées mentionne leur statut et protections (pages 125 à 127).

Avifaune

15 espèces appartiennent au cortège des oiseaux des milieux boisés et parcs et jardins ; 13 au cortège des oiseaux des milieux ouverts à semi-ouverts (friches, prairies, parcelles agricoles) ; 2 au cortège des oiseaux des milieux aquatiques et humides ; 8 au cortège des oiseaux des milieux anthropiques. Cette répartition reflète l'occupation du sol : les milieux ouverts à semi-ouverts ainsi que les espaces verts des entreprises, les espaces verts situés le long des voiries et les jardins des habitations sont dominants en termes de superficies et permettent à ces espèces d'effectuer tout ou partie de leur cycle biologique (reproduction, repos, alimentation).

Le contexte urbain avec un bâti dense offre également des habitats favorables aux espèces d'oiseaux du cortège des milieux anthropiques. De nombreuses Hirondelles rustiques et Moineaux domestiques ont été observés en ville. Ces espèces sont très probablement nicheuses dans ou sur les habitations existantes.

Les deux espèces d'oiseaux liés aux milieux aquatiques et humides traversent la zone d'étude en vol (Goéland brun) ou fréquentent cette dernière pour l'alimentation et le repos (Goéland argenté).

La majorité des espèces ont été recensées à l'extrémité Ouest de la section Ouest où se trouvent les milieux naturels et semi-naturels les plus favorables à l'avifaune, en particulier, le fourré à Ajonc d'Europe et l'habitat Prairie mésophile - Fourré couplés au fossé de rétention et aux cultures qui permettent la nidification de plusieurs espèces des milieux ouverts à semi-ouverts.

Quelques espèces protégées patrimoniales (12 Serins cini, 3 Verdiers d'Europe) ont été également repérées. Cf les 3 cartes de localisation (pages 129 à 131).

Mammifères (hors chiroptères)

L'aire d'étude n'offre pas de milieux très favorables à la présence de diverses espèces de mammifères. Il n'a pas été recensé d'espèces protégées telles que le Hérisson d'Europe ou d'Écureuil roux. Aucun individu de Hérisson d'Europe n'a été observé de nuit lors de l'inventaire des chiroptères en ville.

Les deux espèces recensées l'ont été à l'extrémité Ouest de la section Est, essentiellement par des indices de présence : entrées/sorties de terriers dans les prairies et les cultures pour le Mulot sylvestre, et taupinières dans une prairie et en bordure de culture pour la Taupe d'Europe. Ces espèces communes ne sont pas protégées ni patrimoniales.

Chiroptères

Deux espèces (la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Kuhl) ont été recensées ; elles sont protégées au niveau national et européen. La Pipistrelle commune est inscrite sur la liste rouge nationale en tant qu'espèce quasi menacée.

Il n'a pas été recensé de gîtes arboricoles potentiellement favorables aux chiroptères. En effet, les arbres, en particulier au sein de la section Est, ne présentent pas de cavités et/ou fissures et/ou décollement d'écorces et/ou avec du lierre pouvant accueillir des chiroptères en hiver ou en été. Les constructions urbaines peuvent, pour certaines d'entre elles, constituer des gîtes potentiels pour les chiroptères. Un site de swarming<sup>14</sup> (le tunnel ferroviaire de Cesson) est localisé à environ 1,7 km à vol d'oiseau au nord de l'aire d'étude de TEO3C Est. Les espèces de chiroptères fréquentant ce site sont susceptibles d'être présentes au sein de l'aire d'étude de TEO3C Est en raison de la continuité de l'ancienne voie ferrée jusqu'à la Rue Chaptal. Cette voie ferrée aujourd'hui abandonnée fait l'objet d'un projet de voie verte porté par Saint-Brieuc Armor Agglomération.

Les 3 cartes (pages 138 à 140) localisent les points d'écoute et transect pour l'avifaune et les chiroptères. Globalement, l'activité des chiroptères n'a pas été très importante, ni très intense.

<sup>14</sup> Le « swarming » est un terme qui désigne le regroupement de chauves-souris lors des périodes d'accouplement.



En conclusion, l'aire d'étude est fréquentée par les chiroptères pour leurs transits/déplacements et la chasse/alimentation. Les Pipistrelles communes et les Pipistrelles de Kuhl étant des anthropophiles, les gîtes potentiels d'hibernation et d'estivage peuvent être localisés dans les habitations existant le long des voiries de l'aire d'étude donc à proximité de cette dernière.

### Amphibiens

Aucune espèce d'amphibien n'a été recensée et il n'a pas été recensé d'habitats aquatiques favorables à la reproduction des amphibiens au sein de l'aire d'étude.

### Reptiles

L'aire d'étude renferme quelques habitats pouvant être favorables aux reptiles tels que les lisières de haies, les fourrés et les milieux bâtis avec leurs espaces verts (habitations et leurs jardins, entreprises et leurs espaces verts) mais aucune espèce de reptile n'a été recensée.

### Insectes

Sept espèces de lépidoptères rhopalocères (papillons de jour) ont été recensées. Elles ne sont ni protégées ni patrimoniales, communes à très communes dans ce type de contexte écologique comprenant des milieux urbains, péri-urbains, semi-naturels et agricoles. La majorité des contacts ont été effectués à l'extrémité Ouest de la section Ouest et dans la section dans des milieux semi-naturels et urbains végétalisés.

Aucune espèce d'odonates n'a été recensée.

Aucune espèce d'orthoptères n'a été recensée même si quelques habitats pourraient leur être favorables tels que les lisières de haies et de fourrés, prairies, espaces verts en ville.

Il n'a pas été recensé d'arbres sénescents favorables aux insectes saproxylophages (coléoptères remarquables).

### Synthèse des enjeux écologiques

Les enjeux écologiques sont liés à l'avifaune principalement l'extrémité Ouest de la section Ouest et aux chiroptères.

### Les continuités écologiques

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), approuvé en 2015 est l'outil phare de mise en œuvre de la politique « trame verte et bleue » (TVB)<sup>15</sup>. La carte des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques du SRCE indique qu'au niveau régional, Saint-Brieuc est un secteur entrecoupé par des infrastructures répertoriées comme des éléments de fractures et d'obstacles à la circulation des espèces.

---

<sup>15</sup> La TVB prend en compte les besoins de déplacement des espèces animales et végétales pour s'alimenter, se reproduire, se reposer, etc ; elle s'intéresse à la biodiversité remarquable mais aussi ordinaire, présente dans l'environnement quotidien ; elle favorise le bon fonctionnement des écosystèmes et la qualité des services rendus à l'Homme ; elle vise une meilleure intégration de la biodiversité dans les activités humaines et constitue un outil d'aménagement des territoires, dépassant la logique de protection d'espaces naturels

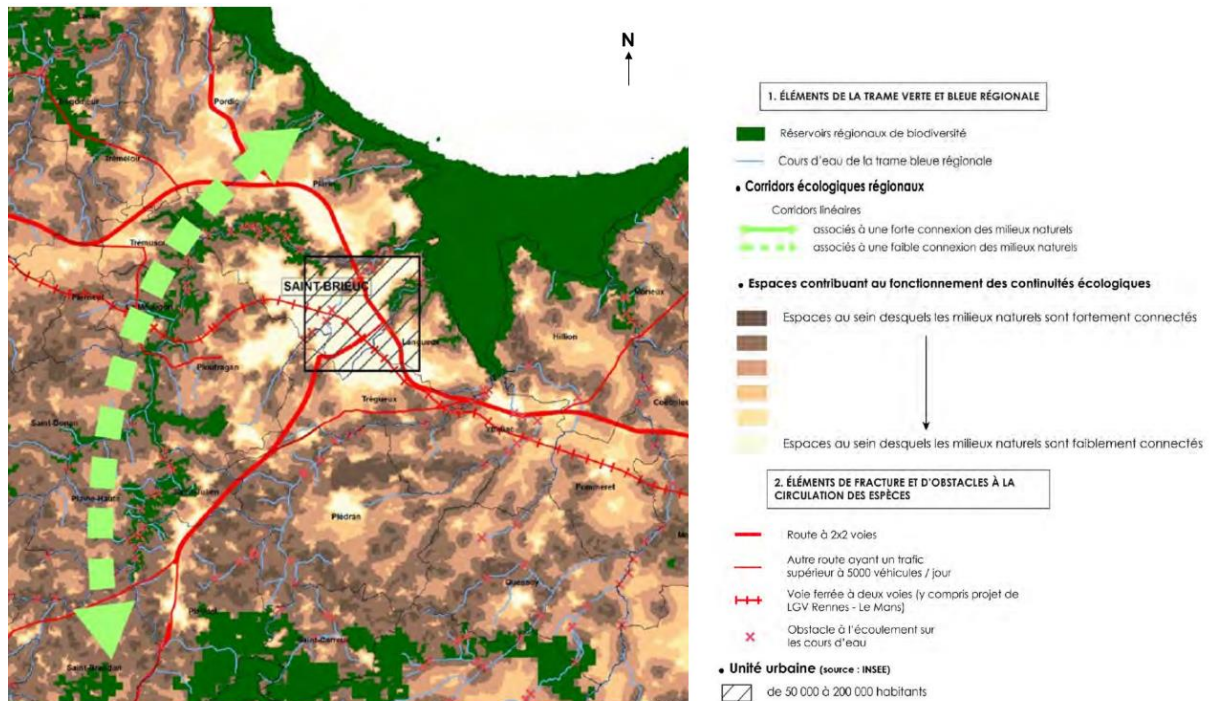


Figure 99 : Extrait du SRCE Bretagne au niveau de l'agglomération de Saint-Brieuc (Source : DREAL Bretagne)

En croisant l'analyse écologique des différentes composantes paysagères et la prise en compte des trames existantes (SRCE et SCOT), Saint-Brieuc identifie un réseau écologique fonctionnel sur son territoire, constitué d'habitats favorables à des groupes faunistiques et floristiques. Ces habitats ou sous-trames peuvent être spécifiquement terrestres (trame verte) et/ou inféodés à l'eau (trame bleue). La carte thématique « Trame Verte et Bleue », fait apparaître l'ensemble des zones peu ou non imperméabilisées (terres agricoles, bois, zones humides potentielles, plans d'eau, jardins). Les périmètres d'étude sont concernés essentiellement par une multitude de jardins.

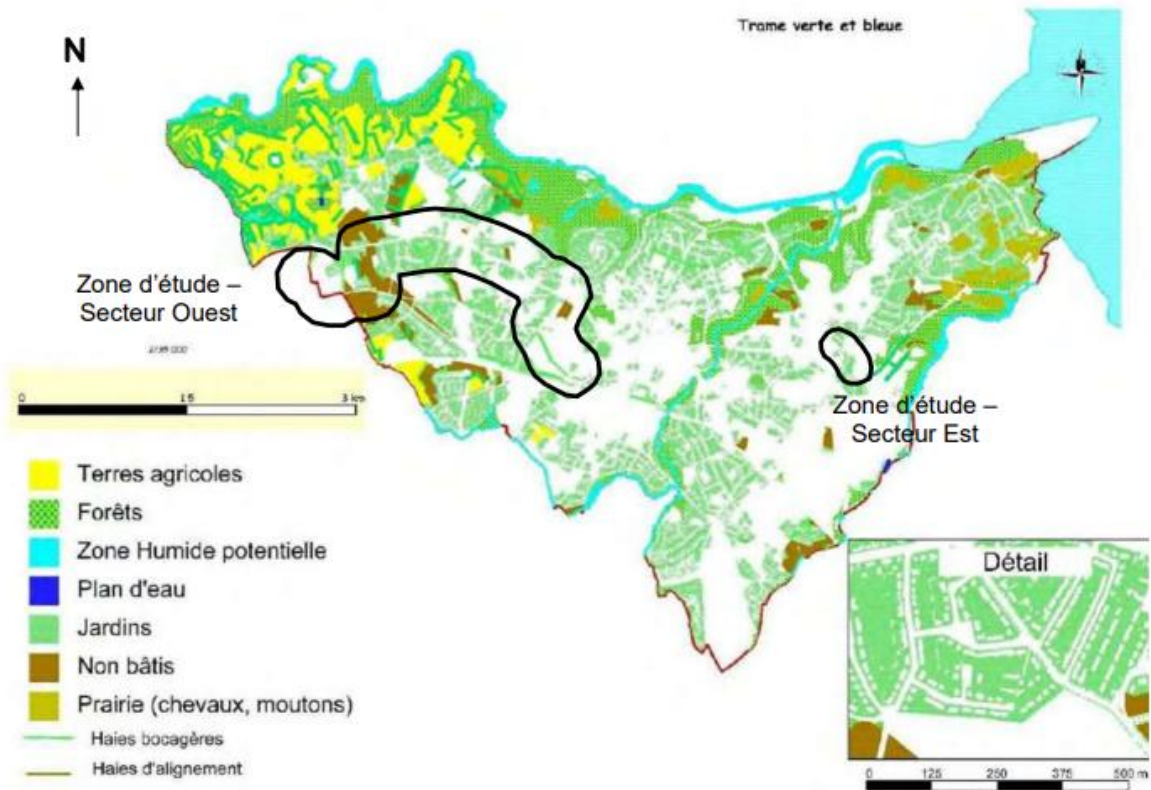


Figure 101 : Trame verte et bleue à Saint-Brieuc (Source : PLU de Saint-Brieuc, 2015)

La zone d'étude n'est pas identifiée comme un milieu de la TVB du PLU de Ploufragan. En conclusion, les continuités écologiques identifiées aux PLU de Saint-Brieuc et de Ploufragan ne représentent pas des enjeux forts au sein des zones d'étude.

Un tableau de « synthèse et hiérarchisation des enjeux liés à la biodiversité » reprend ces éléments. **Le seul enjeu qualifié de « assez fort » concerne l'avifaune, avec une sensibilité « assez forte ».**

## Terre, sols, climat

### Le climat et la vulnérabilité au changement climatique

Le climat de Saint-Brieuc est soumis à son caractère maritime : une pluviométrie plutôt faible pour la Bretagne, des températures minimales moyennes supérieures à 0°C, des maximales moyennes peu élevées, des gelées peu nombreuses.

La température moyenne annuelle est de 11,2°C. Les mois les plus froids de l'année sont décembre, janvier et février avec des températures moyennes respectivement de 6,4°C, 6°C et 6,2°C. Les mois de juillet et d'août sont les mois les plus chauds avec des températures moyennes qui s'élèvent respectivement à 17°C et 17,2°C. La température moyenne maximale est de 21,4°C aux mois d'août et la température moyenne minimale est de 3,4°C au mois de février. Le nombre de jours de gel par an est d'environ 20,7 et s'étale d'octobre à avril. Le changement climatique se traduit par une hausse des températures moyennes annuelles et une diminution du nombre de jours de gel.

La pluviométrie moyenne, de l'ordre de 750,7 mm par an, est moyennement élevée. Les pluies sont réparties sur l'ensemble de l'année, avec un minimum mensuel de 41,2 mm en août et des cumuls mensuels de précipitation supérieurs à 75 mm en octobre, novembre, décembre et janvier. Il pleut en moyenne 127,9 jours dans l'année.

Les vents de secteur ouest/sud-ouest doux et humides, sont prédominants. On note également des vents de secteur nord-est au printemps et en été, généralement secs. Les vents les moins fréquents sont de secteur sud-est et se révèlent souvent secs. Le nombre moyen de jours avec des rafales de vent supérieures à 57,6 km/h relevées à Saint-Brieuc - Armor est d'environ 80 jours.

La couverture nuageuse et les formations brumeuses altèrent l'ensoleillement qui atteint 1565 heures en moyenne annuelle. Cet ensoleillement est surtout remarquable de mai à août.

**La zone d'étude est caractérisée par un climat océanique qui n'engendre pas de contraintes particulières pour un projet d'aménagement urbain.**

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Saint-Brieuc Armor Agglomération, adopté en 2019, cadre, pour six ans, la politique énergétique et climatique du territoire et définit les actions pour répondre aux objectifs nationaux fixés pour 2030<sup>16</sup>. Le projet TEO3 est notamment concerné par l'orientation 1 du PCAET et son action n°6 « Mettre en œuvre le Plan de Déplacements Urbains », où il y est détaillé d' « accompagner la restructuration du réseau TUB sur le pôle urbain dans le cadre du projet TEO ».

### Topographie

Le « Secteur Ouest » du tronçon 3 se situe à l'Ouest de la vallée du Gouédic, et le relief y varie de 90 à plus de 125 mètres d'altitude. Le projet TEO3 devra respecter les contraintes liées à la topographie.

### Géologie

Selon la carte géologique de Saint-Brieuc au 1/50 000ème, les tronçons TEO3 sont concernés par plusieurs formations géologiques.

À l'Est et dans une large partie du centre-ville et du quartier de la gare, ce sont les granodiorites, tonalites, diorites quartzifères qui sont prédominants.

À l'Ouest, le tronçon TEO3 est concerné par plusieurs formations géologiques :

- y4η (secteur de la gare) : Granodiorites, tonalites, diorites quartzifères, roches très fortement arénisées

- OEy : Formations superficielles cénozoïques. Dépôts éoliens. Formations limoneuses lœssiques. Lœss de couverture. Ce lœss est une roche meuble, finement pulvérulente, lorsqu'elle est sèche et non altérée.

- Ay5P : Les granitoïdes de Ploufragan : granitoïdes à grain fin et à texture hétérogène caractéristique ici très largement altérée

### Eaux souterraines

Le territoire de Saint-Brieuc appartient à la masse d'eau « Baie de Saint-Brieuc » (FRGG009). Elle est constituée d'un unique aquifère de type libre, vulnérable envers les pollutions puisque la nappe n'est pas protégée par une couche imperméable stoppant le transfert de polluants. Son état chimique est médiocre, en particulier en raison de la teneur en nitrates (concentrations supérieures à 50 mg/l, soit limite du bon état). Les concentrations actives phytosanitaires présentent des concentrations conformes avec le bon état.

### Eaux superficielles

Le réseau hydrographique de Saint-Brieuc comprend principalement le Gouët qui se jette dans la Manche ; le Gouédic, dernier affluent en rive droite du Gouët ; le Douvenant. Aucun des deux secteurs Est et Ouest du tronçon 3 du projet TEO n'est concerné par le réseau hydrographique. La zone d'étude

---

<sup>16</sup> Réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2010 et augmentation de 5% de la séquestration carbone des sols, des forêts et des matériaux d'origine végétale ou animale ; baisse de 20% des consommations d'énergies par rapport à 2010 et augmentation de 20% la production d'énergies renouvelables, lutte contre la pollution atmosphérique en réduisant notamment les oxydes d'azote et les particules.

du secteur Ouest est comprise dans le bassin versant du Gouët, alors que le secteur Est est concerné par le bassin versant du Gouédic.

Les eaux du bassin versant de la baie de Saint-Brieuc sont particulièrement affectées par de très fortes concentrations en nitrates. Le Gouët est le cours d'eau qui présente la qualité la moins dégradée et la retenue du Gouët est la principale ressource en eau potable du bassin.

Outre la mise en péril de l'usage eau potable, les charges en nitrates véhiculées par les cours d'eau sont responsables des marées vertes de la baie de St Brieuc.

La présence de pesticides est avérée sur l'ensemble des cours d'eau du bassin-versant. Ils sont imputables aux activités agricoles, aux collectivités (réseau routier / ferré / espaces verts) ; aux particuliers (ou assimilés).

Le SDAGE<sup>17</sup> Loire - Bretagne 2022-2027 définit un objectif de « bon état » à l'horizon 2027.

L'alimentation en eau potable est assurée à partir de la retenue de la Méaugon (barrage du Gouët), retenue dont le volume est de l'ordre de 8 millions de m<sup>3</sup>. Cette retenue fournit 8 500 000 m<sup>3</sup> d'eau et alimente 200 000 personnes chaque année. Aucun périmètre de protection de captage d'eau potable n'est présent sur le territoire communal. Un seul forage privé est déclaré sur le périmètre.

#### Les outils réglementaires de gestion des eaux

La Directive Cadre sur l'Eau (DCE) du 23 octobre 2000 concrétise la politique communautaire de l'eau et prévoit la définition de plans de gestion par district hydrographique avec des objectifs et un programme de mesures pour les atteindre. Le SDAGE intègre les objectifs environnementaux introduits par la DCE et les objectifs importants pour le bassin Loire-Bretagne. Il constitue le cadre réglementaire de la gestion des milieux aquatiques et est l'outil principal de mise en œuvre de la DCE. C'est aussi le cadre de cohérence pour les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE).

Pour les années 2022 à 2027, le SDAGE Loire-Bretagne définit 14 orientations fondamentales parmi lesquelles quatre concernent le projet de BHNS – TEO 3 :

- Réduction de la pollution organique, phosphorée et microbiologique avec dans le cadre des aménagements : la prévention du ruissellement et de la pollution des eaux pluviales, la limitation des apports d'eaux de ruissellement dans les réseaux d'eaux pluviales et le milieu naturel ;
- Maîtrise de la pollution par les pesticides avec la promotion des méthodes sans pesticides dans les collectivités et sur les infrastructures publiques ;
- Gestion équilibrée et durable des prélèvements d'eau ;
- Préservation et restauration des zones humides notamment dans les projets d'installations, ouvrages, travaux et activités.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) détermine avec l'ensemble des usagers et des responsables des politiques de l'eau, les objectifs de qualité, de protection, de répartition quantitative de toutes les richesses aquatiques sans porter d'atteintes irréversibles à l'environnement. Les périmètres d'études sont insérés dans le SAGE de la Baie de Saint-Brieuc.

Les dispositions retenues sont les suivantes : mieux s'organiser sur le bassin ; améliorer et préserver la qualité des eaux ; améliorer et préserver la qualité des milieux ; satisfaire les usages du littoral ; lutter contre les inondations par l'aménagement des bassins, lutter contre le ruissellement et limiter l'imperméabilisation des sols.

Le règlement du SAGE édicte aussi 4 règles : interdire les nouveaux drainages, interdire l'accès du bétail au cours d'eau, interdire la création de nouveaux plans d'eau, interdire la destruction des zones humides.

Au niveau des périmètres d'étude, le projet est soumis au règlement d'assainissement collectif de Saint-Brieuc Armor Agglomération

#### Les zones humides

<sup>17</sup> Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux



Aucune zone humide n'a été recensée au sein des zones d'étude. Pour rappel, le tracé du projet TEO3 prend place sur des emprises de voiries déjà existantes. Le P+R Ouest vient en revanche à proximité d'une zone où sont pré-localisées des zones humides mais cette pré localisation n'a pas été confirmée par les onze sondages pédologiques réalisés le 18 mai 2022 afin de déterminer s'il existe des sols caractéristiques de zones humides.

### Synthèse

Un tableau de « synthèse et hiérarchisation des enjeux liés aux terres, au sol, à l'eau et au climat » reprend ces éléments. **L'enjeu climat est qualifié de « modéré » avec un niveau de sensibilité « fort » ; l'enjeu eaux souterraines ainsi que sa sensibilité sont placés au niveau « assez fort ».**

### Biens matériels et activités

#### Occupation du sol/environnement urbain

Source : PLU de Saint-Brieuc ; PLU de Ploufragan.

La carte permet de situer les zones d'étude dans leurs environnements urbains. Le PLU de saint Brieuc a défini les caractéristiques de ces zones.

#### Partie Ouest

- Secteur de la Croix Mathias, du Boulevard Laennec et du Boulevard de la Tour d'Auvergne : « périphérie du centre », même typologie que le centre-ville avec un parcellaire serré, des bâtiments mitoyens à l'alignement de la voirie et des caractéristiques architecturales similaires ; une voirie plus large, un tracé plus rectiligne et des îlots plus grands et de moins en moins denses plus on s'écarte du centre. Plus d'habitats collectifs et d'équipements publics sur des parcelles de grandes dimensions. De larges espaces non bâtis autour de ces équipements mais le plus souvent isolés de l'espace public par des murs en limite d'emprise.
- Secteur de l'axe Rue de la Corderie, Rue Théodule Ribot et du Boulevard de l'Atlantique. « zone d'extension périphérique hétérogène ». Lotissements, équipements nombreux sur de vastes emprises habitats collectifs variés. Tissu urbain décousu et difficilement identifiable.
- Secteur de l'extrême Ouest (Rond-Point d'Iroise, Rue de Guernesey) : entre une « zone d'extension périphérique hétérogène et un « pavillonnaire traditionnel dense ». Pour ce dernier : diversité architecturale, homogénéité urbaine, réseau viaire plutôt régulier, îlots structurés et clairement définis.
- Secteur Ploufragan : écoquartier de Plaine Ville sur l'ancien aérodrome. Opération de renouvellement urbain en cours, avec intégration d'activités tertiaires, d'habitat privé et social (siège de la Caisse d'Allocations Familiales des Côtes d'Armor, les Ateliers du Cœur, Service des Eaux).

#### Partie Est

- Secteur de la Rue de la Solidarité (quartier Ginglin) : « zone d'extension périphérique hétérogène ». Grands ensembles en cours de rénovation urbaine et petites poches d'habitat pavillonnaire.
- Secteur de l'extrême Est du tronçon 3 TEO – Rue Chaptal : « zone d'activités ». Zone industrielle du sud-est de Saint Brieuc entre la voie SNCF et la rocade urbaine, et traversée par la RN 12. Comme tout tissu à dominante d'activités, ces secteurs se caractérisent par de grandes parcelles régulières. Les bâtiments ne présentent pas d'éléments identitaires communs.

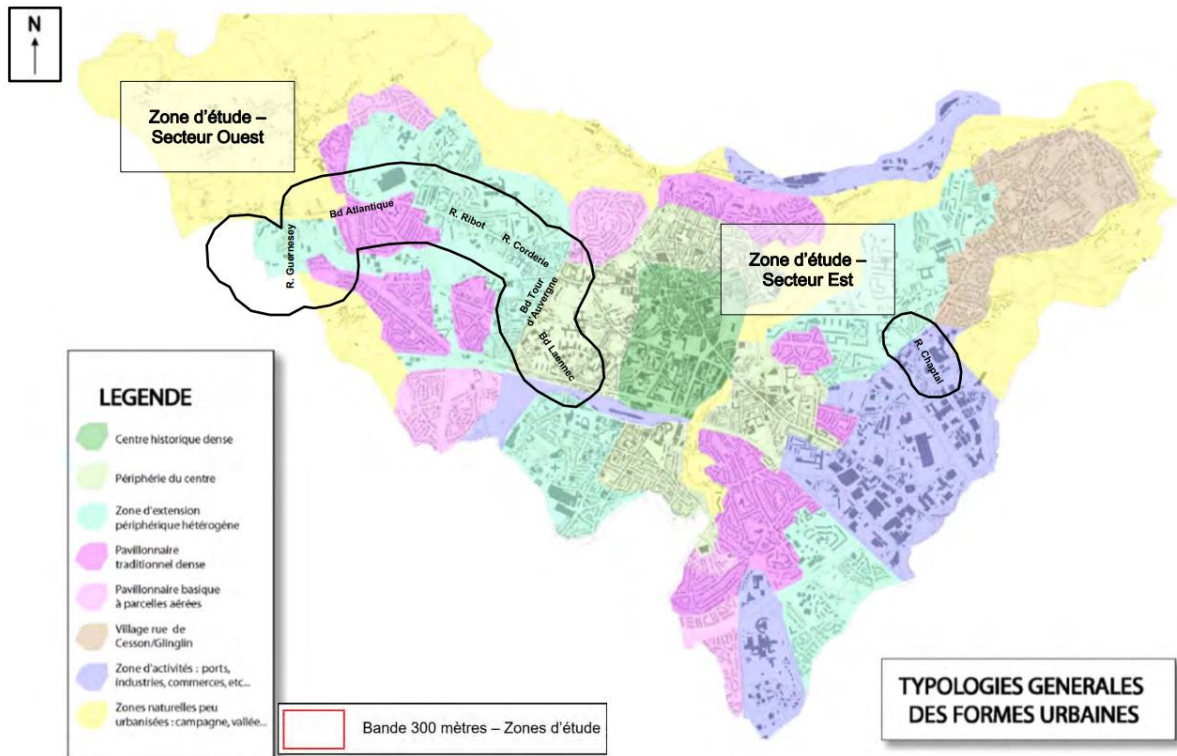


Figure 115 : Occupation du sol (Source : PLU de Saint-Brieuc, 2015)

### Habitats et logements

Source : INSEE – recensement de la population 2017 ; Programme Local de l’Habitat (PLH) de Saint-Brieuc Armor Agglomération, 2019

Saint-Brieuc :

27 153 logements (sur les 84 191 de Saint-Brieuc Armor Agglomération) en croissance de 2,2% depuis 2012. Comme la majorité des grandes villes françaises, Saint-Brieuc connaît un phénomène de périurbanisation.

83,5 % de résidences principales. 4,1% de résidences secondaires et logements occasionnels. 12,3% de logements vacants.

39,6 % de maisons individuelles. 48,8 % de propriétaires et 49,8 % de locataires.

Saint-Brieuc regroupe les deux tiers des logements sociaux du territoire communautaire et les deux tiers de ces logements sont situés en zone urbaine sensible (ZUS), notamment dans les quartiers Point du Jour et Le Plateau-Balzac, concernés par les deux aires d’études (respectivement à l’Ouest et à l’Est).

Ploufragan :

5 460 logements

93 % de résidences principales, 0,7 % de résidences secondaires et logements occasionnels. 6,3 % de logements vacants.

81,9 % de maisons individuelles.

Le Programme Local de l’Habitat (PLH) 2019-2024 de Saint-Brieuc Armor Agglomération a été adopté le 11 juillet 2019. Il fixe comme objectifs, la construction de 170 à 180 logements par an, (dont 18 logements sociaux) à Saint Brieuc et 80 et 90 logements par an, (dont 16 logements sociaux) à Ploufragan.

## Infrastructures et déplacements

Le plan d'actions du Plan de Déplacements Urbains (PDU)<sup>18</sup> recoupe 6 thématiques déclinées en 34 actions :

- Accompagner la restructuration du réseau TUB<sup>19</sup> dans le cadre du projet TEO : engager les réflexions autour d'un second axe fort en transport collectifs, |développer des P+R pour inciter au report modal, [...]
- Développer les solutions intermodales dans les secteurs périurbains et ruraux : veiller à un niveau de desserte TC convenable sur les polarités périphériques en s'appuyant sur les lignes sortantes [...] |
- Accroître la pratique cyclable : sécuriser les intersections structurantes [...]
- Renforcer les centralités du territoire
- Anticiper le bouleversement des circulations induit par la rocade de déplacements
- Accompagner la mise en œuvre du PDU par des actions spécifiques.

Saint-Brieuc Armor Agglomération est structurée autour de quatre grands axes routiers : la RN 12 axe majeur à l'échelle du territoire et sur la côte nord bretonne, la RD 222 rocade d'agglomération et axe de contournement au sud du pôle briochin, la RD700 qui relie le pôle briochin au sud du territoire et la D786 vers le nord du territoire et les communes littorales.

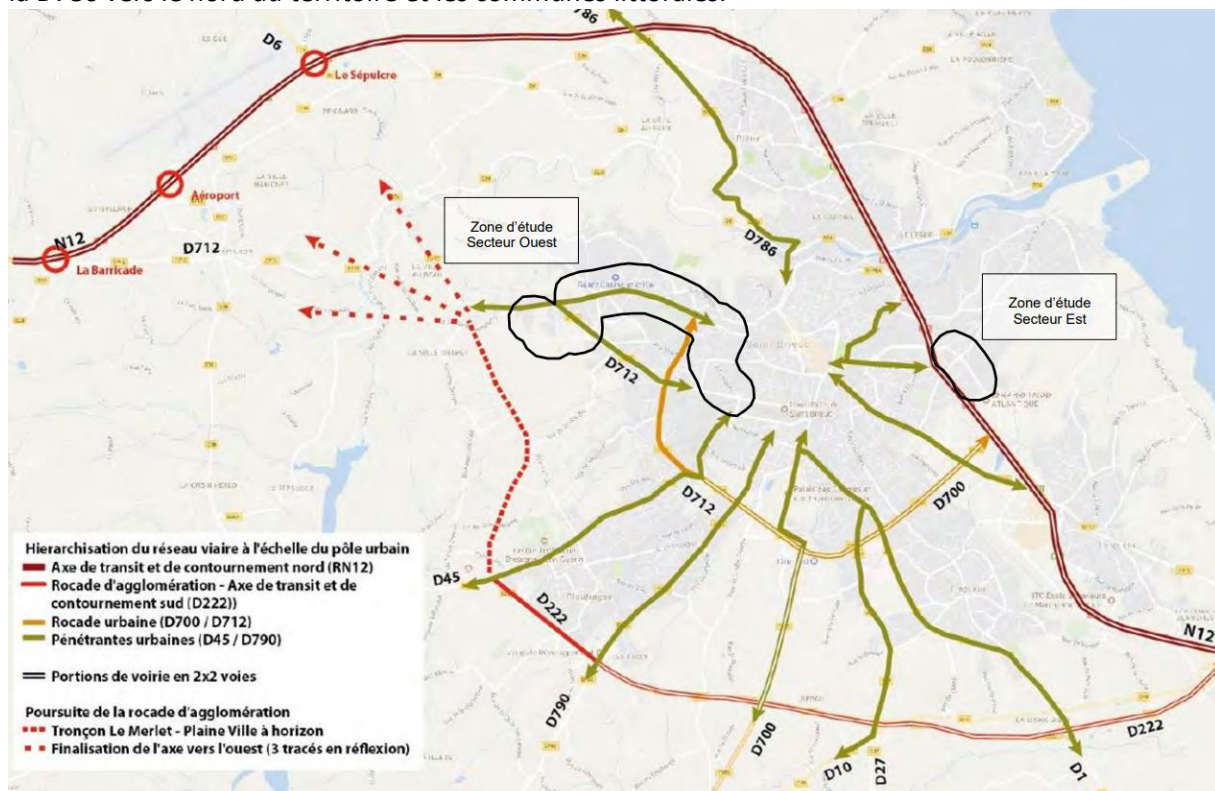


Figure 123 : Hiérarchisation du réseau viaire à l'échelle du pôle urbain de Saint-Brieuc  
(Source : PDU de SBAA, 2019)

<sup>18</sup> Le PDU est une procédure obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. C'est un document juridique de planification à portée normative et opposable. Le PDU actuel a été approuvé le 19 décembre 2019. Il engage la collectivité jusqu'en 2029

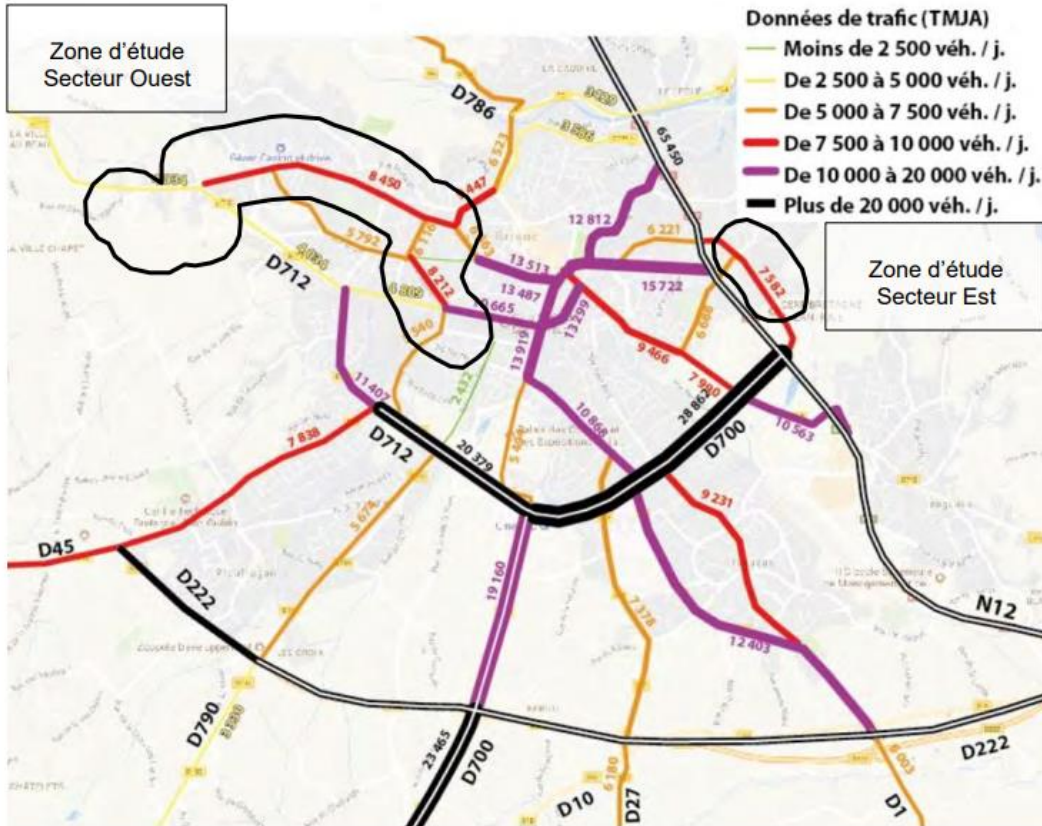
<sup>19</sup> Transport Urbain Briochin

Volumes de trafic (Données du Conseil Départemental des Côtes d'Armor en 2014) :

RN 12	65 450 véh./jour,
D700 au Sud	23 465 véh./j. au niveau de Trégueux
D786 au Nord	22 329 véh./j. à hauteur de Plérin
D712 en tant que rocade urbaine	20 379 véh./j. au niveau de Trégueux

Depuis 2005, la plupart des axes routiers ont connu une croissance positive, pouvant atteindre jusqu'à 34 % d'augmentation sur la D700.

A l'échelle de Saint Briec :



Sur le trajet TEO, des analyses des trafics et des conditions de circulation ont été réalisées sur la base de comptages automatiques sur une semaine et sur une journée, de comptages directionnels et d'observations de terrain et comptages minutes en février 2021. Ces analyses sont exposées sous formes de cartes : niveaux de trafics moyens journaliers (TMJ), trafics et conditions de circulation aux heures de pointe, cartographie des trafics aux différents carrefours. (Pages 183 à 192)

Il en ressort que les niveaux de trafics sont assez équilibrés entre les 2 sens de circulation des différents axes du tracé de TEO3. Les niveaux de trafic sont inférieurs à 10 000 véhicules/jour dans les deux sens cumulés et le trafic général du secteur Ouest de TEO3 est donc plutôt modéré.

En heure de pointe du matin (HPM entre 8h et 9h), sur l'ensemble des carrefours côté Ouest, les réserves de capacité<sup>20</sup> sont très bonnes : toutes les branches sont au-dessus de 55 %. Côté Est, les réserves de capacité sont également très bonnes sur les 2 carrefours : toutes les branches sont au-dessus de 65 %.

En heure de pointe du soir (HPS entre 17h et 18h), les réserves de capacité sont toujours très bonnes sur les 4 carrefours côté Ouest : toutes les branches sont au-dessus de 40 %. Côté Est, sur les 2 carrefours, toutes les branches sont au-dessus de 27 % de réserve de capacité.

<sup>20</sup> La **réserve de capacité**  $R_c$  du carrefour est égale à la différence entre l'offre de capacité  $Q_t$  du carrefour et la demande  $D$  de trafic sur le carrefour, rapportée à l'offre de **capacité**.



Bien que les réserves de capacités soient toujours très bonnes, on observe tout de même une diminution des capacités, liées à des charges de trafic plus élevées.

#### Offre de stationnement :

Des enquêtes de stationnement ont été réalisées le 1<sup>e</sup> avril 2021 : enquête d'occupation /respect sur l'intégralité du tracé TEO3B et quelques voies secondaires à proximité, observation du niveau d'occupation du parking privé de centre commercial Géant, enquête de rotation sur le secteur de la rue Théodule Ribot. 935 places ont été enquêtées dont 812 publiques et 123 accessibles mais privées. Les résultats sont présentés sous forme de cartographies de l'offre de stationnement avec leur typologie, cartographies du taux d'occupation à 6h, 10h, 15h

De manière globale, le taux d'occupation du stationnement public sur le secteur d'étude est faible (<60%) On note néanmoins une part importante d'illicite (10% d'occupation), concentrée sur quelques secteurs. Hormis quelques secteurs très localisés, les conditions de stationnement mesurées à 6h,10h, 15h ne sont pas problématiques.

Des enquêtes de rotation ont été réalisées sur certains secteurs et sont exposées pages 197 à 201.

#### Le réseau de transport collectif de l'agglomération briochine : le réseau TUB (Transport Urbain Briochin).

La gestion du réseau de transports a été confiée à la Société Publique Locale Baie d'Armor Transports. Le réseau TUB est composé de : 18 lignes régulières ; 4 lignes de soirées ; 2 lignes fonctionnant les dimanches et jours fériés ; 1 ligne estivale. Le transport est assuré par des bus standards, minibus, articulés. Il est complété par différents dispositifs sur réservation : « Proxitub » pour les quartiers moins denses ; « Mobitub » pour les personnes à mobilité réduite ; « Domitub » pour les seniors. Le service de conseil « Mobilité+ » a pour mission d'encourager les particuliers, entreprises, administrations... à rationaliser leurs pratiques en matière de déplacements.

79 200 habitants sont situés à moins de 5 min. à pied d'un arrêt TUB (soit 68 % de la population des 13 communes) ; 39 600 habitants résident à moins de 5 min. à pied d'un arrêt des lignes considérés comme majeures et secondaires (A à D et 10), soit 34 % de la population des 13 communes ; 72 % des pôles générateurs de déplacements sont desservis par le réseau TUB (86 % sur Saint-Brieuc) ; 69 % des emplois sont situés à moins de 5 min à pied d'un arrêt de bus.

En 2019 ont été effectués 5 512 872 voyages sur le réseau TUB (dont 3 973 253 pour la commune de Saint-Brieuc uniquement), soit une très légère hausse de +0,4% par rapport à 2018.

En 2021, le périmètre Ouest de TEO 3 (soit TEO 3A, TEO 3B et TEO 3C Ouest) est desservi par la ligne A (la plus importante, un bus toutes les 10 min en heures de pointes), la ligne 130 (toutes les heures), la ligne 60 (toutes les heures). Le périmètre Est (TEO 3C Est) est actuellement desservi par la ligne A et la ligne 70.



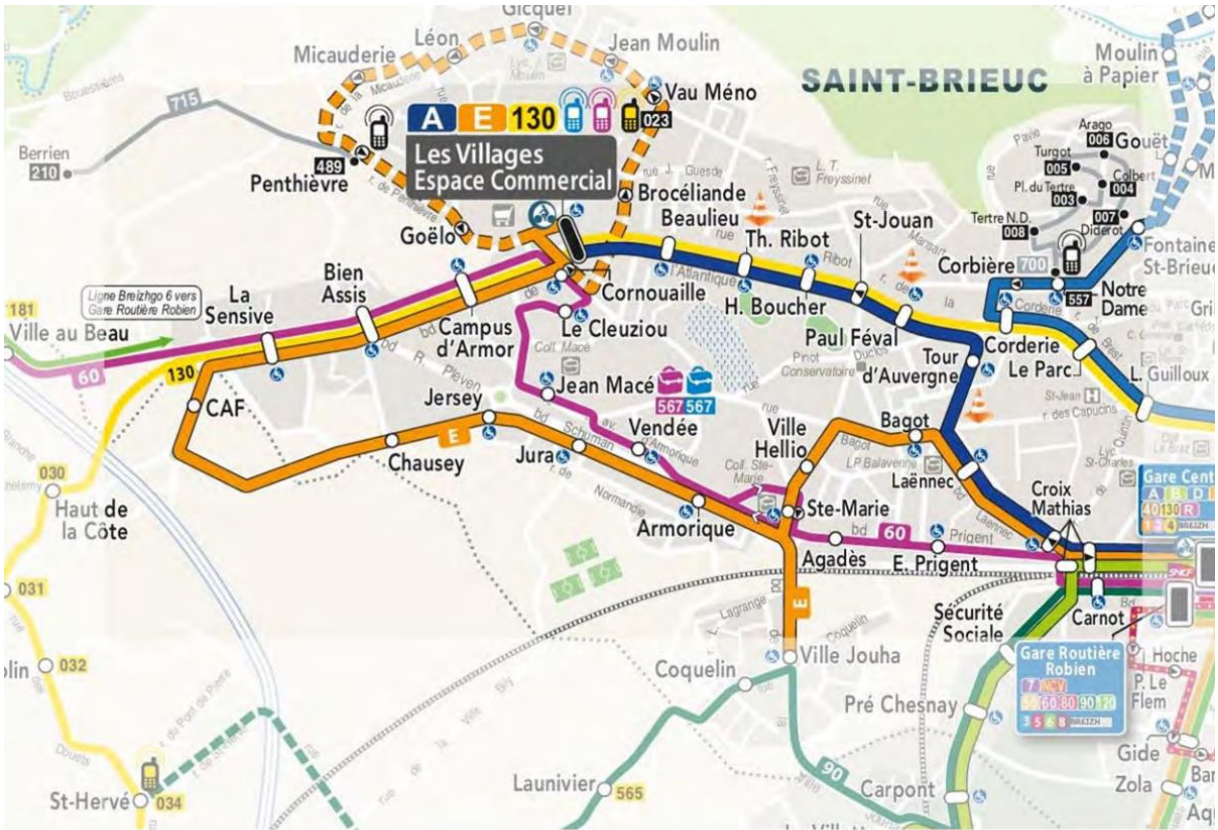


Figure 151 : Zoom 1 – Extrait du réseau TUB au centre de l'agglomération de Saint-Brieuc (Source : TUB, 2022)



Figure 152 : Zoom 2 – Extrait du réseau TUB au centre de l'agglomération de Saint-Brieuc (Source : TUB, 2022)

### L'utilisation du vélo

Sur Saint-Brieuc Armor Agglomération, on compte : 115 km d'aménagements cyclables ; 119 km de zones apaisées (zones piétonnes / zones 30) ; 11 stations vélo ; une Maison du vélo inaugurée en janvier 2020 sur le parvis de la gare SNCF ; 4 stations de location de Vélo à Assistance Électrique au Légué et sur le parvis de l'Office du tourisme.

### Réseau ferré

Le territoire de Saint-Brieuc Armor Agglomération est situé sur l'axe ferroviaire Rennes – Brest et trois gares sont présentes : Saint-Brieuc en position de gare centrale avec des liaisons régionales et nationales ; deux haltes locales : Yffiniac et la Méaugon. Plusieurs lignes régionales desservent le territoire de Saint-Brieuc vers Rennes, Dol-de-Bretagne, Brest. Ces différentes lignes cumulées, permettent de répondre à des besoins de déplacements de plus ou moins longue distance, notamment vers les grands pôles régionaux.

### Réseaux

#### Réseau d'alimentation potable

Les communes de Saint-Brieuc et de Ploufragan dépendent de la régie communautaire de Saint-Brieuc Armor Agglomération pour la production, le transfert et la distribution d'eau potable. En parallèle du projet TEO3, un programme de renouvellement de conduite d'alimentation en eau potable (AEP) est actuellement en cours.

#### Réseau d'assainissement

Les réseaux publics d'assainissement de Saint-Brieuc sont de type séparatif ou unitaire<sup>21</sup>:

De même que pour l'AEP et en parallèle du projet TEO3 se déroule un programme de renouvellement de conduite gravitaire. Au niveau des zones d'étude, les eaux pluviales sont directement collectées par les réseaux existants sous la chaussée. Au niveau du futur P+R Ouest, les eaux pluviales de la parcelle s'infiltrent quant à elles directement dans le sol.

Les eaux usées de Saint-Brieuc sont collectées et acheminées vers la station d'épuration de Saint-Brieuc – Le Légué. La station a un traitement capacitaire des eaux usées de 140 000 équivalents-habitant (EH).

#### Autres réseaux

Les réseaux de gaz, électriques, de télécommunications sont présents sur l'ensemble du territoire de Saint-Brieuc.

### Gestion des déchets

Elle relève de la compétence de Saint-Brieuc Armor Agglomération qui assure la mission de collecte en régie directe, le traitement relevant du SMICTOM des Châtelets, lui-même adhérent du SMETTRAL des Côtes d'Armor.

L'ensemble de la population de Saint-Brieuc Armor Agglomération est desservi par la collecte en porte-à-porte pour le ramassage des ordures ménagères résiduelles (OMR) et emballages recyclables la collecte des emballages en verre peut être réalisée en porte-à-porte ou en point d'apport volontaire. Tous les emballages types emballages plastiques, métalliques, papier, cartonnettes, sont traités au Centre de tri Généris à Ploufragan et 84 % seront recyclés. Les 16 % restant sont transportés à l'unité de valorisation Ti Valo de Ploufragan pour être transformés en combustible pour les chaufferies et cimenteries. Les emballages en verre sont transportés à la plateforme de regroupement à Ploufragan.

<sup>21</sup>Système séparatif : la desserte est assurée par une canalisation pour les eaux usées et une autre pour les eaux pluviales ;

Système unitaire : la desserte est assurée par une seule canalisation susceptible de recevoir les eaux usées et tout ou partie des eaux pluviales.



75 % des ordures ménagères partent en unité de valorisation énergétique à Planguenoual, 25 % partent à l'unité de Valorisation - Lantic (22). 6 déchèteries sont présentes sur le territoire.

**Les équipements urbains et les activités économiques et commerciales**

Les équipements et activités diverses sont bien représentés au niveau des zones d'études. Ce sont surtout les établissements scolaires, administratifs et sportifs qui sont les plus courants, ainsi que de nombreux commerces et services.

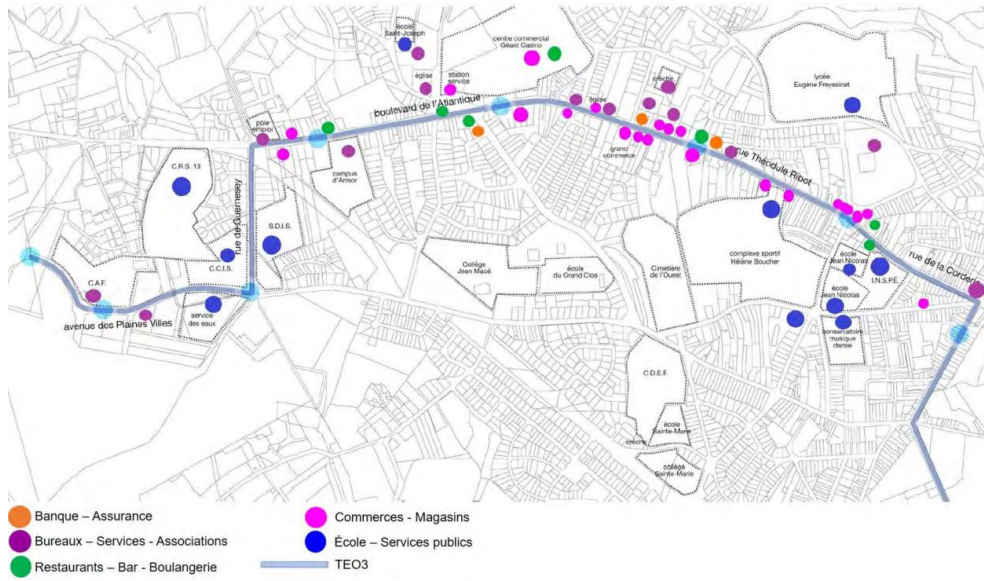
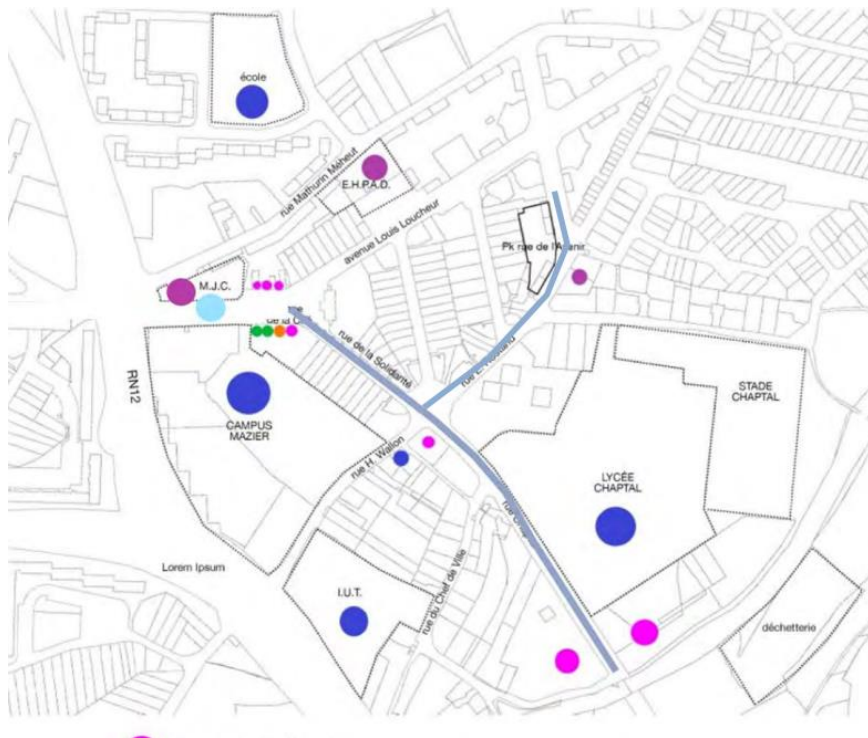


Figure 155 : Équipements urbains et activités économiques et commerciales – Secteur TEO3 Ouest (Source : EGIS, Août 2021)



**Les documents de planification territoriale et urbaine**

La compatibilité avec le SCOT du pays de Saint-Brieuc, le PADD, les zonages des PLU de saint Brieuc et de Ploufragan a été exposée dans le [résumé de la notice explicative](#).

### PLU de Saint-Brieuc

Le périmètre d'étude du BHNS – TEO 3 est concerné par plusieurs OAP<sup>22</sup>. Certaines de ces opérations sont aujourd'hui terminées.

#### *L'OAP « Saint-Brieuc – Corderie » (secteur Ouest du TEO)*

Ce site desservi par la rue de la Corderie et le Boulevard de la Tour d'Auvergne est prévu pour de l'urbanisation à court terme.

Enjeux et objectifs :

- Création d'un secteur d'habitat mixte composé d'une résidence pour seniors et de logements collectifs comprenant 25 % minimum de logements en accession à la propriété ou en locatif social
- Intégration de ce programme à l'environnement urbain environnant ;
- Développement de liaisons douces piétonnes et cycles (aménagements déjà réalisés) ;
- Utilisation des transports en commun existants qui seront confortés par le projet.



**Figure 162 : Plan de l'OAP « Saint-Brieuc – Corderie » (Source : PLU de Saint-Brieuc)**

<sup>22</sup> Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Elles définissent des orientations sur des secteurs qui ont vocation à évoluer ou muter dans le temps. De tailles et d'enjeux variables, ces secteurs sont destinés à accueillir le développement futur du territoire en matière d'habitats, d'équipements et/ou d'activités économiques, etc.



### L'OAP « Boulevard de l'Atlantique – Hunaudaye » (secteur Ouest du TEO)

Ce site est dédié à une extension de l'urbanisation à moyen terme. Il bénéficiera d'une très bonne accessibilité et d'un cadre paysager de qualité, lié au bocage du quartier des Villages composé de haies, vallons et cours d'eau.

Enjeux et objectifs :

- Conforter l'entrée de ville Ouest de Saint-Brieuc ;
- Conforter l'urbanisation aux abords de la future ligne de bus ;
- Créer un quartier mixte avec extension des équipements scolaires du premier degré présents, logements diversifiés dans leur forme et leur taille répondant à l'enjeu de mixité sociale

L'opération sur le secteur de la Hunaudaye est en cours de réalisation.

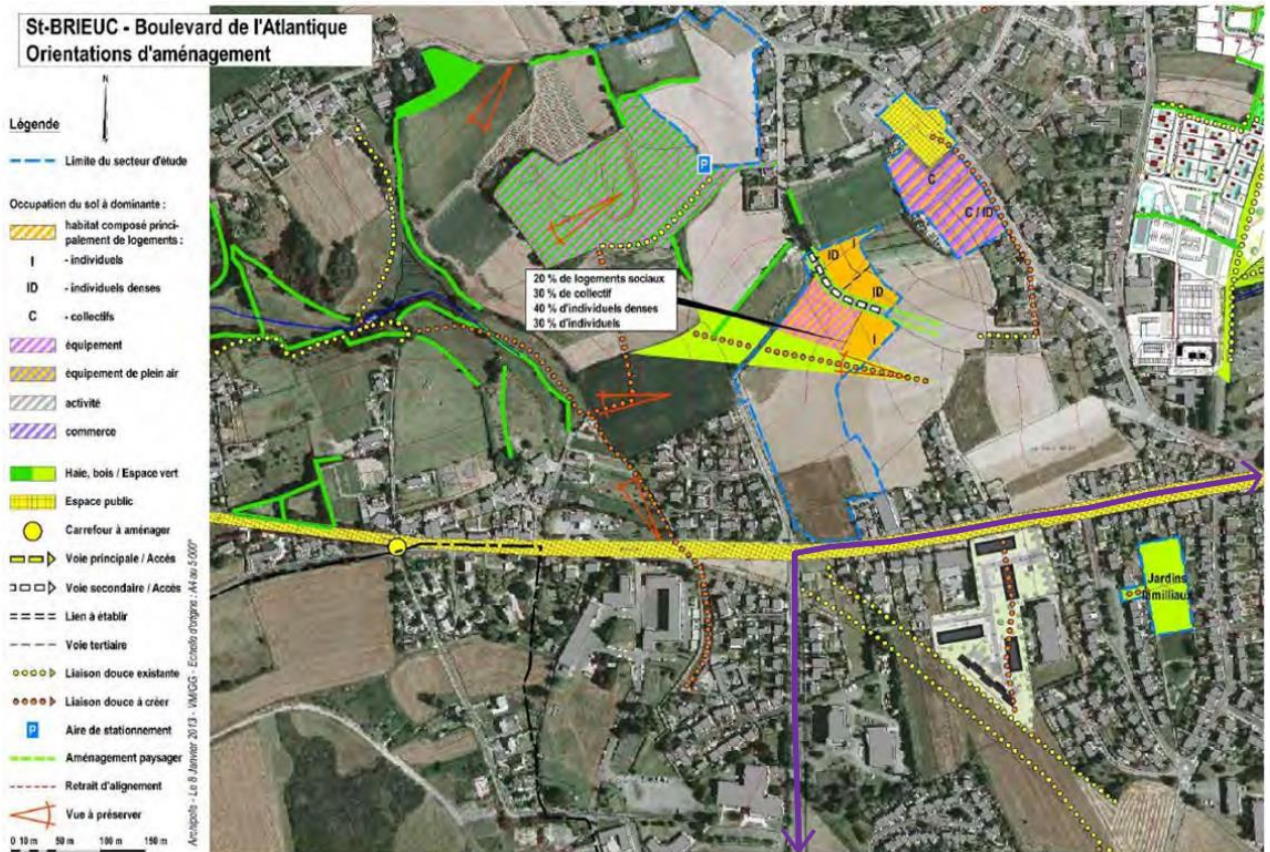


Figure 163 : Plan de l'OAP « Boulevard de l'Atlantique - Hunaudaye » (Source : PLU de Saint-Brieuc)



### L'OAP « Saint-Brieuc – Rue Chaptal » (secteur Est du TEO)

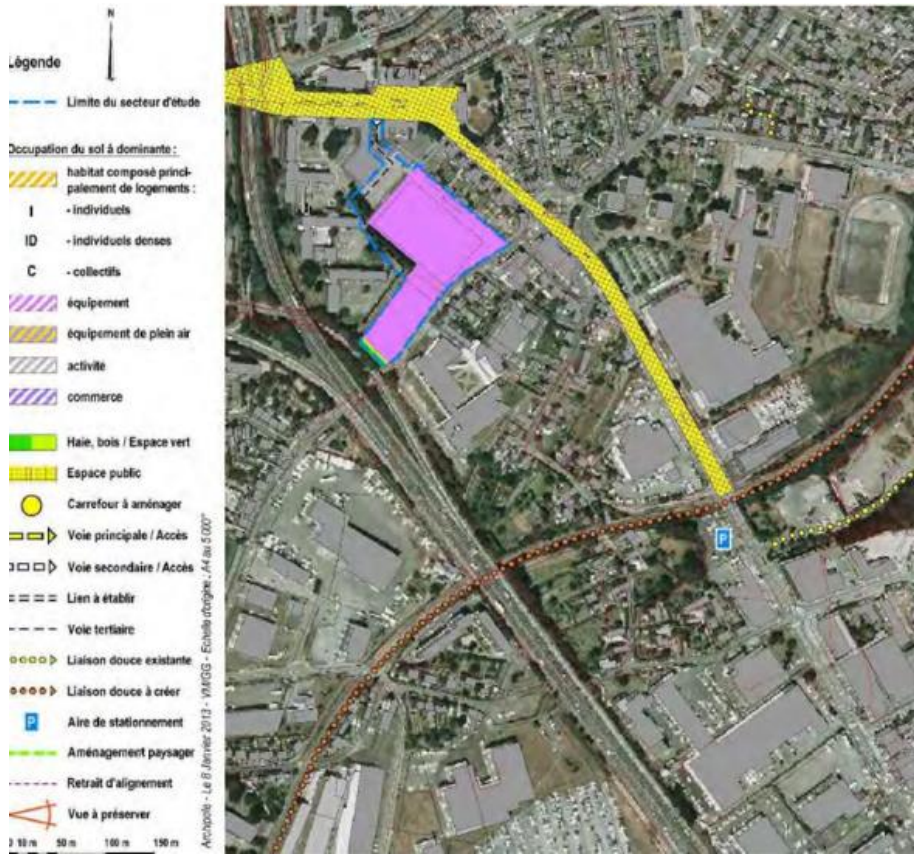
Le secteur de la zone d'activité situé rue Chaptal se situera à moyen terme à l'interface de la RN 12 et du terminus de la ligne de bus à haut niveau de service. Il constituera ainsi une zone de terminus de transports entre la voiture et les transports en commun.

Enjeux et objectifs :

- Favoriser l'intermodalité entre différents modes de transport ;
- Développer la zone d'activité ; préserver le caractère naturel de la vallée de Douvenant ;
- Faire connaître et favoriser l'accès à la vallée ;
- Conforter les équipements existants en matière de sports et loisirs.

Une aire de stationnement rue Chaptal constituera un parking relais, situé non loin de la bretelle d'accès à la RN 12 et à l'angle de la rue de la Roche Jano ; une nouvelle aire de stationnement est prévue pour répondre au besoin lié aux équipements attenants.

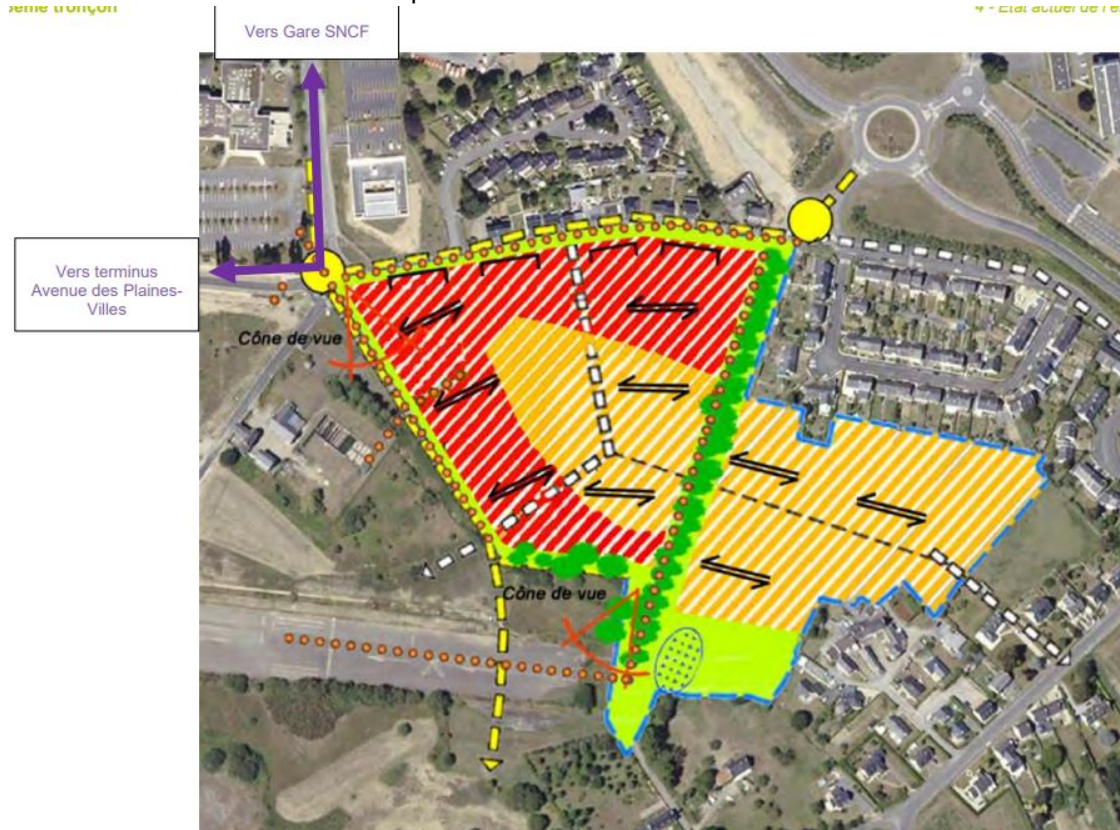
L'implantation d'un équipement de plein-air à vocation sportive est également projetée de l'autre côté de la voie ferrée.



### L'OAP « Saint-Brieuc – Plaine-Ville »

L'orientation d'aménagement distingue le secteur Ouest du site où une opération dense de logements est possible et le secteur Est du site où les hauteurs des futures constructions seront plus limitées pour tenir compte de l'environnement bâti préexistant.

L'ensemble du projet devra compter 20% de logement locatifs minimum et la programmation globale devra atteindre une densité minimale de 20 logements/ha. Une coulée verte traversante nord-sud devra être aménagée, marquant la transition entre les deux secteurs du projets (gradient de densité). Cette trame viendra valoriser la zone humide au sud et les espaces naturels du projet urbain des « Plaines Villes ». Le tracé du BHNS passe au nord-ouest de l'OAP.



### Servitudes et emplacements réservés

La commune de Saint-Brieuc compte bon nombre d'emplacements réservés<sup>23</sup>, dont certains sont uniquement dédiés au tracé du projet TEO :

- ER 50 : Réserve pour l'aménagement du futur tracé TEO au niveau du rond-point Pablo Neruda près du centre commercial « Géant Casino », sur une superficie de 1 916 m<sup>2</sup> (secteur Ouest du tronçon 3) ;
- L'ER 37, dont le bénéficiaire est la ville de Saint-Brieuc, est la création d'un rond-point entre les rues de la Corderie, de la Tour d'Auvergne, Pinot Duclos et de l'Abattoir situé sur le futur tracé du tronçon 3 de la ligne BHNS. Les aménagements de ce rond-point ont été réalisés en 2018.

La commune de Ploufragan compte 10 emplacements réservés (ER). L'ER 10 est notamment réservé pour l'aménagement d'un giratoire d'un rayon de 20 mètres à l'est des Plaines Villes (secteur Ouest du tronçon 3). Le bénéficiaire est la commune de Ploufragan.

A Saint-Brieuc, différentes servitudes d'utilité publique couvrent les périmètres d'étude.

<sup>23</sup> Les emplacements réservés (ER) sont des terrains que le Plan Local d'Urbanisme affecte à la création ou à l'élargissement de voies publiques, l'implantation d'équipements publics, d'espaces verts ou d'installation d'intérêt général

- PT1 : Protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques
- PT2 : Servitudes relatives à la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception radioélectriques (liaison hertzienne Paimpol-Trédaniel et Plourhan- Saint-Brieuc)
- AC1 : Protection des monuments historiques : cette servitude concerne principalement le centre-ville I4 : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques.

Une seule servitude d'utilité publique couvre le périmètre d'étude compris dans la commune de Ploufragan. Elle correspond à une servitude relative à l'établissement des canalisations électriques (I4).

#### Synthèse et hiérarchisation des enjeux liés aux biens matériels et aux activités

L'état initial lié aux biens matériels et aux activités a permis de mettre en évidence les principaux enjeux à l'échelle des périmètres d'étude Est et Ouest du projet de BHNS – TEO 3 et de définir le niveau de sensibilité vis-à-vis de la réalisation du projet.

Thème	Diagnostic et sensibilités	Niveau d'enjeu	Niveau de sensibilité
Occupation du sol	Les secteurs urbanisés sont très majoritaires dans les périmètres d'étude.	Faible	Modéré
Habitat et logements	Projet situé en cœur d'agglomération, dans des zones peuplées et résidentielles.	Modéré	Modéré
Infrastructures et déplacements	Le Plan de Déplacement Urbain de Saint-Brieuc Armor Agglomération 2019-2029 prévoit la restructuration du réseau de transport urbain sur le pôle urbain dans le cadre du projet TEO Développement des solutions intermodales dans les secteurs périurbains et ruraux. Accroissement de la pratique cyclable. Agglomération desservie par la RN 12 (Paris-Brest), la ligne LGV Paris-Brest et plusieurs routes départementales. Nouveau Pôle d'Échanges Multimodal inauguré en 2019.	Fort	Fort
Réseaux	Nombreux réseaux souterrains dans l'aire d'étude.	Assez fort	Modéré

## Risques

Thème	Diagnostic et sensibilités	Niveau d'enjeu	Niveau de sensibilité
Gestion des déchets	Gestion organisée par Saint-Brieuc Armor Agglomération	Faible	Faible
Zones d'activités	Présence d'une zone industrielles et commerciales à l'extrémité est (rue Chaptal). Nombreux commerces notamment de la Rue de la Corderie au Boulevard de l'Atlantique. Services administratifs secteur Plaines des Villes (CAF 22, Pôle Emploi, CCI 22, Service des Eaux, etc.).	Assez fort	Assez fort
Tourisme, loisirs et équipements	Patrimoine naturel remarquable avec la Baie de Saint-Brieuc notamment. Plusieurs équipements de loisirs à proximité des périmètres d'étude.	Assez fort	Modéré
SCOT	Le SCOT du Pays de Saint-Brieuc intègre le caractère structurant du projet TEO dans son DOO.	Modéré	Faible
PLU	Saint-Brieuc et Ploufragan possèdent un PLU. Un PLUi est en cours d'élaboration. Nombreuses prescriptions (emplacements réservés, OAP, ...).	Fort	Modéré
Servitudes	Nombreuses servitudes traversées. Les principales (réceptions radioélectriques, patrimoine, canalisations électriques) sont traitées dans les thématiques correspondantes.	Fort	Faible

## Risques

Risques naturels

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) des Côtes d'Armor recense l'ensemble des risques majeurs connus sur le département et constitue la base de l'information préventive. Le Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM) établi par le Maire, reprend les informations transmises par le préfet au travers du DDRM. Il est complété par le Plan Intercommunal de Sauvegarde (PICS). Le document rappelle les caractéristiques des différents risques, leur recensement sur l'ensemble du territoire. Seuls les éléments se rapportant à la zone d'étude sont repris dans ce document.



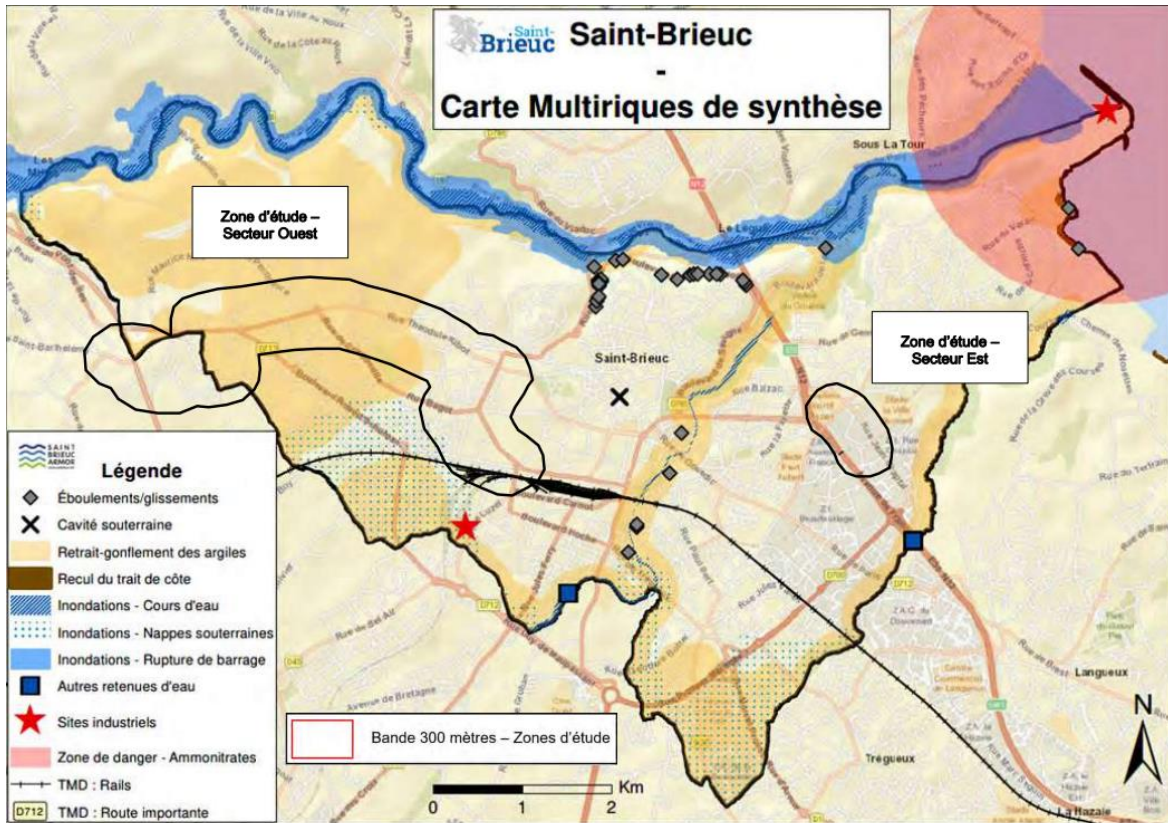


Figure 170 : Carte des risques identifiés dans le PICS de Saint-Brieuc (Source : PICS de Saint-Brieuc)

Aucune des deux zones d'étude du tronçon de TEO3 n'est concernée par l'aléa inondation. La sensibilité de remontée de nappe est très faible, assez forte sur l'extrémité Ouest. Les zones ne sont pas concernées par l'inondation par ruissellement.

Aucune cavité souterraine n'a été recensée et les secteurs ne sont pas exposés aux risques d'éboulements et glissements de terrains. Les périmètres d'étude ne présentent pas de zones sensibles à l'aléa retrait-gonflement des argiles, hormis la partie à l'Ouest du Boulevard de l'Atlantique à Saint-Brieuc et l'avenue de la Plaine Ville à Ploufragan qui sont classées en aléa faible.

Concernant le risque sismique, le département des Côtes d'Armor est classé en aléa faible (risques négligeables de séisme pouvant occasionner des dommages sévères) ce qui n'exclut pas l'application des règles de construction parasismiques obligatoires.

Le risque radon<sup>24</sup> est présent sur l'ensemble des communes de Saint-Brieuc et de Ploufragan en raison de la géologie de son sous-sol composé de roches granitiques et volcaniques.

### Risques technologiques

Il n'y a pas de site classé Seveso sur la commune de Saint-Brieuc. La Société Pétrolière de Dépôts (SPD, activité principale d'entreposage et stockage non frigorifique) basée à Ploufragan a cessé son activité et la suppression définitive des potentiels de dangers susceptibles d'engendrer un accident sur le site a été constatée lors d'une visite d'inspection en 2020.

Les caractéristiques des 12 établissements classés<sup>25</sup> sur la commune de Saint-Brieuc dont 5 sous le régime de l'autorisation sont présentées dans le tableau page 254. Les zones d'étude sont concernées

<sup>24</sup> Risque radon : risque sur la santé lié à l'inhalation du radon, gaz radioactif présent naturellement dans l'environnement, inodore et incolore, émettant des particules alpha.

<sup>25</sup> Les activités qui relèvent de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont énumérées dans une nomenclature en fonction de la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter l'exploitation d'une installation. Il existe cinq régimes de classement : la déclaration, la déclaration avec contrôle périodique, l'enregistrement, l'autorisation et l'autorisation avec servitude.



à l'Est par la déchetterie, à l'Ouest par l'établissement « AUTO-RECYCLAGE », enregistré pour le stockage, dépollution et démontage de VHU.

Seule la commune de Ploufragan est concernée par le risque de rupture de barrage (barrage de Saint-Barthélemy et retenue des Châtelets). Les zones d'étude du tronçon ne sont cependant pas concernées par les conséquences d'une éventuelle rupture de ces deux barrages

Le risque TMD (Transport de matières dangereuses) est le plus à même d'impacter le projet, du fait de la proximité d'axes routiers telles que la RN 12 et la RD712.

### Synthèse et hiérarchisation des enjeux liés aux risques

Les risques naturels et d'inondations étant faibles ou nuls, sont à retenir

Autres aléas liés au milieu naturel	Communes susceptibles d'être concernées par l'aléa tempêtes	Modéré	Faible
Risques technologiques	Aucune ICPE dans les zones d'étude.  1 canalisation de transport de gaz naturel.  Nombreuses voies routières (RN12, RD712) et ferrées (Paris-Brest, Saint-Brieuc-Loudéac) identifiées comme soumises aux risques de Transports de Matières Dangereuses	Modéré	Faible

### Paysage et patrimoine

#### Paysage

Le tracé s'insère dans un paysage à dominante urbaine sur sa partie Est (secteur Chaptal) et au niveau des tronçons TEO 3A et TEO 3B. Le premier est dans le prolongement du centre historique, avec un bâti dense le long des voies. Plus le tracé se dirige vers l'ouest (TEO 3B, Boulevard de l'Atlantique), plus le bâti se rapproche d'immeubles mêlés à des habitations plus individuelles, entremêlés de commerces plus ou moins grands, correspondant à un paysage d'entrée de ville. Enfin, l'extrémité ouest (TEO 3C) au niveau des Plaines Villes est le secteur où le paysage est le plus diffus, avec de larges vues sur les espaces agricoles et naturels mais dont l'évolution commence à être sensiblement marquée par l'effet d'étalement urbain (construction de la rocade proche, nouveaux lotissements, construction d'un hypermarché, établissement du futur P+R du terminus TEO, etc.).

#### Patrimoine archéologique

Aucun site archéologique ne se situe dans les zones d'étude. Néanmoins, au regard de l'arrêté préfectoral (préfet de la région Bretagne) n°ZPPA-2019-0160 du 28 octobre 2019 portant modification de zone(s) de présomption de prescription archéologique<sup>26</sup>, une zone de TEO3 (au niveau du Boulevard de l'Atlantique entre le rond-point Pablo Neruda et le rond-point de l'Iroise) est inscrite dans une ZPPA.

#### Patrimoine historique et culturel

Un seul monument historique, la Croix Mathias se situe au sein de la zone d'étude TEO 3A.

Les zones d'études sont comprises au sein des périmètres de protection de 500 mètres des monuments suivants : Immeuble Grand Séminaire, Viaduc de Toupin, Fontaine de Saint-Brieuc.

<sup>26</sup> « Zones de Présomption de Prescription Archéologique » (ZPPA) : zones dans lesquelles les projets d'aménagement soumis à autorisation d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager, permis de démolir) peuvent faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive. Les ZPPA ne sont pas une servitude d'urbanisme ;

Sites inscrits et classés<sup>27</sup>

Le site inscrit le plus proche se situe à environ 500 mètres au nord-ouest de la rue Chaptal (secteur Est). Il s'agit des « Vallées de Gouët et de Bas Gouédic ».

Site patrimonial remarquable de Saint -Brieuc<sup>28</sup>

L'ensemble du tronçon TEO3A, l'Est du tronçon TEO3B de la rue Pierre Ogé au carrefour Saint-Jouan et la rue de la Solidarité (TEO3C Est) sont localisés dans le plan de zonage du SPR de Saint-Brieuc. Les zones d'étude et le tracé de TEO3 n'auront pas d'incidences majeures sur le patrimoine archéologique et historique classé et inscrit de Saint-Brieuc et de Ploufragan.

Synthèse et hiérarchisation des enjeux liés au paysage et au patrimoine

Thème	Diagnostic et sensibilités	Niveau d'enjeu	Niveau de sensibilité
Paysage	Centre historique de Saint-Brieuc (patrimoine historique important)  Trois vallées qui marquent le paysage briochin (Vallée encaissée du Douvenant, vallée du Gouédic et vallée du Gouët)	Fort	Modéré
	Entrée de ville par l'ouest (Boulevard de l'Atlantique)	Modéré	Modéré
	Autres secteurs des zones d'étude (Chaptal, Avenue des Plaines Villes)	Faible	Faible
Patrimoine archéologique	Zones de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA) au niveau du Boulevard de l'Atlantique entre le rond-point Pablo Neruda et le rond-point de l'Iroise	Modéré	Faible
Monuments historiques	Un seul monument historique au sein de la zone d'étude (La Croix Mathias, monument inscrit).  TEO 3 compris au sein de 4 périmètres de protection de 500 mètres des monuments historiques.	Fort	Modéré
Sites inscrits et classés	Aucun site inscrit ni classé au sein du projet TEO 3	Nul	Nul

Synthèse et hiérarchisation des enjeux

Un tableau global (pages 267 à 272) reprend les principales contraintes et enjeux identifiés et le niveau de sensibilité vis-à-vis du projet.

<sup>27</sup> Il existe deux niveaux de protection : le classement et l'inscription. Le classement est généralement réservé aux sites les plus remarquables à dominante naturelle dont le caractère, notamment paysager, doit être rigoureusement préservé. L'inscription est proposée pour des sites moins sensibles ou plus humanisés qui, sans qu'il soit nécessaire de recourir au classement, présentent suffisamment d'intérêt pour être surveillés de très près. Les travaux y sont soumis à déclaration auprès de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). Celui-ci dispose d'un simple avis consultatif sauf pour les permis de démolir où l'avis est conforme

<sup>28</sup>

## G-5 Description des solutions de substitution raisonnables étudiées et justification du choix de la solution retenue

### Contexte du projet d'ensemble TEO

La nécessité de développer un projet de bus à haut niveau de service tel que TEO sur l'agglomération de Saint-Brieuc a émergé suite à la réalisation du Plan de Déplacements Urbains (PDU), élaboré par les élus de l'agglomération en 2006. Le diagnostic établi à l'époque mettait en lumière trois enjeux essentiels, pour faire face à l'accroissement problématique de l'utilisation de la voiture : faire du réseau de transports urbains une véritable alternative à la voiture, en développant l'offre de manière forte, tant sur le plan qualitatif que sur le plan quantitatif, au bénéfice de l'ensemble des communes de Saint-Brieuc Agglomération ; sensibiliser les habitants de l'agglomération à l'usage des transports collectifs ; favoriser la complémentarité et l'intermodalité avec le trafic ferroviaire, les cars interurbains et scolaires.

Le projet TEO répond à ces enjeux. Il consiste en une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de 8 kilomètres environ et 21 stations. Il reliera le futur quartier Les Plaines Villes à l'Ouest à la zone d'activité Chaptal à l'Est, en passant par le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la gare SNCF et à proximité du centre historique au niveau des Champs.

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

- Une infrastructure de site propre (voie réservée au bus) et de couloirs d'approche (aménagement donnant la priorité au bus à l'entrée et sortie d'intersection) selon les phases TEO1, TEO2 et TEO3 ;
- Un passage prioritaire des bus aux carrefours ;
- Un bon niveau d'équipement en station (informations voyageurs, distributeurs de titre...) qui seront repositionnées et mutualisées afin d'augmenter les distances inter-stations. D'autres stations seront supprimées et reportées sur les arrêts adjacents, enfin une station intermédiaire sera créée entre les stations CAF et Bien Assis (TEO3C) ;
- Une accessibilité optimale à la station et au bus ;
- Un transfert modal efficace de la voiture particulière vers TEO, via les parcs relais et la compétitivité du bus par rapport à la voiture.

La voirie est modifiée géométriquement pour permettre une répartition nouvelle entre les différentes circulations : trottoirs et aires piétonnes, bandes et pistes cyclables, voies de circulation automobile. Des aménagements particuliers seront réalisés afin de permettre une accessibilité aisée pour les Personnes à Mobilité Réduite (agencement des quais facilitant la montée, véhicules à plancher bas, largeur minimale de passage, rampe d'accès, lisibilité de la signalétique, etc.). Pour que les gains en performance et en attractivité se diffusent à l'ensemble du réseau, le BHNS briochin partagera ses voies dédiées avec certaines lignes du réseau BreizhGo.

### Description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et les principales raisons du choix du projet retenu

La solution du Bus à Haut Niveau de Service de type « mixte » apparaît comme la plus appropriée, dans la mesure où elle :

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

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

L'axe général Est-Ouest a été déterminé et confirmé par différentes études qui s'accordent sur le fait qu'il concentre des pôles générateurs de trafic et de déplacements, principalement en termes d'emplois, d'équipements, de commerces et de quartiers d'habitation.

Les tracés potentiels du TEO ont été proposés puis comparés sur la base d'un corridor d'étude d'axe Est-Ouest défini dans le PDU et entériné par différentes études préalables.

Quatre scénarios ont été retenus et comparés au scénario « fil de l'eau » (mise à niveau du réseau sans aménagement particulier). La comparaison multi-critères des quatre scénarios s'est basée sur l'étude de la clientèle sur le réseau ; le temps de parcours ; le bilan d'exploitation du réseau ; les coûts d'investissement.

		Fil de l'eau	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
<b>Type de projet</b>			BHNS	Site propre tuyau	BHNS	BHNS + site propre sur Gouëdic/Rahue
<b>Longueur de la ligne TEO</b>			9,2km		7,5km	7,5km
<b>Longueur aménagée</b>			9,2km	3km	7,5km	7,5km + 1,2 km
<b>Réorganisation du réseau</b>	<b>Rabattement</b>		Fort		Faible	Faible
	<b>Nb de km</b> Pour les lignes 1 à 20	2 833 000 km +5 % (+ 154 000 km)	3 027 000 km +12 % (+ 349 000 km)	2 976 000 km +10 % (+ 298 000 km)	3 024 000 km +11 % (+ 346 000 km)	3 024 000 km +11 % (+ 346 000 km)

NB: % par rapport à la situation actuelle

**Figure 193 : Caractéristiques des scénarios proposés et de la situation « fil de l'eau »**  
(Source : EGIS)

Critères	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
Gain de déplacement par rapport à la situation « Fil de l'eau »	+15%	+5%	+15%	+16%
Gain sur les temps de parcours	--	+	+	++
Surcoût d'exploitation*	-0,1 à +0,1 M€/an	+0,22 M€/an	-0,08 à +0,09 M€/an	-0,1 à +0,07 M€/an
Coût d'investissement**	34 à 50 M€/an	15 à 18 M€/an	30 à 42 M€/an	32 à 48 M€/an

Le tracé retenu (scénario 3) est celui qui offrait les performances intéressantes tant en termes de temps de parcours que de clientèle.

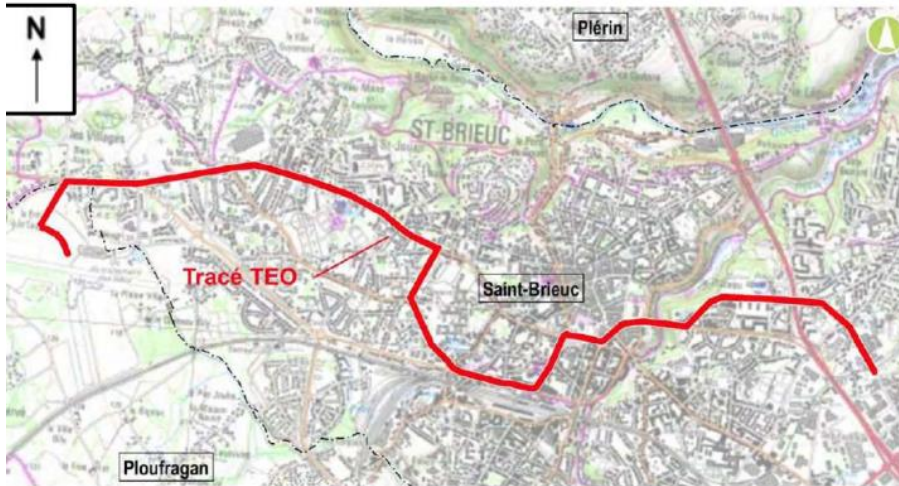


Figure 194 : Scénario retenu

Des focus sont réalisés sur les aménagements suivants :

- Carrefour Saint Jouan : enjeu de requalification autour de l'insertion des stations TEO 3 qui génère une modification de l'état des lieux et des impacts conséquents sur les usages riverains et le foncier. L'insertion de la station a été définie suivant une analyse multi critères : transport, vélos et assimilés, piétons et accessibilité, usages véhicules, paysage urbain, foncier, concertation.
- Parking Relais Ouest : le terrain est à l'interface entre le terminus Ouest de TEO et la future rocade. Il sera aménagé en deux temps et comptera à terme environ 355 places de stationnement.

Des inventaires écologiques menés en avril 2021 ont permis d'appréhender des enjeux écologiques et une démarche d'écoconception permet de préserver les habitats d'espèces protégées ou non protégées patrimoniales, et notamment le fourré à *Ulex europaeus* qui présente les plus forts enjeux écologiques pour l'avifaune. À cela s'ajoute la création d'une bande enherbée de 3m à 5m de largeur le long de la frange ouest du fourré.

La gestion des eaux pluviales est faite via des stationnements en revêtement perméable, une structure réservoir et des noues.

Un système de contrôle d'accès par barrières et un portique limiteur de gabarit seront mis en place à l'entrée/sortie du parking.

Enfin, la mise en place d'une ombrière photovoltaïque de 750 m<sup>2</sup> permettra à la fois de donner plus de confort aux usagers (structure couverte) mais également de produire environ 75 000 KWh/an sur un espace artificialisé. Cette énergie électrique sera réinjectée dans le réseau électrique.

#### G-6 Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement en cas de mise en œuvre ou d'absence de mise en œuvre du projet

L'objet de ce chapitre porte sur l'analyse de l'évolution de l'état actuel du site et de son environnement avec réalisation du projet (« scénario projet ») et sans réalisation du projet (« scénario de référence »). En effet, l'état actuel établi en 2021 et début 2022 est susceptible d'évoluer à l'échelle de réalisation du projet (et lors de l'exploitation du projet), cette évolution étant fonction de différentes dynamiques et facteurs selon les thèmes.



### Scénario de référence

Le scénario de référence correspond à laisser le réseau de transport en commun de Saint-Brieuc Agglomération tel qu'il est aujourd'hui et à ne pas créer de parkings relais et à prendre en compte les divers projets urbains sur les secteurs.

#### Population et santé humaine

L'accessibilité des quartiers Ouest et Est de la ville sera de plus en plus difficile du fait d'une congestion du trafic. Les transports en commun n'auront pas la priorité aux ronds-points giratoires, ce qui impactera et allongera les temps de parcours pour les usagers. Les embouteillages entraîneront d'une part une perte de temps pour les usagers des transports en commun et en véhicules personnels, et d'autre part une augmentation de l'émission de polluants dans l'air du fait du surplace des véhicules, avec une exposition des populations plus importante. Cet impact pourrait être compensé à terme par l'effet des nouvelles normes d'émissions.

Sans mise en œuvre du projet, la population serait de plus en plus impactée par les nuisances sonores et olfactives du trafic routier, malgré une gamme de parc automobile de plus en plus respectueuse de l'environnement.

#### Biodiversité

Les enjeux liés à la biodiversité sont pris en compte dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de Bretagne et les documents d'urbanisme. Les habitats naturels présents poursuivront leur développement vers des strates arbustives ou arborées.

Le réchauffement climatique peut également avoir une influence sur le milieu naturel mais à l'horizon + 10/20 ans, il est difficile d'évaluer les changements potentiels par rapport à l'état actuel.

#### Terres, sol, eau et climat

Les changements climatiques auront pour conséquence une augmentation de la moyenne annuelle des températures et des précipitations, même si de nombreuses incertitudes existent quant à la vitesse prévisionnelle des changements, ainsi que leurs intensités. Une hausse de la congestion routière pourrait provoquer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle locale et donc dégrader la qualité de l'air. Mais à l'horizon + 10/20 ans, il est difficile d'évaluer les évolutions liées aux changements climatiques. Aucune évolution notable n'est à considérer sur les thématiques du sol et des terres sans mise en œuvre du projet.

#### Biens matériels et activités

Les opérations de renouvellement urbain ou de nouvelles constructions se poursuivront. Ainsi, l'évolution urbaine tendrait vers une augmentation du bâti et une amélioration de l'état de celui-ci. Il n'est pas attendu d'évolution notable des modes de déplacement.

#### Risques

Aucune évolution notable quant à la vulnérabilité du secteur aux risques naturels n'est attendue à l'horizon + 10/20 ans, tant sur les thématiques : inondation (par remontées de nappe), mouvement de terrain (aléas retrait gonflement des argiles), risque sismicité.

#### Patrimoine culturel et paysage

Les éléments recensés dans les documents d'urbanisme seront préservés.

### Scénario projet

Le scénario projet est le scénario de référence complété du projet TEO 3.

### Population et santé humaine

La circulation routière constitue un facteur non négligeable sur les pollutions atmosphériques et de nuisances sonores. Le projet facilitera les déplacements et le développement économique, tout ceci concourant à rendre un cadre de vie plus agréable pour les briochins par le développement de l'offre des mobilités, la requalification urbaine et le partage de l'espace entre transports urbains, modes doux et voitures.

### Biodiversité

La mise en place du projet n'induirait aucun changement au niveau des axes de circulation déjà existants et empruntés.

À l'échelle de l'opération TEO, le bilan des arbres est le suivant : 127 arbres abattus pour 67 arbres plantés sur TEO 1 ; 113 arbres abattus pour 175 arbres plantés sur TEO 2 ; 197 arbres abattus pour 260 arbres plantés sur TEO 3. Soit 437 arbres abattus pour 502 arbres plantés sur l'ensemble de l'opération TEO, et au final, un gain de 63 arbres en plus. La surface d'espaces verts sera supérieure de 41% à l'existant.

Le projet développera le paysage urbain par le biais d'une présence végétale forte le long des axes de circulation et piétonniers tout en intégrant des cheminements doux pour les cycles et les piétons (trottoirs à largeurs variables, insertion des cycles en pistes unidirectionnelles latérales, plantation d'arbres, de massifs d'arbustes couvre-sol, etc.)

### Terres, sol, eau et climat

Le projet ne nécessitera pas de prélèvement dans les eaux souterraines ou superficielles. La réalisation du projet TEO 3 peut contribuer à réduire les émissions de GES dans l'atmosphère grâce au matériel roulant hybride qui sera mis en place progressivement, au report modal pouvant être généré par la mise en service de la ligne à haut niveau de service et des parcs relais.

### Biens matériels et activités

L'environnement sera modifié à la marge au niveau de la voirie actuelle puisque le tracé du BHNS - TEO 3 s'inscrit sur des voiries existantes. Par une offre de transport en commun attractive et efficace, le projet améliorera l'attractivité et la redynamisation de certains sites/secteurs traversés par le BHNS, notamment à l'Ouest et à l'Est.

### Risques

Le projet sera sans effet notable sur les risques naturels et technologiques.

### Patrimoine culturel et paysage

Les aménagements paysagers et les cheminements pour les modes doux permettront de modifier de manière positive l'occupation des sols sur les espaces déjà construits. Le scénario projet a comme objectif d'améliorer le paysage urbain grâce aux aménagements paysagers qui seront mis en œuvre. Le patrimoine sera mieux mis en valeur au droit du futur tronçon du BHNS - TEO 3.

### G-7 Facteurs susceptibles d'être affectés par le projet, impacts sur l'environnement et mesures associées (ERC)

Ce chapitre propose, pour chacun des thèmes analysés dans l'état initial, d'examiner les effets directs ou indirects du projet sur l'environnement et d'apporter des mesures destinées à les éviter, à les réduire ou les compenser par des réponses adaptées.

### Analyse des effets globaux positifs de TEO1 et TEO2

TEO1 et TEO2 ont eu pour effets :

- Un renforcement de la cohésion sociale sur l'ensemble de l'agglomération briochine
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre au niveau de l'agglomération briochine

- Un impact acoustique moindre avec l'arrivée de TEO 1 et TEO 2
- La mise en valeur positive du patrimoine et du paysage urbain briochin

### Effets positifs du projet TEO 3

Les principaux impacts positifs du projet TEO 3 sont :

- Un rééquilibrage des modes de déplacements en transports en commun pour plus d'efficacité en améliorant la desserte, la fréquence, la vitesse commerciale et la régularité, le confort d'attente en station et durant le voyage et la création de sites propres quand cela est possible
- Une amélioration de l'accessibilité depuis l'Ouest et l'Est de l'agglomération vers le centre de Saint Briec (bassins d'emploi, bassin de vie) via la desserte du Pôle d'Échange Multimodal de la gare de Saint-Briec
- L'instauration d'une présence végétale forte
- L'intégration des modes doux dont le vélo

### Effets du projet sur l'environnement en phase travaux et mesures associées

Les travaux du BHNS – TEO 3 sont en cours sur certains tronçons, achevés sur certains et projetés sur d'autres. Les travaux de TEO3 concernent le terrassement de voirie et des trottoirs, la création de trottoirs et pistes cyclables, la création de poches de stationnement et de P+R aux terminus Ouest et Est de la ligne TEO, le recalibrage de la voirie, la pose des bordures, l'empierrement des espaces modes doux et de la voirie, la mise en œuvre d'enrobés, la mise en place de nouveaux aménagements paysagers, l'aménagement des carrefours existants pour prioriser le passage du BHNS.

Les effets du projet ainsi que les mesures sont détaillés de façon exhaustive sur les différents items et synthétisés sous formes de tableaux (pages 342 à 353). Les mesures font l'objet de fiches généralement illustrées, précisant les conditions de mise en œuvre, les modalités de suivi, la localisation.

Les éléments les plus significatifs sont repris ci-dessous.

#### Population et santé

La population des quartiers traversés par le projet sera impactée par les travaux et les circulations induites des engins de chantier. L'impact sera fort à proximité des secteurs habités mais limité à la période de travaux : difficulté d'accès aux habitations au droit des travaux, génération de poussières, nuisances sonores et génération de vibrations, nuisances olfactives avec les travaux d'enrobés, interruption temporaire des réseaux lors d'interventions. Les riverains les plus impactés sont ceux dont l'habitation est localisée au droit des travaux, l'impact pour les autres habitants se limitera à une gêne concernant la circulation à proximité du chantier.

Mesures :

- Mise en place de la méthode FURET dont l'objectif est de faire connaître le projet et son avancement aux habitants et commerçants afin de le comprendre et d'accepter les gênes qui en découlent. :
- Réduction des nuisances liées au chantier : travaux en journée et hors week-end, limitation des émissions de poussière et des nuisances sonores (cf dossier de bruit de chantier adressé au préfet et aux maires), phasage chantier, continuité piétonne maintenue, accès des véhicules de secours, ramassage des ordures ménagères au porte à porte, etc.

Les travaux pourront localement perturber les activités existantes. Pour réduire cet effet, le maintien de l'accessibilité aux activités économiques riveraines au chantier sera assuré, notamment pour qu'elles puissent recevoir leurs livraisons. De même, l'accessibilité aux zones de loisirs et équipements riverains au chantier sera assurée.

### Biodiversité

Le chantier sera réalisé dans un secteur déjà fortement perturbé par l'activité humaine. Les espèces qui occupent le secteur, et qui pourraient être concernées par le projet, sont donc des espèces accoutumées au dérangement ambiant, qui peuvent s'alimenter et se reproduire à proximité des voies. Les enjeux locaux sont plus importants dans les secteurs accueillant des habitats semi-naturels constituant des habitats d'espèces protégées, localisés en particulier à la marge des zones urbanisées, notamment à l'extrémité Ouest du projet. (Recensement et cartes pages 304 à 308). Le fourré à *Ulex europaeus* n'est pas touché par le projet grâce au fort travail d'évitement réalisé lors des études de conception. Tous les groupes faunistiques ne seront pas perturbés de la même façon.

Mesures :

- Évitement des habitats naturels et des populations d'espèces protégées avec balisage préventif pour la mise en défens du Fourré à *Ulex Europeaeus* près du P+R Ouest
- Évitement d'espèces exotiques envahissante : les Vergerettes du Canada seront conservées sur la parcelle « Zone rudérale » sur le flanc sud de l'avenue des Plaines Villes (section 3C Ouest)
- Limitation/adaptation des emprises des travaux et/ou des zones d'accès et/ou des zones de circulation des engins de chantier sur l'ensemble du projet TEO3
- Adaptation du planning des travaux aux périodes écologiques sensibles des espèces concernées sur l'ensemble du projet TEO3

### Terres, sol, eau

Le projet TEO 3 consiste en un réaménagement des voiries existantes, en se rapprochant au plus près de la topographie actuelle. Au niveau du P+R Ouest, de légers reprofilages du terrain naturel sont prévus afin de faciliter l'insertion technique des voiries et du stationnement.

Les mesures pour préserver la qualité du sol et du sous-sol sont communes à celles pour préserver les eaux-souterraines et consistent ici en des mesures classiques de chantier pour réduire les risques de pollution : stockage des carburants, à l'abri, kit anti-pollution, etc

### Biens matériels et activités humaines

Les mesures consistent en :

- La remise en état des zones de chantier,
- La garantie de l'accessibilité aux habitations situées aux abords immédiats du projet dans les meilleures conditions de sécurité.
- La réduction des impacts de déplacements en phase chantier avec toutes les fois que les activités le permettront, réduction des emprises des chantiers et déploiement d'un plan de circulation des engins de chantier.
- Le phasage des opérations de travaux pour limiter l'impact sur de trop grandes portions de voiries
- Pour ce qui concerne les réseaux (Télécom, Enedis, GRDF), réalisation de diagnostics de reconnaissance définis en concertation avec les gestionnaires afin d'entériner leur compatibilité avec les aménagements projetés ; travaux de dévoiement et/ou de protection des réseaux enterrés par les services techniques compétents des concessionnaires ou par des entreprises agréées sous leur direction.
- Evacuation des déchets, gravats, et résidus suivant la procédure spécifiquement établie, notamment par l'établissement d'un Schéma Organisationnel pour la Gestion et l'Élimination des Déchets (SOGED) qui identifie les volumes de déchets attendus et les filières d'évacuation identifiées.



### Paysage et patrimoine

La phase de travaux va modifier temporairement l'environnement urbain. Des zones de chantier comprenant une base vie, des aires de stockage, des containers à déchets seront installés le long du tracé. Des engins de chantier et des poids lourds circuleront sur le site.

Mesures :

- Dispositif de protection des arbres existants adapté au cas par cas, en fonction des enjeux, des risques et des besoins ;
- Réduction de l'impact paysager en phase chantier : mise en place de palissades pour réduire les covisibilités, entretien quotidien du site par le ramassage des débris de matériaux ou d'éventuels détritus, à la fin du chantier, évacuation de l'ensemble du matériel de chantier et remise en état des zones de chantier ;
- Réduction de l'impact archéologique en phase chantier : toute découverte fortuite de vestiges doit faire l'objet d'un arrêt des travaux et d'une déclaration immédiate au Maire de la commune
- Prise en compte du SPR de saint Briec par l'adaptation des mesures à chaque secteur. Aucune mesure particulière n'est nécessaire en l'absence d'impact négatif sur le patrimoine historique et culturel et sur les sites inscrits et classés

La synthèse qualifie de « forts et sensibles » les enjeux liés à la population, l'emploi, la qualité de l'air, l'acoustique, l'avifaune, les chiroptères, les infrastructures et déplacements, la compatibilité avec les PLU, le paysage et le Site Patrimonial Remarquable.

### Effets du projet sur l'environnement en phase d'exploitation et mesures associées

#### Population et santé

L'une des conséquences directes du projet TEO 3 est d'améliorer l'accessibilité du cœur de ville de l'agglomération briochine depuis les secteurs Ouest et Est de Saint-Brieuc. Cela a notamment pour objectif de permettre aux habitants d'accéder aux bassins d'emploi briochin via le Pôle d'Échange Multimodal de la gare de Saint-Brieuc.

Concernant la qualité de l'air, aucune évolution des concentrations moyennes en polluants n'est attendue dans la bande d'étude et la réalisation du projet du BHNS TEO n'entraînera aucun impact négatif sur la qualité de l'air à l'échelle de la zone d'étude.

Les résultats de l'étude acoustique montrent que, dans la majorité des cas, la modification n'est pas significative au sens de la réglementation en vigueur, l'écart entre l'état projet et l'état de référence est inférieur à 2 dB(A). Lorsque la modification est significative, les seuils réglementaires sont respectés. Aucune protection acoustique n'est à prévoir.

Concernant les émissions lumineuses, les mesures suivantes seront mises en place : remplacement de tous les candélabres par des ampoules LED ; dispositifs choisis dans le respect du caractère architectural des espaces localisés à proximité ; implantation du réseau d'éclairage conçue de façon à limiter au mieux les émissions lumineuses au droit des habitations riveraines de l'opération, tout en veillant à ne pas interrompre la continuité lumineuse afin d'assurer les conditions de sécurité optimales pour les usagers.

#### Biodiversité

Le risque de propagation de la flore invasive après la remise en état des terrains apparaît faible au vu du faible nombre de pieds et d'espèces observés.

Les perturbations de la faune sont essentiellement causées par la circulation des véhicules (voitures individuelles, camions...), par l'éclairage des nouveaux aménagements, et les nuisances sonores et visuelles. Le groupe d'espèces le plus sensible est, comme pour la phase travaux, l'avifaune (notamment nicheuse). Les chauves-souris peuvent également être perturbées dans leurs évolutions

nocturnes. Le projet aura un impact brut faible en phase exploitation. Hormis pour la création du P+R ouest, le projet TEO3 emprunte des voiries existantes ou utilise des aires de stationnement existantes.  
Mesures :

- Limitation de la pollution lumineuse notamment pour les chiroptères, en évitant au maximum les éclairages de nuit et en adaptant ceux qui ne peuvent pas être totalement supprimés.
- Aménagements paysagers du P+R Ouest

#### Terres, sol, eau

La lutte contre l'imperméabilisation du sol constitue une mesure essentielle adoptée sur le projet.  
Mesures :

- Recours aux pavés joints enherbés sur l'ensemble des places de stationnement du projet TEO3,
- Mise en place d'une structure drainante sous les espaces trottoirs/pistes cyclables et stationnements, ainsi que la mise en œuvre d'un revêtement poreux sur ces mêmes espaces.
- Mise en place d'une gestion alternative des eaux pluviales en privilégiant l'infiltration et la déconnexion du réseau d'agglomération de certaines toitures de bâtiments riverains du projet.

#### Biens matériels et activités humaines

Le projet s'insère en majorité sur des voiries existantes, ce qui ne modifiera pas l'occupation du sol des secteurs traversés, à l'exception du P+R Ouest qui prend place sur des parcelles agricoles. Néanmoins, ces dernières sont classées en zone 2AU<sup>29</sup> au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Ploufragan.

Du fait de la densité du milieu urbain traversé, l'emprise de la ligne sera contiguë à des constructions liées à des activités (zones commerciales, de services) ou des habitations (immeubles, maisons individuelles). Les emprises nécessaires à la réalisation du projet sont donc susceptibles d'avoir un impact sur le parcellaire, le bâti et la voirie. Le projet s'inscrit sur des emprises publiques et privées. Sur les terrains privés, la maîtrise foncière n'est pas assurée par la maîtrise d'ouvrage.

Mesures :

- Acquisitions foncières (à l'amiable ou par expropriation).

#### Infrastructures et déplacements

L'objectif général de l'opération TEO est une hausse de la fréquentation de plus +35% sur l'axe du BHNS, soit un passage de 6 500 à 10 000 voyageurs/jour. Cette fréquentation engendrerait une hausse de +20% sur l'ensemble du réseau briochin (variation 2018/2023).

Le projet TEO 3 va engendrer un repositionnement et une mutualisation de certains arrêts. Avec le système de priorité aux feux des bus, TEO bénéficiera d'une priorisation qui permettra de franchir l'intersection le plus rapidement possible avec un gain de temps variable d'un carrefour à l'autre (jusqu'à 20-30 secondes en heure de pointe).

Le bilan du stationnement fait état de 158 places conservées (60 places conservées avenue des Plaines Villes et 98 places maintenues au P+R Avenir), 460 places supprimées et 746 nouvelles places créées dont environ 350 pour le seul P+R Ouest. Ainsi, sur les 935 places initiales, le total sera porté à 1 221 places soit un gain de +286 nouvelles places de stationnement.

Le projet n'aura pas d'impact notable sur les réseaux, les impacts ayant eu lieu en phase travaux.

La gestion des déchets liés à l'entretien des bus est assurée par la même filière de traitement que la flotte de bus actuelle. La gestion des déchets des usagers du BHNS de TEO et des parkings-relais Ouest et Est est réalisée comme les déchets des poubelles des espaces publics actuels briochins.

Le projet aura un impact positif sur les zones d'activités car il permettra une meilleure desserte des services et commerces du secteur des Plaines Villes (Caisse Allocations Familiales des Côtes d'Armor,

---

<sup>29</sup> Secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation mais dont les voiries publiques et les réseaux desservant ces secteurs n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.

Service des Eaux, Ateliers du Cœur, supermarché, Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor, Pôle Emploi, etc.) mais aussi de la zone industrielle et commerciale de Chaptal.

L'amélioration du paysage urbain (entrée de ville à l'Ouest notamment) et une multimodalité améliorée depuis le Pôle d'Échange Multimodal de la gare de Saint-Brieuc auront un impact positif pour l'image touristique de l'agglomération briochine.

Le projet TEO 3 est compatible avec les documents d'urbanisme. Il n'a pas d'impact en phase d'exploitation sur les servitudes actuellement en vigueur et n'en crée pas non plus de nouvelles.

### Risques

Le projet n'a pas d'impact sur les risques naturels et technologiques.

Il existe deux risques liés au transport de matières dangereuses au droit du projet : la présence d'une canalisation de transport de gaz naturel au niveau du Boulevard de la Tour d'Auvergne et du giratoire entre ce boulevard et la Rue de la Corderie. Le risque ne sera pas modifié par rapport à l'existant. Le second risque est lié au transport routier à proximité du projet (camions transportant des matières dangereuses pouvant avoir un accident). Il n'existe aucune mesure à prendre, à part le respect de la signalisation et du code de la route.

### Paysage et patrimoine

Le projet permettra d'améliorer l'environnement et le paysage urbain par une requalification des voiries et le réaménagement paysager : création de la plupart des alignements d'arbres, des massifs et des bosquets, aménagement de massifs fleuris et plantation d'espèces ornementales herbacées ou buissonnantes. Le projet est peu susceptible d'avoir des impacts sur le patrimoine archéologique, les monuments historiques, et le Site Patrimonial Remarquable.

La synthèse qualifie de « forts et sensibles » les enjeux liés à la population, l'emploi, la qualité de l'air, l'acoustique, l'avifaune, les chiroptères, les eaux souterraines, les infrastructures et déplacements, la compatibilité avec les PLU et servitudes, le Site Patrimonial Remarquable.

### G-8 Analyse des effets cumulés<sup>30</sup> du projet avec d'autres projets existants ou approuvés

Aucun des projets locaux recensés (BHNS TEO 2, le parc éolien en mer, le Pôle d'Échange Multimodal, le projet BHNS TEO 1) n'est susceptible d'interagir avec le projet de BHNS – TEO 3.

### G-9 Incidences du projet sur le climat et vulnérabilité au changement climatique

#### Incidences du projet sur le climat

#### En phase chantier

Le chantier n'entraînera pas d'effets significatifs sur le climat. Les activités, par nature limitées dans le temps seront génératrices d'émissions atmosphériques sur une zone limitée au chantier en lui-même et à ses abords immédiats. Les principales émissions polluantes sont les poussières et les gaz d'échappement dont les origines peuvent être associées aux rejets des moteurs thermiques, aux rejets des centrales d'enrobage, à la circulation des engins (envol de poussières), aux mouvements des terres (notamment lors du terrassement) et aux matériaux (transport, stockage, mise en œuvre). Ces émissions polluantes resteront relativement faibles au regard du milieu dans lequel s'inscrit le projet déjà occupé par des infrastructures structurantes à fort trafic.

La réduction des nuisances liées au chantier correspond aux mesures techniques pour limiter la consommation de GES en phase chantier.

<sup>30</sup> La notion d'effets cumulés recouvre l'addition, dans le temps ou dans l'espace, d'effets directs ou indirects issus d'un ou de plusieurs projets et concernant la même entité (ressources, populations ou communautés humaines ou naturelles, écosystèmes, activités...)

## Bilan carbone

Un bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) a été réalisé. L'évaluation prend en compte uniquement les émissions de gaz à effet de serre générées par les travaux concernant la requalification des voies. Les postes d'émissions pris en considération sont les suivants : la réalisation des terrassements ; la construction, l'entretien et la fin de vie des chaussées ; la mise en place de réseaux pour l'assainissement des eaux pluviales.

Les facteurs d'émissions intègrent la production des matières premières ; le transport des matériaux et des matériels ; l'utilisation des engins pour la mise en œuvre. Ils n'intègrent pas : les déplacements de personnels pendant la durée du chantier ; l'acheminement des engins ; l'impact sur le trafic et l'endommagement supporté par ces chaussées. Les postes d'émissions non comptabilisés à ce stade du projet sont les remises à niveau des ouvrages d'assainissement ; les travaux liés à la signalisation ; les aménagements paysagers.

Ainsi, sur l'ensemble du projet TEO 3 (phase A, B et C) sont établies les émissions de GES suivantes pour la phase travaux :

	Émissions de GES en t eqCO <sub>2</sub>
Terrassements	1 460
Hydraulique/Assainissement/Réseaux	172
Voiries routières	10 560
Espaces urbains, piétons/PMR, équipements	2 686
<b>TOTAL</b>	<b>14 878</b>

Les émissions globales du projet en phase construction sont de l'ordre de 14 878 t eqCO<sub>2</sub> avec une incertitude de l'ordre de 30 %.

### En phase d'exploitation

Des variations d'ordre microclimatique sont possibles, du fait des modifications du bilan énergétique au voisinage du sol entraîné par le projet. En secteur urbain dense, l'impact potentiel de ces modifications est l'accentuation ou la diminution de l'effet d'îlot de Chaleur Urbain (IUC)<sup>31</sup>.

Dans les secteurs les plus urbains du projet TEO 3 (boulevard Laennec, boulevard de la Tour d'Auvergne, rue de la Corderie, rue Théodule Ribot, rue Chaptal), l'aménagement constitue une modification des infrastructures existantes. Le projet ne modifie donc pas les écoulements d'air.

À l'échelle de l'opération TEO, le bilan des arbres est le suivant : 127 arbres abattus pour 67 arbres plantés sur TEO 1 ; 113 arbres abattus pour 175 arbres plantés sur TEO 2 ; 197 arbres abattus pour 260 arbres plantés sur TEO, soit 437 arbres abattus pour 502 arbres plantés sur l'ensemble de l'opération TEO, soit un gain de 63 arbres en plus.

La mise en place d'une ombrière photovoltaïque de 750 m<sup>2</sup> au niveau du P+R Ouest va permettre de réduire l'effet de chaleur urbaine.

Dans les secteurs péri-urbains du projet (boulevard de l'Atlantique, rue de Guernesey, avenue des Plaines Villes), la modification du microclimat local est moins sensible car ces zones sont plus fraîches.

<sup>31</sup> ICU : Ce terme est employé pour décrire la spécificité climatique des villes par rapport aux zones rurales ou périurbaines avoisinantes. On y observe des phénomènes de surchauffes qui peuvent devenir problématiques lors des épisodes caniculaires du fait de la minéralité de la ville (80% de la chaleur perçue provient de l'énergie solaire qui est emmagasinée puis restituée par les infrastructures) et des sources anthropiques (industries, voitures, climatisations, etc... sont responsables de 10 à 20% de la chaleur émise). En secteur urbain, le refroidissement est moins efficace qu'en zone rurale du fait notamment de la présence moindre d'arbres, ce qui réduit le phénomène d'évapotranspiration. La ventilation est également moins importante du fait de la présence de nombreux petits obstacles. Enfin, il y a également un effet combiné de la pollution qui bloque le refroidissement, même si le phénomène est encore peu connu.



Là aussi, les aménagements s'inscrivent au droit des infrastructures existantes et ne vont pas modifier de manière notable le microclimat.

### Vulnérabilité du projet au changement climatique

Les principaux points d'analyse du climat en Bretagne aux horizons 2030, 2050 et 2080<sup>32</sup> sont les suivants :

- Poursuite du réchauffement déjà sensible,
- Augmentation de la fréquence des périodes de canicule en été, diminution de la fréquence des hivers très froids, et augmentation des températures aux saisons intermédiaires (automne et printemps avec des effets probables sur la végétation). La Bretagne, bordée par la mer sur 3 côtés, devrait cependant échapper aux plus fortes chaleurs estivales et connaître encore des étés plutôt frais à l'avenir.
- Incertitude importante concernant l'évolution des précipitations en Bretagne
- Augmentation de la fréquence des sécheresses superficielles ou agricoles compte tenu de la hausse de température attendue.

Concernant les autres paramètres météorologiques (vent moyen, rayonnement solaire...), les modèles de climat actuellement disponibles ne permettent pas de conclure sur une éventuelle évolution notable.

Les sensibilités potentielles des infrastructures routières aux aléas naturels peuvent concerner les événements suivants :

- Canicule : possibilité de dégradation de l'asphalte et des fondations routières du fait de la réduction de l'humidité du sol. Ces phénomènes peuvent engendrer toute une série d'impacts opérationnels, y compris des réductions de vitesse et une limitation des périodes de construction.
- Cycles gel/dégel : l'augmentation des cycles gel/dégel (hivers doux) peut induire des dégradations de l'asphalte (ornières, déformations). La tendance au réchauffement ne doit pas, du moins à court terme, conduire à relâcher les capacités de maintien opérationnel par exemple des réseaux routiers en viabilité hivernale. Les cycles de gel / dégel peuvent également avoir des impacts sur les bâtiments et notamment le béton entraînant des fissures et des dégradations.
- Pluies exceptionnelles : les fortes pluies contribuent à une augmentation du risque d'inondation qui peuvent impacter les infrastructures et provoquer dans les cas extrêmes des interruptions temporaires du trafic. L'augmentation des précipitations extrêmes journalières peut entraîner une baisse des vitesses d'exploitation d'une infrastructure.
- Tempête de vent : dans les cas extrêmes, chutes d'arbres et de divers équipements entraînant des coupures des infrastructures et des espaces publics, une impossibilité de rejoindre son logement, des risques d'accidents corporels, etc.

### Identification des seuils de vulnérabilité du projet aux phénomènes extrêmes et mesures d'adaptation

- Risque canicule, températures élevées, sécheresse  
L'augmentation de la température estivale peut réduire la résistance à l'orniérage des chaussées. Les effets de températures élevées et vagues de chaleur ont comme conséquence une augmentation de la consommation énergétique avec des climatisations qui se développeraient de plus en plus, y compris dans les bus. La mise en place d'une ombrière photovoltaïque de 750 m<sup>2</sup> au P+R Ouest permettra de réduire l'effet de chaleur sur ce site. Dans ces conditions, le projet est vulnérable au risque canicule et températures élevées.

<sup>32</sup> Le modèle Arpège climat est un modèle de projection réalisé par le Centre National de la Recherche Météorologique. Il constitue l'un des modèles climatiques de référence retenus par le GIEC pour ses exercices de simulation.

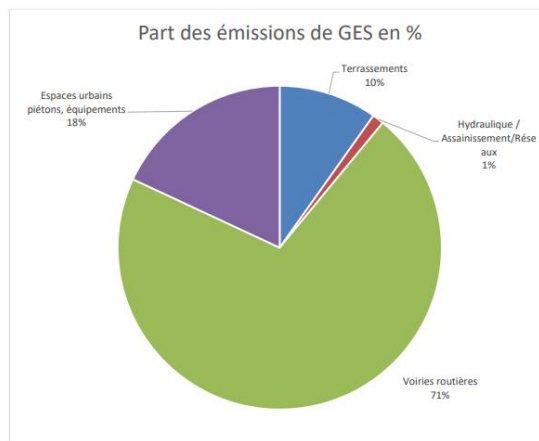
- Risque neige et gel/dégel  
Il n’y a pas de risque prévisible concernant la charge de neige sur les infrastructures routières du projet. De même, les infrastructures sont conçues en tenant compte des risques de gel et dégel. Ainsi, il n’y a pas de risque prévisible lié au risque de gel et dégel concernant le projet.
- Risque inondation  
Le projet de BHNS – TEO 3 s’inscrit sur des voiries existantes. Il ne modifiera donc pas le risque d’inondation par ruissellement. De plus, les principes d’assainissement permettront de collecter et rejeter à débit limité les eaux de ruissellement supplémentaires et donc de ne pas entraîner de risques d’inondation supplémentaire. Le projet est donc à l’abri du risque inondation.
- Risque tempête – vent violent  
Les normes réglementaires précisent les caractéristiques techniques des panneaux pour la résistance aux vents violents. Les arbres sont susceptibles d’être arrachés en cas de vents violents. Le projet est faiblement vulnérable au risque de vent violent grâce au respect des normes techniques de conception.

### Incidences du projet en termes d’émission de gaz à effet de serre (bilan carbone)

L’évaluation est réalisée à partir de la méthodologie Bilan Carbone® de l’ADEME. L’essentiel des données nécessaires à l’évaluation est issu des études d’avant-projet. L’intégralité des résultats est présentée en tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (t<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub>).

L’évaluation de l’impact changement climatique se fait en identifiant les différentes opérations afférentes aux phases de réalisation et d’utilisation, en évaluant les impacts des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour chacune de ces opérations et en sommant les impacts ainsi obtenus. Ainsi, les émissions de GES d’une opération sont obtenues par la somme des produits des quantités d’énergie, de gaz consommés, de matériaux ou d’équipements mis en œuvre pour cette opération d’une part et des facteurs d’émissions de la source d’énergie, du gaz, du matériau ou de l’équipement considérés d’autre part.

La méthode d’évaluation des émissions de GES proposée répond à ces principes. Elle nécessite un découpage du projet en activités ou composants élémentaires. Les données d’activités sont converties en émissions de GES à partir de coefficients appelés facteurs d’émissions (FE), exprimés en équivalent CO<sub>2</sub> par unité de données d’activité. Les facteurs d’émissions sont calculés à partir des inventaires nationaux de chaque filière. Ils correspondent à des procédés élémentaires de fabrication, de transport ou de mise en œuvre et sont assortis d’une incertitude liée à la précision de ces inventaires. Le tableau récapitule les postes émissifs et leurs facteurs d’émission et on aboutit au résultat suivant :



Les émissions globales du projet en phase construction sont de l’ordre de **14 878 t<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub>**.

## G-10 Description des incidences négatives notables attendues du projet résultant de sa vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs

### Risques de catastrophes majeures d'origine naturelle

Le projet ne présente pas de vulnérabilité particulière vis-à-vis du risque sismique et de l'aléa au retrait-gonflement des argiles.

Le tracé s'insère en majorité sur des infrastructures routières existantes et des zones imperméabilisées.

Les panneaux de signalisation et arrêts de bus seront conçus de façon à prendre en compte les risques de vents violents afin de réduire les risques de dégradation du bâti et les impacts qui en découlent ce qui rend le projet faiblement vulnérable par rapport au risque de tempêtes et vents violents.

### Risques technologiques majeurs

Le projet de BHNS – TEO 3 n'est pas concerné par un risque lié aux ICPE à proximité immédiate.

Le projet est soumis au risque de Transport de Matière Dangereuse. En raison du caractère diffus et non localisable a priori du risque TMD, il n'existe pas de signal d'alerte spécifique. En cas d'accident, l'alerte serait donnée par les ensembles mobiles d'alerte (services de secours et de police dépêchés sur place) et relayée par les médias locaux.

## G-11 Modalité de suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales et du suivi de leurs effets

### En phase travaux

En phase chantier, le Maître d'œuvre et le Maître d'ouvrage se chargeront de vérifier les mesures adoptées par les entreprises de travaux, pour limiter les incidences sur le milieu environnant. Celles-ci devront mettre en place un plan de préservation de l'environnement et respecter scrupuleusement les engagements pris par le Maître d'ouvrage sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Un dispositif de coordination et d'information associé sera mis en œuvre en amont pour analyser les risques engendrés, définir les mesures à prendre pour assurer la co-activité entre les intervenants, les usagers et la population concernée, ainsi que les mesures à mettre en œuvre pour assurer la sécurité de chacun.

Chacune de ces interventions doit s'inscrire dans le cadre du planning général et prévisionnel des travaux. Durant les travaux, les incidents ou accidents identifiés (pollution accidentelle, ...) seront notés dans un cahier (tableau de bord de qualité). De plus, durant le chantier, un contrôle du chantier par un coordinateur environnemental du MOE et/ou du MOA sera mis en place. Ce suivi en phase chantier concernera principalement le suivi de l'approvisionnement en matériaux et la gestion des déchets, l'absence de travaux de terrassement en période pluvieuse importante, les mesures en faveur du paysage, du patrimoine archéologique et du cadre de vie et le suivi des accès des riverains, équipements et activités / organisation des déplacements.

### En phase exploitation

Les mesures suivantes seront réalisées en phase exploitation : suivi des effets sur les nuisances (qualité de l'air, nuisances sonores) ; suivi des espaces verts ; suivi des effets sur le paysage et le patrimoine.

## G-12 Coût des mesures environnementales

Certaines mesures en faveur de l'environnement (naturel, humain et urbain) sont difficilement quantifiables : il s'agit essentiellement de la prise en compte systématique et permanente de l'environnement à chaque phase du projet (adaptation des solutions techniques aux contraintes du site, recherche de procédés les plus respectueux du cadre de vie, etc.).

Concernant la mesure d'évitement E.2.1.a « Balisage préventif pour la mise en défens du Fourré à Ulex europaeus près du P+R Ouest », le coût de la clôture de délimitation de chantier s'élève à environ 1 100€ HT.

Le coût des aménagements paysagers et des dispositifs de gestion des eaux pluviales est intégré dans le coût global du projet.

### G-13 Evaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000

Le contexte réglementaire du réseau Natura 2000 est rappelé ainsi que le cadre juridique de l'évaluation des incidences.

Aucun site Natura 2000 n'est présent dans les périmètres d'étude qui constituent une bande de 300 mètres du part et d'autre du tracé. Les sites Natura 2000 les plus proches du projet de BHNS – TEO 3 sont situés à moins de 2 km à l'est de celui-ci :

- La ZSC « Baie de Saint-Brieuc – Est » à environ 750 m à l'est de la Rue Chaptal ;
- La ZPS « Baie de Saint-Brieuc – Est » à environ 1,7 km à l'est de la Rue Chaptal.

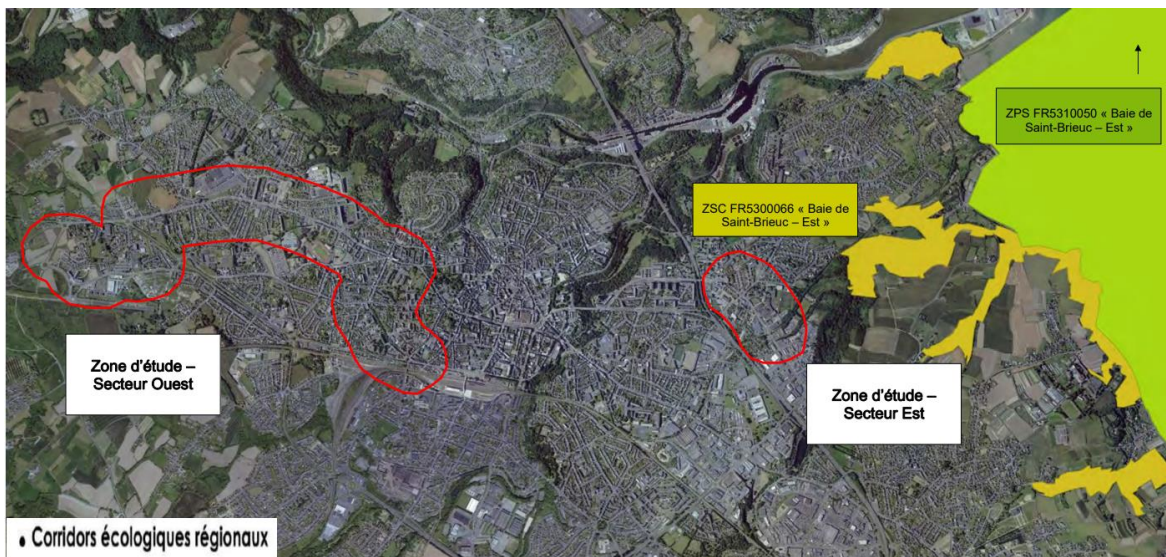


Figure 222 : Natura 2000 à proximité des zones d'étude (Source : INPN)

Les zones sont décrites : caractéristiques, qualité et importance, vulnérabilité, espèces présentes.

### Analyse des incidences

- ZSC « Baie de Saint-Brieuc Est »  
Aucun des habitats d'intérêt communautaire ayant permis la désignation du site Natura 2000 en ZSC n'a été recensé au sein du périmètre d'étude du projet de BHNS – TEO 3. L'éloignement de la ZSC « Baie de Saint-Brieuc - Est » par rapport au tracé du BHNS dans le cadre de la 3ème et dernière tranche TEO 3 lui permet d'être protégée de toutes nuisances du chantier (sonores, lumineuses notamment) et des nuisances en phase d'exploitation. Le projet n'engendrera aucune perte ni dégradation d'habitat d'intérêt communautaire. Il n'aura donc pas d'incidence directe sur la ZSC « Baie de Saint-Brieuc Est ».
- ZPS « Baie de Saint Brieuc Est »  
Elle est localisée à environ 1,7 km à l'est du périmètre du projet. Celui-ci n'aura pas d'incidence sur les espèces ayant justifié la désignation de la ZPS « Baie de Saint-Brieuc Est ».

Au regard de la nature des travaux, de l'exploitation du site, des caractéristiques des sites Natura 2000 les plus proches, il n'existe pas de relation directe ou indirecte entre eux, susceptible d'influer négativement sur l'état de conservation des espèces et des habitats naturels de la ZSC et de la ZPS. Aucune mesure de réduction d'impact ou de compensation n'est nécessaire au regard de Natura 2000.



Il est ainsi possible d'affirmer que le projet n'aura pas d'effets significatifs sur la conservation du site « Baie de Saint-Brieuc - Est ».

#### G-14 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de planification

##### Documents d'urbanisme (SCoT, PLU)

Le projet est compatible avec le SCoT du Pays de Saint-Brieuc et les PLU de Saint-Brieuc et Ploufragan.

##### Documents de planification (SDAGE, SAGE, PDU)

Parmi les orientations du SDAGE 2022-2027, on peut noter celles qui concernent le projet :

- Réduire la pollution organique, phosphorée et microbiologique : le projet s'insère dans un contexte urbain et imperméabilisé. Les eaux de ruissellement de la voirie seront collectées avant rejet dans les réseaux existants ou avant leur infiltration.
- Maîtriser et réduire la pollution par les pesticides : la Ville de Saint-Brieuc est passée au zéro phyto depuis 2015.
- Gérer les prélèvements d'eau de manière équilibrée et durable : aucun prélèvement direct dans la nappe n'est prévu en phase exploitation et phase chantier
- Préserver et restaurer les zones humides : le projet n'impacte aucune zone humide.

Le projet est compatible avec le SDAGE Loire-Bretagne 2022-2027.

Le SAGE reprend les prescriptions du SDAGE :

- Réduire les usages des produits phytosanitaires
- Protéger et gérer les zones humides
- Gestion des eaux pluviales (limitation de l'imperméabilisation des sols)

Le projet est donc compatible avec le SAGE de la Baie de Saint-Brieuc.

Le projet est compatible avec le PDU.

#### G-15 Description des méthodes utilisées pour identifier et évaluer les incidences sur l'environnement

##### Méthodes générales

La méthodologie appliquée comprend une recherche bibliographique, un recueil de données effectué auprès des organismes compétents dans les divers domaines, des études de terrain, la compilation d'études spécifiques.

L'évaluation des impacts du projet sur l'environnement s'est fondée sur les contraintes recensées lors de l'état initial. Elle a été réalisée à différents niveaux : temporaire, permanent, direct, indirect.

Grâce à l'expérience acquise sur d'autres projets de même type, aux observations sur l'environnement et à la documentation disponible, il a été possible de décrire de façon générale pour chaque thème lié à l'environnement, les impacts généraux du projet. Dans l'environnement immédiat du projet et pour chaque thème, les perturbations, les nuisances ou les modifications ont été appréciées. Un tableau page 411 recense les informations collectées auprès des différents organismes consultés.

##### Etude Air et Santé

L'étude Air et santé a été menée par Egis. Elle est jointe en Annexe 2 de l'étude d'impact. L'évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air a été menée avec le modèle de dispersion atmosphérique ADMS Roads.

##### Expertise écologique

Un tableau recense les dates des prospections, leurs conditions météorologiques ainsi que les groupes inventoriés. Les inventaires se sont basés sur la méthode phytoécologique de recensement des habitats naturels dans les sites sensibles identifiés. La cartographie des habitats a été réalisée lors des campagnes de terrain.

Chaque habitat a été cartographié selon la typologie code Corine biotopes. Les correspondances avec la typologie Eunis habitats ont été indiquées, ainsi qu'avec la typologie Natura 2000 lorsqu'il s'agissait d'un habitat d'intérêt communautaire.

Un inventaire floristique a été établi dans chacun des différents milieux présents dans la zone d'étude, avec une recherche accrue des espèces patrimoniales : espèces protégées, d'intérêt communautaire, rares ou menacées, inscrites en listes rouges et déterminantes de ZNIEFF. Une liste floristique aussi exhaustive que possible a été établie. Le travail d'inventaire a porté sur les phanérogames (plantes à fleurs) et les ptéridophytes (fougères). Les espèces exotiques envahissantes ont également été relevées. Les espèces présentant un fort intérêt patrimonial ont été localisées au GPS, leur état de conservation a été évalué et les habitats favorables à ces espèces ont été identifiés.

Pour ce qui concerne la faune, les méthodes d'inventaires sont détaillées pour l'avifaune, les mammifères, les chiroptères, les amphibiens, les reptiles et les insectes.

#### G-16 Noms, qualités et qualification des experts

Etude d'impact : egis (C. ARRIVÉ-ROCA, cheffe de projet ; V. ROBINET, cheffe de projet ; N. JOBARD, ingénieur chargé d'études ; D. FURCY, ingénieur chargé d'études patrimoine naturel et environnement)

Etude mobilité : egis (M. GUYOMARC'H, chef de projet) et iPROCIA (F. DAUZOUT)

Etude Air et Santé : egis (G. DEIBER, cheffe de projet ; P. MONTENOT, ingénieur chargé d'étude)

Etude Acoustique : ACOUSTB (H. CRETE, acousticienne ; V. LE BESCOND, acousticien)

## H Avis de l’Autorité environnementale et mémoire en réponse

Avis de la MRAe (2023-010515 du 28 avril 2023)

La MRAe de Bretagne n’a pas pu étudier, dans le délai de deux mois impartis, le dossier mentionné ci-dessus et reçu le 27 février 2023. En conséquence et conformément à l’article R. 122-7 du code de l’environnement, elle n’a formulé aucune observation concernant ce dossier. ([Annexe 1](#))

En réponse :

Dans son courrier du 5 juin 2023, le Président de SBAA prend acte de l’avis sans observation.

## I Le bilan de la concertation

La concertation préalable à la création de la ligne de BHNS, conformément à l’article L 300-2 du Code de l’urbanisme, a pour objectif de présenter au public le projet en cours de réflexion, de recueillir les avis des futurs usagers, riverains et toute personne concernée, afin de constituer un outil d’analyse et d’aide à la décision pour les élus et service en charge du projet TEO.

Elle s’est déroulée en plusieurs étapes : TEO 3 Tranche A « Centre-Ville » en 2020 et TEO3 Tranches B&C en 2021.

### TEO 3 Tranche A « Centre-Ville »

NDLR : Les travaux de la tranche A ont déjà été réalisés. La reprise des éléments de la concertation permet d’exposer les centres d’intérêt des participants.

Le document (mars 2020) reprend les modalités d’organisation de la concertation préalable et fait le bilan des échanges menés avec les usagers durant 6 mois. A l’issue de cette concertation, Saint-Brieuc Armor Agglomération a compilé les remarques du public afin de les analyser et faire évoluer le projet quand cela était possible.

## Modalités de la concertation

### Dispositif d’information

Deux réunions publiques se sont tenues les 19 novembre et 3 décembre 2019. Des articles sont parus dans la presse locale et territoriale (magazines de l’agglomération et de la ville centre) ainsi que sur les sites internet des collectivités. Au cours de la concertation, les comptes-rendus, supports de réunion et film de présentation étaient disponibles et téléchargeables.

### Moyens d’expression

Une plateforme numérique (DEBATOMAP) a été mise en place du 1<sup>er</sup> décembre 2019 au 31 juillet 2020, afin de cibler les jeunes, les actifs souvent peu représentés dans les réunions. Trois thématiques étaient proposées : les mobilités douces, les mobilités motorisées, et les espaces publics.

Une adresse mail dédiée ([teo-infos@sbaa.fr](mailto:teo-infos@sbaa.fr)) consultée par le chef de projet, le médiateur de chantier et la chargée de concertation & communication permettait aux usagers et habitants de poser leurs questions et de recevoir des informations concernant le projet.

### Echanges en direct

Trois ateliers de concertation (décembre 2019 et janvier 2020) et un « café TEO » le 13 février 2020 ont permis aux usagers de prendre connaissance du projet et d’exprimer leurs attentes sur les aménagements à venir. A noter qu’ils ne portaient que sur la phase TEO3A (aménagements des Boulevard Laennec et Tour d’Auvergne). Les rencontres avec les commerçants, artisans, présents sur le tracé en amont des travaux ont permis de recueillir leurs contraintes (livraisons, accès des clients, salariés...).

## Premier bilan

Le bilan a été établi le 23 mars 2020. Les réunions publiques ont compté 38 participants, les ateliers de concertation 49, le café TEO 29. 86 mails ont été reçus et 61 inscriptions ont été réalisées sur Debatomap.

## Les apports de la construction

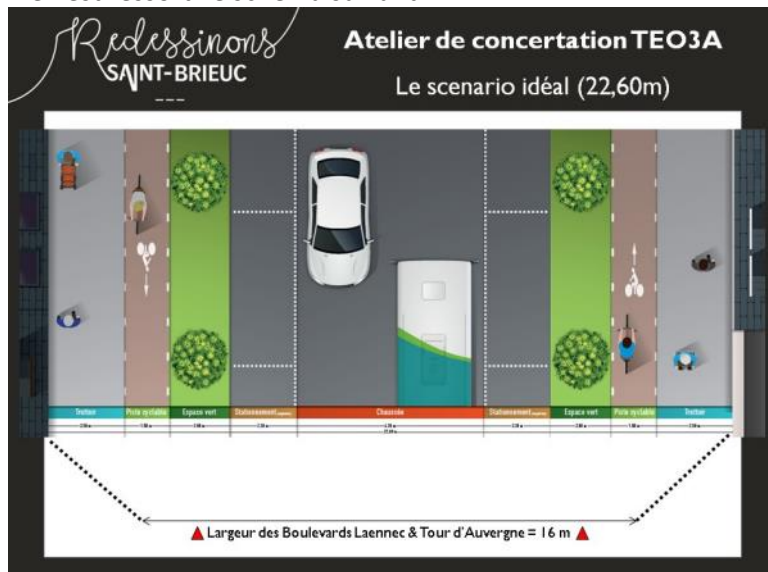
Sur la partie présentée (tranche TEO 3A section « centre-ville ».), trois thèmes ont majoritairement été développés :

### Le partage de l'espace public

Il s'agissait de définir les fonctions à faire figurer dans le réaménagement de la voirie, et trouver un compromis accepté par les différents usagers en tenant compte des contraintes suivantes :

- Chaussée : de 3m à 3.10m, avec un double-sens de circulation à maintenir – Fonction notée comme prioritaire par les élus.
- Trottoir : 1.40m de largeur minimum
- Aménagements cyclables : 1.20m minimum pour une bande et 1.50m pour une piste
- Stationnement : de 2m à plus de 5m selon le type de stationnement retenu
- Végétal : d'1m minimum pour un espace vert à plus de 2m pour des fosses d'arbres

Il en est ressorti le schéma suivant :



### Stationnement

Le sujet du stationnement a été abordé différemment par les riverains selon la rue traitée.

- Boulevard Laennec : 62 places de stationnement dans l'état existant, avec une forte tension du fait de la présence du lycée Marie Balavenne (420 étudiants + 120 membres du personnel). À l'issue de la concertation, il a été décidé de supprimer les stationnements du côté. Les services de SBAA proposeront un plan de déplacement à destination du personnel puis des étudiants du lycée ainsi que le renforcement de la signalisation du parking de l'église St Yves situé à 450m de l'établissement, l'étude de la création de poches de stationnement dans l'enceinte du centre gériatrique des Capucins

- Boulevard Tour d'Auvergne : 35 places de stationnement matérialisées en l'état, mais les habitants ont l'habitude de stationner sur l'espace public devant leur garage. Le plan projet fait état de 37 places et une étude est en cours pour augmenter la surface de la poche de stationnement au niveau du nouveau giratoire de la Corderie

- Rue de la Corderie (Ouest) : 37 places de stationnement en l'état actuel. Les riverains ne disposent pas de garage sur cette portion et s'inquiètent de la présence d'un couloir d'approche du



bus qui supprimerait les places du côté impair. Les services de SBAA proposent de ne pas créer de couloir d'approche et d'augmenter la surface de la poche de stationnement au niveau du nouveau giratoire de la Corderie.

### L'approche environnementale et paysagère

Le sujet le plus débattu et générateur de tensions est la place du végétal et notamment des arbres dans la requalification globale de ces rues. Le sujet est abordé différemment selon le secteur.

- Boulevard Laennec : d'après l'expertise à l'été 2019 l'alignement des 85 Sophoras du Japon est sénéscent (sujets d'environ 70 ans pour une espérance de vie estimée à 80 ans, 8 arbres malades à abattre, 25 à surveiller) et atteint par plusieurs parasites. En outre, passés les premiers abattages, une dégradation rapide des sujets restants est très probable.

Un collectif de riverains s'est créé en opposition avec le projet de remplacement de ces arbres, qu'ils souhaitent conserver en l'état.

Deux options ont été évoquées : faire le projet d'un aménagement neuf en plantant de nouveaux alignements OU rechercher la préservation de l'existant en travaillant à minima.

Lors du dernier atelier de concertation le 14 janvier 2020, il est acté par un vote à main levée (39 favorables, 1 défavorable, 2 abstentions) de s'orienter vers le scénario d'un aménagement neuf en travaillant sur l'aménagement paysager à long terme, tenant compte des enjeux d'agrément et des enjeux environnementaux. Il est alors acté que l'étude devra se poursuivre en ce sens en s'attachant aux enjeux de perméabilisation des sols, de biodiversité ou encore d'îlots de fraîcheur urbains.

- Boulevard Tour d'Auvergne : Les amélanchiers existants, peu développés, présentent un faible intérêt paysager et très peu d'attachement de la part des riverains. Les réponses apportées par les services de SBAA sont les suivantes : remplacement des sujets par des essences plus adaptées ; création de places de stationnement végétalisées suite à une demande formulée lors des ateliers

- Rue de la Corderie (Ouest) : Aucun arbre ni espace vert n'est présent sur cette portion. Les réponses apportées par les services de SBAA sont les suivantes : proposition d'implantation de sujets ; création de places de stationnement végétalisées suite à une demande formulée lors des ateliers.

### Autres thèmes abordés

Continuité des aménagements cyclables : le plan projet répond au souhait de l'association de promotion du cyclisme présente lors de la co-construction.

Collecte des déchets : les riverains des 3 rues souhaitent l'implantation de points d'apport volontaire (containers enterrés), afin de dégager les trottoirs et améliorer l'esthétique de l'espace public. Le service environnement de l'agglomération est d'accord pour accompagner le projet. La faisabilité et le dimensionnement vont donc être intégrés à l'étude.

Sécurité : les riverains constatent une vitesse excessive des voitures et souhaitent que le secteur passe en zone 30, ainsi qu'une augmentation du nombre de traversées piétonnes.

### Conclusion

Saint-Brieuc Armor Agglomération a œuvré à la création d'une palette d'outils au vu d'informer et recueillir les remarques de la population sur le projet Transport Est-Ouest, section « centre-ville ». À l'issue de ces 6 mois de concertation, de nombreuses remarques sur l'aménagement de l'espace public, les mobilités ou la place du végétal en ville ont pu être prises en compte. Durant la phase de travaux, les échanges avec les usagers se poursuivront par la transmission du calendrier des interventions, des déviations mises en place & itinéraires conseillés avec un jalonnement spécifique.

## TEO 3 Tranches B&C

La concertation est présentée sous forme de diapositives reprenant les grandes lignes et illustrées des documents fournis au public, des articles de presse, et des graphiques relatifs.

### Méthodologie

Les modalités ont été approuvées en Conseil d'Agglomération du 22 avril 2021. La concertation a été amorcée en avril 2021 dans un contexte de 3<sup>e</sup> confinement national – COVID et s'est poursuivie jusqu'en avril 2022. Elle s'est appuyée sur des questionnaires, la plate-forme Debatomap, les entretiens professionnels, trois cafés TEO et la possibilité d'une communication directe par mail ou téléphone ; Les informations étaient disponibles sur les sites internet de SBAA et de la ville de St Brieuc.

### Palette des outils

Le questionnaire papier et numérique a été diffusé en porte à porte sur le tracé et sur les réseaux sociaux avec un relais dans la presse locale et institutionnelle. 200 réponses ont été collectées d'avril à juillet 2021. Les réponses ont été analysées par tronçon avec un indice de satisfaction pour les différents items. Une cinquantaine d'entretiens individuels a été réalisée avec 17 commerçants concernés et 33 riverains. La plateforme de participation Debatomap a été réactivée pour élargir le public. Lors des cafés TEO en septembre, les participants (79 dont 16 commerçants) ont été invités à commenter les esquisses issues des réflexions exprimées, et évaluer les points positifs ou à améliorer sur les thématiques des déplacements piétons, vélos, végétation, stationnement et mobilier urbain. Un dernier café TEO a eu lieu en mars afin de présenter un avant-projet à annoter (72 participants dont 57 riverains, 3 élus et 12 techniciens)

### Résultats de la concertation préalable

La concertation fait ressortir les enjeux et les propositions suivants :

- Sécurisation et facilitation des traversées piétonnes et des abords de commerces (Autour du rond-point Pablo Neruda, rue de Guernesey et Boulevard de l'Atlantique)
- Apaisement de la circulation et besoin d'un partage de la voirie entre les différentes mobilités : aménager une zone 30km/h Boulevard de l'Atlantique, réguler le trafic à l'entrée du rondpoint Pablo Neruda, réduire la taille de la voirie rue Théodule Ribot, sécuriser les intersections
- Réguler les stationnements anarchiques sur l'ensemble du tracé
- Des cyclistes avec des besoins grandissants sur le tracé : sécuriser les voies cyclables en les séparant réellement de la voirie, avoir des pistes cyclables continues sur le tracé, partager les voies de bus, créer des stationnements abrités autour des services de la ville
- Un manque de végétalisation : végétaliser les entrées de ville, végétaliser le Boulevard de l'Atlantique pour le rendre moins « triste », créer une voie verte est-ouest
- Des envies de mobiliers urbains : bancs sur le tracé, poubelles

### Evolutions apportées au projet

- Déplacements piétons : trottoirs de largeur supérieure à 1m50, pente plus douce que l'existant, traversées piétonnes sur les rues perpendiculaires traitées selon le principe de « trottoir traversant », et annoncées par 2 bandes de pavés collés en amont, pris en compte de la nouvelle réglementation qui interdit le stationnement 5 m en amont de celles-ci afin de garantir une bonne visibilité. Elles sont également dessinées dans le but de faciliter l'accès aux commerces
- Apaisement de la circulation et partage de la voirie : L'aménagement de la chaussée sur une largeur de 6,40 m (minimum pour le croisement optimal des bus) peut induire un risque de prise de vitesse des véhicules légers. Le projet propose un dessin de fil d'eau en résine type Roxem de 30 cm sur chaque côté pour diminuer visuellement la largeur utile. La Ville de Saint-Brieuc a, depuis le 30 juin 2022, passé sa voirie en « zone 30 » : l'ensemble du linéaire sera donc limité à 30 km/h.

- Stationnement : matérialisation des places de stationnement pour éviter le stationnement sur le trottoir, alternance de la bande de stationnement du Nord au Sud pour casser l'aspect « ligne droite », et pouvoir desservir au mieux les commerces nécessitant de l'arrêt ponctuel, le principe de l'alternance de la bande active de part et d'autre de la chaussée permet à la fois d'offrir des places de stationnement des deux côtés de la voirie, mais aussi de créer un système de chicane qui réduit visuellement la largeur de la route afin de réduire la vitesse des véhicules. Cette bande active de 2.20m de largeur accueillera également des plantations et du mobilier urbain.
- Déplacements à vélo : sur l'ensemble du tracé, piste cyclable d'une largeur variable mais toujours supérieure à 1m50 (jusqu'à 2m), d'une couleur différente du trottoir et séparée du trafic motorisé ; trottoirs traversants ; sas-vélo seront dans le cas de franchissement de carrefours à feux, appuis-vélo le long du linéaire, abri-vélo sécurisé au niveau de la station TEO Neruda (centre commercial des Villages)
- Nature en ville : mise à profit des surlargeurs ; implantation de séparateurs plantés sur deux sections ; plantation d'une quinzaine d'arbres sur le linéaire 3 B quand c'est possible.

#### Particularités TEO 3C « Est »

Les demandes spécifiques des riverains ont été étudiées et discutées avec les conclusions suivantes :

##### Rue de la Solidarité

Le seul aménagement pertinent est à l'identique de la forme actuelle, avec ses 2 trottoirs et 2 pistes cyclables, un double sens de circulation et pas de stationnements pour les véhicules légers. Si le profil d'aménagement reste le même, il est entendu que des améliorations pourront néanmoins être apportées en ce qui concerne notamment l'état des trottoirs ou une meilleure sécurisation des espaces cyclables.

##### Rue Edmond Rostand

Il est proposé de conserver le profil actuel et de créer 2 quais sur la rue sans reprise majeure.

#### Poursuite des échanges

L'effort de médiation se poursuivra lors de la phase de réalisation :

- Travail mené avec différents partenaires associatifs autour du projet > médiation culturelle (concerts d'inauguration, événementiel ponctuel, travail sur la photo, expos, graph...)
- Présence d'un médiateur de chantier > expliquer, rassurer, régler d'éventuels problèmes ;
- Comités de suivi travaux > L'occasion régulière de questions / réponses et de trouver ensemble les solutions pour réduire les nuisances ;
- Commission de résolution amiable (indemnisation des acteurs économiques du secteur concerné) ; Ambassadeur du plan de déplacement (la pédagogie pour accompagner le fonctionnement urbain).

## Avis des personnes publiques associées et consultées

### L'Etat DDTM

Suite à la demande d'avis sur DUP enquête parcellaire pour la réalisation de TEO 3 tranches B et C, la DDTM (Direction Départementale des territoires et de la Mer), service Environnement Unité milieux aquatiques, dans son courrier du 22 mars 2023 répond :

« Le projet de constitution d'une réserve foncière se situe en dehors du périmètre d'une zone humide et de cours d'eau inventorié. La surface du projet étant supérieure à 1 ha, un dossier au titre de la loi sur l'eau sera à déposer à la DDTM 22 ». [\(Annexe 2\)](#)

### L'ARS

L'Agence Régionale de Santé considère que les enjeux sanitaires sont clairement identifiés dans l'étude d'impact. Les impacts attendus sur la qualité de l'air sont jugés non significatifs en phase d'exploitation et les modélisations acoustiques montrent le respect des valeurs seuils réglementaires après projet.

En conséquence, l'ARS émet un avis favorable au projet. [\(Annexe 2\)](#)

### La DRAC

Dans son courrier du 25 avril 2023, la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) considère que le projet présenté n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique et aucune prescription d'archéologie préventive n'est formulée. [\(Annexe 3\)](#)

### Le conseil communautaire et les conseils municipaux

Le 13 décembre 2022, le conseil communautaire décide le lancement de la procédure de DUP, approuve le dossier d'enquête et autorise son président à solliciter la préfecture pour l'ouverture de l'enquête et à déposer le dossier.

Sur 77 votes exprimés, 50 pour, 2 contre et 25 abstentions.

[\(Annexe 5\)](#)

## 4 Déroulement de l'enquête

### Phase préalable à l'enquête

Suite à la demande de la Préfecture des Côtes d'Armor en date du 4 mai 2023, le 24 mai 2023, le conseiller délégué du tribunal administratif de Rennes nomme Anne RAMEAU, commissaire chargée de diligenter l'enquête. La désignation portait sur une enquête unique DUP et parcellaire mais, compte tenu des délais, l'enquête parcellaire est reportée.

Après échanges avec la préfecture, les modalités de l'enquête sont précisées :

- La période de l'enquête : du 26 juin au 28 juillet 2029, soit une durée de 33 jours
- Les lieux de consultation du dossier et des permanences : les mairies de Saint Brieuc (siège de l'enquête) et de Ploufragan.  
Le dossier complet, support papier et numérisé peut être consulté durant la durée de l'enquête en mairies de Saint-Brieuc et de Ploufragan aux jours et heures habituels d'ouverture<sup>33</sup>. Il est également consultable à partir du registre numérique, du site Internet de la préfecture, et du site internet de SBAA.
- Les cinq créneaux de permanences sont répartis entre les mairies de saint Brieuc et de Ploufragan :  
Saint Brieuc : lundi 26 juin de 9h à 12h, mardi 11 juillet de 14h à 17h, vendredi 28 juillet de 14h à 17h.  
Ploufragan : lundi 3 juillet de 14h à 17h, mercredi 19 juillet de 14h à 17h.

L'enquête bénéficie d'un registre dématérialisé accessible à partir du site internet : <https://www.registre-numerique.fr/teo-3eme-phase>

Et en scannant le QR code intégré à l'avis.

Les observations pourront être déposées dans le registre papier, par courrier et par mail à une adresse dédiée.

L'arrêté est finalisé et signé le 5 juin 2023 par le secrétaire général de la Préfecture Monsieur David COCHU par délégation du Préfet.

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

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

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

### Publicité de l'enquête

Presse :

Le 8 juin 2023, le 1er avis d'enquête parait dans Le Télégramme et Ouest France et le 2ème avis le 30 juin, dans les mêmes journaux. ([Annexe 6](#))

<sup>33</sup> Mairie de Saint-Brieuc (Place du Général de Gaulle, CS 72364, 22000 Saint-Brieuc Cedex 1) Ouverte du lundi au vendredi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00, le samedi de 9h00 à 12h00.

Mairie de Ploufragan (22 rue de la mairie, 22440 Ploufragan) Ouverture du lundi au jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00 et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30. Fermée le samedi



Le sujet a fait l'objet d'un article dans Ouest France le 3 juillet (Annexe 6) avec deux rubriques :

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

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

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

#### Affichage :

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

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

### Phase d'enquête publique

#### Mise à disposition de l'information

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

L'enquête n'a pas été signalée sur les sites internet des mairies de Ploufragan et de Saint – Briec. Toutes les observations sous forme numérique (dépôt direct sur le registre dématérialisé ou envoi mail) étaient consultables sur ce registre.

#### Demande de compléments d'information et visites de terrain

J'ai organisé des rencontres et visites avec :

- Monsieur DECRETON adjoint à la mairie de Ploufragan en charge de l'urbanisme. Nous avons visité le secteur Plaines Villes et échangé sur les futurs projets d'urbanisation. A l'issue de cette visite, Monsieur TANGUY chargé d'urbanisme à la mairie de Ploufragan m'a fourni les documents relatifs à la future opération d'aménagement conjointe Saint-Briec – Ploufragan.
- Monsieur Yves LE CHANU, Directeur Général de la Société Publique Locale BAIE D'ARMOR TRANSPORT. Nous avons effectué le trajet P+R Avenir- Les Villages/Centre Commercial (Rond-Point Pablo Neruda) sur la ligne A) ; retour par les lignes E (vers Plaines Villes) puis A avec haltes Gare Centre et Centre-Les Champs. Monsieur LE CHANU m'a transmis les trois documents suivants : synthèse du bureau d'études sur l'évolution du réseau TUB (2017), réorganisation

du secteur EST, enjeux du secteur pour la rentrée 2021, projet TEO stratégie exploitation et commerciale (2023). Monsieur LE CHANU a déposé une contribution sur le registre numérique (@40).

- J'ai eu un entretien téléphonique avec Madame CLAESSENS, première adjointe à la mairie de Saint-Brieuc en charge des mobilités et vice-présidente SBAA en charge des mobilités, PDU, voirie d'intérêt communautaire.

### Déroulement des permanences

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

Bilan des permanences :

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

### Clôture de l'enquête

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

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

### 4-3 Phase à l'issue de l'enquête

#### Bilan comptable de l'enquête

Le registre numérique a enregistré 139 visiteurs pour 308 visites<sup>34</sup>. Il y a eu 241 visualisations de documents et 202 téléchargements avec la répartition suivante :

---

<sup>34</sup> Un visiteur est un internaute et une visite est une page qu'il regarde. Un visiteur peut donc venir plusieurs fois sur le site du registre et regarder des pages différentes. Le nombre de visiteurs n'augmentera pas mais le nombre de visites augmentera. Un visiteur génère donc plusieurs visites et non l'inverse.

Document	Téléchargement	Visualisation
ARRETE OUV ENQ SIGNE 5 JUIN 23	12	15
AVIS OUV ENQ DUP	23	15
Pièce A BHNS TEO3 VD	22	30
Pièce B BHNS TEO3 VD	13	14
Pièce C BHNS TEO3 VD	17	18
Pièce D BHNS TEO3 VD VB	15	23
Pièce E BHNS TEO3 VD VB	34	35
Pièce F BHNS TEO3 VD	12	15
Pièce G BHNS TEO3 VD VB	8	15
Pièce G BHNS TEO3 VD VB ANNEXE	11	17
Pièce H BHNS TEO3 VD	11	12
Pièce I BHNS TEO3 VD	8	14
SOMMAIRE BHNS TEO3 VD	16	18

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

### Recueil des observations

48 observations ont été déposées avec la répartition suivante :

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

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

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

42 observations ont été analysées et restituées dans le tableau 1 du PV de synthèse.

Deux observations ont été déposées par des collectifs :

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

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

Huit observations concernent des activités riveraines du projet :

- La société de services à la personne ADFACILE22 située sur le rond-point Pablo Neruda : 5 observations (@17, @19, @20, @21 pour le gestionnaire, @37 pour la propriétaire du local).

Elles expriment une forte opposition au projet d'aménagement du rond-point notamment par la perte de stationnement qui va compromettre l'activité.

- Les commerces situés au niveau du carrefour Saint Jouan : demande de concertation pour la gestion du stationnement (@37, @38).

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

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

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

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

<b>1- Intérêt du projet</b>	<b>9</b>
Environnement	2
Intérêt du projet	1
Mobilités douces. Vélo. Piétons	4
Réseau de transports	1
Sens du projet TEO, terminus Plaines Villes	1
<b>2- Economie du projet</b>	<b>3</b>
Appréciation des dépenses	3
<b>3- Procédure et concertation</b>	<b>6</b>
Concertation	3
Procédure	3
<b>4- Avis usagers</b>	<b>6</b>
Conducteur de bus	3
Voyageurs	3
<b>5- Aménagements</b>	<b>35</b>
Aménagement	1
Aménagement Franchissement des ronds-points existants	1
Aménagement Gain de temps. Faisabilité	1
Demandes et propositions	1
Divers	1
Giratoire de l'Iroise	1
Revêtement	1
Rond-point Pablo Neruda	1
Rond-point Pablo Neruda : gestion des eaux pluviales, abattage des arbres	1
Rond-point Pablo Neruda Sécurité	1
Rond-point Pablo Neruda, aménagement	1
Rond-point Pablo Neruda, arbres, réaménagement	1
Rond-point Pablo Neruda, carrefour Saint Jouan, aménagements	1
Rond-point Pablo Neruda, percement et abattage des arbres	10
Rond-point Pablo Neruda. Aménagement voirie	1

Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain. Stationnement.	4
Rond-point Pablo Neruda. Maîtrise foncière	1
Rond-point Pablo Neruda. Gain de temps à la traversée	1
TEO1 Descriptif de la situation après travaux par un riverain	1
Terminus Plaines Villes. Parking relais	3
Voie Bus	1
<b>6- Impact Activités</b>	<b>4</b>
Commerces	3
Services	1
<b>7- Hors périmètre</b>	<b>2</b>
TEO 1 Hors périmètre enquête	2
<b>Total général</b>	<b>65</b>

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

### Procès-verbal de synthèse

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

Il comportait :

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

L'intégrale des contributions avec les pièces jointes a également été transmis afin de permettre au Maître d'ouvrage de disposer de tous les arguments fournis par les contributeurs.

Cf [Annexe 8](#)

### Mémoire en réponse

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

Cf [Annexe 9](#)

### Remise du rapport, avis et conclusions

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

Par courrier du 11 août, Monsieur le président de SBAA a répondu favorablement à cette demande.

[\(Annexe 4\)](#)

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



## Annexes

## Annexe 1 Avis de la MRAe et Réponse de SBAA



Mission régionale d'autorité environnementale

BRETAGNE

**Information de la mission régionale  
d'autorité environnementale de Bretagne  
sur le projet de ligne de bus « TEO » 3<sup>ème</sup> phase  
à Saint-Brieuc (22)**

n° MRAe 2023-010515

La MRAe de Bretagne n'a pas pu étudier, dans le délai de deux mois imparti, le dossier mentionné ci-dessus et reçu le 27 février 2023. En conséquence et conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, elle n'a formulé aucune observation concernant ce dossier.

La présente information sera :

- notifiée à l'autorité compétente à l'origine de la saisine,
- jointe au dossier soumis à enquête publique ou autre procédure de participation du public,
- mise en ligne sur le site internet de la MRAe ([www.mrae.developpement-durable.gouv.fr](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr)).

Fait à Rennes, le 28 avril 2023  
Pour la MRAe Bretagne,  
le président

*Signé*

Philippe Viroulaud

Information en date du 28 avril 2023  
Mission régionale d'autorité environnementale de BRETAGNE



Saint-Brieuc, le 05 JUIN 2023

DIRECTION AMENAGEMENT ET DEPLACEMENT  
SERVICE COMMUN DEPLACEMENTS  
Suivi : CHAPPARD C./ OLLIVIER S.  
Tél : 02 96 77 60 11  
Référence à reporter : D-2023-00649  
Vos références :  
Toute correspondance doit être adressée à  
Monsieur le Président de Saint-Brieuc Armor Agglomération

DREAL Bretagne  
À l'attention de Monsieur le Président  
de l'autorité environnementale  
Service CoPrEv  
L'Armorique  
10, rue Maurice Fabre  
CS 96515  
35065 Rennes cedex

**Objet : Réponse à l'avis de l'autorité environnementale n° MRAe 2023-010515**

Monsieur le Président,

J'accuse réception de l'information de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Bretagne sur le projet de ligne de bus « TEO » 3ème phase à Saint-Brieuc (22) suite à l'envoi du dossier actualisé le 27 février 2023.

Je prends acte de l'avis sans observation émis le 28 avril 2023.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les meilleures.



Le Président,






*Robert KÉRDARON*  
Robert KÉRDARON

5 rue du 71<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie // cs 54 403 - 22044 Saint-Brieuc Cedex 2  
T. 02 96 77 20 00  
BISC - ÉTABLES - SUR-MER // BILLON // LA HARBOYE // LA MÉVIGNÉ // LANFAÏN // LANGUEUX // LANTIC // LE BORG

La terre, la mer,  
l'avenir en commun



## Annexe 2 Avis DDTM, ARS

<p> <b>PREFET DES CÔTES- D'ARMOR</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p> <p><b>Direction départementale des territoires et de la mer</b></p> <p>Service/Bureau Environnement Unité milieux aquatiques Affaire suivie par : Sophie LE MERDY Tél : 02 96 62 47 67 sophie.le-merdy@cotas-darmor.gouv.fr</p> <p>Saint-Brieuc, le <b>22 MARS 2023</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Note</b> <b>à Jean François QUERE</b> <b>Direction Aménagement et Déplacement</b></p> <p><b>Objet : demande d'avis sur DUP enquête parcellaire pour la réalisation de TEO phase 3 tranche B et C sur le territoire de la commune de SAINT-BRIEUC</b></p> <p>Le projet de constitution d'une réserve foncière pour la réalisation de la phase 3 (tranche B et C) de TEO sur la commune de SAINT-BRIEUC se situe en dehors du périmètre d'une zone humide et de cours d'eau inventoriés.</p> <p>La surface du projet étant supérieure à 1 Ha, un dossier au titre de la loi sur l'eau sera à déposer à la DDTM 22.</p> <p style="text-align: right;"><i>P/Le directeur départemental des territoires et de la mer et par substitution, le chef de l'unité milieux aquatiques.</i></p> <p style="text-align: right;"> <b>Pascal COSSON</b></p>	<p> <b>RÉPUBLIQUE FRANÇAISE</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p> <p> <b>ars</b> Agence Régionale de Santé Bretagne</p> <p style="text-align: right;">Saint-Brieuc, le 21/03/23</p> <p>Délégation départementale des Côtes-d'Armor Département Santé Environnement</p> <p>Affaire suivie par : DM Tél. : 02 22 06 74 74 Mél. : <a href="mailto:ars-dt22-sante-environnement@ars.sante.fr">ars-dt22-sante-environnement@ars.sante.fr</a></p> <p>Réf. : Courrier du 27/02/23</p> <p>Le Directeur de la délégation départementale de l'ARS Bretagne</p> <p>à</p> <p>Monsieur le Préfet des Côtes-d'Armor Direction des relations avec les collectivités territoriales Bureau du développement durable Place du Général de Gaulle BP 2370 22023 SAINT-BRIEUC CEDEX</p> <p><b>Objet : Projet de ligne de bus « TEO » 3<sup>ème</sup> phase à Saint-Brieuc et Ploufragan (22)</b></p> <p>Monsieur le Préfet,</p> <p>Par courrier du 27 février 2023, vous avez sollicité l'avis de l'Agence régionale de santé sur la troisième phase du projet de bus « TEO » à Saint-Brieuc et Ploufragan.</p> <p>Après examen des documents, je vous informe que les enjeux sanitaires sont clairement identifiés dans l'étude d'impact jointe. Je note en particulier que les impacts attendus sur la qualité de l'air sont jugés non significatifs en phase d'exploitation et que les modélisations acoustiques montrent le respect des valeurs seuils réglementaires après projet.</p> <p>En conséquence, ce projet reçoit un <b>avis favorable</b> de mes services.</p> <p>Restant à votre entière disposition pour tout complément d'information, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.</p> <p style="text-align: right;">Le Directeur de la Délégation Départementale De l'Agence Régionale de Santé Bretagne</p> <p style="text-align: right;"> <b>François NEBRIER</b></p>
---	--

## Annexe 3 Avis DRAC

  
**PRÉFET  
 DE LA RÉGION  
 BRETAGNE**

*Liberté  
 Égalité  
 Fraternité*

**Direction Régionale  
 des Affaires Culturelles**

Rennes, le **25 AVR. 2023**

Le Préfet

à  
 Monsieur le Préfet des Côtes-d'Armor  
 Bureau du Développement Durable  
 À l'attention de Annie Macé et Corinne Vincent  
 Place du Général de Gaulle  
 BP 2370

22023 SAINT BRIEUC



Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par : Gadea CABANILLAS DE LA TORRE  
 Gestion des Côtes-d'Armor  
 Tél. : 02 99 84 59 02  
 Courriel : gadea.cabanillas@culture.gouv.fr

Réf : SRA/ **23 - 887**

Objet : **DUP**  
 projet TEO – SAINT-BRIEUC, PLOUFRAGAN

Conformément au Code du patrimoine, notamment son Livre V, j'accuse réception, à la date du 27 février 2023, du dossier cité en objet.

Le projet présenté, compte tenu de sa localisation et de son importance, n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique. En conséquence, je vous informe qu'aucune prescription d'archéologie préventive ne sera formulée dans le cadre de l'instruction de ce dossier.

Il conviendra toutefois que vous rappeliez au maître d'ouvrage des travaux la nécessité d'informer la Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie, de toute découverte fortuite qui pourrait être effectuée au cours des travaux, conformément aux dispositions prévues par l'article L.531-14 du Code du patrimoine.



Pour le Préfet et par délégation,  
 la Directrice régionale des affaires culturelles,  
 Pour la Directrice régionale



Yves MENEZ  
 Conservateur régional de l'archéologie



## Annexe 4 Arrêté et avis d'enquête, demande de prolongation des délais de remise du rapport.

<p>  <b>PRÉFET DES CÔTES- D'ARMOR</b>  <i>Eherté Équité Fraternité</i> </p> <p style="text-align: right;"> <b>Direction des Relations avec les Collectivités Territoriales</b> </p> <p style="text-align: center;"><b>Arrêté</b></p> <p style="text-align: center;">prescrivant l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, relative au projet de Bus à Haut Niveau de Service (Transport Est Ouest - TEO) 3ème et dernier tronçon, sur le territoire des communes de Saint-Brieuc et de Ploufragan</p> <p style="text-align: center;">Le Préfet des Côtes d'Armor Chevalier de la Légion d'Honneur Officier de l'Ordre National du Mérite</p> <p>Vu le code de l'environnement et ses annexes,</p> <p>Vu le code de l'urbanisme</p> <p>Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,</p> <p>Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements,</p> <p>Vu le décret du 30 mars 2022 portant nomination de M. Stéphane ROUVÉ, préfet des Côtes d'Armor,</p> <p>Vu l'arrêté préfectoral du 21 novembre 2022, portant délégation de signature à M. David COCHU, secrétaire général de la préfecture des Côtes d'Armor,</p> <p>Vu la délibération du conseil communautaire de Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA) n°162-2008 relative à l'approbation des caractéristiques essentielles et des objectifs du projet TEO,</p> <p>Vu la délibération du conseil communautaire de SBAA du 8 décembre 2022, sollicitant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, relative à la 3ème tranche de TEO,</p> <p>Vu le dossier d'utilité publique,</p> <p>Vu le bilan de la concertation,</p> <p>Vu l'étude d'impact,</p> <p>Vu l'avis de l'autorité environnementale, et des autres services sollicités,</p> <p>Vu la demande du président de SBAA en date du 5 juin 2023,</p> <p>Vu la décision E23000074/35 du 24 mai 2023 de Monsieur le président du Tribunal administratif de Rennes désignant en qualité de commissaire enquêtrice, Mme Anne RAMEAU, ingénieur agronome, en retraite,</p> <p style="text-align: center;">1/5</p>	<p>Considérant qu'il y a lieu de soumettre la demande du pétitionnaire à enquête publique conformément aux dispositions du code de l'environnement ;</p> <p>Sur proposition du secrétaire général de la préfecture des Côtes d'Armor,</p> <p style="text-align: center;"><b>ARRÊTE :</b></p> <p><b>Article 1<sup>er</sup> : Objet et calendrier :</b> A la demande du président de Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA), il sera procédé, dans les formes prescrites par le code de l'environnement, à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, relative au 3ème tronçon « Transport Est Ouest » (TEO), sur le territoire des communes de Saint-Brieuc et de Ploufragan. La mairie de Saint-Brieuc est désignée siège de l'enquête publique.</p> <p><b>Article 2 : Durée de l'enquête publique</b> L'enquête publique, d'une durée de 33 jours se déroulera en mairies de Saint-Brieuc et de Ploufragan, du <b>lundi 26 juin 2023, 9h00, heure d'ouverture de l'enquête, au vendredi 28 juillet 2023 inclus, 17h00</b>, heure de clôture de l'enquête.</p> <p><b>Article 3 : Désignation de la commissaire-enquêtrice</b> Mme Anne RAMEAU, ingénieur agronome en retraite, a été désignée pour remplir les fonctions de commissaire enquêtrice. Elle a qualité pour recevoir les observations, propositions qui pourraient être formulées pendant la durée de l'enquête sur le projet.</p> <p><b>Article 4 : Dossier et registre d'enquête publique</b> Le dossier, comprenant notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale avec la réponse du porteur de projet à cet avis, et un registre d'enquête à feuillets non mobiles, coté et paraphé par la commissaire enquêtrice, seront déposés en mairies de Ploufragan et de Saint-Brieuc, afin que chacun puisse en prendre connaissance, aux jours et heures d'ouverture habituels :</p> <p><b>Mairie de Saint-Brieuc</b> (Place du Général de Gaulle, CS 72364, 22000 Saint-Brieuc Cedex 1) Ouverte du lundi au vendredi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00, le samedi de 9h00 à 12h00.</p> <p><b>Mairie de Ploufragan</b> (22 rue de la mairie, 22440 Ploufragan) Ouverture du lundi au jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00 et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30. Fermée le samedi.</p> <p>Le dossier d'enquête sera également consultable : - à partir du site internet suivant : <a href="https://www.registre-numerique.fr/teo-3eme-phase">https://www.registre-numerique.fr/teo-3eme-phase</a>, accessible en scannant le QR code ci-après:</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">2/5</p>
--	--

- à partir du site Internet de la préfecture : <https://www.cotes-darmor.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>

- à partir du site internet de SBAA : <https://www.saintbrieuc-armor-agglo.bzh/comprendre-la-agglomeration/les-grands-projets/transport-est-ouest-teo>

- sur un poste informatique mis à disposition pour la consultation du dossier numérisé en mairies de Saint-Brieuc et Ploufragan.

Pendant la durée de l'enquête, toute personne pourra consigner éventuellement, ses observations, propositions et contre-propositions, avant la fermeture de l'enquête (soit jusqu'au 28 juillet 2023 à 17h00) :

- soit sur les registres « papier » aux heures d'ouverture des mairies,
- soit par voie électronique à l'adresse suivante : [teo-3eme-phase@mail.registre-numerique.fr](mailto:teo-3eme-phase@mail.registre-numerique.fr)
- soit en se rendant directement sur le registre électronique à partir du lien suivant : <https://www.registre-numerique.fr/teo-3eme-phase>
- soit les adresser par voie postale, à l'attention de Mme Anne RAMEAU, commissaire enquêtrice, à la mairie de Saint-Brieuc,

Ces contributions reçues par messagerie électronique seront accessibles et consultables sur le site Internet suivant : <https://www.registre-numerique.fr/teo-3eme-phase>

Toute information sur le projet peut être demandée auprès de Madame Clémentine CHAPPARD, responsable du projet, à l'adresse électronique suivante : [teo-infos@sbaa.fr](mailto:teo-infos@sbaa.fr)

#### Article 5 : Permanences de la commissaire enquêtrice

La commissaire enquêtrice recevra, en personne, les observations du public aux jours et horaires indiqués dans le tableau ci-dessous :

DATES	SAINT-BRIEUC Place du Général de Gaulle 22000 SAINT-BRIEUC	PLOUFRAGAN 22 rue de la mairie 22440 Ploufragan
lundi 26 juin 2023	de 9h00 à 12h00	
lundi 3 juillet 2023		de 14h00 à 17h00
mardi 11 juillet 2023	de 14h00 à 17h00	
mercredi 19 juillet 2023		de 14h00 à 17h00
vendredi 28 juillet 2023	de 14h00 à 17h00	

#### Article 6 : Publicité

Un avis d'ouverture d'enquête publique sera :

- publié, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans les journaux, « Ouest France » et « le Télégramme », éditions Côtes d'Armor, par les soins du préfet. Les frais de ces insertions seront à la charge du pétitionnaire.

3/5

- Affiché dans les communes de Saint-Brieuc et Ploufragan et au siège de SBAA, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, soit le **vendredi 9 juin 2023 au plus tard** et jusqu'à la clôture de celle-ci. L'accomplissement de cet affichage sera certifié par chacun des maires concernés et le président de SBAA à la date de clôture de l'enquête publique.
- Affiché sur les lieux prévus pour la réalisation du projet par le pétitionnaire, quinze jours avant le début de l'enquête et jusqu'à la clôture de celle-ci. L'affiche devra être visible et lisible de la voie publique, être conforme aux caractéristiques et dimensions fixées par l'**arrêté ministériel du 9 septembre 2021**.
- Mis en ligne sur le site internet de la préfecture : <https://www.cotes-darmor.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>, et sur le site de SBAA : <https://www.saintbrieuc-armor-agglo.bzh/comprendre-la-agglomeration/les-grands-projets/transport-est-ouest-teo>

#### Article 7 : Clôture de l'enquête

Au terme de l'enquête, chaque registre d'enquête sera clos et signé par la commissaire enquêtrice. Elle rencontrera, dans la huitaine, le responsable du projet pour lui communiquer les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de 15 jours pour produire ses observations éventuelles.

#### Article 8 : Rapport et conclusions de la commissaire enquêtrice

La commissaire enquêtrice établira un rapport unique relatant le déroulement de l'enquête et examinant les observations recueillies. Dans un document séparé, elle donnera ses conclusions motivées et personnelles au titre de l'utilité publique initialement requises dans un délai d'un mois suivant la clôture de l'enquête en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Elle transmettra, dans un délai de 30 jours à compter de la date de la clôture de l'enquête, au préfet (direction des relations avec les collectivités territoriales - bureau du développement durable) l'ensemble des documents : dossiers, registres d'enquêtes, rapport et conclusions motivées. Elle adressera simultanément une copie du rapport et des conclusions au président du tribunal administratif de Rennes.

Copie numérisée du rapport et des conclusions de la commissaire enquêtrice sera adressée aux mairies de Saint-Brieuc et Ploufragan et au siège de Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA), pour y être sans délai, tenue à la disposition du public, pendant un an. Ces documents seront également consultables à la préfecture, et sur son site <https://www.cotes-darmor.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques>

#### Article 9 : Demande de DUP

A la fin de l'enquête, l'autorité expropriante adressera une lettre demandant au préfet la prise de la déclaration d'utilité publique dans un délai d'un an suivant la clôture de la présente enquête publique.

L'autorité expropriante y joindra un « exposé des motifs » (qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération) ainsi qu'une déclaration de projet - délibération prise selon le code de l'environnement - dans les six mois suivant la clôture de l'enquête.

4/5

**Article 10 : Autorité décisionnaire**

Au terme de l'enquête, la déclaration d'utilité publique, ou son refus, pourra être prise par le préfet des Côtes d'Armor.

**Article 11: Exécution**

Le secrétaire général de la préfecture des Côtes d'Armor, le président de Saint-Brieuc Armor Agglomération, le maire de Saint-Brieuc, celui de Ploufragan, et la commissaire enquêtrice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée au président du Tribunal Administratif, au président de Saint-Brieuc Armor Agglomération, aux maires concernés et à la commissaire enquêtrice.

Saint-Brieuc, le - 5 JUIN 2023

Pour le Préfet, et par délégation,  
Le Secrétaire Général,



David COCHU



Direction des Relations  
avec les Collectivités  
Territoriales

**AVIS AU PUBLIC**  
Enquête publique préalable à la déclaration  
d'utilité publique.

**Projet de Bus à Haut Niveau de Service (Transport Est Ouest TEO)  
3ème et dernier tronçon – sur les communes de Saint-Brieuc et de Ploufragan,  
par Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA)**

Par arrêté préfectoral du 05 juin 2023, une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, de 33 jours est ouverte du **lundi 26 juin 2023 à 9h00**, heure d'ouverture de l'enquête, au **vendredi 28 juillet 2023 à 17h00**, heure de clôture de l'enquête, en mairies de Saint-Brieuc, siège de l'enquête, et de Ploufragan, à la demande du président de Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA), 5 rue du 71ème RI, 22000 Saint-Brieuc, pour le projet de Bus à Haut Niveau de Service (Transport Est Ouest TEO) - 3ème tronçon, sur le territoire des communes de Saint-Brieuc et de Ploufragan.

Le dossier comporte une étude d'impact. La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a émis un avis sans observation sur le projet, le 28 avril 2023.

Mme Anne RAMEAU, ingénieur agronome en retraite, est désignée commissaire enquêteur.

**Modalités de consultation du public :**

- Le dossier complet, support papier et numérisé comprenant notamment l'étude d'impact, et l'avis de la MRAE, peut être consulté durant l'enquête publique en mairies de Saint-Brieuc et de Ploufragan aux jours et heures habituels d'ouverture, soit :

**Mairie de Saint-Brieuc** (Place du Général de Gaulle, CS 72364, 22000 Saint-Brieuc Cedex 1)  
Ouverte du lundi au vendredi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00, le samedi de 9h00 à 12h00.

**Mairie de Ploufragan** (22 rue de la mairie, 22440 Ploufragan)  
Ouverture du lundi au jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00 et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30. Fermée le samedi.

Le dossier d'enquête sera également consultable :

- à partir du site internet suivant : <https://www.registre-numerique.fr/teo-3eme-phase>, accessible en scannant le QR code ci-après:



**Article 10 : Autorité décisionnaire**

Au terme de l'enquête, la déclaration d'utilité publique, ou son refus, pourra être prise par le préfet des Côtes d'Armor.

**Article 11: Exécution**

Le secrétaire général de la préfecture des Côtes d'Armor, le président de Saint-Brieuc Armor Agglomération, le maire de Saint-Brieuc, celui de Ploufragan, et la commissaire enquêteur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée au président du Tribunal Administratif, au président de Saint-Brieuc Armor Agglomération, aux maires concernés et à la commissaire enquêteur.

Saint-Brieuc, le **- 5 JUIN 2023**

Pour le Préfet, et par délégation,  
Le Secrétaire Général,

David COCHU

Anne RAMEAU  
57 Rue de Bihit  
22560 Trébeurden  
Tel : 06 31 24 10 83  
Mail : arce22@orange.fr

Monsieur le Président  
de Saint Briec Armor Agglomération

Trébeurden le 20 juillet 2023,

Objet : enquête publique TEO3, demande de prolongement de délai de remise du rapport.

Monsieur,

L'enquête publique relative au « projet de ligne de bus TEO, 3<sup>e</sup> et dernière phase à Saint Briec et Ploufragan » se déroule du 26 juin au 28 juillet. Le Procès-Verbal de synthèse sera remis à vos services dans un délai d'une semaine et suite au mémoire en réponse, mon rapport avec avis et conclusions devrait être remis le 28 août.

Cependant, en concertation avec vos services, je souhaite attirer votre attention sur les difficultés que nous risquons de rencontrer pour respecter ces délais en période de congé estival.

Le dépassement du délai de 30 jours est prévu par le dernier alinéa de l'article R 123-19 du Code de l'environnement sous réserve de demande motivée.

Compte-tenu de la teneur du dossier et des délais de réponses aux contributions, je sollicite un délai supplémentaire de remise au 15 septembre.

En vous remerciant de votre attention, je vous prie d'agréer l'expression de ma considération.

Anne Rameau  
Commissaire enquêtrice



Saint-Briec, le 11 AOUT 2023

DIRECTION AMENAGEMENT ET DEPLACEMENTS  
Suivi : E. LE RIGOLEUR/C. CHAPPARD  
Tél : 02 96 77 20 74  
Référence à reporter :  
Vos références :  
Toute correspondance doit être adressée à  
Monsieur le Président de Saint-Briec Armor Agglomération

MADAME ANNE RAMEAU  
57 RUE DE BIHIT  
22560 TREBEURDEN

Objet : enquête publique TEO3, demande de prolongement de délai de remise du rapport.

Madame la Commissaire enquêtrice,

Par courrier du 20 juillet, vous sollicitez un délai supplémentaire de remise au 15 septembre du Rapport avis et conclusions de l'enquête publique relative au « projet de ligne de bus TEO, 3<sup>e</sup> et dernière phase à Saint-Briec et Ploufragan » qui s'est déroulée du 26 juin au 28 juillet.

Compte-tenu de l'avis des services et de la période estivale, je vous donne mon accord pour le prolongement du délai de remise de votre rapport avec avis et conclusions.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, je vous prie d'agréer, Madame la Commissaire enquêtrice, l'expression de mes salutations distinguées.



## Annexe 5 Délibérations

<div data-bbox="311 317 461 384" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="454 405 763 424" data-label="Section-Header"> <p><b>SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</b></p> </div> <div data-bbox="497 430 723 469" data-label="Text"> <p><b>CONSEIL D'AGGLOMERATION</b> Séance du 08 décembre 2022</p> </div> <div data-bbox="510 475 707 496" data-label="Text"> <p>Délibération DB-298-2022</p> </div> <div data-bbox="275 502 920 544" data-label="Text"> <p><b>Objet : TEO phase 3 tranches B et C – Enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire</b></p> </div> <div data-bbox="300 557 920 614" data-label="Text"> <p>L'an 2022 le 08 décembre à 18 heures 15, les membres du Conseil d'Agglomération, légalement convoqués, se sont réunis en séance publique, sous la présidence de Monsieur Ronan KERDRAON.</p> </div> <div data-bbox="338 616 698 636" data-label="Text"> <p>Le Secrétaire de séance est Madame Maryse PINEL.</p> </div> <div data-bbox="300 641 470 662" data-label="Section-Header"> <p><b>MEMBRES PRESENTS</b></p> </div> <div data-bbox="300 675 920 919" data-label="Text"> <p>Ronan KERDRAON, Sylvie GUIGNARD, Hervé GUIHARD, Christine METOIS-LE BRAS, Rémy MOULIN, Blandine CLAESSENS, Denis HAMAYON, Vincent ALLENO, Thibaut GUIGNARD, Loïc RAOULT, Thierry SIMELIERE, Gérard LE GALL, Bertrand FAURE, Cigdem AKTAS, Joël BATARD, David BELLEGUIC, Bruno BEUZIT, Stéphane BRIEND, Marie Jo BROLLY, Paul CHAUVIN, Morgane CREISMEAS, Bernard CROGUENNEC, Patrice DARCHE, Brigitte DEMEURANT COSTARD, Rachid DYDA, Stéphane FAVRAIS, Pascale GALLERNE, Damien GASPAILLARD, Annie GUENNOU, Richard HAAS, Claudine HATREL--GUILLOU, Françoise HURSON, Christian JOLLY, Michel JOUAN, Stéphane L'HER, Nadia LAPORTE, Aline LE BOEDEC, Joël LE BORGNE, Didier LE BUHAN, Yannick LE CAM, Maxime LE CRONC, Michel LE DUJALT, Hugues LESAGE, Monique LUCAS, Laurence MAHE, Catherine MARCHESIN, Gérard MEROT, Olivier MEROT, Laure MITNIK, Nicolas NGUYEN, Nicole OGER, Stéphane OLLIVIER, Michel PETRA, Philippe PIERRE, Maryse PINEL, Corentin POILBOUT, Maryline PREVOST, Christian RANNO, Alain RAULT, Stéphanie STENTZEL-LE CARDINAL, Thierry STIEFVATER</p> </div> <div data-bbox="300 930 694 952" data-label="Section-Header"> <p><b>MEMBRES EXCUSES (élus ayant donné une procuration)</b></p> </div> <div data-bbox="300 963 920 1106" data-label="Text"> <p>Pascal PRIDO à Stéphane OLLIVIER, Jean-Marc LABBE à Gérard LE GALL, Jean-Paul HAMON à Thibaut GUIGNARD, Arnaud BANIEL à David BELLEGUIC, Mickaël COSSON à Annie GUENNOU, André GUYOT à Bertrand FAURE, Michelle HAICHAULT à Stéphane BRIEND, Guillaume HAMON à Richard HAAS, Martine HUBERT à Stéphane FAVRAIS, Eliane LALANDEC DAVOINE à Sylvie GUIGNARD, Isabelle LE GALL à Alain RAULT, Thibaut LE HINGRAT à Rachid DYDA, Christine ORAIN-GROVALET à Maxime LE CRONC, Catherine RIVIERE à Denis HAMAYON, Valérie ROOS à Maryse PINEL, Marcel SERANDOUR à Joël BATARD,</p> </div> <div data-bbox="300 1117 463 1139" data-label="Section-Header"> <p><b>MEMBRES ABSENTS</b></p> </div> <div data-bbox="300 1152 710 1174" data-label="Text"> <p>Patricia BRIAND-FALLER, Pascal PEDRONO, Annie SIMON</p> </div> <div data-bbox="300 1185 568 1206" data-label="Text"> <p>Nombre de conseillers en exercice : 80</p> </div> <div data-bbox="300 1204 477 1225" data-label="Text"> <p>Nombre de présents : 61</p> </div> <div data-bbox="300 1224 468 1243" data-label="Text"> <p>Nombre de votants : 77</p> </div> <div data-bbox="212 1209 230 1343" data-label="Text"> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Ref. 201 524 Budget - Annexe 13309</p> </div>	<div data-bbox="739 233 994 303" data-label="Text"> <p>Envoyé en préfecture le 13/12/2022 Reçu en préfecture le 13/12/2022 Affiché le <b>13 DEC 2022</b> ID : 022-200069409-20221208-DB_00298_2022-DE</p> </div> <div data-bbox="797 333 949 421" data-label="Text"> <p>MISE EN LIGNE LE <b>19 DEC. 2022</b> SUR LE SITE INTERNET</p> </div>	<div data-bbox="1238 362 1384 426" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1373 443 1682 466" data-label="Section-Header"> <p><b>SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</b></p> </div> <div data-bbox="1413 477 1641 515" data-label="Text"> <p><b>CONSEIL D'AGGLOMERATION</b> Séance du 08 décembre 2022</p> </div> <div data-bbox="1431 525 1628 547" data-label="Text"> <p>----- Délibération DB-298-2022</p> </div> <div data-bbox="1366 557 1686 579" data-label="Text"> <p>----- Rapporteur : Madame Blandine CLAESSENS</p> </div> <div data-bbox="1232 588 1805 630" data-label="Text"> <p><b>Objet : TEO phase 3 tranches B et C – Enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire</b></p> </div> <div data-bbox="1440 639 1612 660" data-label="Section-Header"> <p><b>EXPOSE DES MOTIFS</b></p> </div> <div data-bbox="1225 671 1832 759" data-label="Text"> <p>Le Bus à Haut Niveau de Service dit Transport Est-Ouest (TEO), traversera l'agglomération et la ville en répondant aux exigences légitimes de qualité de service, à savoir une ligne rapide, régulière, confortable, accessible et fréquente, depuis les parkings relais situés en extrémité jusqu'au pôle d'échange multimodal et aux emplois, services, établissements scolaires situés au centre de l'agglomération.</p> </div> <div data-bbox="1225 769 1832 841" data-label="Text"> <p>Le projet TEO est prévu sur un linéaire de 8 kilomètres avec une mise en service en 3 phases dont la dernière « Croix Mathias - les Plaines Villes » à l'Ouest et « Cité - Chaptal » à l'Est, est en cours de travaux depuis 2020 et organisée en trois tranches selon les périmètres suivants :</p> </div> <div data-bbox="1249 852 1832 925" data-label="List-Group"> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TEO 3 A – de Croix Mathias à la rue Pierre Ogé ;</li> <li>• TEO 3 B – de rue Pierre Ogé au giratoire Pablo Neruda ;</li> <li>• TEO 3 C – du giratoire Pablo Neruda au quartier des Plaines Villes côté Ouest ; et de l'Université à la rue de l'Avenir côté Est.</li> </ul> </div> <div data-bbox="1225 936 1832 1007" data-label="Text"> <p>Le premier tronçon TEO3 A englobant le Bd Laënnec, le Bd de la Tour d'Auvergne et la rue de la Corderie a été traité en interne par le bureau d'étude du service commun d'aménagement. La réception de cette phase a été prononcée au cours du 1<sup>er</sup> trimestre de l'année 2022.</p> </div> <div data-bbox="1225 1018 1832 1169" data-label="Text"> <p>Lors de la séance du 26 septembre 2019, le conseil communautaire a validé le lancement des études pour les sections TEO3 B et TEO3 C de la dernière tranche du Projet qui s'étend sur plus de 3km (2,7km côté Ouest et 0,4km côté Est), et porte des enjeux centraux pour le territoire que ce soit en termes de transport (gains de temps et de régularité sur certains secteurs à enjeux forts comme Saint-Jouan ou le giratoire Pablo Neruda) ou d'aménagement (connexion avec l'axe de contournement au niveau de l'échangeur des Plaines Villes). En effet, les aménagements réalisés sur la totalité du linéaire vont permettre une requalification complète des voiries et espaces publics concernés avec un objectif de mise en valeur des quartiers.</p> </div> <div data-bbox="1225 1166 1832 1254" data-label="Text"> <p>S'agissant de TEO3 B et C, le groupement EGIS/ Le Chêne Breton/ NUNC a été désigné pour assurer la conception et le suivi technique du projet via la constitution d'une commission ad hoc lors du Conseil communautaire du 10 octobre 2020. Depuis lors, les études se sont engagées et le projet se précise suite à la phase de concertation réalisée tout au long de l'année 2021 et 2022.</p> </div> <div data-bbox="1641 279 1897 349" data-label="Text"> <p>Envoyé en préfecture le 13/12/2022 Reçu en préfecture le 13/12/2022 Affiché le <b>13 DEC 2022</b> ID : 022-200069409-20221208-DB_00298_2022-DE</p> </div>
---	--	--

Envoyé en préfecture le 13/12/2022  
 Reçu en préfecture le 13/12/2022  
 Affiché le **13 DEC. 2022**  
 ID : 022-200069409-20221208-DB\_00298\_2022-DE

Le tracé de TEO3 s'inscrit donc en continuité de TEO1 et TEO2 déjà mis en service. Le projet d'aménagement du 3ème et dernier tronçon du réseau de BHNS TEO consiste donc :

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

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

Les phases 1 et 2 étant totalement terminées et l'ensemble de leurs composantes étant dorénavant en service, huit enjeux d'insertion du projet TEO Phase 3 ont été formulés :

- Offrir un gabarit de circulation de 6,40 m pour la performance du réseau de transport,
- Aménager des stations bus dans la continuité de l'identité de TEO,
- Favoriser les transports en commun pour le franchissement des carrefours à enjeux,
- Développer le paysage urbain par le végétal et les usages,
- Insertion des cycles en site propre et sécurisation de leurs parcours aux carrefours,
- Maintenir une offre de stationnement de proximité équilibrée entre les rives,
- Pacifier l'usage de l'espace public et limiter la vitesse,
- Favoriser la perméabilité des revêtements.

Avant la réalisation des travaux d'aménagement, différentes procédures réglementaires sont à mener.

#### 1 - La concertation préalable

Cette concertation a été amorcée en avril 2021 sur une durée de 18 mois et s'est appuyée sur un large panel de formats (réunions publiques, ateliers, diagnostics partagés, outil numérique...) de manière à atteindre le plus largement les citoyens potentiellement intéressés.

La délibération DB-256-2022 du 10 novembre 2022 a ainsi approuvé le bilan de la concertation.

#### 2 - La phase d'enquête publique

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

A cet effet, l'objectif fondamental du TEO consiste à proposer une alternative crédible à la voiture individuelle aujourd'hui très largement dominante dans les modes de déplacement à l'échelle de l'agglomération. Il contribue à répondre aux objectifs généraux d'une mobilité

Envoyé en préfecture le 13/12/2022  
 Reçu en préfecture le 13/12/2022  
 Affiché le **13 DEC. 2022**  
 ID : 022-200069409-20221208-DB\_00298\_2022-DE

partagée et durable (détaillé à travers le plan d'action du Plan de Déplacements Urbains) et se justifie par les trois objectifs principaux suivants :

- **Objectif n°1 : Développer les mobilités au cœur de l'agglomération** par des liaisons rapides jusqu'au cœur de ville, les connexions entre le pôle d'échange multimodal de la gare et les transports urbains et interurbains ainsi qu'avec avec les pôles d'habitation, de service, de loisirs et d'emploi ;
- **Objectif n°2 : Accompagner la requalification urbaine** par l'aménagement de l'espace public et une entrée de ville ouest en lien avec les projets d'aménagements et d'équipements du secteur ;
- **Objectif n°3 : Vers une ville plus agréable à vivre pour tous** apaisée, aérée et accessible. Cela passe par le partage de l'espace entre les transports urbains, les modes doux et les voitures dans le but d'offrir les conditions des mobilités de demain.

Objets de la présente délibération, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire accompagneront la mise en œuvre du projet en permettant notamment de poursuivre la bonne information de la population et de mener à bien les acquisitions nécessaires.

Afin de mener à bien cette procédure dans son ensemble, il conviendra de déposer d'une part un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) composé notamment d'une étude d'impact, et un dossier d'enquête parcellaire d'autre part, auprès du Préfet, personne compétente pour organiser l'enquête publique. L'enquête publique conjointe portera à la fois sur l'utilité publique de l'opération TEO3, des aménagements publics associés (Parkings relais) et la cessibilité des propriétés dont la cession est nécessaire à la réalisation du projet. Le dossier comprendra les éléments prévus à l'article R. 123-8 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, à savoir :

- Une notice explicative ;
- Le plan de situation ;
- Le plan général des travaux ;
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (contenues dans la notice explicative) ;
- L'appréciation sommaire des dépenses (contenue dans la notice explicative) ;
- le dossier d'étude d'impact qui détaille notamment les incidences du projet sur l'environnement et propose les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts, et son résumé non technique ;
- La mention des textes qui régissent l'enquête publique ;
- le bilan de la concertation préalable.

Le dossier d'enquête parcellaire sera également déposé en préfecture dans le cadre de cette démarche.

Il vous est proposé, si ces dispositions recueillent votre agrément, de bien vouloir adopter la délibération suivante.

Envoyé en préfecture le 13/12/2022  
 Reçu en préfecture le 13/12/2022  
 Affiché le **13 DEC. 2022**  
 ID : 022-200069409-20221208-DB\_00298\_2022-DE

### DELIBERATION

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,  
**VU** le Code de l'Environnement,  
**VU** le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,  
**VU** le Code de l'Urbanisme,  
**VU** la délibération DB-127-2008 relative à la validation de l'avant-projet d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service pour le projet TEO, conformément au PDU ;  
**VU** la délibération DB-162-2008 relative à l'approbation des caractéristiques essentielles et des objectifs du projet TEO ;  
**VU** la délibération DB-229-2019 définissant les modalités de consultation de maîtrise d'œuvre relative à la phase 3 de TEO ;  
**VU** la délibération DB-256-2022 du 10 novembre 2022 approuvant le bilan de la concertation ;  
**VU** le dossier de Déclaration d'Utilité Publique présenté en annexe ;  
**VU** l'avis de la Commission Transition Écologique en date du 24 novembre 2022 ;  
 Le Bureau statutaire saisi le 24 novembre 2022.

### APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

#### LE CONSEIL D'AGGLOMERATION

**DECIDE** le lancement d'une procédure de demande de déclaration d'utilité publique en vue de permettre la réalisation du projet TEO3 et d'une procédure de cessibilité

**APPROUVE** le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ci annexé

**APPROUVE** le dossier d'enquête parcellaire ci annexé

**AUTORISE** Monsieur le Président ou son représentant à solliciter auprès de Monsieur le Préfet l'ouverture concomitante et conjointe de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique, et de l'enquête parcellaire

**AUTORISE** Monsieur le Président ou son représentant à déposer à Monsieur le Préfet le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et le dossier d'enquête parcellaire ainsi approuvés

Envoyé en préfecture le 13/12/2022  
 Reçu en préfecture le 13/12/2022  
 Affiché le **13 DEC. 2022**  
 ID : 022-200069409-20221208-DB\_00298\_2022-DE

**AUTORISE** Monsieur le Président ou son représentant à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Présents : 61	Pouvoirs : 16	Total : 77	Exprimés : 77
Voix Pour : 50	Voix Contre : 2	Abstention : 25	Ne prend pas part au vote : 0

Saint Brieuc, le 08 décembre 2022

Président  
  
 Ronan KERDRAON











Rédaction : 23, rue Jouallan  
Tél. 02 96 68 51 00 - Tél. sports : 02 96 68 51 41  
Courriel : [redaction.saint-brieuc@ouest-france.fr](mailto:redaction.saint-brieuc@ouest-france.fr)  
Relations abonnés : Tél. 02 99 32 66 66

Ouest-France  
Vendredi 23 juin 2023

Saint-Brieuc

## L'indiscrétion

### Le chantier TEO reprendra lundi 3 juillet

Les travaux de ligne de bus rapide TEO (Transport Est Ouest) reprendront le 3 juillet, boulevard de l'Atlantique. Ils se dérouleront entre les ronds-points Neruda (centre commercial Casino) et Iroise (Pôle emploi).

Le chantier démarrera au niveau du commerce Le toit de chaume puis avancera vers l'Ouest. Durant cette période, la circulation se fera en sens

unique, depuis le rond-point de l'Iroise jusqu'à celui de Neruda.

L'accès aux commerces du secteur reste accessible. Après une trêve estivale, au mois d'août, les travaux reprendront en septembre.

D'ici-là, l'aménagement final de TEO fera l'objet d'une enquête publique, du 26 juin au 28 juillet.

Renseignements : [www.teo-infos@sbaa.fr](http://www.teo-infos@sbaa.fr) ou tél. 02 96 77 60 11.

**INFO**  
CHANTIER

**Boulevard de l'Atlantique**  
entre les ronds-points Neruda & Iroise

**Juillet 2023**

Rénovation des réseaux d'eau et d'assainissement.

**COMMERCES**



Pendant la durée des travaux, les commerces et entreprises restent accessibles.

**COLLECTE**

Merci de bien vouloir déposer vos bacs en dehors de la zone de chantier.

**RIVERAINS**



Maintien constant des accès à vos propriétés. **Aucun stationnement n'est autorisé pour les véhicules particuliers sur la zone.**

**TRANSPORTS**

Une information sur les itinéraires de déviation et l'emplacement des arrêts provisoires sont affichés aux arrêts concernés.



**Toute une équipe est dédiée au bon déroulement du chantier :**

pour une question ou information sur le projet TEO, vous pouvez nous contacter à [teo-infos@sbaa.fr](mailto:teo-infos@sbaa.fr) ou au 02 96 77 60 11

**pour un problème urgent directement lié au chantier, votre médiateur Jean-Michel SANGAN est joignable au 06.86.62.65.43**



Les dates sont indiquées sous réserve de conditions météorologiques favorables ou aléas de chantier. En cas de changement majeur sur le planning, vous seriez informés par un affichage sur place.

Nous vous remercions de votre compréhension pour la bonne réalisation de ces travaux qui participeront à l'amélioration de votre cadre de vie.

La terre, la mer, l'avenir en commun  
saintbrieuc-armor-agglo.bzh



**Le Télégramme**

## Dernière ligne droite pour le projet TEO à Saint-Brieuc

Article réservé aux abonnés



Par Julien Molla

Le 18 juillet 2023 à 19h00

TEO, la ligne de bus qui traverse Saint-Brieuc, va bientôt entrer dans sa dernière phase de travaux. Une enquête publique est en cours concernant sa dernière phase et les futurs parkings relais.



Le projet TEO doit transformer l'espace public, à l'image de ce à quoi devrait ressembler le boulevard de l'Atlantique une fois les travaux terminés. (Saint-Brieuc Armor Agglomération)

TEO, pour Transport Est-Ouest, c'est le nom du bus à haut niveau de service (BHNS), qui doit traverser Saint-Brieuc, de Chaptal aux Plaines-Villes. Un tracé qui doit servir de colonne vertébrale au réseau de bus de Saint-Brieuc Armor Agglomération avec l'ambition, notamment, d'atteindre une hausse de fréquentation de 35 % sur l'axe BHNS.

Ce projet, lancé en 2006, approche enfin de son terme avec une finalisation espérée pour 2025. Après la mise en service du premier tronçon en 2014, puis du deuxième en 2019, le troisième et dernier tronçon, séparé en trois phases, est en cours de réalisation. Le coût total du projet TEO est estimé à 54,5 millions d'euros hors taxes.


### 2 Pas de site propre pour ce tronçon

TEO 3, long de 4,6 km, soit plus de la moitié des 8 km du BHNS, a été divisé en trois phases. La A, du carrefour de la Croix-Mathias jusqu'à la rue Pierre-Ogé, est en service. La B, de la rue Pierre-Ogé au giratoire Neruda est en cours. Reste à lancer la phase C, qui relie le giratoire Neruda aux Plaines-Villes, à l'Ouest, et la fin du tronçon Est, de la place de la Cité à la rue de l'Avenir.

Contrairement aux deux premiers tronçons, TEO 3 n'aura pas lieu en site propre, à l'exception de points spécifiques. La décision avait été prise au moment du tracé, estimant que son impact sur la circulation était moindre.

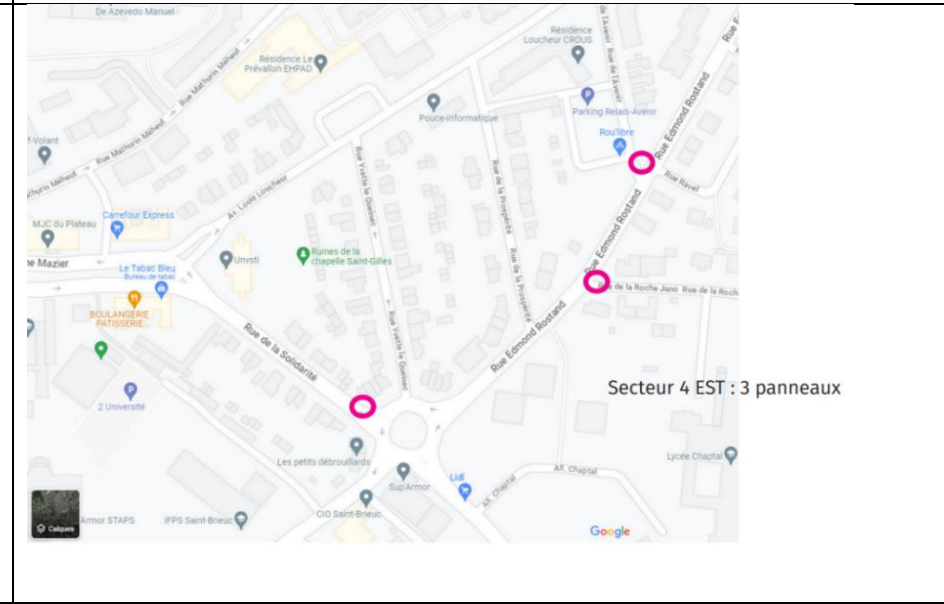
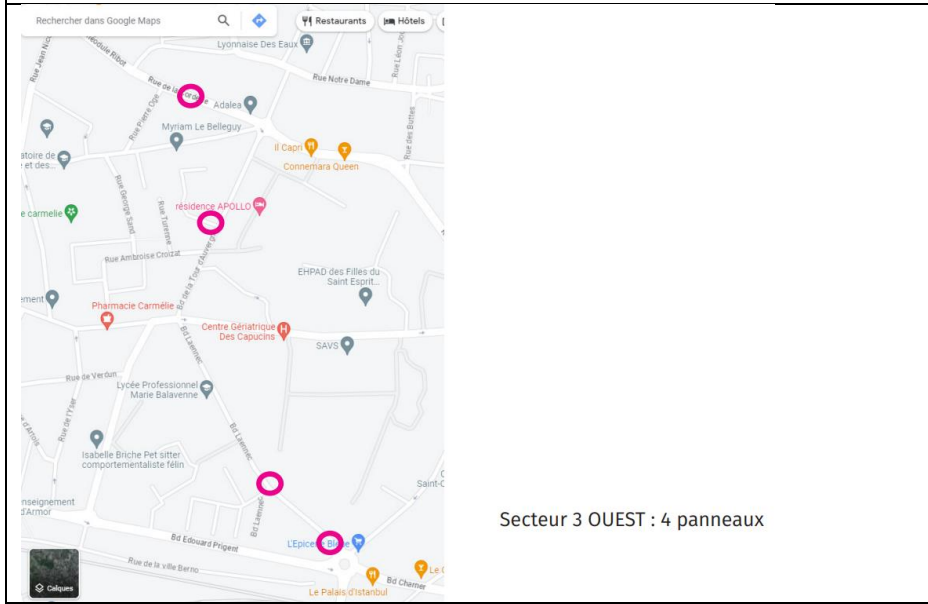
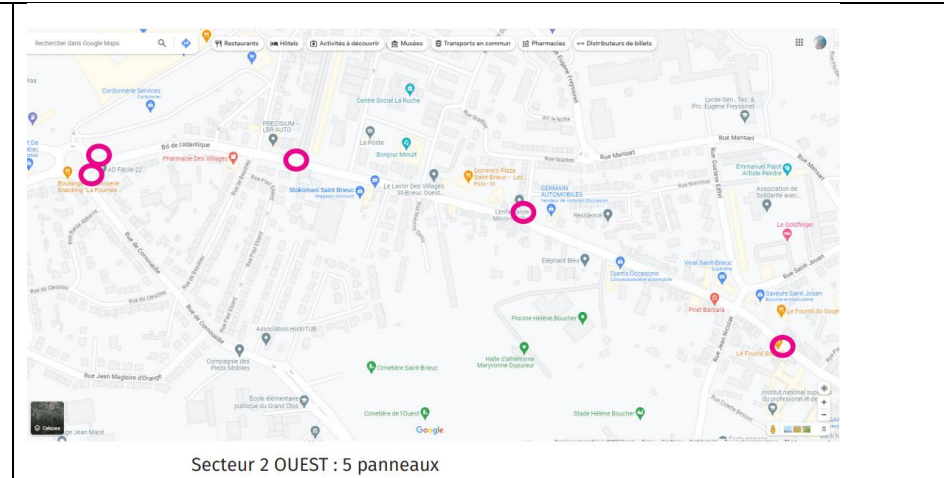
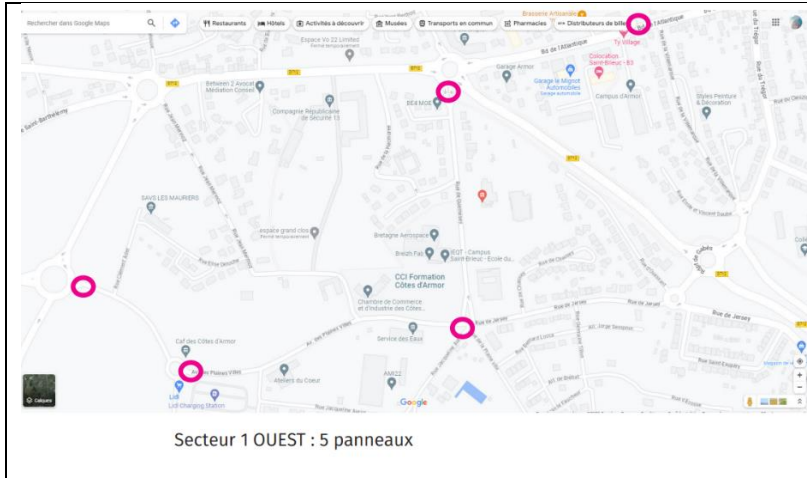
### 3 Les carrefours, les points noirs

Cela ne rend pas les travaux plus faciles pour autant. En effet, ce secteur compte de nombreux carrefours et ronds-points qui vont nécessiter une attention particulière. Au carrefour Saint-Jouan, par exemple, le bus s'arrêtera en site propre pour ne pas dégrader la circulation. Ce qui aura un impact sur les commerces situés à proximité puisque le quai nord rendra impossible « les accès routiers

<p><b>Le Télégramme</b></p>  <p>L'Agglomération de Saint-Brieuc prévoit de « percer » le rond-point Pablo-Neruda, face au Géant des Villages, pour qu'il soit traversé par les bus dans le cadre de TEO. (Archives Le Télégramme/Julien Molla)</p> <p>Autre point sensible : le rond-point Pablo-Neruda. Celui-ci sera percé pour « permettre un franchissement aisé de l'intersection par la ligne TEO ». Et trois quais complémentaires permettront de créer un « pôle de correspondance avec les lignes BreizhGo et le transport à la demande ».</p> <p><b>4 Les parkings relais à finaliser</b></p> <p>De quoi marquer, enfin, la fin du projet TEO ? Pas tout à fait. Il restera encore à aménager les parkings-relais. Le P + R Ouest, situé aux Plaines-Villes, doit être mis en service fin 2025 ou courant 2026. Il sera aménagé en deux temps avec une première phase de 150 places et une deuxième de 205 places.</p> <p>À l'Est, le P + R Avenir est déjà en service mais doit être réaménagé. Il devrait disposer d'une capacité de 98 places. Un parking relais pourrait également être aménagé, à long terme, au niveau du lycée Chaptal et proposerait environ 95 places.</p>	<p>Une enquête publique est organisée jusqu'au vendredi 28 juillet concernant cette dernière phase de TEO et les futurs parkings relais. L'ensemble des documents disponible en ligne. Le dossier est également consultable en mairie de Ploufragan et de Saint-Brieuc. Le commissaire enquêteur tient encore deux permanences : 19 juillet, de 14 h à 17 h, en mairie de Ploufragan ; le 28 juillet de 14 h à 17 h, en mairie de Saint-Brieuc.</p>
--	---



### Annexe 7 Plan de pose des panneaux



## Annexe 8 PV de Synthèse

Anne RAMEAU  
57 Rue de Bihit  
22560 Trébeurden

[arce22@orange.fr](mailto:arce22@orange.fr)

Tel : 06 31 24 10 83

Monsieur le Président de  
Saint Brieuc Armor Agglomération  
5 Rue du 71<sup>e</sup> RI  
22000 Saint Brieuc

Trébeurden, le 4 août 2023,

Objet : Enquête publique préalable à la DUP du projet de ligne de bus TEO 3<sup>e</sup> et dernière phase à Saint Brieuc et Ploufragan- Procès-verbal de synthèse des observations.

Pièces jointes :

- Le tableau récapitulatif par contributions
- Le tableau récapitulatif par remarques
- L'intégrale des contributions avec les pièces jointes
- Mes questions complémentaires.

Monsieur le Président,

Dans sa décision E 23000074/35 du 24 mai 2023, le conseiller délégué par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rennes m'a désignée comme commissaire enquêtrice sur l'enquête publique préalable à la DUP du projet de ligne de bus TEO 3.

En application de l'article R123-18 du Code de l'environnement et conformément à l'article 7 de l'arrêté n°21/007 du 1<sup>er</sup> février 2021 prescrivant l'enquête publique, j'en ai dressé le procès-verbal après avoir relevé et examiné l'ensemble des observations.

Je tiens à remercier les services des mairies de Saint- Brieuc et Ploufragan qui ont assuré l'accueil et l'information du public, l'organisation des permanences, la mise à disposition de locaux.

J'ai effectué plusieurs visites du site notamment : une reconnaissance de l'ensemble du trajet avec Madame CHAPPARD lors de la première rencontre avec SBAA, une visite du quartier des Plaines Villes avec Monsieur DECRETON adjoint à la mairie de Ploufragan en charge de l'urbanisme, un trajet Est-Ouest en bus avec Monsieur Yves LE CHANU, Directeur Général de la Société Publique Locale BAIE D'ARMOR TRANSPORT. Ces visites ont permis d'échanger sur le contexte du projet et ses implications.

J'ai eu également un entretien téléphonique avec Madame CLAESSENS, première adjointe à la mairie de Saint-Brieuc et vice-présidente SBAA en charge des mobilités.



Les cinq permanences ont été réparties dans les deux mairies : trois à Saint Briec, le jour de l'ouverture de l'enquête soit le lundi 26 juin matin, le jour de sa clôture le vendredi 28 juillet après-midi et le mardi 11 juillet après-midi ; deux à Ploufragan le lundi 3 juillet après-midi et le mercredi 19 juillet après-midi.

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

Bilan des permanences :

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

Le 28 juillet à 17h, à l'issue de la dernière permanence à Saint-Briec, le registre d'enquête a été clos et les documents collectés. Le registre a été retiré simultanément à la mairie de Ploufragan et m'a été transmis par courrier recommandé.

#### Bilan comptable de l'enquête

Le registre numérique a enregistré 139 visiteurs pour 308 visites<sup>35</sup>, 241 visualisations de documents et 202 téléchargements. Les dossiers papiers mis à disposition dans les mairies n'ont pas été consultés en dehors des permanences.

48 observations ont été déposées : 3 sur les registres papiers, 3 par courrier, 10 par courriel, 32 sur le registre numérique. Après élimination des doublons et des interventions sans contribution, 42 observations ont été analysées. Elles sont restituées dans l'ordre chronologique dans le tableau 1.

Deux observations ont été déposées par des collectifs :

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

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

Huit observations concernent des activités riveraines du projet :

<sup>35</sup> Un visiteur est un internaute et une visite est une page qu'il regarde. Un visiteur peut donc venir plusieurs fois sur le site du registre et regarder des pages différentes. Le nombre de visiteurs n'augmentera pas mais le nombre de visites augmentera. Un visiteur génère donc plusieurs visites et non l'inverse.

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

Un élu de Saint-Brieuc s'est exprimé à plusieurs reprises en opposition au projet, notamment la partie rond-point Pablo Neruda/Plaines Villes (6 observations @1, @2, @16, E25, E41, C01). Il s'est également exprimé à titre personnel dans l'observation @39.

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

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

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

La répartition des 65 remarques identifiées est la suivante :

<b>1- Intérêt du projet</b>	<b>9</b>
Environnement	2
Intérêt du projet	1
Mobilités douces. Vélo. Piétons	4
Réseau de transports	1
Sens du projet TEO, terminus Plaines Villes	1
<b>2- Economie du projet</b>	<b>3</b>
Appréciation des dépenses	3
<b>3- Procédure et concertation</b>	<b>6</b>
Concertation	3
Procédure	3
<b>4- Avis usagers</b>	<b>6</b>
Conducteur de bus	3
Voyageurs	3
<b>5- Aménagements</b>	<b>35</b>
Aménagement	1
Aménagement Franchissement des ronds-points existants	1
Aménagement Gain de temps. Faisabilité	1
Demandes et propositions	1
Divers	1
Giratoire de l'Iroise	1
Revêtement	1
Rond-point Pablo Neruda	1
Rond-point Pablo Neruda : gestion des eaux pluviales, abattage des arbres	1
Rond-point Pablo Neruda Sécurité	1
Rond-point Pablo Neruda, aménagement	1
Rond-point Pablo Neruda, arbres, réaménagement	1
Rond-point Pablo Neruda, carrefour Saint Jouan, aménagements	1

Rond-point Pablo Neruda, percement et abattage des arbres	10
Rond-point Pablo Neruda. Aménagement voirie	1
Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain. Stationnement.	4
Rond-point Pablo Neruda. Maîtrise foncière	1
Rond-point Pablo Neruda. Gain de temps à la traversée	1
TEO1 Descriptif de la situation après travaux par un riverain	1
Terminus Plaines Villes. Parking relais	3
Voie Bus	1
<b>6- Impact Activités</b>	<b>4</b>
Commerces	3
Services	1
<b>7- Hors périmètre</b>	<b>2</b>
TEO 1 Hors périmètre enquête	2
<b>Total général</b>	<b>65</b>

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

Je vous remercie de bien vouloir me faire part de vos réponses à toutes ces observations et de me préciser les suites que vous envisagez de leur donner.

Enfin, compte tenu des observations recueillies et de l'ensemble des éléments du dossier, il m'apparaît utile dans le cadre de la rédaction de mon rapport et conclusions, de vous demander de bien vouloir répondre aux questions complémentaires formulées dans la note jointe.

Je vous remercie de bien vouloir m'adresser vos observations en réponse dans les meilleurs délais. Consciente de la difficulté de respecter le délai réglementaire de quinze jours en cette période de congés, j'ai sollicité de SBAA un prolongement de quinze jours du délai de remise de mon rapport, soit à la mi-septembre.

Dans l'attente, veuillez agréer Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Anne Rameau  
Commissaire enquêtrice

Tableau récapitulatif des observations par ordre chronologique

N°	Provenance	Nom	Organisme	Date de dépôt	Anonymat	Typologie du déposant	Synthèse
@1	E-registrée	CROGUENNEC	Ville de Saint-Brieuc	30/06/2023 15h06	non	Elu / collectivité	<p><b>Rond-point Pablo Neruda, percement</b>  Contestation du projet de destruction/reconstruction du carrefour Pablo Neruda pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le principe du trajet rectiligne n'est pas intangible (cf BHNS Chartres, et carrefours Bd de la Tour d'Auvergne/rue de la Corderie)</li> <li>- Le gain de temps (estimé à environ 60 secondes par Baie d'Armor Transports) n'est pas avéré : les bus qui n'ont pas de voies dédiées devront respecter les autres véhicules ou usagers, et seront ralentis par les arrêts de part et d'autre du carrefour. L'observation montre que le bus met actuellement 30 secondes pour un tour complet</li> <li>- L'objectif de performance du TEO (respect des temps et cadences de trajets), est remis en cause par la généralisation de la limitation à 30 km/h . Le calcul montre qu'il faudra 45 secondes de plus sur le trajet rond-point /terminus. Quelle est la conséquence sur la programmation des horaires ?</li> <li>- Un réaménagement du giratoire autour du terre-plein central est possible sans pénaliser la circulation des bus.</li> <li>- On peut réaliser une économie de 1 million d'euros en ne perçant pas ce giratoire.</li> </ul> <p><b>Giratoire de l'Iroise, percement</b>  Le percement du giratoire de l'Iroise est encore plus discutable :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il ne facilite la circulation en ligne droite que dans un sens</li> <li>- Il est relativement récent et ce serait un mauvais exemple d'utilisation de l'argent public.</li> </ul> <p><b>Evaluation financière</b>  L'économie est donc supérieure à 1 Million d'euros en renonçant à ces percements.  L'évaluation financière du dossier est très sommaire. Quelle est la balance des dépenses en investissement et des gains escomptés en fonctionnement qui justifierait ce surcoût du percement des deux giratoires ?  PJ : Point pédagogique du CEREM sur les TCSP type BHNS (13 pages) ; Courrier de M CROGUENNEC en date du 17 juin 2022 (2 pages) ; Echanges en référence au document de BAT sur le calcul du temps de franchissement avec calcul contradictoire.</p>

@2	E-registré	CROGUENNEC	Ville de Saint-Brieuc	30/06/2023 15h06	non	Elu / collectivité	<p><b>Complément à l'observation @1 Rond-point Pablo Neruda</b></p> <p>Proposition de reconstruire le rond-point Pablo Neruda en carrefour classique à feux en croix, plus sécurisant pour les cyclistes et les piétons.</p> <p>Quels sont les bénéfices attendus de la destruction/reconstruction du carrefour ?</p> <p>L'observation @1 a remis en cause le gain de temps escompté.</p> <p>Le meilleur confort des passagers et des chauffeurs entraîne un coût financier démesuré. Les travaux de renouvellement des réseaux invoqués ont déjà été réalisés, y a-t-il d'autres travaux envisagés ?</p> <p>PJ : vidéo du passage des bus sur le rond-point</p>
@6	E-registré	LABAS		01/07/2023 17h07	non	Particulier	<p><b>Rond-point Pablo Neruda. Destruction des arbres et coût financier</b></p> <p>Déplore la destruction du rond-point car il a une très belle végétation avec de très jolis arbres anciens, tout cela pour faire gagner quelques secondes sur un trajet pour les bus du TEO. D'autre part, l'argent qui sera dépensé pour refaire ce rond-point représente une somme conséquente qui pourrait servir à autre chose. Dans un monde où nous avons besoin de nature, la façon dont sont menés ces travaux est déplorable pour les citoyens. Alors soyons responsables et trouvons des solutions afin de garder ce rond-point tel qu'il est à ce jour, surtout avec les sommes engagées pour gagner si peu de temps.</p>
E7	E-mail	YASSINE BENCHIKAR		03/07/2023 15h07	non	Particulier	<p><b>TEO 1 Hors périmètre enquête</b></p> <p>Complément de la contribution E8.</p> <p>Travaux d'isolation acoustique annoncés et non réalisés dans le cadre de la tranche TEO 1</p> <p>PJ : Exposé &lt;&lt; Redessins saint Brieuc &gt;&gt; lors de la réunion du 12 mars 2019 (15p)</p>
E8	E-mail	YASSINE BENCHIKAR		04/07/2023 09h07	non	Riverain TEO	<p><b>TEO 1 Hors périmètre enquête</b></p> <p>Travaux d'isolation acoustique annoncés et non réalisés dans le cadre de la tranche TEO 1</p> <p>PJ : extraits du rapport d'enquête (6 pages) , Exposé &lt;&lt; Redessins Saint Brieuc &gt;&gt;lors de la réunion du 12 mars 2019</p>
@10	E-registré	GAUTIER	Citoyen dans la Ville	07/07/2023 12h07	non	Particulier	<p><b>Rond-point Pablo Neruda. Destruction des arbres</b></p> <p>Ecologiste depuis ma prime enfance, je trouve choquant de voir des arbres disparaître pour permettre de gagner quelques minutes sur un trajet.</p> <p><b>Propositions</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans l'objectif de revivifier le commerce du Centre-Ville : créer des consignes dans les gares pour que les personnes venant dans le centre (avec des enfants) ne repartent pas aussitôt.</li> <li>- Considérant qu'en dehors des heures de pointe, la plupart du temps, les bus doubles sont vides, durant les "heures creuses" faire circuler des bus simples.</li> </ul>



E11	E-mail	ANNE ATLAN		08/07/20 23 14h07	non	Particulier	<p><b>Rond Point Pablo Neruda , percement et replantation</b></p> <p>Aujourd'hui, au rond-point Pablo Neruda, on veut faire la même chose qu'au carrefour de la Croix Mathias. Donner la priorité aux bus y a encore moins de sens. Depuis deux ans que j'habite à côté, je n'y ai JAMAIS vu le moindre embouteillage. Par contre, là comme ailleurs, la température augmente, et couper des arbres vénérables et imperméabiliser le sol est très dommageable. L'argument de (re)plantations est fallacieux. Il faudra au moins trente ans aux arbrisseaux nouvellement plantés pour donner autant d'ombre et de fraîcheur que ceux coupés, or le réchauffement, c'est maintenant !</p>
@12	E-registré	XX	PRIVE	08/07/20 23 21h07	oui	Particulier	<p><b>Descriptif de la situation après travaux par un riverain</b></p> <p>- Carrefour de la Croix- Mathias : Insuffisance de la revégétalisation, absence d'amélioration du fonctionnement avec des priorités non lisibles pour tous les usagers et des utilisations intempestives de klaxons des bus afin d'alerter sur le sens giratoire, - Boulevard Laennec : problème de sécurité routière du fait de panneaux publicitaires mal placés et manque de végétalisation, dangerosité de la piste cyclable avant le rond-point de la Croix Mathias. De plus, les bouches d'égout génèrent aussi des bruits insupportables pour les riverains car elles sont pour la plupart mal disposées depuis la fin des travaux et il est difficile d'identifier un interlocuteur sur le sujet.</p>
@13	E-registré	LEGENDRE		10/07/20 23 20h07	oui	Autre	<p><b>Avis usager : conducteur de bus</b></p> <p>'En tant que conducteur chez Baie d'Armor Transport, ce projet nous sera forcément bénéfique. Question / suggestion concernant le futur terminus des Plaines Villes : Est-il prévu uniquement un sanitaire tel que nous le connaissons actuellement aux Villages, ou alors un petit local d'une dizaine de m2 pourrait être envisagé afin d'accueillir les sanitaires et un espace de pause (avec machine à café) similaire à ce qui a été fait à la gare derrière la maison du vélo.</p>

@14	E- registr e	DE TILLY		12/07/20 23 16h07	oui	Partic ulier	<p><b>Appréciation des dépenses</b></p> <p>En février 2023, l'appréciation sommaire des dépenses mentionne pour TEO3 14.6M € ht (dont 3.8M€ht pour TEO3A).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ce montant s'entend-il en valeur février 2023 ou sinon, de quand date cette estimation sommaire ?</li> <li>- Nous en déduisons que les phases TEO3B (Les Villages - Carrefour P NERUDA) +TEO3C (Carrefour P NERUDA-Plaines Villes+ Place de la Cité -Avenir à l'Est) = 10.8M€ht soit TEO3B+C= 13M€ttc. Or le montant TEO3A n'est plus une estimation, car les travaux sont finis. Quel était donc le montant estimé avant travaux de TEO3A ?</li> <li>- La valeur des dépenses TEO3B+TEO3C indiquée s'élève donc à 10.8M€ht soit 13M€ TTC. Ce montant intègre-t-il bien outre les travaux, les honoraires de Maitrise d'oeuvre, les études diverses et autres dépenses liées au projet TEO3B+C ?</li> <li>- Pouvons- nous avoir la décomposition de ce montant TEO3B+TEO3C : 10.8M€ht soit 13M€ TTC, notamment le montant estimé des dépenses (travaux+honoraires ) du carrefour Pablo NERUDA, de la &lt;&lt; station-les villages &gt;&gt; du carrefour de l'IROISE ?</li> <li>- Les montants d'aides au financement mentionnées s'entendent-ils en HT ou en TTC ? et ces aides concernent-elles toutes les dépenses ou uniquement certaines dépenses comme les travaux, ou uniquement la Maitrise d'oeuvre, ou autres ?</li> <li>- Vous avez fait le choix d'anticiper les procédures en lançant l'appel d'offres d'entreprises -Travaux(en cours) avant l'enquête publique(également en cours) , avant donc la publication du rapport de la commissaire enquêtrice et avant la décision préfectorale concernant ce projet TEO3B et TEO3C. Votre Maitrise d'oeuvre a donc réalisé les plans stade projet et en a fait l'estimation définitive : Nous souhaiterions connaître ces estimations définitives stade projet avec le détail des ouvrages précités</li> </ul> <p>L'ensemble de ces précisions est important car d'une part ce dossier a plus de 10 ans et chacun sait que les prix ont flambé ces derniers mois particulièrement dans le bâtiment et travaux publics. D'autre part chacun pourra ainsi se faire une idée des éventuelles économies à réaliser sur ce projet qui n'est plus en adéquation avec la situation actuelle.</p>
@15	E- registr e			13/07/20 23 15h07	oui	Partic ulier	<p><b>Rond-point Pablo Neruda. Destruction des arbres</b></p> <p>Les impacts écologiques et environnementaux représentent 2 des 6 objectifs initiaux structurant le projet TEO. Les plans projetés en PJ appellent à l'abandon pur et simple de la destruction du rond-point existant. Je demande la suspension de ce projet pharaonique de rond-point traversant pour un gain de quelques secondes de trajet et demande qu'un projet alternatif soit étudié afin d'adapter TEO3 au rond-point existant et ses abords dont les qualités paysagères remarquables méritent d'être défendues, conservées et embellies.</p> <p>PJ : Plans projetés du rond-point/station TEO des Villages</p>

@16	E- registr e	CROGUENNEC	Ville de Saint-Brieuc	14/07/20 23 06h07	non	Elu / collect ivité	<p><b>Procédure</b> Après avoir pris connaissance de l'appel d'offres aux entreprises (pour le tronçon entre le carrefour de St-Jouan et le giratoire Pablo Neruda), lancé le 17 mai et fixant la date limite de remise des offres au 12 juin 2023, je m'interroge sur l'utilité des contributions.</p> <p><b>Commerces du quartier</b> Je suis soucieux du devenir des commerces du quartier, qui disparaissent l'un après l'autre, avec des conséquences dommageables pour mes voisins vieillissants, les familles précaires et les consommateurs captifs des cités populaires Waron, St-Denis et St-Jouan.....La destruction/ reconstruction du carrefour Pablo Neruda va allonger les délais de travaux, d'où les perturbations de la clientèle, qui est assez volatile. PJ Appel d'offres (3 pages)</p>
@17	E- registr e	ADFACILE 22	ADFACILE22	15/07/20 23 10h07	non	Parten aire socio- éco / organi sation profes sionne lle	<p><b>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain. Stationnement. Concertation</b> ADFACILE22, société de services à la personne de plus de 40 salariées se situe sur le rond-point Pablo NERUDA, face à la boulangerie. TEO rase le rond-point actuel, ses espaces verts limitrophes et tous les parkings, dont la vingtaine de places du boulanger et les nôtres (sous prétexte qu'elles ne sont pas marquées au sol, donc pas répertoriées dans ce projet TEO !).</p> <p><b>Concertation</b> Nous avons tenté d'alerter la Maîtrise d'Ouvrage de multiples reprises à titre personnel, en collectif avec les autres commerçants des Villages (pas plus intégrés au projet que nous, cf. PJ) sans susciter la moindre réaction positive. Il existe de nombreuses solutions alternatives permettant de conserver et améliorer ces parkings de proximité de commerces. Encore faut-il accepter d'y réfléchir et les étudier. La Maitrise d'Ouvrage a catégoriquement refusé de remettre en cause ou discuter l'emprise du projet. Le document joint illustre ce que nous avons largement expliqué sans succès à la Maitrise d'Ouvrage : l'accès à notre commerce devient si étriqué et dangereux que cela revient à dire qu'il est purement et simplement supprimé. Condamner ces places qui ont été volontairement créées avec le rond-point pour les commerces riverains, revient à condamner notre activité, celle du boulanger et par effet domino, sans doute les autres commerces riverains. PJ : 2 schémas explicatifs de la problématique de stationnement</p>
@18	E- registr e	COSSON	CONSEILLER MUNICIPAL DÉLÉGUÉ PLOUFRAGA N	15/07/20 23 11h07	oui	Elu / collect ivité	<p><b>Terminus Plaines Villes</b> Des dépenses énormes pour arriver à Lidl, pas besoin de prévoir trop de places pour le covoiturage personne ne viendra de LANVOLLON.</p> <p><b>Rond-point Pablo Neruda</b> Pourquoi refaire le rond-point de Casino, puisque celui récent de la Corderie n'a inquiété personne pour les TMS des chauffeurs, surtout qu'aujourd'hui le confort de conduite des bus n'est pas celui de 1968, mais c'est l'argent public on s'en préoccupe pas.</p>

@19	E-registré	ADFACILE 22	ADFACILE22	15/07/2023 11h07	non	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	<p><b>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain ADFACILE 22. Concertation</b></p> <p>Complément de la contribution @17</p> <p>En PJ : deux courriers adressés à la mairie par un groupe de plus de 20 commerçants et professions libérales. Datés du 2 janvier 2022 puis du 18 février, ils décrivent le manque de concertation et de transparence. Les plans ont été établis en méconnaissance des commerces riverains et de leur besoins. Les photos illustrent la problématique des parkings.</p>
@20	E-registré	ADFACILE 22	ADFACILE22	15/07/2023 13h07	non	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	<p><b>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain ADFACILE 22. Concertation.Stationnement</b></p> <p>Complément de la contribution @19</p> <p>Monsieur le maire nous rappelle dans son courrier réponse à l'appel à l'aide de l'ENSEMBLE des commerçants des Villages, que les objectifs du projet TEO sont de maintenir &lt;&lt; l'équilibre des parkings &gt;&gt;. En ce qui concerne le carrefour Pablo Neruda, la totalité des parkings concernés sont supprimés. La Maîtrise d'oeuvre a fait le choix, malgré nos rappels, de ne pas les répertorier sous prétexte qu'ils ne sont pas marqués au sol. Ne subsisteront que le petit parking "Toit de chaume"et Casino hors projet et beaucoup trop loin pour nos activités commerciales.</p> <p>PJ : extrait du courrier en réponse du maire et des objectifs du TEO sur les enjeux de stationnement, réduction de vitesse et perméabilité des sols, objectifs estimés non atteints</p>

@21	E-registré	ADFACILE 22	ADFACILE22	18/07/2023 16h07	non	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	<p><b>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain ADFACILE 22. Stationnement</b> L'activité d'ADFACILE22, société de services à la personne située sur le rond-point Pablo Neruda se voit sérieusement compromise par la diminution drastique de ses parkings commerciaux et l'extrême complication de ses accès rendant quasi-inutilisable le mini parking en résultant.</p> <p><b>Rond-point Pablo Neruda.Gain de temps à la traversée</b> Réponses aux motivations de la Maitrise d'Ouvrage :</p> <p>1. &lt;&lt; La performance TEO : Garantir les temps et cadences de la ligne A. Le passage des bus en ligne droite permettrait un gain d'environ 1mn &gt;&gt;. Vidéos et chronométrages montrent qu'on emprunte le rond-point en moins de 8 secondes et en ligne droite dans le sens Trémuson-centre-ville et qu'on fait le tour du rond-point en moins de 18 secondes en sens sortie de ville. Par conséquent le projet TEO ligne A ne peut prétendre gagner qu'à peine 10 secondes dans l'unique sens sortie de ville et rien vers le centre-ville et la gare SNCF! La section TEO ligne A entre la gare SNCF et le terminus des Plaines Villes rencontre 8 carrefours anguleux ou ronds-points Cf plan joint. Or trois seulement de ces ronds-points et carrefours sont traités en percement-site propre ; dont Pablo Neruda qui est déjà en ligne droite dans le sens retour ! Aucun gain de temps n'est à attendre sur la traversée du rond-point vers la gare SNCF. Vers la CAF des Plaines villes, le gain attendu ne peut excéder 8 secondes.</p> <p>La ligne A empruntera comme aujourd'hui le boulevard de l'Atlantique et en partagera donc les aléas de la circulation avec les autres usagers (livraison, parkings, entrée/sortie, manoeuvres de véhicule, ...). Ces aléas existants et attendus sont volontairement aggravés par le projet TEO : la réduction de la chaussée, la diminution des parkings riverains, la réduction de vitesse à 30 et autres aménagements liés au projet. Par conséquent, le ridicule gain de 8 secondes ( soit 24 secondes pour les 3 ronds-points traités de la ligne A) ne peut que se dissoudre inexorablement dans les aléas du trafic.</p> <p>2. &lt;&lt; Limiter aux conducteurs de bus les troubles musculosquelettiques liés au virage du rond-point &gt;&gt; Cet objectif pourrait s'entendre si l'ensemble des 8 carrefours et ronds-points anguleux du trajet étaient traités. Mais ce n'est pas le cas. D'autant que les bus disposent aujourd'hui de la direction assistée.</p> <p>Conclusion : L'étude initiant ce projet TEO s'est fourvoyé dans ses estimations de gain de temps de trajet. Nous venons de prouver qu'il n'y avait rien à en attendre à ce sujet. Il est donc déraisonnable d'engager plus d'1 million de travaux à détruire un rond-point qui fonctionne bien pour réaliser un projet qui ne répond pas à ses objectifs initiaux, mais qui détruit à coup sûr notre activité d'Aides à la Personne.</p> <p>Il est donc urgent de suspendre ce projet de rond-point pharaonique et d'envisager une nouvelle étude axée sur sa conservation dans son emprise actuelle et en concertation avec les activités riveraines.</p>
-----	------------	-------------	------------	------------------	-----	---	---



E22	E-mail	CHANTAL		18/07/20 23 18h07	non	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	<p><b>Carrefour Saint Jouan. Commerce riverain. Gestion du stationnement</b></p> <p>Propriétaire de 2 locaux commerciaux situés 22 rue Théodule Ribot (boucherie-charcuterie-traiteur, activité de service de livraisons de repas à domicile) disposant d'un bail commercial comprenant 9 places de stationnement.</p> <p>Dans le cadre du projet TEO, nous allons être amputés de 3 places, soit 250 m<sup>2</sup> (le quart de notre parcelle). SBAA prévoit des places au Nord de la polarité commerciale de Saint-Jouan avec un régime de tarification en Zone Bleue. Nous demandons à ce que cette Zone Bleue soit pérenne afin que des voitures &lt;&lt; ventouses &gt;&gt; ne s'y installent pas. Sans cette condition indispensable, nos commerces seraient susceptibles de périr.</p>
E24	E-mail	ESTEBAN PESTY		19/07/20 23 10h07	non	Autre	<p><b>Usager TEO : Conducteur de bus</b></p> <p>Demande de prévoir une largeur suffisante pour le croisement de deux bus contrairement à ce qui a été fait sur les boulevards Laennec / tour d'Auvergne où le croisement entre 2 bus est très compliqué à cause des arbres et des stationnements des voitures.</p> <p>PJ : deux liens sur des vidéos illustratives, article du Télégramme</p>

E25	E-mail	CROGUENNEC		19/07/20 23 21h07	non	Elu / collect ivité	<p>Courrier adressé au Maître d'Ouvrage le 19 juillet. Demande de réponses sur les 3 points suivants :</p> <p><b>Rond-point Pablo Neruda. Abattage des arbres</b> Concernant les arbres abattus ou conservés au carrefour Pablo Neruda. Après avoir pu prendre connaissance du DCE (section St-Jouan Pablo Neruda : appel d'offres clos le 12 juin et lancement de l'ordre de service de commencer des travaux programmé au 1er septembre prochain), il me semble que ne sont conservés que : - d'une part, les 3 arbres situés sur l'espace vert/ accotement côté station-service de CASINO, - d'autre part, les 5 arbres de 40 ans environ situé sur l'espace &lt;&lt; parkings &gt;&gt; du Toit deChaume, côté Ouest du carrefour. Soit 8 arbres au total à cet endroit, alors que 33 arbres (ou massifs) doivent être taillés dans le tronçon ou planche 1 du DCE? Pouvez-vous me confirmer cette analyse, utile pour mieux apprécier l'impact du projet sur ce volet</p> <p><b>Rond-point Pablo Neruda. Aménagement voirie</b> Après lecture du diagnostic &lt;&lt; chaussée &gt;&gt; du CEREMA, il apparaît que le carrefour Pablo Neruda a été construit entre 1989 et 1992. De ce fait, la structure de chaussée doit être dimensionnée pour la classe T3 ad hoc et d'une ancienneté relative, bien inférieure à celle du Boulevard de l'Atlantique (travaux importants en 1983/84), ce qui justifie d'autant plus sa non-destruction et le maintien du carrefour actuel, simplement ré-aménagé pour améliorer les déplacements actifs et la rotation des bus autour de l'espace vert central : pouvez-vous me confirmer ce point sur la qualification du corps de chaussée, non précisé dans l'étude du CEREMA (qui renvoie, sur ce point, à une autre étude de 2022) Enfin, en 1983, le trafic avait été estimé à 3100 véh/ jour et l'axe relevant de la Classe T2 : 3000 à 6000 véh/jour, toutefois proche de la classe T3. Ceci a été confirmé par le CEREMA, si j'ai bien lu, avec un trafic PL entre 150 à 300 PL/jour/voie ? Aussi, sur l'ensemble du TEO 3 restant à réaliser de St-Jouan à Plaines Villes, pouvez-vous me préciser si toutes les sections sont réhabilitées dans le projet définitif, ou si un décaissement total est prévu (et si oui, dans quelles sections), ce qui aurait un impact considérable sur le coût total des travaux, et donc son utilité publique, surtout dans le dernier tronçon, au-delà du carrefour Pablo Neruda. ?</p>
-----	--------	------------	--	----------------------	-----	---------------------------	--

@26	E- registr e			20/07/20 23 16h07	oui	Partic ulier	<p><b>Rond-point Pablo Neruda. Abattage des arbres</b></p> <p>Le projet ampute la partie végétale du rond-point Pablo Néruda à une période où la préservation des espaces verts est devenue impérative. Que prévoit le projet pour les 5 grands arbres situés sur la partie Sud du rond-point ainsi que les 5 situés en rive Ouest (entre le bd et la rue de Penthièvre) qui sont devenus des marqueurs paysagers très forts au niveau du quartier. Le nombre de jeunes arbres supplémentaires ne pourra pas compenser la masse végétale des arbres actuels avant de nombreuses années.</p> <p><b>Voirie Revêtement de chaussée :</b> Le dossier évoque l'intention de "Favoriser la perméabilité des revêtements " sans préciser la couleur du bitume. Sachant que "le bitume noir absorbe 80% à 95% du rayonnement solaire et emmagasine la chaleur, provoquant un effet réchauffant même la nuit", ne serait-il pas plus pertinent d'envisager un revêtement plus approprié afin de réduire l'impact sur le réchauffement climatique ?</p> <p><b>Franchissement des ronds-points existants:</b> Pourquoi une approche technique différente selon les rond points?-</p> <p><b>Faisabilité :</b> L'étude de faisabilité réalisée en 2002 avec une vitesse de circulation de 50, ne serait-elle pas à mettre à jour pour prendre en compte la nouvelle vitesse réglementée désormais à 30 km/h ?</p>
@27	E- registr e		habitant des Villages	20/07/20 23 17h07	oui	Partic ulier	<p><b>Rond-point Pablo Neruda. Abattage des arbres</b></p> <p>La station des villages est actuellement le terminus de la ligne A et d'autres lignes et fonctionne très bien. Elle redevient une station intermédiaire, le terminus sera dorénavant aux Plaines Villes. Cependant des aménagements fastueux et coûteux y sont prévus : 5 voies de circulation (dont une en parking de bus) et 3 quais de voyageurs (dont 2 dédiés à la ligne A exclusivement). Adapter simplement l'aménagement Saint Jouan à la station des Villages ou faire même beaucoup plus simple permettrait de préserver les espaces de fraîcheur plantés d'arbres et de prairies, garantir le bon fonctionnement TEO3 comme à Saint Jouan et faire des économies très importantes de budget. Serait-il possible d'étudier une contre-proposition garantissant l'écologie de notre quartier si bien nommé ?</p>

@28	E-registrée			21/07/20 23 10h07	oui	Particulier	<p><b>Rond-point Pablo Neruda. Maîtrise foncière</b></p> <p>L'assiette foncière du rond-point Pablo Neruda n'appartient que partiellement à la mairie. En effet un quart de ce dernier est la propriété d'une société foncière du groupe Casino. Le groupe Casino étant pratiquement en faillite, il est probable que l'acquisition en soit considérablement compromise. L'acquisition / échange de cette parcelle nécessaire au démarrage des travaux TEO (prévus dès septembre d'après l'appel d'offres entreprises déjà bouclé) risque donc au mieux d'être gelé, au pire compromis par ces tractations possibles et probables. Cette question rejoint les autres multiples acquisitions foncières privatives nécessaires à la réalisation de ces travaux.</p> <p>Mes questions : par quel outil juridique la maîtrise d'Ouvrage s'assurera de la maîtrise Foncière de ces parcelles dont l'acquisition se fera manifestement après travaux ?</p> <p>La valeur foncière sera donc enrichie de ces travaux, soit ¼ de million de valeurs ajoutée de travaux tout de même* pour le rond-point ! Ces montants sont-ils bien intégrés au projet TEO ?</p> <p>Quels sont les délais (éventuels envisagés à ce titre ?</p> <p>*Estimation sommaire (basse) des travaux du rond-point = 1Million ?</p>
@29	E-registrée			21/07/20 23 15h07	oui	Particulier	<p><b>Rond-point Pablo Neruda : gestion des eaux pluviales, abattage des arbres</b></p> <p>La mise en oeuvre des techniques de Gestion Intégrée des eaux Pluviales (GIEP) sur TEO3 consiste à réaliser les trottoirs et pistes cyclables en matériaux et structures absorbantes. Ces choix ne suffisent pas à justifier la suppression des espaces verts et des vieux arbres du rond-point Pablo NERUDA, ni d'en doubler ou tripler la surface étanche ! Une gestion vertueuse de l'espace public serait de conserver, développer et mettre en valeur les espaces verts existants et adapter le projet TEO à cet environnement de qualité.</p> <p>Pourquoi ne pas réutiliser par exemple une partie du parking voisin totalement étanche dont plus d'1/3 de la surface est inutilisée toute l'année ? Cela permettrait de réhabiliter ce parking en utilisant notamment ces techniques GIEP.</p>
@30	E-registrée			21/07/20 23 16h07	oui	Particulier	<p><b>Usagers : voyageurs, stations</b></p> <p>Page 81/428 de l'étude d'impact, il est indiqué qu'à l'occasion du projet TEO, 4 stations de la ligne A seront supprimées : Beaulieu, Hélène Boucher, Paul Fréval et La Tour d'Auvergne. Empruntant cette ligne, j'en suis extrêmement surpris, car ces stations desservent des ensembles de logements dont la population est vieillissante, comme le reste du quartier des Villages. L'étude d'impact ne donne aucune justification. Néanmoins il est évident que cela sert les objectifs TEO de régularité et vitesse de ligne. Je ne pense pas que ce genre de décision incite les riverains à prendre plus souvent le bus.</p> <p>L'objectif de faire gagner quelques secondes à des bus qui circulent du coup à vide est source d'interrogations.</p>

@31	E- registr e			24/07/20 23 10h07	oui	Partic ulier	<p><b>Rond-point Pablo Neruda Sécurité</b></p> <p>TEO va à l'encontre de l'objectif de &lt;&lt; réduire la vitesse et pacifier l'espace public &gt;&gt; : ce giratoire créé pour fluidifier la circulation y parvient car trente ans plus tard, il garantit toujours cette fluidité : jamais d'embouteillage, ni d'accidents ni d'incidents. Le projet consiste en une succession ininterrompue de stop - cédez le passage aux piétons, aux vélos, aux voitures, à la ligne A et aux autres bus, en totalisant plus de 18 sur l'ensemble (Cf plan joint). Cette concentration en si petit espace ne peut qu'engendrer des embouteillages monstres aux heures de pointe. L'objectif de réduire la vitesse sera donc atteint, mais au détriment de la pacification de l'espace public, car les embouteillages ne peuvent qu'échauffer les esprits. Par contre aux heures creuses du soir et des week-ends, la nouvelle ligne droite créée pour la ligne A-TEO sera un magnifique terrain de jeux renouvelé pour les rodéos urbains dont les Villageois se plaignent depuis longtemps.</p> <p>Un point est totalement ignoré : les flux scolaires.</p> <p>Le rond-point et la station de bus des Villages desservent les écoles du quartier, notamment L'école du Grand Clos et le collège Jean MACE. Aux heures de pointe, ce sont des volées d'enfants qui traversent en diagonale sans guère de prudence la rue de Cornouaille, face au Crédit Agricole pour courir attraper leurs bus. Ce même espace est utilisé par les automobilistes-clients des commerces riverains pour effectuer leurs demi-tours afin de regagner le rond-point. Ainsi décrit, cet espace pourrait sembler dangereux , mais il n'en est rien : les manœuvres incessantes des véhicules stationnant en épi sur la chaussée ralentissent et sécurisent finalement et naturellement toute cette plateforme d'échanges.</p> <p>Le projet TEO aurait donc dû traiter de façon spécifique cet espace particulier rue de Cornouaille afin de le rendre encore plus fonctionnel et sécurisant pour tous. Or il ne fait que supprimer les parkings en épi et d'ADFACILE, sans traiter le reste. C'est une occasion manquée, car les enfants continueront de traverser en diagonale depuis la rue Barde Abhervé et les voitures continueront à effectuer des demi-tours sauvages. Par contre la suppression des places de parkings et donc l'absence de mouvements incessants de stationnements en rives entrainera sans aucun doute une augmentation de la vitesse d'approche du rond -point, donc du danger.</p>
-----	--------------------	--	--	----------------------	-----	-----------------	---



@32	E- registr e	COLAS		24/07/20 23 20h07	non	Partic ulier	<p><b>Usagers, mobilités douces, vélo</b></p> <p>Il faut une inversion des priorités, ce sont les PMR, les piétons, les cyclistes qui doivent pouvoir traverser en confiance, et pour cela il faut faire ralentir les autos, redonner le réflexe et l'habitude aux conducteurs de s'arrêter. Les plateaux traversants, les ronds-points dits &lt;&lt; à la hollandaise &gt;&gt;, les céder la priorité, les amendes permettant de casser la vitesse et rompre les trajectoires trop rapides... sont quelques-unes des techniques préconisées par le CEREMA. Les Sas vélo avec de véritables couloirs d'accès, les panneaux M12, les seuils Zéro doivent devenir des réflexes pour les aménageurs. Une attention particulière doit aussi être portée sur tous les mobiliers urbains, les poteaux divers (indicateurs, jalonnement, dissuasion de stationner...), les éléments de sécurité, les panneaux et chevalets publicitaires, les lampadaires... qui parsèment les trottoirs, bandes et pistes cyclables.</p> <p>Le TEO peut donc aussi être une opportunité pour ceux qui ne veulent pas faire une longue distance à pied ou à vélo avant de prendre le bus pour gagner l'autre &lt;&lt; bout &gt;&gt; de l'agglomération. Il faut donc leur permettre d'accrocher leur vélo en toute sécurité et à l'abri à proximité d'arrêts. Des parcs couverts avec des arceaux pouvant accueillir une diversité de vélos comme cela est de plus en plus souvent le cas (vélos cargos, charrettes, vélos avec places enfants, sacoches...). Se contenter de racks sommaires et bon marché qui martyrisent les rayons n'est pas acceptable.</p> <p>Les écartements et les dimensions des arceaux doivent accompagner l'évolution des matériels. Il ne faut pas hésiter non plus à y prévoir une borne de gonflage et quelques outils rudimentaires comme à la Maison du Vélo. Et pourquoi pas des casiers consignes pour permettre un arrêt prolongé sans avoir à porter tous ses achats...</p>
@33	E- registr e	LAMBERT		24/07/20 23 20h07	non	Partic ulier	<p><b>Usagers, mobilités douces, vélo</b></p> <p>La première partie de l'axe TEO est un véritable parcours du combattant pour les cyclistes. La discontinuité des voies cyclables, leur inexistence et le peu de signalisation rend l'utilisation de TEO pour les cyclistes, dangereuse. Pouvez-vous faire en sorte que les déplacements en vélo soient continus et sécurisés.</p>
@34	E- registr e			24/07/20 23 23h07	oui	Partic ulier	<p><b>Usagers, mobilités douces, vélo</b></p> <p>Demande de prise en compte au maximum les aménagements cyclables dans le développement de la ligne de bus.</p>
@35	E- registr e			24/07/20 23 23h07	oui	Partic ulier	<p><b>Usagers voyageurs</b></p> <p>Demande de gratuité des transports.</p>

@36	E- registr e	MACE	COMITE DE QUARTIER LES GRANDS VILLAGES	25/07/20 23 17h07	non	Associ ation	<p>Contribution du comité de quartier les GRANDS VILLAGES. Le comité de quartier représente 161 adhérents et a pour objectifs l'amélioration du cadre de vie de ses habitants et la création du lien social à travers des animations.</p> <p>Synthèse de la contribution et du courrier déposé à ST BRIEUC AGGLO le 24.01.2023 en PJ.</p> <p><b>Concertation</b></p> <p>Nous nous sommes donc intéressés de très près au dossier TEO, et avons participé activement aux ateliers proposés par ST BRIEUC agglo. Nous avons trouvé ces échanges très constructifs, et chacun a pu exposer son point de vue.</p> <p><b>Intérêt du projet</b></p> <p>Le TEO est un atout pour le développement de notre quartier car il permettra d'une part, de limiter l'utilisation de la voiture, et d'autre part, d'accéder rapidement au centre-ville. Il sera cependant important que les tarifs soient attractifs afin d'inciter les habitants à changer leurs habitudes.</p> <p>La construction de la ligne TEO dans notre quartier est l'occasion de sécuriser les déplacements des piétons, PMR, poussettes et des vélos. Actuellement, le stationnement autour du rond-point Pablo Neruda est anarchique, et la sécurité des piétons et des vélos n'est plus assurée.</p> <p>Par ailleurs, les travaux sont l'occasion d'embellir l'entrée de ville côté OUEST, par exemple en végétalisant au maximum le boulevard de l'Atlantique.</p> <p>Le projet TEO va offrir une véritable alternative à la voiture par une offre de transports collectifs compétitive, accessible et attractive tout en sécurisant au mieux les déplacements piétons et vélos. Il faut repenser totalement la ville existante pour une transition vers la ville post carbone de demain. L'espace public-bien commun-doit être réapproprié par les habitants</p> <p><b>Demandes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réserver le passage public reliant la rue Théodule Ribot à la rue Saint Jouan aux piétons et aux cyclistes</li> <li>- Garantir la sécurité des piétons du giratoire Pablo Neruda notamment aux abords de la boulangerie</li> <li>- Embellir, requalifier et aménager l'entrée de ville (Boulevard de l'Atlantique) notamment par la végétalisation</li> <li>- Réhabiliter les éléments du patrimoine : lavoir Saint Jouan, croix de la Mare Mêlée</li> <li>- Pour des espaces publics de qualité, végétaliser, remettre la nature en ville, rendre la rue aux habitants, faciliter la circulation des piétons</li> <li>- Développer des espaces dédiés aux modes de mobilité active en favorisant les circulations piétonnes (traversées de 12m de large), en multipliant les zones de rencontre sur trois secteurs (stations bus du carrefour St Jouan, entre le Point du Jour et Waron, centre commercial Géant)</li> </ul> <p>Nous espérons que ce projet répondra au manque d'attractivité des quartiers Ouest et qu'il sera l'occasion de changer l'image des Villages. Au-delà de TEO, nous souhaitons par l'aménagement de places, de lieux de rencontre et d'espaces verts, retrouver du lien social, de la convivialité et de la nature.</p>
-----	--------------------	------	---	----------------------	-----	-----------------	---

@37	E-registré	THEPOT		27/07/20 23 13h07	non	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	<p><b>Rond-point Pablo Neruda. Riverain commerce</b> Propriétaires du commerce situé sur le rond-point Pablo Neruda. Le projet dégrade considérablement notre bien en supprimant ses parkings et en modifiant ses accès, ce qui risque de faire fuir notre locataire (ADFACILE) qui a besoin de ces parkings de proximité et de nous priver de ce revenu. Quel devenir pour notre immeuble qui se retrouve littéralement sur le rond-point avec des accès des plus dangereux ? N'est-il pas possible d'étudier les alternatives proposées dans les réunions publiques ?</p> <p><b>Sens du projet TEO, terminus Plaines Villes</b> Le but serait de stopper les véhicules rentrant dans saint Briec aux Plaines villes, incitant les usagers à 'emprunter le bus pour aller en centre-ville. La rocade Sud est abandonnée, ce qui limite le nombre escompté d'usagers. A titre personnel, nous n'utiliserons pas le bus.</p>
E38	E-mail	KEVIN GUILCHER		27/07/20 23 16h07	non	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	<p><b>Carrefour Saint Jouan, riverain commerce riverain, demande de concertation pour l'aménagement</b> Monsieur Guilcher - gérant du magasin Vival Saint-Brieuc sur le carrefour St Jouan 1er point : Rue Théodule Ribot - - 1 1 Devanture de magasin Un dossier d'aménagement a été déposé octobre 2022 par Mr Mounier Sylvain et moi-même pour faire face à la construction d'un arrêt de bus devant chez moi. (Déplacement de Casiers à Gaz +Casse de Mur) Sans cet aménagement, mon épicerie et les autres commerces seront énormément impactés par la proposition faite par l'agglomération qui ne nous convient pas du tout. Par conséquent, il est nécessaire que notre proposition soit prise en compte pour éviter une destruction du commerce. 2 Les Stationnements Rue Gustave Eiffel : Sur les plans proposés par la SBAA, les places de parking sont sur le terrain du magasin. Les camions quotidiens ainsi que les deux véhicules personnels du magasin se retrouvent en difficulté de stationnement. Je souhaite que l'on respecte l'espace intégral de stationnement de véhicules personnels et professionnels. Les stationnements abusifs des riverains sont aussi à prendre en compte. Merci de me consulter impérativement pour les deux questions, et qu'elles soient répondues de façon explicites avec rendez-vous physique au Magasin.</p>
@39	E-registré	CROGUENNEC	Habitant des Villages	27/07/20 23 21h07	oui	Particulier	<p>Contribution en tant qu'habitant des Villages, client des commerces de proximité et citoyen soucieux de l'utilisation des deniers publics.</p> <p><b>Procédure</b> &lt;&lt; Le tracé de TEO3 ... pour lequel il est réalisé une demande de DUP est le 3ème et dernier tronçon du réseau de BHNS TEO et consiste.... &gt;&gt;. En réalité, aujourd'hui, les travaux sont entièrement réalisés depuis la Croix-Mathias jusqu'à la rue Féval ; de la rue Féval au carrefour Pablo Néruda, les travaux sur les réseaux sont réalisés et l'appel d'offres pour ceux de voirie est clos depuis le 12 juin, avec début du chantier prévu en septembre. De fait, la demande de DUP ne concerne en vérité que les tronçons Pablo Néruda/ Plaines Villes et tronçon</p>

						<p>Est, ainsi que les 2 parkings-relais.</p> <p><b>Impact TEO sur les commerces</b></p> <p>Le point le plus préoccupant de TEO 3, est l'impact du projet sur les commerces encore existants aux Villages. Les quartiers OUEST de Saint-Brieuc en ont déjà perdu plusieurs en 5 ans : 2 agences bancaires, un magasin hard Discount, le 2ème Lidl (transféré en 2021 à Plaines Villes par contournement de la réglementation) ; de nombreuses cellules de la galerie du CASINO/ GEANT sont vides et le centre commercial lui-même est en grande difficulté. Le projet TEO 3 prévoit une réduction des places existantes de stationnement pour certains commerces. De plus, la déconstruction/ reconstruction de Pablo Neruda, par la durée du chantier qui sera fonction de l'ampleur des travaux, va mettre l'existence même de certains commerces en péril, alors que la crise de l'énergie (boulangerie), ou la concurrence (CASINO/ LIDL...) les fragilisent déjà.</p> <p><b>Terminus Plaines Villes</b></p> <p>Compte tenu du ZAN &lt;&lt; Zéro Artificialisation Nette&gt;&gt; qui va amener à geler la zone de Plaines Villes et de la décision du Conseil Départemental 22 de ne pas achever le contournement SUD, l'utilité publique du tronçon Centre Commercial/ Plaines Villes est fortement contestable: quel intérêt, pour la collectivité, de prolonger le TEO jusqu'à Plaines Villes et d'y créer un parking de 355 places (plus de 1,5 hectare) à terme ? On peut, au passage, s'interroger sur l'intérêt public du dernier tronçon de la RD 722, ouvert en 2022, de la zone du Merlet à Ploufragan qui aboutit en pleine campagne à Plaines Villes. Sans le franchissement de la vallée du Gouet, combien de millions d'€ dépensés pour une route quasi-inutile et inutilisée (quel trafic actuel?) ? Avec des emprises et plateforme terrassée pour une 2x2 voies: combien d'hectares d'espaces agricoles et naturels gaspillés? Inutile d'y rajouter un BHNS.</p> <p>Quels usagers vont bénéficier de cet investissement public ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les personnels et bénéficiaires de la CAF : ils y vont depuis plus de 10 ans en bus, s'ils le souhaitent (quel % des usagers) et vont gagner quelques secondes sur le trajet (au 1er juillet 2022, ils ont perdu des minutes lors du passage à 30km/h)?</li> <li>- les habitants de cette zone et ceux de Trémuson et au-delà, vers l'Ouest (pas d'usagers venant du Nord/ Lanvollon par ex., sans finition de la rocade, comme prévu en 2006) et qui prendront le risque de laisser leurs voitures sur le nouveau parking-relais, non gardé en pleine campagne,</li> <li>- les clients du magasin LIDL; cette société aurait-elle anticipé sur l'urbanisation future du quartier, favorisée par la Rcade Sud et le TEO ?</li> </ul> <p>Pour votre information, ci-dessous (a), l'extrait de l'étude d'impact concernant un fourré préservé près du parking de Plaines Villes, avec déviation en conséquence du chemin</p> <p>&lt;&lt; piétons &gt;&gt; : il eût été intéressant que l'étude d'impact prête autant d'attention aux commerces existants, en en tenant compte dans le projet. Je n'ai rien vu à ce sujet dans le dossier DUP, pourtant fort épais.</p> <p>En synthèse, l'intérêt public de la section Pablo Neruda/ Plaines Villes, ou a minima, de la section Giratoire Iroise/ Plaines Villes + Parking de 355 places, semble très faible au regard des montants engagés : la balance dépenses d'investissement/gains réalisés n'est pas optimale, voire même déséquilibrée.</p> <p>+ Références aux pièces du dossier en lien</p>
--	--	--	--	--	--	--

@40	E-registré	LE CHANU	A Titre privé - DG SPL Baie d'Armor Transports	28/07/2023 10h07	non	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	<p><b>Environnement</b></p> <p>Les enjeux environnementaux et de développement des villes génèrent des ambitions de hiérarchisation des modes de transports. Il s'agit de limiter la pollution, limiter les emprises générées par la circulation, accroître l'attractivité des territoires. Une nouvelle hiérarchie semble souhaitable... revenir à des modes de déplacements éco-responsables avec dans l'ordre : La Marche et le Vélo. Les modes mécanisés doivent trouver un meilleur rendement avec dans l'ordre le transport public (qui optimise les moyens pour un nombre plus important de personnes transportées), le co voiturage et l'autopartage, et enfin réduire l'autosolisme qui est le plus consommateur d'espace et dévoreur de moyens énergétiques.</p> <p><b>Aménagements</b></p> <p>Les aménagements de voirie favorisant la circulation des bus sont indispensables pour assurer la régularité quelle que soit l'heure de circulation et éviter ainsi les écarts de +10 à +25 % de temps en heure d'hyper pointe... là où le bus est le plus utile... Cela donne du confort aux passagers, limite les coûts d'exploitation pour la collectivité (productivité), limite le stress et améliore les conditions de travail des personnels de conduite.</p> <p><b>Usagers : conducteurs</b></p> <p>Le conducteur de bus est un métier en tension. Les contraintes horaires, la versatilité du grand public, mais aussi Les conditions de travail "de roulage" se sont dégradées malgré l'amélioration du matériel roulant. On notera en particulier l'augmentation de la violence routière, de la recrudescence d'aménagements nocifs pour les bus (dos d'âne, limitation de largeur de voirie, chicanes, priorité à droite, rond points, ...). Autant d'éléments qui, outre d'accroître le stress, impactent la santé des salariés conduisant à une augmentation des maladies professionnelles, des arrêts de travail, de la problématique de reclassement. Ainsi travailler sur une ligne de TCSP avec des aménagements favorisant la circulation des bus a des vertus sur la santé des personnels de conduite, mais aussi des clients.</p> <p><b>Rond-point Pablo Neruda, carrefour Saint Jouan, aménagements</b></p> <p>Un rond-point percé permet de gagner du temps, de limiter les troubles musculosquelettiques, et limite aux clients l'effet de balan et d'inconfort. Ainsi l'intérêt du plus grand nombre (une ligne comme TEO vise les 10 000 voyageurs jours) semble devoir primer sur les autres intérêts individuels. Il en est de même que de donner une trame visuelle urbaine favorisant la sécurité comme à l'arrêt St Jouan qui assure la desserte d'un quartier dense mais aussi d'un Lycée Important (Freysinet).</p> <p><b>Réseau de transports, usagers, parkings-relais</b></p> <p>Le projet TEO doit offrir à l'Agglomération Briochine une ligne armature de transport collectif reliant les plus fortes densités actuelles et futures de l'agglomération avec un maximum de générateurs de trafic (habitats denses, Gares, établissements scolaires, administrations et entreprises, ...). Cette ligne répondant aux plus fortes densités et donc aux intérêts les plus forts permet de redessiner une offre "hiérarchisée" de transports collectifs Cette ligne à haut débit permet de capter, en particulier dans sa périphérie, les usagers potentiels venant en voiture se stationnant en P+R qui évitent de saturer le centre-ville et bénéficient d'un temps de trajet attractif. Cela permet aussi de redessiner l'offre de bus en s'appuyant sur cette ligne armature pour améliorer l'offre de périphérie.</p> <p>Avec la ligne B et la ligne C, la ligne TEO offrira un réseau "chrono tub" performant irrigant les zones les plus</p>
-----	------------	----------	--	------------------	-----	---	---



							<p>denses de l'agglomération. Les aménagements TEO bénéficient aussi aux autres lignes du réseau notamment pour les autres lignes structurantes : en particulier la ligne 1 de Tréveneuc/St Quay Portrieux venant de Paimpol qui bénéficie du couloir... Demain la ligne 6 venant de Lannion pourra en bénéficier côté Les Villages (via Trémuson).</p> <p>Aussi TEO est une colonne vertébrale amenée à se développer en même temps que l'ensemble du réseau à l'échelle des 32 communes de l'agglomération. Ainsi l'amélioration de l'offre à l'horizon de septembre 2025 est aidée par la montée en productivité de la ligne TEO.</p> <p>Aussi le projet TEO est un enjeu fort pour l'agglomération pour faire partie du réseau des villes moyennes qui investissent dans le développement urbain éco responsable (cf projets comparables à St Nazaire, Belfort, busway de Maubeuge, projet BNG (Bus nouvelle Génération) de Cherbourg. L'amélioration de la fluidité de circulation permise par l'accroissement des usagers en vélo ou en bus est profitable à tous.</p> <p>PS : En PJ une note de l'Union des Transports Publics sur l'enjeu des difficultés d'aménagement pour les réseaux de transports collectifs</p>
E41	E-mail	CROGUENNEC		28/07/20 23 13h07	non	Elu / collectivité	<p><b>Rond-point Pablo Neruda, arbres, ré-aménagement En lien avec obs E25 (courrier au maître d'ouvrage)</b></p> <p>A ce jour de la demande de renseignements complémentaires adressée au maître d'Ouvrage le 19 juillet : demande de confirmation, ou non, du maintien des 8 arbres aux abords du giratoire Pablo Néruda. Confirmer son opposition à la destruction de l'espace vert central et, surtout, du giratoire existant dont le ré-aménagement du giratoire, autour du terre-plein central existant, est tout à fait possible, en améliorant les circuits et voies notamment pour les vélos et les piétons, sans favoriser exclusivement les bus. Ce qui économiserait plusieurs centaines de milliers d'€ à reporter sur l'adaptation du TEO existant : nombreux accidents de cyclistes, certains graves (en remontant sur le trottoir: bordure TROP haute) sur le Bd Charner entre la gare SNCF et Croix Mathias, où les vélos doivent rouler sur le trottoir au milieu des piétons, des poubelles et des voitures mal garées, ce qui est une aberration. D'autres exemples : de nombreux ralentisseurs ou plateaux hors normes, dangereux pour les 2 roues (dont motos) alors que c'est neuf/ récent. Reprise du courrier cité</p>
@42	E- registre			28/07/20 23 14h07	oui	Particulier	<p><b>Rond-point Pablo Neruda, aménagement</b></p> <p>Le dossier interpelle car nous n'y trouvons pas d'étude de variante technique au niveau du franchissement du rond-point. Qu'apporte le fait de franchir ce rond-point et non de le contourner à l'instar de ce qui existe pour le rond-point de la Corderie situé sur le même itinéraire? Le dossier est muet à ce sujet.</p>

non	E- registr e	LEWIS		28/07/20 23 14h07	oui	Partic ulier	<p><b>Rond-point Pablo Neruda, aménagement</b> La modification du rond-point Pablo Neruda et du Boulevard de l'Atlantique est un projet absurde, exorbitant et destructeur de commerces</p> <p><b>Procédure</b> Est-il normal de lancer une enquête publique pendant la période des vacances ? Pourquoi ne pas avoir choisi mi-septembre à mi-octobre, quand la rentrée des classes est passée, que la majorité des congés sont terminés ?</p> <p>Rond-point Pablo Neruda, Riverains et commerces, Nuisances Les travaux en cours impactent déjà fortement la vie des Villages : circulation interdite devant le "Toit de Chaume", perte de chiffre d'affaires pour les propriétaires. Toutes les voitures et motos passent à cause de cela par la rue du Cleuziou, avec nuisance sonore à toutes heures du jour et de la et danger pour les piétons et les chats.Et cela juste pour des travaux limités, donc qu'en sera-t-il des travaux du Teo pendant 2 ans !</p>
C01	Courri er	CROGUENNEC		11/07/20 23		Elu / collect ivité	<p><b>Economie du projet</b> Le projet n'a pas été réinterrogé depuis son lancement en 2006. Il manque les chiffres actualisés permettant de justifier les dépenses au regard des économies ou des bénéfices d'ordre environnemental.</p> <p><b>Terminus Plaines Villes. Parking relais</b> Quels sont les reports prévus sur le TEO des trajets effectués actuellement en voiture individuelle ? L'urbanisation du secteur Plaines Villes est à l'arrêt et le ZAN va accentuer ce constat. La décision du Conseil Départemental de ne pas achever le contournement Sud et assurer la liaison avec la RN12 compromet l'intermodalité prévue. Il faut arrêter le projet au rond-point Pablo Neruda ou au maximum à celui de l'Iroise.</p> <p><b>Rond-point Pablo Neruda, abattage des arbres</b> Le percement du rond-point entraîne l'abattage des arbres, ce qui est en contradiction avec les objectifs n° 2 et n°6 du projet : développement végétal, moins de minéral, favoriser la perméabilité des sols. Un réaménagement du terre-plein est possible sans pénaliser la circulation des bus.</p> <p><b>Environnement</b> La municipalité s'est engagée à prendre en compte, pour chaque projet, les impacts climatiques et environnementaux, mesurés à l'aide d'une comptabilité carbone. Je demande à avoir connaissance du bilan carbone du projet TEO3.</p> <p>Procédure La MRAe n'a pas eu le temps de donner un avis. Par contre le citoyen devrait lire plusieurs centaines de pages rédigées par des spécialistes pour se faire un avis ! L'étude Air santé (206 pages !) est un exemple de l'excès de cette technocratie.</p>

C02	Courrier	VELO UTILE	VELO UTILE	28/07/2023	non	Association	<p><b>Mobilités douces. Vélo. Piétons</b></p> <p>Vélo Utile représente 800 adhérents et a pour objectif de promouvoir la bicyclette comme moyen de déplacement à part entière.</p> <p>Son président Jean RICHARD présente et dépose au nom de l'association deux courriers adressés à SBAA : observations sur les plans d'avant -projet TEO 3 secteur B, ainsi qu'un diagnostic sur le Boulevard Charner. Ces courriers sont complétés de documents généraux en PJ : le manifeste pour une ville cyclable (2020), les documents « politiques cyclables de l'Ouest breton » et « développer le système vélo dans les territoires ». Les courriers reprennent les observations transmises suite à la prise de connaissance des plans de travaux en 2022. « Pédaler de façon sûre, intuitive et confortable doit être la condition minimale pour faire du vélo un mode de déplacement attractif pour le plus grand nombre ». Les demandes visent à accueillir un trafic de vélos important dans les meilleures conditions de sécurité, de confort et d'efficacité.</p> <p>Elles concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les intersections : demande de trottoir-pise traversant avec priorité aux piétons et aux cyclistes. Schémas pour le carrefour Saint Jouan et le giratoire Pablo Neruda</li> <li>- Les pistes cyclables avec schéma type souhaité</li> <li>- Cheminement piétons : continuité de l'itinéraire aux intersections par un trajet le plus court possible et traversées perpendiculaires à l'axe TEO pour rejoindre la rue située de l'autre côté</li> <li>- Stationnement vélo</li> </ul> <p>Une rencontre a eu lieu le 7 novembre avec SBAA au cours de laquelle une réponse favorable a été apportée à certaines demandes : giratoire à îlots intra-annulaires avec des pistes cyclables prioritaires sur les flux motorisés. De nouvelles demandes sont formulées en complément :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Séparation de la piste cyclable du passage piétons sur le giratoire Pablo Neruda par une meilleure signalisation au sol</li> <li>- A chaque intersection avec des voies perpendiculaires à l'axe TEO, marquage au sol pour signaler la priorité des cyclistes</li> <li>- Carrefour Saint Jouan : colorisation des deux itinéraires cyclables sur toute la traversée du carrefour</li> <li>- Nouvelles zones de rencontre sur les stations bus du carrefour Saint Jouan, entre le Point du Jour et Waron, du centre commercial Géant</li> <li>- Connexions par des pistes cyclables vers les établissements scolaires à proximité de l'axe TEO</li> <li>- Passage public reliant la rue de la Corderie à la rue Saint Jouan réservé aux cyclistes et piétons</li> <li>- Attention particulière à la présence d'éventuelles bordures et seuils « zéro » pour la sécurité des cyclistes.</li> </ul>
-----	----------	------------	------------	------------	-----	-------------	--

C03	Courrier	RICHARD	COMITE DE QUARTIER LES GRANDS VILLAGES	28/07/2023			<p><b>Aménagement</b></p> <p>A titre personnel, Monsieur RICHARD me communique le courrier adressé par le Comité de quartier des Villages (cf obs @36) en insistant sur le point sauvegarde des éléments patrimoniaux dans l'aménagement : la lavoir Saint Jouan et la Croix de la Mare Mêlée.</p>
R02	Registre ST BRIEUC	Riveraine					<p><b>Usager transports en commun, riverain</b></p> <p>Interrogation et inquiétude sur le redéploiement des stations entre le rond-point Pablo Neruda et le rond-point d'Iroise. Que devient la station Campus d'Armor et où sera repositionnée la station Bien Assis ? Compte-tenu de la densité en logements, la distance à parcourir pour rejoindre l'arrêt est à prendre en compte ; Riverain, aménagement paysager</p> <p>Demande de confirmation des prévisions des espaces verts sur le tronçon Pablo Neruda-Iroise.</p>

Tableau récapitulatif des observations par thème

N°	Nom	Organisme	Typologie du déposant	Remarque	Thème	Sous-Thème	Synthèse
@36	MACE	COMITE DE QUARTIER LES GRANDS VILLAGES	Association	@36-2/3	<b>1- Intérêt du projet</b>	<b>Intérêt du projet</b>	<p><b>Intérêt du projet</b></p> <p>Le TEO est un atout pour le développement de notre quartier car il permettra d'une part, de limiter l'utilisation de la voiture, et d'autre part, d'accéder rapidement au centre-ville. Il sera cependant important que les tarifs soient attractifs afin d'inciter les habitants à changer leurs habitudes. La construction de la ligne TEO dans notre quartier est l'occasion de sécuriser les déplacements des piétons, PMR, poussettes et des vélos. Actuellement, le stationnement autour du rond-point Pablo Neruda est anarchique, et la sécurité des piétons et des vélos n'est plus assurée. Par ailleurs, les travaux sont l'occasion d'embellir l'entrée de ville côté OUEST, par exemple en végétalisant au maximum le boulevard de l'Atlantique.</p> <p>Le projet TEO va offrir une véritable alternative à la voiture par une offre de transports collectifs compétitive, accessible et attractive tout en sécurisant au mieux les déplacements piétons et vélos. Il faut repenser totalement la ville existante pour une transition vers la ville post carbone de demain. L'espace public-bien commun-doit être réapproprié par les habitants</p>
@40	LE CHANU	A Titre privé - DG SPL Baie d'Armor Transports	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	@40-1/4	<b>1- Intérêt du projet</b>	<b>Environnement</b>	<p><b>Environnement</b></p> <p>Les enjeux environnementaux et de développement des villes génèrent des ambitions de hiérarchisation des modes de transports. Il s'agit de limiter la pollution, limiter les emprises générées par la circulation, accroître l'attractivité des territoires. Une nouvelle hiérarchie semble souhaitable... revenir à des modes de déplacements éco-responsables avec dans l'ordre : La Marche et le Vélo. Les modes mécanisés doivent trouver un meilleur rendement avec dans l'ordre le transport public (qui optimise les moyens pour un nombre plus important de personnes transportées), le co voiturage et l'autopartage, et enfin réduire l'autosolisme qui est le plus consommateur d'espace et dévoreur de moyens énergétiques.</p>



@40	LE CHANU	A Titre privé - DG SPL Baie d'Armor Transports	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	@40-4/4	<b>1- Intérêt du projet</b>	<b>Réseau de transports</b>	<p><b>Réseau de transports, usagers, parkings-relais</b></p> <p>Le projet TEO doit offrir à l'Agglomération Briochine une ligne armature de transport collectif reliant les plus fortes densités actuelles et futures de l'agglomération avec un maximum de générateurs de trafic (habitats denses, Gares, établissements scolaires, administrations et entreprises, ...). Cette ligne répondant aux plus fortes densités et donc aux intérêts les plus forts permet de redessiner une offre "hiérarchisée" de transports collectifs Cette ligne à haut débit permet de capter, en particulier dans sa périphérie, les usagers potentiels venant en voiture se stationnant en P+R qui évitent de saturer le centre-ville et bénéficient d'un temps de trajet attractif. Cela permet aussi de redessiner l'offre de bus en s'appuyant sur cette ligne armature pour améliorer l'offre de périphérie.</p> <p>Avec la ligne B et la ligne C, la ligne TEO offrira un réseau "chrono tub" performant irrigant les zones les plus denses de l'agglomération. Les aménagements TEO bénéficient aussi aux autres lignes du réseau notamment pour les autres lignes structurantes : en particulier la ligne 1 de Tréveneuc/St Quay Portrieux venant de Paimpol qui bénéficie du couloir... Demain la ligne 6 venant de Lannion pourra en bénéficier côté Les Villages (via Trémuson).</p> <p>Aussi TEO est une colonne vertébrale amenée à se développer en même temps que l'ensemble du réseau à l'échelle des 32 communes de l'agglomération. Ainsi l'amélioration de l'offre à l'horizon de septembre 2025 est aidée par la montée en productivité de la ligne TEO.</p> <p>Aussi le projet TEO est un enjeu fort pour l'agglomération pour faire partie du réseau des villes moyennes qui investissent dans le développement urbain éco responsable (cf projets comparables à St Nazaire, Belfort, busway de Maubeuge, projet BNG (Bus nouvelle Génération) de Cherbourg. L'amélioration de la fluidité de circulation permise par l'accroissement des usagers en vélo ou en bus est profitable à tous.</p>
C04	CROGUEN NEC		Elu / collectivité	C01-4/4	<b>1- Intérêt du projet</b>	<b>Environnement</b>	<p><b>Environnement</b></p> <p>La municipalité s'est engagée à prendre en compte, pour chaque projet, les impacts climatiques et environnementaux, mesurés à l'aide d'une comptabilité carbone. Je demande à avoir connaissance du bilan carbone du projet TEO3.</p> <p>Procédure</p> <p>La MRAe n'a pas eu le temps de donner un avis. Par contre le citoyen devrait lire plusieurs centaines de pages rédigées par des spécialistes pour se faire un avis ! L'étude Air santé (206 pages !) est un exemple de l'excès de cette technocratie.</p>

@32	COLAS		Particulier	@32-1/1	<b>1- Intérêt du projet</b>	<b>Mobilités douces. Vélo. Piétons</b>	<b>Usagers, mobilités douces, vélo</b>  Il faut une inversion des priorités, ce sont les PMR, les piétons, les cyclistes qui doivent pouvoir traverser en confiance, et pour cela il faut faire ralentir les autos, redonner le réflexe et l'habitude aux conducteurs de s'arrêter. Les plateaux traversants, les ronds-points dits << à la hollandaise >>, les céder la priorité, les amendes permettant de casser la vitesse et rompre les trajectoires trop rapides... sont quelques-unes des techniques préconisées par le CEREMA. Les Sas vélo avec de véritables couloirs d'accès, les panneaux M12, les seuils Zéro doivent devenir des réflexes pour les aménageurs. Une attention particulière doit aussi être portée sur tous les mobiliers urbains, les poteaux divers (indicateurs, jalonnement, dissuasion de stationner...), les éléments de sécurité, les panneaux et chevalets publicitaires, les lampadaires... qui parsèment les trottoirs, bandes et pistes cyclables. Le TEO peut donc aussi être une opportunité pour ceux qui ne veulent pas faire une longue distance à pied ou à vélo avant de prendre le bus pour gagner l'autre << bout >> de l'agglomération. Il faut donc leur permettre d'accrocher leur vélo en toute sécurité et à l'abri à proximité d'arrêts. Des parcs couverts avec des arceaux pouvant accueillir une diversité de vélos comme cela est de plus en plus souvent le cas (vélos cargos, charrettes, vélos avec places enfants, sacs...). Se contenter de racks sommaires et bon marché qui martyrisent les rayons n'est pas acceptable. Les écartements et les dimensions des arceaux doivent accompagner l'évolution des matériels. Il ne faut pas hésiter non plus à y prévoir une borne de gonflage et quelques outils rudimentaires comme à la Maison du Vélo. Et pourquoi pas des casiers consignés pour permettre un arrêt prolongé sans avoir à porter tous ses achats...
@33	LAMBERT		Particulier	@33-1/1	<b>1- Intérêt du projet</b>	<b>Mobilités douces. Vélo. Piétons</b>	<b>Usagers, mobilités douces, vélo</b>  La première partie de l'axe TEO est un véritable parcours du combattant pour les cyclistes. La discontinuité des voies cyclables, leur inexistence et le peu de signalisation rend l'utilisation de TEO pour les cyclistes, dangereuse. Pouvez-vous faire en sorte que les déplacements en vélo soient continus et sécurisés.
@34	Nicolas		Particulier	@34-1/1	<b>1- Intérêt du projet</b>	<b>Mobilités douces. Vélo. Piétons</b>	<b>Usagers, mobilités douces, vélo</b>  Demande de prise en compte au maximum les aménagements cyclables dans le développement de la ligne de bus.

C02	VELO UTILE	VELO UTILE	Association	C02-1/1	<b>1- Intérêt du projet</b>	<b>Mobilités douces. Vélo. Piétons</b>	<b>Mobilités douces. Vélo. Piétons</b> Vélo Utile représente 800 adhérents et a pour objectif de promouvoir la bicyclette comme moyen de déplacement à part entière. Son président Jean RICHARD présente et dépose au nom de l'association deux courriers adressés à SBAA : observations sur les plans d'avant-projet TEO 3 secteur B, ainsi qu'un diagnostic sur le Boulevard Charner. Ces courriers sont complétés de documents généraux en PJ : le manifeste pour une ville cyclable (2020), les documents « politiques cyclables de l'Ouest breton » et « développer le système vélo dans les territoires ». Les courriers reprennent les observations transmises suite à la prise de connaissance des plans de travaux en 2022. « Pédaler de façon sûre, intuitive et confortable doit être la condition minimale pour faire du vélo un mode de déplacement attractif pour le plus grand nombre ». Les demandes visent à accueillir un trafic de vélos important dans les meilleures conditions de sécurité, de confort et d'efficacité. Elles concernent : - Les intersections : demande de trottoir-pise traversant avec priorité aux piétons et aux cyclistes. Schémas pour le carrefour Saint Jouan et le giratoire Pablo Neruda- Les pistes cyclables avec schéma type souhaité- Cheminement piétons : continuité de l'itinéraire aux intersections par un trajet le plus court possible et traversées perpendiculaires à l'axe TEO pour rejoindre la rue située de l'autre côté- Stationnement vélo Une rencontre a eu lieu le 7 novembre avec SBAA au cours de laquelle une réponse favorable a été apportée à certaines demandes : giratoire à îlots intra-annulaires avec des pistes cyclables prioritaires sur les flux motorisés. De nouvelles demandes sont formulées en complément :- Séparation de la piste cyclable du passage piétons sur le giratoire Pablo Neruda par une meilleure signalisation au sol- A chaque intersection avec des voies perpendiculaires à l'axe TEO, marquage au sol pour signaler la priorité des cyclistes- Carrefour Saint Jouan : colorisation des deux itinéraires cyclables sur toute la traversée du carrefour- Nouvelles zones de rencontre sur les stations bus du carrefour Saint Jouan, entre le Point du Jour et Waron, du centre commercial Géant- Connexions par des pistes cyclables vers les établissements scolaires à proximité de l'axe TEO- Passage public reliant la rue de la Corderie à la rue Saint Jouan réservé aux cyclistes et piétons- Attention particulière à la présence d'éventuelles bordures et seuils « zéro » pour la sécurité des cyclistes.
@37	THEPOT		Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	@37-2/2	<b>1- Intérêt du projet</b>	<b>Sens du projet TEO, terminus Plaines Villes</b>	<b>Sens du projet TEO, terminus Plaines Villes</b> Le but serait de stopper les véhicules rentrant dans saint Brieuc aux Plaines villes, incitant les usagers à 'emprunter le bus pour aller en centre-ville. La rocade Sud est abandonnée, ce qui limite le nombre escompté d'usagers. A titre personnel, nous n'utiliserons pas le bus.

@1	CROGUEN NEC	Ville de Saint- Brieuc	Elu / collectivité	@1 - 3/3	<b>2- Economie du projet</b>	<b>Appréciatio n des dépenses</b>	<b>Appréciation des dépenses</b> L'économie est donc supérieure à 1 Million d'euros en renonçant aux percements des ronds-points. L'évaluation financière du dossier est très sommaire. Quelle est la balance des dépenses en investissement et des gains escomptés en fonctionnement qui justifierait ce surcoût du percement des deux giratoires ? PJ : Point pédagogique du CEREM sur les TCSP type BHNS (13 pages) ; Courrier de M CROGUENNEC en date du 17 juin 2022 (2 pages) ; Echanges en référence au document de BAT sur le calcul du temps de franchissement avec calcul contradictoire.
@14	DE TILLY		Particulier	@14- 1/1	<b>2- Economie du projet</b>	<b>Appréciatio n des dépenses</b>	<b>Appréciation des dépenses</b> En février 2023, l'appréciation sommaire des dépenses mentionne pour TEO3 14.6M € ht (dont 3.8M€ht pour TEO3A). - Ce montant s'entend-il en valeur février 2023 ou sinon, de quand date cette estimation sommaire ?- Nous en déduisons que les phases TEO3B (Les Villages - Carrefour P NERUDA) +TEO3C (Carrefour P NERUDA-Plaines Villes+ Place de la Cité -Avenir à l'Est) = 10.8M€ht soit TEO3B+C= 13M€ttc. Or le montant TEO3A n'est plus une estimation, car les travaux sont finis. Quel était donc le montant estimé avant travaux de TEO3A ?- La valeur des dépenses TEO3B+TEO3C indiquée s'élève donc à 10.8M€ht soit 13M€ TTC. Ce montant intègre-t-il bien outre les travaux, les honoraires de Maitrise d'oeuvre, les études diverses et autres dépenses liées au projet TEO3B+C ?- Pouvons- nous avoir la décomposition de ce montant TEO3B+TEO3C : 10.8M€ht soit 13M€ TTC, notamment le montant estimé des dépenses (travaux+honoraires ) du carrefour Pablo NERUDA, de la << station-lesvillages >> du carrefour de l'IROISE ?- Les montants d'aides au financement mentionnées s'entendent-ils en HT ou en TTC ? et ces aides concernent-elles toutes les dépenses ou uniquement certaines dépenses comme les travaux, ou uniquement laMaitrise d'oeuvre, ou autres ? - Vous avez fait le choix d'anticiper les procédures en lançant l'appel d'offres d'entreprises -Travaux (en cours) avant l'enquête publique (également en cours) , avant donc la publication du rapport de la commissaire enquêtrice et avant la décision préfectorale concernant ce projet TEO3B et TEO3C. Votre Maitrise d'oeuvre a donc réalisé les plans stade projet et en a fait l'estimation définitive : Nous souhaiterions connaître ces estimations définitives stade projet avec le détail des ouvrages précitésL'ensemble de ces précisions est important car d'une part ce dossier a plus de 10 ans et chacun sait que les prix ont flambé ces derniers mois particulièrement dans le bâtiment et travaux publics. D'autre part chacun pourra ainsi se faire une idée des éventuelles économies à réaliser sur ce projet qui n'est plus en adéquation avec la situation actuelle.
C01	CROGUEN NEC		Elu / collectivité	C01- 1/4	<b>2- Economie du projet</b>	<b>Appréciatio n des dépenses</b>	<b>Economie du projet</b> Le projet n'a pas été réinterrogé depuis son lancement en 2006. Il manque les chiffres actualisés permettant de justifier les dépenses au regard des économies ou des bénéfices d'ordre environnemental.

@16	CROGUEN NEC	Ville de Saint- Brieuc	Elu / collectivité	@16- 1/2	<b>3- Procédure et concertation</b>	<b>Procédure</b>	<b>Procédure</b> Après avoir pris connaissance de l'appel d'offres aux entreprises (pour le tronçon entre le carrefour de St-Jouan et le giratoire Pablo Neruda), lancé le 17 mai et fixant la date limite de remise des offres au 12 juin 2023, je m'interroge sur l'utilité des contributions.
@17	ADFACILE 22	ADFACILE2 2	Partenaire socio-éco / organisatio n profession nelle	@17- 2/2	<b>3- Procédure et concertation</b>	<b>Concertatio n</b>	<b>Concertation</b> Nous avons tenté d'alerter la Maîtrise d'Ouvrage à de multiples reprises à titre personnel, en collectif avec les autres commerçants des Villages (pas plus intégrés au projet que nous, cf. PJ) sans susciter la moindre réaction positive. Il existe de nombreuses solutions alternatives permettant de conserver et améliorer ces parkings de proximité de commerces. Encore faut-il accepter d'y réfléchir et les étudier. La Maitrise d'Ouvrage a catégoriquement refusé de remettre en cause ou discuter l'emprise du projet. Le document joint illustre ce que nous avons largement expliqué sans succès à la Maitrise d'Ouvrage : l'accès à notre commerce devient si étriqué et dangereux que cela revient à dire qu'il est purement et simplement supprimé. Condamner ces places qui ont été volontairement créées avec le rond-point pour les commerces riverains, revient à condamner notre activité, celle du boulanger et par effet domino, sans doute les autres commerces riverains. PJ : 2 schémas explicatifs de la problématique de stationnement
@19	ADFACILE 22	ADFACILE2 2	Partenaire socio-éco / organisatio n profession nelle	@19- 1/1	<b>3- Procédure et concertation</b>	<b>Concertatio n</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain ADFACILE 22. Concertation</b> Complément de la contribution @17 En PJ : deux courriers adressés à la mairie par un groupe de plus de 20 commerçants et professions libérales. Datés du 2 janvier 2022 puis du 18 février, ils décrivent le manque de concertation et de transparence. Les plans ont été établis en méconnaissance des commerces riverains et de leurs besoins. Les photos illustrent la problématique des parkings.
@36	MACE	COMITE DE QUARTIER LES GRANDS VILLAGES	Associatio n	@36- 1/3	<b>3- Procédure et concertation</b>	<b>Concertatio n</b>	Contribution du comité de quartier les GRANDS VILLAGES. Le comité de quartier représente 161 adhérents et a pour objectifs l'amélioration du cadre de vie de ses habitants et la création du lien social à travers des animations. Nous espérons que ce projet répondra au manque d'attractivité des quartiers Ouest et qu'il sera l'occasion de changer l'image des Villages. Au-delà de TEO, nous souhaitons par l'aménagement de places, de lieux de rencontre et d'espaces verts, retrouver du lien social, de la convivialité et de la nature  . <b>Concertation</b> Nous nous sommes donc intéressés de très près au dossier TEO, et avons participé activement aux ateliers proposés par ST BRIEUC aggro. Nous avons trouvé ces échanges très constructifs, et chacun a pu exposer son point de vue.



@39	CROGUEN NEC	Habitant des Villages	Particulier	@39- 1/3	<b>3- Procédure et concertation</b>	<b>Procédure</b>	Contribution en tant qu'habitant des Villages, client des commerces de proximité et citoyen soucieux de l'utilisation des deniers publics. <b>Procédure</b> << Le tracé de TEO3 ... pour lequel il est réalisé une demande de DUP est le 3ème et dernier tronçon du réseau de BHNS TEO et consiste.... >>. En réalité, aujourd'hui, les travaux sont entièrement réalisés depuis la Croix-Mathias jusqu'à la rue Féval ; de la rue Féval au carrefour Pablo Neruda, les travaux sur les réseaux sont réalisés et l'appel d'offres pour ceux de voirie est clos depuis le 12 juin, avec début du chantier prévu en septembre. De fait, la demande de DUP ne concerne en vérité que les tronçons Pablo Neruda/ Plaines Villes et tronçon Est, ainsi que les 2 parkings-relais.
@43	LEWIS		Particulier	@43- 2/2	<b>3- Procédure et concertation</b>	<b>Procédure</b>	<b>Procédure</b> Est-il normal de lancer une enquête publique pendant la période des vacances ? Pourquoi ne pas avoir choisi mi-septembre à mi-octobre, quand la rentrée des classes est passée, que la majorité des congés sont terminés ? Rond-point Pablo Neruda, Riverains et commerces, Nuisances Les travaux en cours impactent déjà fortement la vie des Villages : circulation interdite devant le "Toit de Chaume", perte de chiffre d'affaires pour les propriétaires. Toutes les voitures et motos passent à cause de cela par la rue du Cleuziou, avec nuisance sonore à toutes heures du jour et de la et danger pour les piétons et les chats. Et cela juste pour des travaux limités, donc qu'en sera-t-il des travaux du Teo pendant 2 ans !
@13	LEGENDRE		Autre	@13- 1/1	<b>4- Avis usagers</b>	<b>Conducteur de bus</b>	<b>Avis usager : conducteur de bus</b> 'En tant que conducteur chez Baie d'Armor Transport, ce projet nous sera forcément bénéfique. Question / suggestion concernant le futur terminus des Plaines Villes : Est-il prévu uniquement un sanitaire tel que nous le connaissons actuellement aux Villages, ou alors un petit local d'une dizaine de m2 pourrait être envisagé afin d'accueillir les sanitaires et un espace de pause (avec machine à café) similaire à ce qui a été fait à la gare derrière la maison du vélo.
E24	ESTEBAN PESTY		Autre	E24- 1/1	<b>4- Avis usagers</b>	<b>Conducteur de bus</b>	<b>Usager TEO : Conducteur de bus</b> Demande de prévoir une largeur suffisante pour le croisement de deux bus contrairement à ce qui a été fait sur les boulevards Laennec / tour d'Auvergne où le croisement entre 2 bus est très compliqué à cause des arbres et des stationnements des voitures. PJ : deux liens sur des vidéos illustratives, article du Télégramme

@40	LE CHANU	A Titre privé - DG SPL Baie d'Armor Transports	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	@40-3/4	4- Avis usagers	Conducteur de bus	<p><b>Usagers : conducteurs</b></p> <p>Le conducteur de bus est un métier en tension. Les contraintes horaires, la versatilité du grand public, mais aussi Les conditions de travail "de roulage" se sont dégradées malgré l'amélioration du matériel roulant. On notera en particulier l'augmentation de la violence routière, de la recrudescence d'aménagements nocifs pour les bus (dos d'âne, limitation de largeur de voirie, chicanes, priorité à droite, rond points, ...). Autant d'éléments qui, outre d'accroître le stress, impactent la santé des salariés conduisant à une augmentation des maladies professionnelles, des arrêts de travail, de la problématique de reclassement. Ainsi travailler sur une ligne de TCSP avec des aménagements favorisant la circulation des bus a des vertus sur la santé des personnels de conduite, mais aussi des clients.</p>
@30	Un Villageois		Particulier	@30-1/1	4- Avis usagers	Voyageurs	<p><b>Usagers : voyageurs, stations</b> Page 81/428 de l'étude d'impact, il est indiqué qu'à l'occasion du projet TEO, 4 stations de la ligne A seront supprimées : Beaulieu, Hélène Boucher, Paul Fréval et La Tour d'Auvergne. Empruntant cette ligne, j'en suis extrêmement surpris, car ces stations desservent des ensembles de logements dont la population est vieillissante, comme le reste du quartier des Villages. L'étude d'impact ne donne aucune justification. Néanmoins il est évident que cela sert les objectifs TEO de régularité et vitesse de ligne. Je ne pense pas que ce genre de décision incite les riverains à prendre plus souvent le bus. L'objectif de faire gagner quelques secondes à des bus qui circulent du coup à vide est source d'interrogations.</p>
@35	Lila		Particulier	@35-1/1	4- Avis usagers	Voyageurs	<p><b>Usagers voyageurs</b></p> <p>Demande de gratuité des transports.</p>
R02	Riveraine		Particulier	R02-1/1	4- Avis usagers	Voyageurs	<p><b>Usager transports en commun, riverain</b></p> <p>Interrogation et inquiétude sur le redéploiement des stations entre le rond-point Pablo Neruda et le rond-point d'Iroise. Que devient la station Campus d'Armor et où sera repositionnée la station Bien Assis ? Compte-tenu de la densité en logements, la distance à parcourir pour rejoindre l'arrêt est à prendre en compte ; Riverain, aménagement paysager Demande de confirmation des prévisions des espaces verts sur le tronçon Pablo Neruda-Iroise.</p>

@12	XX	PRIVE	Particulier	@12-1/1	5- Aménagements	TEO1 Descriptif de la situation après travaux par un riverain	<b>Descriptif de la situation après travaux par un riverain</b> - Carrefour de la Croix- Mathias : Insuffisance de la revégétalisation, absence d'amélioration du fonctionnement avec des priorités non lisibles pour tous les usagers et des utilisations intempestives de klaxons des bus afin d'alerter sur le sens giratoire, - Boulevard Laennec : problème de sécurité routière du fait de panneaux publicitaires mal placés et manque de végétalisation, dangerosité de la piste cyclable avant le rond-point de la Croix Mathias. De plus, les bouches d'égout génèrent aussi des bruits insupportables pour les riverains car elles sont pour la plupart mal disposées depuis la fin des travaux et il est difficile d'identifier un interlocuteur sur le sujet.
@40	LE CHANU	A Titre privé - DG SPL Baie d'Armor Transports	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	@40-2/4	5- Aménagements	Voie Bus	<b>Aménagements</b> Les aménagements de voirie favorisant la circulation des bus sont indispensables pour assurer la régularité quelle que soit l'heure de circulation et éviter ainsi les écarts de +10 à +25 % de temps en heure d'hyper pointe... là où le bus est le plus utile... Cela donne du confort aux passagers, limite les coûts d'exploitation pour la collectivité (productivité), limite le stress et améliore les conditions de travail des personnels de conduite.
C03	RICHARD	COMITE DE QUARTIER LES GRANDS VILLAGES	Association	C03-1/1	5- Aménagements	Aménagement	<b>Aménagement</b> A titre personnel, Monsieur RICHARD me communique le courrier adressé par le Comité de quartier des Villages (cf obs @36) en insistant sur le point sauvegarde des éléments patrimoniaux dans l'aménagement : la lavoir Saint Jouan et la Croix de la Mare Mêlée.
@11	GAUTIER	Citoyen dans la Ville	Particulier	@10-2/2	5- Aménagements	Divers	<b>Propositions</b> - Dans l'objectif de revivifier le commerce du Centre-Ville : créer des consignes dans les gares pour que les personnes venant dans le centre (avec des enfants) ne repartent pas aussitôt. - Considérant qu'en dehors des heures de pointe, la plupart du temps, les bus doubles sont vides, durant les "heures creuses" faire circuler des bus simples.
@26	Yvonne		Particulier	@26-2/4	5- Aménagements	Revêtement	<b>Voie Revêtement de chaussée :</b> Le dossier évoque l'intention de "Favoriser la perméabilité des revêtements " sans préciser la couleur du bitume. Sachant que "le bitume noir absorbe 80% à 95% du rayonnement solaire et emmagasine la chaleur, provoquant un effet réchauffant même la nuit", ne serait-il pas plus pertinent d'envisager un revêtement plus approprié afin de réduire l'impact sur le réchauffement climatique ?

@36	MACE	COMITE DE QUARTIER LES GRANDS VILLAGES	Association	@36-3/3	5- Aménagements	<b>Demandes et propositions</b>	<b>Demandes :-</b> Réserver le passage public reliant la rue Théodule Ribot à la rue Saint Jouan aux piétons et aux cyclistes- Garantir la sécurité des piétons du giratoire Pablo Neruda notamment aux abords de la boulangerie- Embellir, requalifier et aménager l'entrée de ville (Boulevard de l'Atlantique) notamment par la végétalisation- Réhabiliter les éléments du patrimoine : lavoir Saint Jouan, croix de la Mare Mêlée- Pour des espaces publics de qualité,végétaliser, remettre la nature en ville, rendre la rue aux habitants, faciliter la circulation des piétons- Développer des espaces dédiés aux modes de mobilité active en favorisant les circulations piétonnes (traversées de 12m de large), en multipliant les zones de rencontre sur trois secteurs (stations bus du carrefour St Jouan, entre le Point du Jour et Waron, centre commercial Géant)
@26	Yvonne		Particulier	@26-3/4	5- Aménagements	<b>Aménagement Franchissement des ronds-points existants</b>	<b>Voirie Revêtement de chaussée :</b> Le dossier évoque l'intention de "Favoriser la perméabilité des revêtements " sans préciser la couleur du bitume. Sachant que "le bitume noir absorbe 80% à 95% du rayonnement solaire et emmagasine la chaleur, provoquant un effet réchauffant même la nuit", ne serait-il pas plus pertinent d'envisager un revêtement plus approprié afin de réduire l'impact sur le réchauffement climatique ? <b>Franchissement des ronds-points existants :</b> Pourquoi une approche technique différente selon les rond points ? -
@26	Yvonne		Particulier	@26-4/4	5- Aménagements	<b>Aménagement Gain de temps. Faisabilité :</b>	<b>Gain de temps. Faisabilité :</b> L'étude de faisabilité réalisée en 2002 avec une vitesse de circulation de 50, ne serait-elle pas à mettre à jour pour prendre en compte la nouvelle vitesse réglementée désormais à 30 km/h ?
@1	CROGUEN NEC	Ville de Saint-Brieuc	Elu / collectivité	@1 - 2/3	5- Aménagements	<b>Giratoire de l'Iroise</b>	<b>Giratoire de l'Iroise, percement</b> Le percement du giratoire de l'Iroise est encore plus discutable : - Il ne facilite la circulation en ligne droite que dans un sens - Il est relativement récent et ce serait un mauvais exemple d'utilisation de l'argent public.
@18	COSSON	CONSEILLER MUNICIPAL DÉLÉGUÉ PLOUFRAGAN	Elu / collectivité	@18-1/2	5- Aménagements	<b>Terminus Plaines Villes. Parking relais</b>	<b>Terminus Plaines Villes</b> Des dépenses énormes pour arriver à Lidl, pas besoin de prévoir trop de places pour le covoiturage personne ne viendra de LANVOLLON.

@39	CROGUEN NEC	Habitant des Villages	Particulier	@39- 3/3	5- Aménagements	<b>Terminus Plaines Villes. Parking relais</b>	<b>Terminus Plaines Villes</b> Compte tenu du ZAN << Zéro Artificialisation Nette>> qui va amener à geler la zone de Plaines Villes et de la décision du Conseil Départemental 22 de ne pas achever le contournement SUD, l'utilité publique du tronçon Centre Commercial/ Plaines Villes est fortement contestable: quel intérêt, pour la collectivité, de prolonger le TEO jusqu'à Plaines Villes et d'y créer un parking de 355 places (plus de 1,5 hectare) à terme ? On peut, au passage, s'interroger sur l'intérêt public du dernier tronçon de la RD 722, ouvert en 2022, de la zone du Merlet à Ploufragan qui aboutit en pleine campagne à Plaines Villes. Sans le franchissement de la vallée du Gouet, combien de millions d'€ dépensés pour une route quasi-inutile et inutilisée (quel trafic actuel?) ? Avec des emprises et plateforme terrassée pour une 2x2 voies: combien d'hectares d'espaces agricoles et naturels gaspillés? Inutile d'y rajouter un BHNS. Quels usagers vont bénéficier de cet investissement public ?- les personnels et bénéficiaires de la CAF : ils y vont depuis plus de 10 ans en bus, s'ils le souhaitent (quel % des usagers) et vont gagner quelques secondes sur le trajet (au 1er juillet 2022, ils ont perdu des minutes lors du passage à 30km/h)?- les habitants de cette zone et ceux de Trémuson et au-delà, vers l'Ouest (pas d'usagers venant du Nord/ Lanvollon par ex., sans finition de la rocade, comme prévu en 2006) et qui prendront le risque de laisser leurs voitures sur le nouveau parking-relais, non gardé en pleine campagne,- les clients du magasin LIDL; cette société aurait-elle anticipé sur l'urbanisation future du quartier, favorisée par la Rocade Sud et le TEO ? Pour votre information, ci-dessous (a), l'extrait de l'étude d'impact concernant un fourré préservé près du parking de Plaines Villes, avec déviation en conséquence du chemin << piétons >> : il eût été intéressant que l'étude d'impact prête autant d'attention aux commerces existants, en en tenant compte dans le projet. Je n'ai rien vu à ce sujet dans le dossier DUP, pourtant fort épais. En synthèse, l'intérêt public de la section Pablo Neruda/ Plaines Villes, ou a minima, de la section Giratoire Iroise/ Plaines Villes + Parking de 355 places, semble très faible au regard des montants engagés : la balance dépenses d'investissement/gains réalisés n'est pas optimale, voire même déséquilibrée.+ Références aux pièces du dossier en lien
-----	----------------	--------------------------	-------------	-------------	--------------------	--	--

C02	CROGUEN NEC		Elu / collectivité	C01- 2/4	<b>5- Aménagements</b>	<b>Terminus Plaines Villes. Parking relais</b>	<b>Terminus Plaines Villes. Parking relais</b> Quels sont les reports prévus sur le TEO des trajets effectués actuellement en voiture individuelle ? L'urbanisation du secteur Plaines Villes est à l'arrêt et le ZAN va accentuer ce constat. La décision du Conseil Départemental de ne pas achever le contournement Sud et assurer la liaison avec la RN12 compromet l'intermodalité prévue. Il faut arrêter le projet au rond-point Pablo Neruda ou au maximum à celui de l'Iroise.
@18	COSSON	CONSEILLE R MUNICIPAL DÉLÉGUÉ PLOUFRAG AN	Elu / collectivité	@18- 2/2	<b>5- Aménagements</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda</b> Pourquoi refaire le rond-point de Casino, puisque celui récent de la Corderie n'a inquiété personne pour les TMS des chauffeurs, surtout qu'aujourd'hui le confort de conduite des bus n'est pas celui de 1968, mais c'est l'argent public on s'en préoccupe pas.
@29	Un Villageois		Particulier	@29- 1/1	<b>5- Aménagements</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda : gestion des eaux pluviales, abattage des arbres</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda : gestion des eaux pluviales, abattage des arbres</b> La mise en oeuvre des techniques de Gestion Intégrée des eaux Pluviales (GIEP) sur TEO3 consiste à réaliser les trottoirs et pistes cyclables en matériaux et structures absorbantes. Ces choix ne suffisent pas à justifier la suppression des espaces verts et des vieux arbres du rond-point Pablo NERUDA, ni d'en doubler ou tripler la surface étanche ! Une gestion vertueuse de l'espace public serait de conserver, développer et mettre en valeur les espaces verts existants et adapter le projet TEO à cet environnement de qualité. Pourquoi ne pas réutiliser par exemple une partie du parking voisin totalement étanche dont plus d'1/3 de la surface est inutilisée toute l'année ? Cela permettrait de réhabiliter ce parking en utilisant notamment ces techniques GIEP.



@31	Yves		Particulier	@31-1/1	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda Sécurité</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda Sécurité</b> TEO va à l'encontre de l'objectif de << réduire la vitesse et pacifier l'espace public >> : ce giratoire créé pour fluidifier la circulation y parvient car trente ans plus tard, il garantit toujours cette fluidité : jamais d'embouteillage, ni d'accidents ni d'incidents. Le projet consiste en une succession ininterrompue de stop - cédez le passage aux piétons, aux vélos, aux voitures, à la ligne A et aux autres bus, en totalisant plus de 18 sur l'ensemble (Cf plan joint). Cette concentration en si petit espace ne peut qu'engendrer des embouteillages monstres aux heures de pointe. L'objectif de réduire la vitesse sera donc atteint, mais au détriment de la pacification de l'espace public, car les embouteillages ne peuvent qu'échauffer les esprits. Par contre aux heures creuses du soir et des week-ends, la nouvelle ligne droite créée pour la ligne A-TEO sera un magnifique terrain de jeux renouvelé pour les rodéos urbains dont les Villageois se plaignent depuis longtemps. Un point est totalement ignoré : les flux scolaires. Le rond-point et la station de bus des Villages desservent les écoles du quartier, notamment L'école du Grand Clos et le collège Jean MACE. Aux heures de pointe, ce sont des volées d'enfants qui traversent en diagonale sans guère de prudence la rue de Cornouaille, face au Crédit Agricole pour courir attraper leurs bus. Ce même espace est utilisé par les automobilistes-clients des commerces riverains pour effectuer leurs demi-tours afin de regagner le rond-point. Ainsi décrit, cet espace pourrait sembler dangereux, mais il n'en est rien : les manœuvres incessantes des véhicules stationnant en épi sur la chaussée ralentissent et sécurisent finalement et naturellement toute cette plateforme d'échanges. Le projet TEO aurait donc dû traiter de façon spécifique cet espace particulier rue de Cornouaille afin de le rendre encore plus fonctionnel et sécurisant pour tous. Or il ne fait que supprimer les parkings en épi et d'ADFACILE, sans traiter le reste. C'est une occasion manquée, car les enfants continueront de traverser en diagonale depuis la rue Barde Abhervé et les voitures continueront à effectuer des demi-tours sauvages. Par contre la suppression des places de parkings et donc l'absence de mouvements incessants de stationnements en rives entrainera sans aucun doute une augmentation de la vitesse d'approche du rond -point, donc du danger.
@42	Yvonne		Particulier	@42-1/1	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda, aménagement</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda, aménagement</b> Le dossier interpelle car nous n'y trouvons pas d'étude de variante technique au niveau du franchissement du rond-point. Qu'apporte le fait de franchir ce rond-point et non de le contourner à l'instar de ce qui existe pour le rond-point de la Corderie situé sur le même itinéraire ? Le dossier est muet à ce sujet.

E41	CROGUEN NEC		Elu / collectivité	E41- 1/1	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda, arbres, ré- aménagem ent</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda, arbres, ré-aménagement En lien avec obs E25 (courrier au maître d'ouvrage)</b> A ce jour de la demande de renseignements complémentaires adressée au maître d'Ouvrage le 19 juillet : demande de confirmation, ou non, du maintien des 8 arbres aux abords du giratoire Pablo Neruda. Confirme son opposition à la destruction de l'espace vert central et, surtout, du giratoire existant dont le ré-aménagement du giratoire, autour du terre-plein central existant, est tout à fait possible, en améliorant les circuits et voies notamment pour les vélos et les piétons, sans favoriser exclusivement les bus. Ce qui économiserait plusieurs centaines de milliers d'€ à reporter sur l'adaptation du TEO existant : nombreux accidents de cyclistes, certains graves (en remontant sur le trottoir : bordure TROP haute) sur le Bd Charner entre la gare SNCF et Croix Mathias, où les vélos doivent rouler sur le trottoir au milieu des piétons, des poubelles et des voitures mal garées, ce qui est une aberration. D'autres exemples : de nombreux ralentisseurs ou plateaux hors normes, dangereux pour les 2 roues (dont motos) alors que c'est neuf/ récent. Reprise du courrier cité
@40	LE CHANU	A Titre privé - DG SPL Baie d'Armor Transports	Partenaire socio-éco / organisatio n profession nelle	@40- 4/4	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda, carrefour Saint Jouan, aménagem ents</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda, carrefour Saint Jouan, aménagements</b> Un rond-point percé permet de gagner du temps, de limiter les troubles musculosquelettiques, et limite aux clients l'effet de balan et d'inconfort. Ainsi l'intérêt du plus grand nombre (une ligne comme TEO vise les 10 000 voyageurs jours) semble devoir primer sur les autres intérêts individuels. Il en est de même que de donner une trame visuelle urbaine favorisant la sécurité comme à l'arrêt St Jouan qui assure la desserte d'un quartier dense mais aussi d'un Lycée Important (Freyssinet).
@1	CROGUEN NEC	Ville de Saint- Brieuc	Elu / collectivité	@1 - 1/3	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda, percement et abattage des arbres</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda, percement</b> Contestation du projet de destruction/reconstruction du carrefour Pablo Neruda pour les raisons suivantes : - Le principe du trajet rectiligne n'est pas intangible (cf BHNS Chartres, et carrefours Bd de la Tour d'Auvergne/rue de la Corderie)- Le gain de temps (estimé à environ 60 secondes par Baie d'Armor Transports) n'est pas avéré : les bus qui n'ont pas de voies dédiées devront respecter les autres véhicules ou usagers, et seront ralentis par les arrêts de part et d'autre du carrefour. L'observation montre que le bus met actuellement 30 secondes pour un tour complet - L'objectif de performance du TEO (respect des temps et cadences de trajets), est remis en cause par la généralisation de la limitation à 30 km/h . Le calcul montre qu'il faudra 45 secondes de plus sur le trajet rond-point /terminus. Quelle est la conséquence sur la programmation des horaires ? - Un réaménagement du giratoire autour du terre-plein central est possible sans pénaliser la circulation des bus.- On peut réaliser une économie de 1 million d'euros en ne perçant pas ce giratoire.

@2	CROGUEN NEC	Ville de Saint- Brieuc	Elu / collectivité	@2 - 1/1	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda, percement et abattage des arbres</b>	<b>Complément à l'observation @1 Rond-point Pablo Neruda</b> Proposition de reconstruire le rond-point Pablo Neruda en carrefour classique à feux en croix, plus sécurisant pour les cyclistes et les piétons. Quels sont les bénéfices attendus de la destruction/reconstruction du carrefour ? L'observation @1 a remis en cause le gain de temps escompté. Le meilleur confort des passagers et des chauffeurs entraîne un coût financier démesuré. Les travaux de renouvellement des réseaux invoqués ont déjà été réalisés, y a-t-il d'autres travaux envisagés ? PJ : vidéo du passage des bus sur le rond-point
@6	LABAS		Particulier	@6- 1/1	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda, percement et abattage des arbres</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda. Destruction des arbres et coût financier</b> Déploie la destruction du rond-point car il a une très belle végétation avec de très jolis arbres anciens, tout cela pour faire gagner quelques secondes sur un trajet pour les bus du TEO. D'autre part, l'argent qui sera dépensé pour refaire ce rond-point représente une somme conséquente qui pourrait servir à autre chose. Dans un monde où nous avons besoin de nature, la façon dont sont menés ces travaux est déplorable pour les citoyens. Alors soyons responsables et trouvons des solutions afin de garder ce rond-point tel qu'il est à ce jour, surtout avec les sommes engagées pour gagner si peu de temps.
@10	GAUTIER	Citoyen dans la Ville	Particulier	@10- 1/2	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda, percement et abattage des arbres</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda. Destruction des arbres</b> Ecologiste depuis ma prime enfance, je trouve choquant de voir des arbres disparaître pour permettre de gagner quelques minutes sur un trajet.
E11	ANNE ATLAN		Particulier	E11- 1/1	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda, percement et abattage des arbres</b>	<b>Rond-Point Pablo Neruda , percement et replantation</b> Aujourd'hui, au rond-point Pablo Neruda, on veut faire la même chose qu'au carrefour de la Croix Mathias. Donner la priorité aux bus y a encore moins de sens. Depuis deux ans que j'habite à côté, je n'y ai JAMAIS vu le moindre embouteillage. Par contre, là comme ailleurs, la température augmente, et couper des arbres vénérables et imperméabiliser le sol est très dommageable. L'argument de (re)plantations est fallacieux. Il faudra au moins trente ans aux arbrisseaux nouvellement plantés pour donner autant d'ombre et de fraîcheur que ceux coupés, or le réchauffement, c'est maintenant !

@15	Habitant Des Villages		Particulier	@15-1/1	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda, percement et abattage des arbres</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda. Destruction des arbres</b> Les impacts écologiques et environnementaux représentent 2 des 6 objectifs initiaux structurant le projet TEO. Les plans projetés en PJ appellent à l'abandon pur et simple de la destruction du rond-point existant. Je demande la suspension de ce projet pharaonique de rond-point traversant pour un gain de quelques secondes de trajet et demande qu'un projet alternatif soit étudié afin d'adapter TEO3 au rond-point existant et ses abords dont les qualités paysagères remarquables méritent d'être défendues, conservées et embellies. PJ : Plans projetés du rond-point/station TEO des Villages
E25	CROGUEN NEC		Elu / collectivité	E25-1/2	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda, percement et abattage des arbres</b>	Courrier adressé au Maître d'Ouvrage le 19 juillet. Demande de réponses sur les points suivants : <b>Rond-point Pablo Neruda. Abattage des arbres</b> Concernant les arbres abattus ou conservés au carrefour Pablo Néruda.Après avoir pu prendre connaissance du DCE (section St-Jouan Pablo Néruda : appel d'offres clos le 12 juin et lancement de l'ordre de service de commencer des travaux programmé au 1er septembre prochain), il me semble que ne sont conservés que :- d'une part, les 3 arbres situés sur l'espace vert/ accotement côté station-service de CASINO,- d'autre part, les 5 arbres de 40 ans environ situé sur l'espace << parkings >> du Toit deChaume, côté Ouest du carrefour.Soit 8 arbres au total à cet endroit, alors que 33 arbres (ou massifs) doivent être taillés dans le tronçon ou planche 1 du DCE? Pouvez-vous me confirmer cette analyse, utile pour mieux apprécier l'impact du projet sur ce volet
@26	Yvonne		Particulier	@26-1/4	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda, percement et abattage des arbres</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda. Abattage des arbres</b> Le projet ampute la partie végétale du rond-point Pablo Néruda à une période où la préservation des espaces verts est devenue impérative. Que prévoit le projet pour les 5 grands arbres situés sur la partie Sud du rond-point ainsi que les 5 situés en rive Ouest (entre le bd et la rue de Penthièvre) qui sont devenus des marqueurs paysagers très forts au niveau du quartier. Le nombre de jeunes arbres supplémentaires ne pourra pas compenser la masse végétale des arbres actuels avant de nombreuses années.
@27	Yves	habitant des Villages	Particulier	@27-1/1	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda, percement et abattage des arbres</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda. Abattage des arbres</b> La station des villages est actuellement le terminus de la ligne A et d'autres lignes et fonctionne très bien. Elle redevient une station intermédiaire, le terminus sera dorénavant aux Plaines Villes. Cependant des aménagements fastueux et coûteux y sont prévus : 5 voies de circulation (dont une en parking de bus) et 3 quais de voyageurs (dont 2 dédiés à la ligne A exclusivement). Adapter simplement l'aménagement Saint Jouan à la station des Villages ou faire même beaucoup plus simple permettrait de préserver les espaces de fraîcheur plantés d'arbres et de prairies, garantir le bon fonctionnement TEO3 comme à Saint Jouan et faire des économies très importantes de budget. Serait-il possible d'étudier une contre-proposition garantissant l'écologie de notre quartier si bien nommé ?

C03	CROGUEN NEC		Elu / collectivité	C01- 3/4	<b>5- Aménagements</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda, percement et abattage des arbres</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda, abattage des arbres</b> Le percement du rond-point entraîne l'abattage des arbres, ce qui est en contradiction avec les objectifs n° 2 et n°6 du projet : développement végétal, moins de minéral, favoriser la perméabilité des sols. Un réaménagement du terre-plein est possible sans pénaliser la circulation des bus.
E25	CROGUEN NEC		Elu / collectivité	E25- 2/2	<b>5- Aménagements</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda. Aménagement ent voirie</b>	Courrier adressé au Maître d'Ouvrage le 19 juillet. Demande de réponses sur les points suivants :  <b>Rond-point Pablo Neruda. Aménagement voirie</b> Après lecture du diagnostic << chaussée >> du CEREMA, il apparaît que le carrefour Pablo Néruda a été construit entre 1989 et 1992. De ce fait, la structure de chaussée doit être dimensionnée pour la classe T3 ad hoc et d'une ancienneté relative, bien inférieure à celle du Boulevard de l'Atlantique (travaux importants en 1983/84), ce qui justifie d'autant plus sa non-destruction et le maintien du carrefour actuel, simplement ré-aménagé pour améliorer les déplacements actifs et la rotation des bus autour de l'espace vert central : pouvez-vous me confirmer ce point sur la qualification du corps de chaussée, non précisé dans l'étude du CEREMA (qui renvoie, sur ce point, à une autre étude de 2022) Enfin, en 1983, le trafic avait été estimé à 3100 véh/ jour et l'axe relevant de la Classe T2 : 3000 à 6000 véh/jour, toutefois proche de la classe T3. Ceci a été confirmé par le CEREMA, si j'ai bien lu, avec un trafic PL entre 150 à 300 PL/jour/voie ? Aussi, sur l'ensemble du TEO 3 restant à réaliser de St-Jouan à Plaines Villes, pouvez-vous me préciser si toutes les sections sont réhabilitées dans le projet définitif, ou si un décaissement total est prévu (et si oui, dans quelles sections), ce qui aurait un impact considérable sur le coût total des travaux, et donc son utilité publique, surtout dans le dernier tronçon, au-delà du carrefour Pablo Néruda. ?

@17	ADFACILE 22	ADFACILE2 2	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	@17-1/2	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain. Stationnement.</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain. Stationnement.</b> ADFACILE22, société de services à la personne de plus de 40 salariées se situe sur le rond-point Pablo NERUDA, face à la boulangerie. TEO rase le rond-point actuel, ses espaces verts limitrophes et tous les parkings, dont la vingtaine de places du boulanger et les nôtres (sous prétexte qu'elles ne sont pas marquées au sol, donc pas répertoriées dans ce projet TEO !). <b>Concertation</b> Nous avons tenté d'alerter la Maîtrise d'Ouvrage à de multiples reprises à titre personnel, en collectif avec les autres commerçants des Villages (pas plus intégrés au projet que nous, cf. PJ) sans susciter la moindre réaction positive. Il existe de nombreuses solutions alternatives permettant de conserver et améliorer ces parkings de proximité de commerces. Encore faut-il accepter d'y réfléchir et les étudier. La Maîtrise d'Ouvrage a catégoriquement refusé de remettre en cause ou discuter l'emprise du projet. Le document joint illustre ce que nous avons largement expliqué sans succès à la Maîtrise d'Ouvrage : l'accès à notre commerce devient si étriqué et dangereux que cela revient à dire qu'il est purement et simplement supprimé. Condamner ces places qui ont été volontairement créées avec le rond-point pour les commerces riverains, revient à condamner notre activité, celle du boulanger et par effet domino, sans doute les autres commerces riverains. PJ : 2 schémas explicatifs de la problématique de stationnement
@20	ADFACILE 22	ADFACILE2 2	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	@20-1/1	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain. Stationnement.</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain ADFACILE 22. Stationnement</b> Complément de la contribution @19 Monsieur le maire nous rappelle dans son courrier réponse à l'appel à l'aide de l'ENSEMBLE des commerçants des Villages, que les objectifs du projet TEO sont de maintenir << l'équilibre des parkings >>. En ce qui concerne le carrefour Pablo Neruda, la totalité des parkings concernés sont supprimés. La Maîtrise d'oeuvre a fait le choix, malgré nos rappels, de ne pas les répertorier sous prétexte qu'ils ne sont pas marqués au sol. Ne subsisteront que le petit parking "Toit de chaume" et Casino hors projet et beaucoup trop loin pour nos activités commerciales. PJ : extrait du courrier en réponse du maire et des objectifs du TEO sur les enjeux de stationnement, réduction de vitesse et perméabilité des sols, objectifs estimés non atteints
@21	ADFACILE 22	ADFACILE2 2	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	@21-1/2	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain. Stationnement.</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain ADFACILE 22. Stationnement</b> L'activité d'ADFACILE22, société de services à la personne située sur le rond-point Pablo Neruda se voit sérieusement compromise par la diminution drastique de ses parkings commerciaux et l'extrême complication de ses accès rendant quasi-inutilisable le mini parking en résultant.



@37	THEPOT		Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	@37-1/2	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain. Stationnement.</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda. Riverain commerce</b> Propriétaires du commerce situé sur le rond-point Pablo Neruda. Le projet dégrade considérablement notre bien en supprimant ses parkings et en modifiant ses accès, ce qui risque de faire fuir notre locataire (ADFACILE) qui a besoin de ces parkings de proximité et de nous priver de ce revenu. Quel devenir pour notre immeuble qui se retrouve littéralement sur le rond-point avec des accès des plus dangereux ? N'est-il pas possible d'étudier les alternatives proposées dans les réunions publiques ?
@28	Habitant Des Villages		Particulier	@28-1/1	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda. Maîtrise foncière</b>	<b>Rond-point Pablo Neruda. Maîtrise foncière</b> L'assiette foncière du rond-point Pablo Neruda n'appartient que partiellement à la mairie. En effet un quart de ce dernier est la propriété d'une société foncière du groupe Casino. Le groupe Casino étant pratiquement en faillite, il est probable que l'acquisition en soit considérablement compromise. L'acquisition / échange de cette parcelle nécessaire au démarrage des travaux TEO (prévus dès septembre d'après l'appel d'offres entreprises déjà bouclé) risque donc au mieux d'être gelé, au pire compromis par ces tractations possibles et probables. Cette question rejoint les autres multiples acquisitions foncières privatives nécessaires à la réalisation de ces travaux. Mes questions : par quel outil juridique la maîtrise d'Ouvrage s'assurera de la maîtrise Foncière de ces parcelles dont l'acquisition se fera manifestement après travaux ? La valeur foncière sera donc enrichie de ces travaux, soit ¼ de million de valeurs ajoutée de travaux tout de même* pour le rond-point ! Ces montants sont-ils bien intégrés au projet TEO ? Quels sont les délais (éventuels envisagés à ce titre ?)*Estimation sommaire (basse) des travaux du rond-point = 1Million ?

@21	ADFACILE 22	ADFACILE2 2	Partenaire socio-éco / organisatio n profession nelle	@21- 2/2	5- Aménagements	<b>Rond-point Pablo Neruda.Gai n de temps à la traversée</b>	<p><b>Rond-point Pablo Neruda.Gain de temps à la traversée</b></p> <p>Réponses aux motivations de la Maitrise d'Ouvrage :</p> <p>1. &lt;&lt; La performance TEO : Garantir les temps et cadences de la ligne A. Le passage des bus en ligne droite permettrait un gain d'environ 1mn &gt;&gt;. Vidéos et chronométrages montrent qu'on emprunte le rond-point en moins de 8 secondes et en ligne droite dans le sens Trémuson-centre-ville et qu'on fait le tour du rond-point en moins de 18 secondes en sens sortie de ville. Par conséquent le projet TEO ligne A ne peut prétendre gagner qu'à peine 10 secondes dans l'unique sens sortie de ville et rien vers le centre-ville et la gare SNCF !</p> <p>La section TEO ligne A entre la gare SNCF et le terminus des Plaines Villes rencontre 8 carrefours anguleux ou ronds-points Cf plan joint. Or trois seulement de ces ronds-points et carrefours sont traités en percement-site propre ; dont Pablo Neruda qui est déjà en ligne droite dans le sens retour ! Aucun gain de temps n'est à attendre sur la traversée du rond-point vers la gare SNCF. Vers la CAF des Plaines villes, le gain attendu ne peut excéder 8 secondes.</p> <p>La ligne A empruntera comme aujourd'hui le boulevard de l'Atlantique et en partagera donc les aléas de la circulation avec les autres usagers (livraison, parkings,entrée/sortie, manoeuvres de véhicule, ...). Ces aléas existants et attendus sont volontairement aggravés par le projet TEO : la réduction de la chaussée, la diminution des parkings riverains, la réduction de vitesse à 30 et autres aménagements liés au projet.</p> <p>Par conséquent, le ridicule gain de 8 secondes (soit 24 secondes pour les 3 ronds-points traités de la ligne A) ne peut que se dissoudre inexorablement dans les aléas du trafic.</p> <p>2. &lt;&lt; Limiter aux conducteurs de bus les troubles musculosquelettiques liés au virage du rond-point &gt;&gt; Cet objectif pourrait s'entendre si l'ensemble des 8 carrefours et ronds-points anguleux du trajet étaient traités. Mais ce n'est pas le cas. D'autant que les bus disposent aujourd'hui de la direction assistée.</p> <p>Conclusion : L'étude initiant ce projet TEO s'est fourvoyé dans ses estimations de gain de temps de trajet. Nous venons de prouver qu'il n'y avait rien à en attendre à ce sujet. Il est donc déraisonnable d'engager plus d'1 million de travaux à détruire un rond-point qui fonctionne bien pour réaliser un projet qui ne répond pas à ses objectifs initiaux, mais qui détruit à coup sûr notre activité d'Aides à la Personne.</p> <p>Il est donc urgent de suspendre ce projet de rond-point pharaonique et d'envisager une nouvelle étude axée sur sa conservation dans son emprise actuelle et en concertation avec les activités riveraines.</p>
-----	----------------	----------------	--	-------------	--------------------	--	--

@17	CROGUEN NEC	Ville de Saint- Brieuc	Elu / collectivité	@16- 2/2	<b>6- Impact Activités</b>	<b>Commerces</b>	<b>Commerces du quartier</b> Je suis soucieux du devenir des commerces du quartier, qui disparaissent l'un après l'autre, avec des conséquences dommageables pour mes voisins vieillissants, les familles précaires et les consommateurs captifs des cités populaires Waron, St-Denis et St-Jouan.....La destruction/ reconstruction du carrefour Pablo Néruda va allonger les délais de travaux, d'où les perturbations de la clientèle, qui est assez volatile. PJ Appel d'offres (3 pages)
E22	CHANTAL		Partenaire socio-éco / organisatio n profession nelle	E22- 1/1	<b>6- Impact Activités</b>	<b>Services</b>	<b>Carrefour Saint Jouan. Commerce riverain. Gestion du stationnement</b> Propriétaire de 2 locaux commerciaux situés 22 rue Théodule Ribot (boucherie-charcuterie-traiteur, activité de service de livraisons de repas à domicile) disposant d'un bail commercial comprenant 9 places de stationnement. Dans le cadre du projet TEO, nous allons être amputés de 3 places, soit 250 m <sup>2</sup> (le quart de notre parcelle). SBAA prévoit des places au Nord de la polarité commerciale de Saint-Jouan avec un régime de tarification en Zone Bleue. Nous demandons à ce que cette Zone Bleue soit pérenne afin que des voitures << ventouses >> ne s'y installent pas. Sans cette condition indispensable, nos commerces seraient susceptibles de périr.
E38	KEVIN GUILCHER		Partenaire socio-éco / organisatio n profession nelle	E38- 1/1	<b>6- Impact Activités</b>	<b>Commerces</b>	<b>Carrefour Saint Jouan, commerce riverain, demande de concertation pour l'aménagement</b> Monsieur Guilcher - gérant du magasin Vival Saint-Brieuc sur le carrefour St Jouan 1er point : Rue Théodule Ribot - - 1 1 Devanture de magasin Un dossier d'aménagement a été déposé en Octobre 2022 par Mr Mounier Sylvain et moi-même pour faire face à la construction d'un arrêt de bus devant chez moi. (Déplacement de Casiers à Gaz + Casse de Mur) Sans cet aménagement, mon épicerie et les autres commerces seront énormément impactés par la proposition faite par l'agglomération qui ne nous convient pas du tout. Par conséquent, il est nécessaire que notre proposition soit prise en compte pour éviter une destruction du commerce. 2 Les Stationnements Rue Gustave Eiffel : Sur les plans proposés par la SBAA, les places de parking sont sur le terrain du magasin. Les camions quotidiens ainsi que les deux véhicules personnels du magasin se retrouvent en difficulté de stationnement. Je souhaite que l'on respecte l'espace intégral de stationnement de véhicules personnels et professionnels. Les stationnements abusifs des riverains sont aussi à prendre en compte. Merci de me consulter impérativement pour les deux questions, et qu'elles soient répondues de façon explicites avec rendez-vous physique au Magasin.

@39	CROGUEN NEC	Habitant des Villages	Particulier	@39- 2/3	<b>6- Impact Activités</b>	<b>Commerces</b>	<b>Impact TEO sur les commerces</b> Le point le plus préoccupant de TEO 3, est l'impact du projet sur les commerces encore existants aux Villages. Les quartiers OUEST de Saint-Brieuc en ont déjà perdu plusieurs en 5 ans : 2 agences bancaires, un magasin hard Discount, le 2ème Lidl (transféré en 2021 à Plaines Villes par contournement de la réglementation) ; de nombreuses cellules de la galerie du CASINO/ GEANT sont vides et le centre commercial lui-même est en grande difficulté. Le projet TEO 3 prévoit une réduction des places existantes de stationnement pour certains commerces. De plus, la déconstruction/ reconstruction de Pablo Neruda, par la durée du chantier qui sera fonction de l'ampleur des travaux, va mettre l'existence même de certains commerces en péril, alors que la crise de l'énergie (boulangerie), ou la concurrence (CASINO/ LIDL...) les fragilisent déjà.
E7	YASSINE BENCHIKAR		Particulier	E7-1/1	<b>7- Hors périmètre</b>	<b>TEO 1 Hors périmètre enquête</b>	<b>TEO 1 Hors périmètre enquête</b> Complément de la contribution E8. Travaux d'isolation acoustique annoncés et non réalisés dans le cadre de la tranche TEO 1 PJ : Exposé << Redessins saint Brieuc >> lors de la réunion du 12 mars 2019 (15p)
E8	YASSINE BENCHIKAR		Riverain TEO	E8-1/1	<b>7- Hors périmètre</b>	<b>TEO 1 Hors périmètre enquête</b>	<b>TEO 1 Hors périmètre enquête</b> Travaux d'isolation acoustique annoncés et non réalisés dans le cadre de la tranche TEO 1 PJ : extraits du rapport d'enquête (6 pages) , Exposé << Redessins Saint Brieuc >>lors de la réunion du 12 mars 2019

Questions de la commissaire enquêtrice

*Demande de précisions sur la procédure*

Périmètre de l'enquête

La pièce A (objet de l'enquête publique, informations juridiques et administratives) décrit ainsi l'objet de l'enquête publique : « L'enquête concerne la réalisation de la phase 3 du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) TEO (Transport Est-Ouest) de l'agglomération de Saint Briec. Le projet s'étend sur un linéaire d'environ 4 km pour sa partie Ouest et d'environ 0,6 km sur sa partie Est. L'enquête porte sur l'Utilité Publique de cette opération TEO 3, des aménagements publics associés dont les Parkings-relais (P+R) à l'Ouest Plaine-Ville et Avenir à l'Est. » (Page 8). Page 4 il est précisé que la 3<sup>e</sup> phase (TEO 3) concerne les deux extrémités du projet : « les Plaines Villes – Croix Mathias » à l'Ouest et « Cité-Avenir » à l'Est.

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

*Evolution du projet*

L'étude d'impact est celle du projet global. Le préambule mentionne que les « impacts et mesures liés aux phases de TEO 1 et 2 seront signalés par un encart afin de rappeler ce qui a été intégré dans les phases précédentes de TEO mais également de mettre en exergue les nouvelles mesures appliquées pour le prolongement de la ligne à travers le projet TEO 3 ». Ces encarts sont difficilement repérables.

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

Y a-t-il eu des évolutions entre les différentes phases ?

*Réseau de transports*

Comment seront repositionnées les stations ? Y-a-t-il une concertation avec la population ?

Politique tarifaire : comment se situent les tarifs par rapport aux villes équivalentes ?

Quelle est la politique du stationnement en centre-ville ? Le nombre de places et la tarification sont-ils amenés à évoluer ?

Pour les bus, une dérogation à la limite de vitesse à 30 km/h est-elle envisageable ?

*Aménagements*

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



### TEO 3ème tronçon

3 - Description du projet

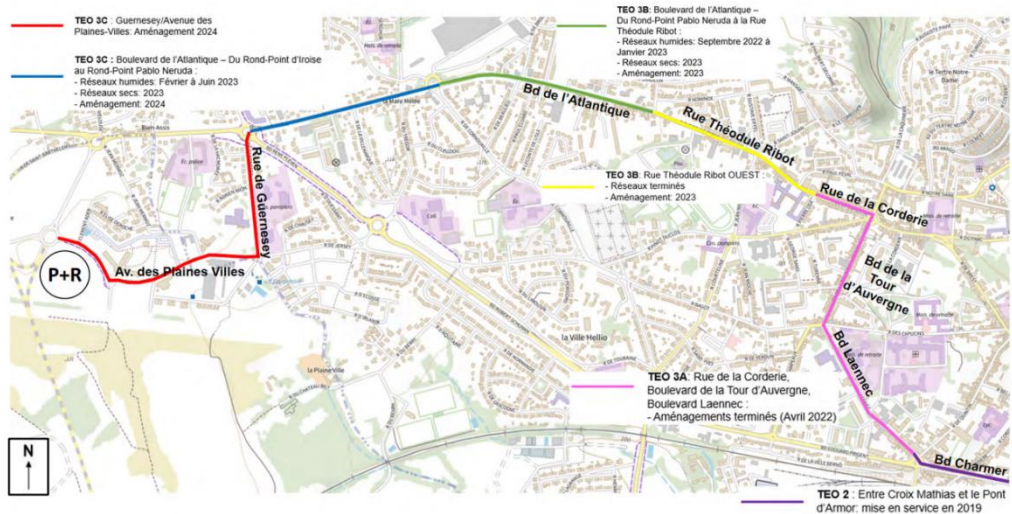


Figure 13 : Programme des trois ans de travaux pour finir la ligne TEO – Secteur Ouest (Source : EGIS, mai 2022)

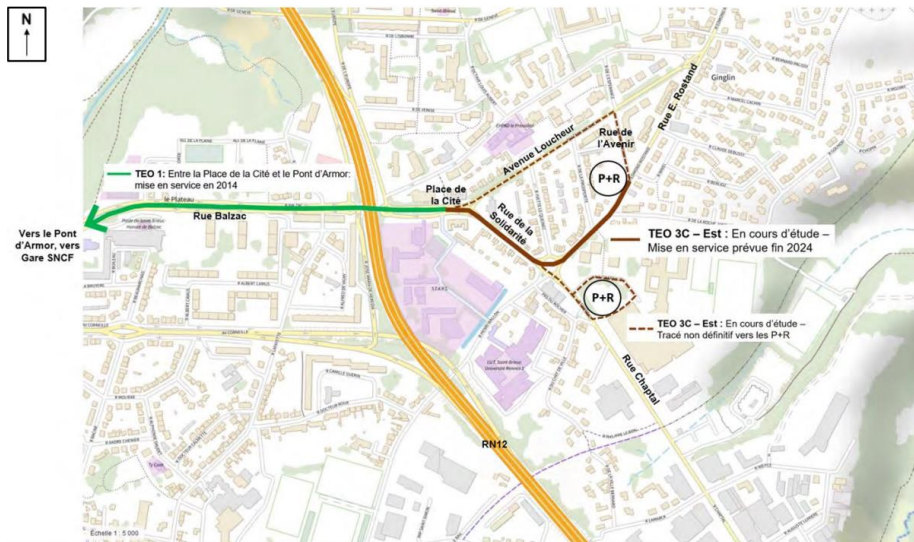


Figure 14 : Programme des trois ans de travaux pour finir la ligne TEO – Secteur Est (Source : EGIS, mai 2022)

### Rond-point Pablo Neruda, stationnement et commerces

L'aménagement du rond-point suscite de fortes interrogations et oppositions, assorties de demandes précises sur les choix effectués. Pouvez-vous fournir une version plus claire du plan d'aménagement ?

Pour répondre aux interrogations sur le stationnement, pouvez-vous préciser le nombre de places qui seront disponibles pour les commerces ainsi que les accès clientèle et livraison ; le cas échéant les espaces terrasses envisageables pour la boulangerie et le bar.

### Terminus des Plaines Villes

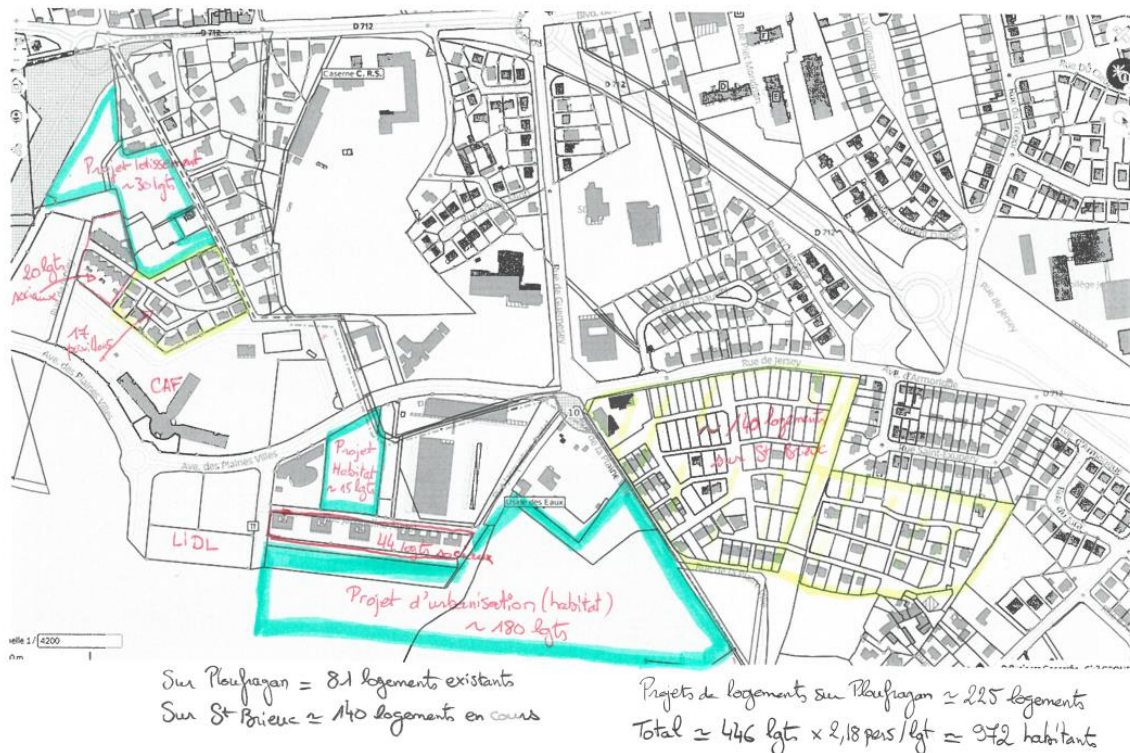
Le P+R est prévu sur un terrain agricole. Pouvez-vous préciser son statut (propriété ? exploitation ?) ainsi que sa surface. Quelle est la surface du fourré à ajoncs qui sera préservée ?

Le dossier mentionne l'OAP Saint Briec Plaine-Ville (p226). De quand date cette programmation ?

Le service urbanisme de Ploufragan m'a fourni les éléments suivants :







Confirmez-vous cette orientation ?

L'aménagement du P+R est fortement conditionné par la présence du fourré à ajoncs qui conditionne les accès piétons et isole le parking. Comment s'est fait l'arbitrage « Réduire-éviter-compenser » ? La sanctuarisation du fourré a-t-elle des équivalents dans la région ?

Trajet rocade sud : comment est prévue la jonction du tronçon déjà réalisé, quels flux peut-on en attendre ?

Des jonctions bus sont-elles prévues avec les lignes hors agglomération ?

#### *Economie du projet*

Des demandes ont été formulées de précision sur l'estimation des coûts des travaux tenant compte notamment des évolutions des coûts des matériaux. En dehors de cette remise en cause, pouvez-vous préciser la répartition de la dépense sur les différents tronçons et aménagements ?

#### *Environnement, aménagement paysager*

Le dossier mentionne 197 arbres abattus pour 260 plantés (+63%) et une augmentation de 9540 m<sup>2</sup> d'espaces verts soit une augmentation de 41%. Les chiffres sont déclinés par tronçon.

Qu'entend-on par espaces verts ?

Il est mentionné que seront choisis « des arbres au développement adéquat » suivant les axes. Pouvez-vous préciser ces critères d'adéquation ? Comment est le développement des arbres en ville est-il géré pour éviter les éventuels effets négatifs du développement des racines ou des frondaisons ?





## Annexe 9 Mémoire en réponse





ENQUÊTE PUBLIQUE TEO3

# Mémoire en réponse aux observations de la commissaire enquêtrice



*La terre, la mer, l'avenir en commun*

 [saintbrieuc-armor-agglo.fr](http://saintbrieuc-armor-agglo.fr)



## Réponses aux questions de la commissaire enquêtrice

### Demande de précisions sur la procédure

La pièce A (objet de l'enquête publique, informations juridiques et administratives) décrit ainsi l'objet de l'enquête publique : « L'enquête concerne la réalisation de la phase 3 du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) TEO (Transport Est-Ouest) de l'agglomération de Saint Briec. Le projet s'étend sur un linéaire d'environ 4 km pour sa partie Ouest et d'environ 0,6 km sur sa partie Est. L'enquête porte sur l'Utilité Publique de cette opération TEO 3, des aménagements publics associés dont les Parkings-relais (P+R) à l'Ouest Plaine-Ville et Avenir à l'Est. » (Page 8). Page 4 il est précisé que la 3e phase (TEO 3) concerne les deux extrémités du projet : « les Plaines Villes – Croix Mathias » à l'Ouest et « Cité-Avenir » à l'Est.

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

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

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

### Evolution du projet

L'étude d'impact est celle du projet global. Le préambule mentionne que les « impacts et mesures liés aux phases de TEO 1 et 2 seront signalés par un encart afin de rappeler ce qui a été intégré dans les phases précédentes de TEO mais également de mettre en exergue les nouvelles mesures appliquées pour le prolongement de la ligne à travers le projet TEO 3 ». Ces encarts sont difficilement repérables.

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

Y a-t-il eu des évolutions entre les différentes phases ?

*La dernière étude d'impact instruite pour TEO était celle de TEO2, cette étude d'impact comportait un chapitre spécifique traitant la notion de programme. Les textes actuellement en vigueur ne font plus référence à cette notion de programme mais mettent en avant l'évolutivité de l'étude d'impact tout au long d'un projet.*

*Pour cette raison, il a été décidé d'intégrer dans la présente étude d'impact l'ensemble des phases de TEO 1, 2 et 3 pour que le lecteur ait accès à toutes les informations.*

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

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







## Réseau de transports

Comment seront repositionnées les stations ? Y-a-t-il une concertation avec la population ? *Les stations ont été positionnées en fonction des pertinences d'urbanisation et de densité sur un rayon de 500 m (notamment proches des intersections). La recherche du compromis entre l'éloignement et la zone de « chalandise ». Dans le cadre des concertations/réunions publiques les plans ont été présentés afin de discuter aussi du positionnement des stations par rapport aux usagers et aux impacts riverains.*

Politique tarifaire : comment se situent les tarifs par rapport aux villes équivalentes ? *La tarification « occasionnelle » est dans la fourchette haute pour les tickets unités vendus à bord, dans la moyenne pour le prix du Ticket unité par autres systèmes que dans le bus (e ticket). Le ticket 10 voyages est le plus élevé. Par contre en termes d'abonnement le réseau de St Brieuc est dans la fourchette basse. Le choix a été de favoriser les abonnements et la fidélisation des clients plutôt que les usages occasionnels. On notera l'existence d'une tarification solidaire (-50%) abondée par les CCAS en fonction des niveaux de ressources qui peut générer, notamment sur St Brieuc des abonnements très bas. 33 % de la clientèle du réseau est détenteur d'un titre « CCAS ».*

*Chaque réseau a sa stratégie dans la mesure où il s'agit de choix très politique au sens noble.*

Quelle est la politique du stationnement en centre-ville ? Le nombre de places et la tarification sont-ils amenés à évoluer ?

*A Saint-Brieuc, la municipalité a fait le choix d'orienter en priorité les usagers sur les parkings municipaux, en proposant un tarif plus économique que sur la voirie.*

*Sur la voirie, on trouve 3 zones bien distinctes, bleue, jaune et rouge, pour répondre aux différents besoins des automobilistes:*

- *Zone bleue - stationnement courte durée : 30 minutes gratuites avec le disque de stationnement. Généralement à proximité immédiate des commerces de proximité type boulangerie, presse...*
- *Zone rouge - stationnement au plus près du cœur de ville : maxi 2H pour favoriser la rotation / 30 minutes gratuites de stationnement puis stationnement payant.*

Stations	Distances en km			
	Pk Aller	Inter arrêt	Pk Retour	Inter arrêt
Plaine Ville	0.000		9.620	0.900
Guernesey	0.700	0.700	8.720	0.400
Bien Assis	1.100	0.400	8.320	0.600
C Cial des Villages	1.700	0.600	7.720	0.500
Theodule RIBOT	2.200	0.500	7.220	0.500
St Jouan	2.700	0.500	6.720	0.450
Tour d'Auvergne	3.150	0.450	6.270	0.450
Laennec	3.600	0.450	5.820	0.450
Croix Mathias	4.050	0.450	5.370	0.450
Gare Centre	4.500	0.450	4.920	0.600
Centre Les Champs	5.100	0.600	4.320	0.300
Palais de Justice	5.400	0.300	4.020	0.450
Massignon	5.850	0.450	3.570	0.400
Balzac	6.250	0.400	3.170	0.400
Université	6.650	0.400	2.770	0.550
P+R Avenir	7.200	0.550	2.220	0.550
Lisbonne	7.750	0.550	1.670	0.300
Sacré Cœur	8.050	0.300	1.370	0.250
St Malo	8.300	0.250	1.120	0.200
Ville Bastard	8.500	0.200	0.920	0.180
Roger VERCEL	8.680	0.180	0.740	0.290
Lignerles	8.970	0.290	0.450	0.450
Cesson République	9.270	0.300	0.000	
<b>Totaux</b>		<b>9.27</b>		<b>9.62</b>



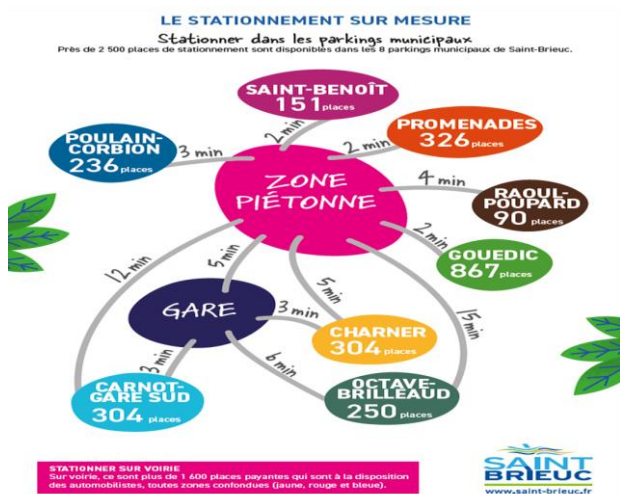


- Zone jaune - stationnement en périphérie, à moins de 10min à pied du Centre : maxi 1 Journée / 30 minutes gratuites de stationnement puis stationnement payant.

On dénombre ainsi 2500 places sur les parkings en ouvrage et 1600 places sur voirie (horodateurs) à moins de 15 minutes à pieds de l'hyper-centre. Les différentes actions de requalification des espaces publics briochins tendent à réduire le nombre de places sur voirie pour donner plus de place aux usagers des modes actifs et apaiser la circulation.

**Comparaison des principaux tarifs des agglomérations comparables**

Date tarifs	Ville	Occasionnels					Abonnement Annuel					Vélo (VAE)	
		TU à bord	TU E ticket	TU Post Paiement	Journée	10 voy	tout public	Jeunes	senior	Famille	Etudiants	Journée	Trimestre
01/07/2023	Quimper	1.50 €	1.50 €	1.20 €	4.00 €	11.90 €	304 €	240.00 €	240 €	439 €	240 €		70 €
01/09/2023	Vannes	1.50 €	1.50 €		4.20 €	11.00 €	370 €	229.50 €	117 €		189 €		
01/09/2023	St Malo	2.00 €	1.35 €		5.00 €	12.00 €	320 €	160.00 €	200 €		120 €		
01/09/2023	St Nazaire	1.80 €	1.40 €	1.10 €	3.00 €	11.00 €	370 €	200.00 €	235 €		230 €	15 €	111 €
01/09/2023	Chartres	1.80 €	1.50 €			13.00 €	370 €	198.00 €	160 €		10 €		
01/09/2023	Cherbourg	1.00 €	1.50 €		4.00 €	10.00 €	330 €	165.00 €			165 €		90 €
01/09/2023	St Brieuc	2.00 €	1.50 €		4.00 €	15.00 €	280 €	160.00 €	200 €	400 €	120 €	9 €	81 €
<b>Autres réseaux Bretons</b>													
01/09/2023	Nantes	2.50 €	1.80 €	1.60 €	6.40 €	17.00 €	525 €	238.00 €	290 €		238 €		105 €
01/09/2023	Lorient	1.50 €	1.50 €		4.50 €	13.00 €	408 €	306.00 €	306 €		100 €	20 €	220 €
01/09/2023	Brest	1.70 €	1.70 €		4.50 €	14.40 €	420 €	270.00 €			270 €		90 €
01/09/2023	Rennes	1.70 €	1.70 €	1.53 €	4.70 €	15.30 €	530 €	227.04 €	303 €		227 €	15 €	109 €



**JE STATIONNE JUSQU'À 2H**  
Dans les parkings : le plus avantageux

PARKINGS DU CENTRE-VILLE		PARKING OCTAVE-BRILLEAUD :		PARKING LONGUE DURÉE CARNOT-GARE SUD	
1h	0,80€	2 premières heures gratuites		1h	2,50€
2h	2,20€			2h	3,30€

ZONE ROUGE au plus près du Cœur de Ville		ZONE JAUNE rues payantes en périphérie du Cœur de Ville à moins de 10mn à pied du Centre pour un stationnement d'une journée maxi	
1h	1,50€	1h	1€
2h	4€	2h	3€

les tarifs incluent les 30 minutes gratuites







Pour les bus, une dérogation à la limite de vitesse à 30 km/h est-elle envisageable ?

*La limitation de la vitesse des bus à 30 km/h sur le site propre en vitesse maxi à une conséquence de baisse du rendement global de la ligne. Il y a possibilité de dissocier les vitesses entre site propre et voirie générale par l'adjonction de panneaux spécifiques de vitesse TCSP sous couvert d'arrêtés. C'est plus facile à faire sur un domaine ferré. Mais il est vrai que le fait d'une vitesse maxi de 30 au lieu de 50 sur un site propre peut s'apparenter à une perte de productivité de l'ordre de 20 % Cf. schéma ci-dessous.*

Tronçon de 3 km en site propre intégral (s'en s'arrêter aux feux) avec 7 stations (soit 6 interstations) - 50 km / h								
	Tronçon type avec 1 station				soit au total	6 intersations	7e station	tronçon total
	0.03	0.45	0.02	0	0.5	3	0	3
Vitesse km/h	16.7	<b>45</b>	16.7	0				<b>20.275</b>
Temps Mn	0.10778443	0.6	0.07185629	0.6	1.379640719	8.277844311	0.6	8.877844311
Tronçon de 3 km en site propre intégral (s'en s'arrêter aux feux) avec 7 stations (soit 6 interstations) - 30 km / h								
	Tronçon type avec 1 station				soit au total	6 intersations	7e station	tronçon total
	0.03	0.45	0.02	0	0.5	3	0	3
Vitesse km/h	16.7	<b>30</b>	16.7	0				<b>16.857</b>
Temps Mn	0.10778443	0.9	0.07185629	0.6	1.679640719	10.07784431	0.6	10.67784431
<b>ECARTS 30 / 50 km/ h =</b>						Temps en plus :	1.8 mn	
						Soit en%	20.3%	

*Néanmoins les pouvoirs publics, pour des questions d'exemple par rapport à la population générale préfèrent unifier les vitesses tronçon d'autant que la masse déplacée par les bus donnent une impression de vitesse supérieure à la réalité. Ainsi le débat est plus de bénéficier d'une régularité (même temps de parcours tout au long de la journée vs aléas sur les pointes) que d'une logique TGV.*





## Aménagements

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

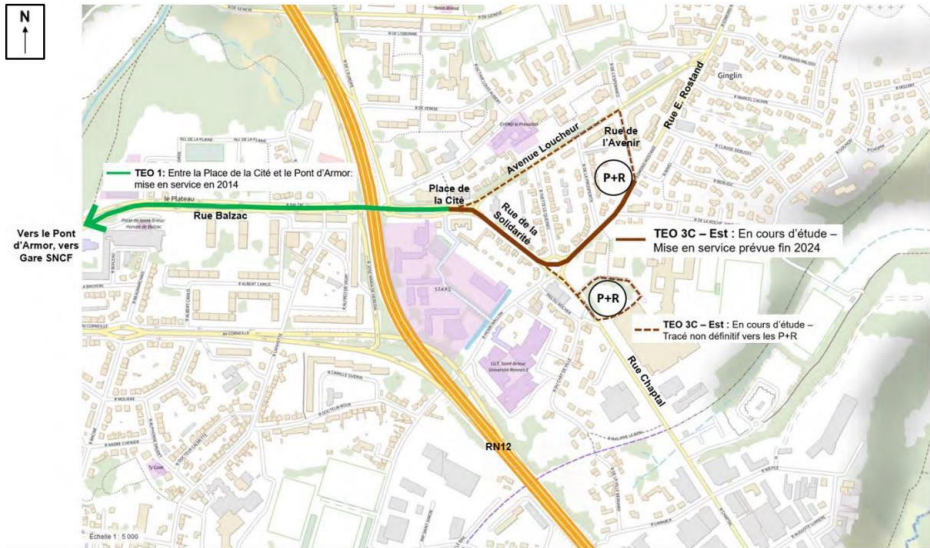


Figure 14 : Programme des trois ans de travaux pour finir la ligne TEO – Secteur Est  
(Source : EGIS, mai 2022)

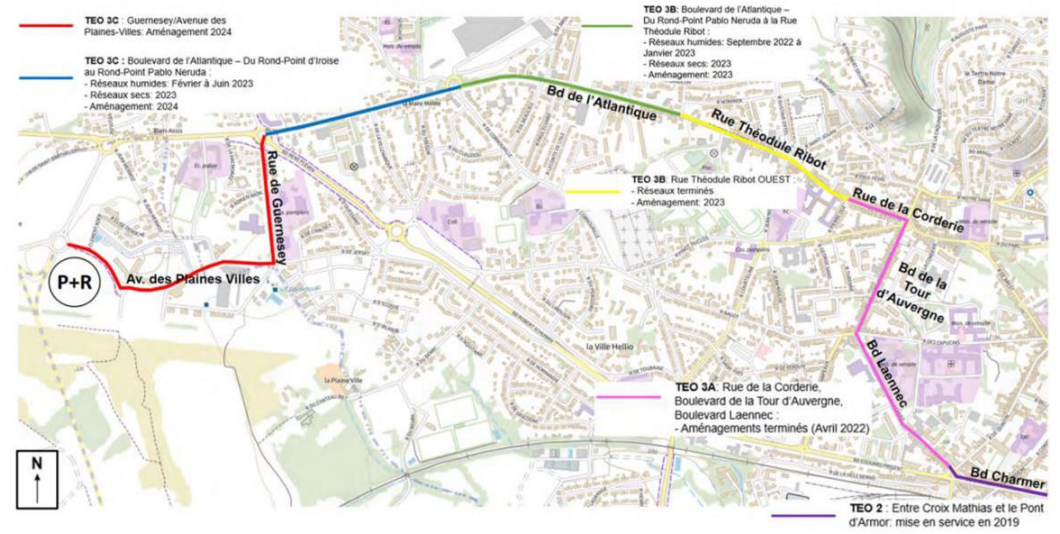


Figure 13 : Programme des trois ans de travaux pour finir la ligne TEO – Secteur Ouest  
(Source : EGIS, mai 2022)

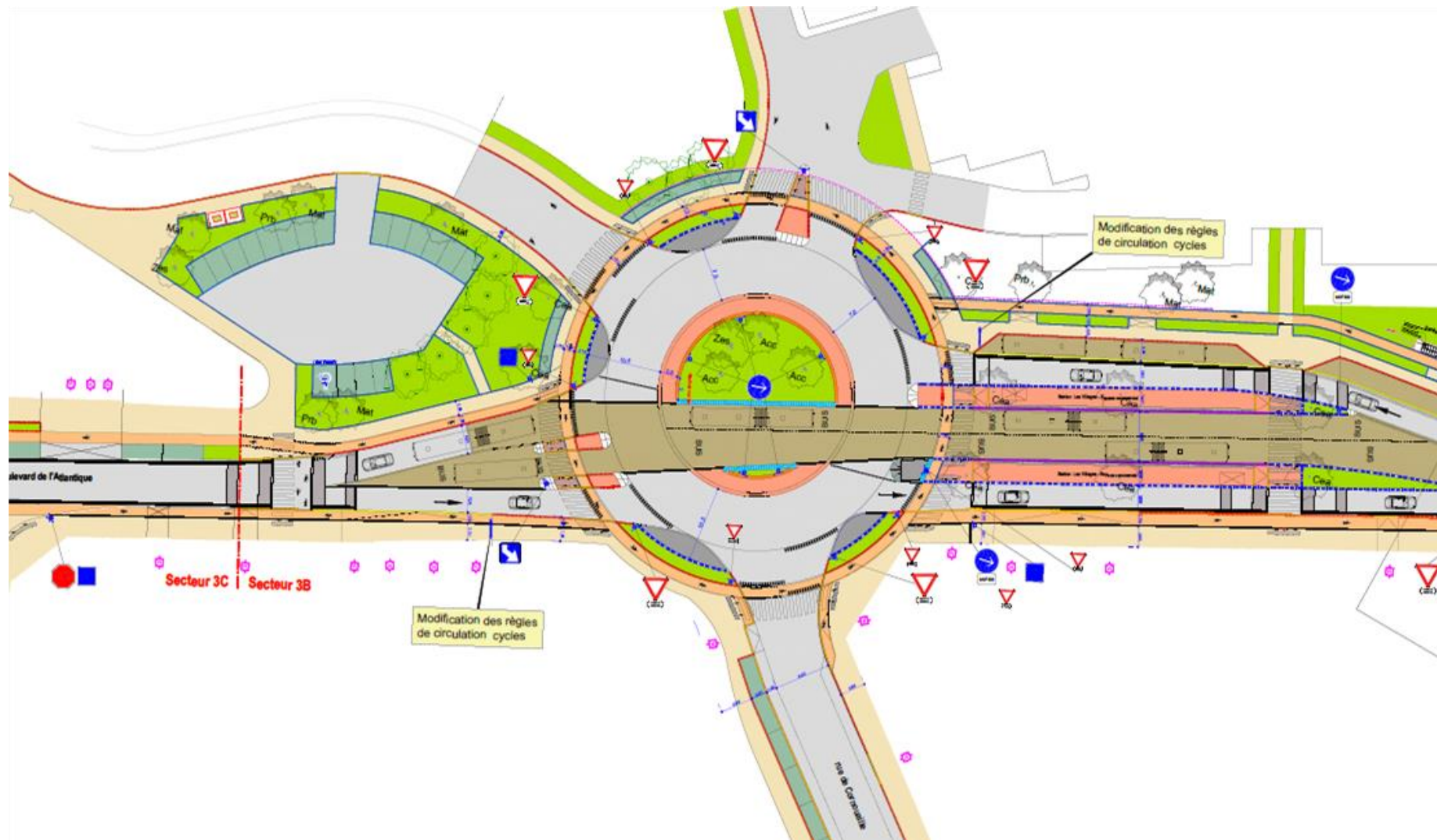
*Les informations concernant les travaux préparatoires sur les réseaux sont toujours d'actualité.*

*Néanmoins sur les travaux d'aménagement, on peut considérer que les sections Théodule Ribot (jaune) et boulevard Atlantique Est (vert) seront réalisées en 2024. L'objectif est de livrer les aménagements pour juin 2025 pour avoir une marche à blanc de deux mois avant la réorganisation totale du réseau TUB autour de TEO pour la rentrée 2025.*

Rond-point Pablo Neruda, stationnement et commerces

L'aménagement du rond-point suscite de fortes interrogations et oppositions, assorties de demandes précises sur les choix effectués. Pouvez-vous fournir une version plus claire du plan d'aménagement ?







Pour répondre aux interrogations sur le stationnement, pouvez-vous préciser le nombre de places qui seront disponibles pour les commerces ainsi que les accès clientèle et livraison ; le cas échéant les espaces terrasses envisageables pour la boulangerie et le bar .

*Nous confirmons que les accès VL vers les garages ou parcelles privées sont bien maintenus. Le projet d'aménagement ne vient pas empiéter sur le domaine privé des commerçants riverains. Nous confirmons également que la situation actuelle de stationnement sur les trottoirs et devant les passages piétons n'est pas réglementaire ni acceptable dans l'objectif de sécurisation des flux piétons et cycles.*

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

*Au sujet des terrasses, le trottoir au droit du bar-tabac est largement agrandi (environ 4m) et permettra l'accueil d'une terrasse. Devant la boulangerie, la sacralisation de l'espace piéton qui n'accueillera plus de stationnement interdit pourra également permettre de réinstaller tables et chaises. Il y a également toute une bande déjà disponible sur l'emprise privée.*









## Terminus des Plaines Villes

Le P+R est prévu sur un terrain agricole. Pouvez-vous préciser son statut (propriété ? exploitation ?) ainsi que sa surface.

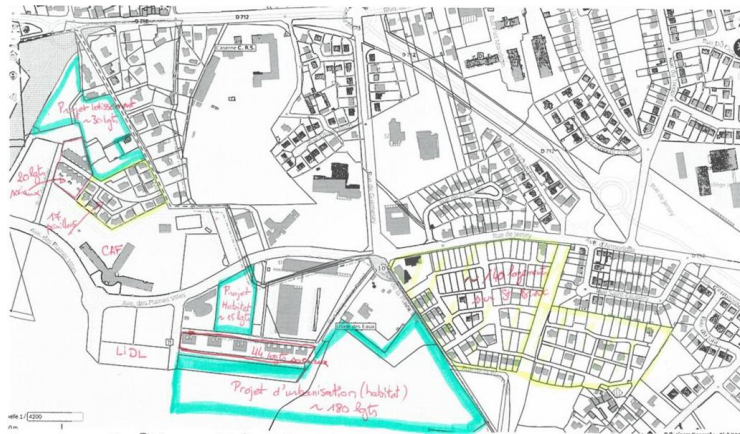
*Les parcelles A2263 (1470m<sup>2</sup>) A2264 (8461m<sup>2</sup>) A2269 (1234m<sup>2</sup>) A2267 (6m<sup>2</sup>) A2266 (8m<sup>2</sup>) sont la propriété de SBAA soit 11 179m<sup>2</sup>.*

Quelle est la surface du fourré à ajoncs qui sera préservée ? *L'intégralité du fourré d'ajoncs est préservée.*

Le dossier mentionne l'OAP Saint Briec Plaine-Ville (p226). De quand date cette programmation ? Le service urbanisme de Ploufragan m'a fourni les éléments suivants :

Confirmez-vous cette orientation ?

*Changement de logique pour le développement du futur quartier des Plaines Villes qui va se faire, pas aussi densément que prévu mais pour autant avec de l'emploi, de l'habitat, des commerces et des activités.*



Sur Ploufragan = 81 logements existants  
Sur St Briec = 140 logements en cours

Projets de logements sur Ploufragan = 225 logements  
Total = 446 logts x 2,18 pers/logt = 972 habitants

L'aménagement du P+R est fortement conditionné par la présence du fourré à ajoncs qui conditionne les accès piétons et isole le parking. Comment s'est fait l'arbitrage « Réduire-éviter-compenser » ? La sanctuarisation du fourré a-t-elle des équivalents dans la région ?

*Lors des inventaires écologiques réalisés en 2021, la présence d'espèces faunistiques protégées a été décelée au sein du fourré à ajonc.*

*Le territoire traversé par le projet présentait peu d'enjeux en terme de biodiversité, le maître d'ouvrage a donc souhaité mettre en place une véritable démarche d'écoconception sur cet espace.*

*L'objectif était donc de préserver les espèces protégées et leur habitat tout en conservant une fonctionnalité optimale du P+R pour les futurs usagers. Des solutions d'aménagement du P+R et de ses accès ont été analysées. Des échanges ont eu lieu avec le service biodiversité de la DDTM. Ces échanges ont conclu sur l'acceptabilité de*

*cette démarche et l'absence de nécessité de demander une dérogation pour la destruction d'espèces protégées.*

*Nous ne savons pas si d'autres mesures de préservation des fourrés à Ajonc en zone péri-urbaine ont été déployées sur la région Bretagne.*

Trajet rocade sud : comment est prévue la jonction du tronçon déjà réalisé, quels flux peut-on en attendre ?

*L'axe de contournement (sous maîtrise d'ouvrage du département des Côtes d'Armor) va aboutir en 2025 /2026 aux Plaines Villes depuis le Perray, en 2 x 2 voies entre Le Perray et Beaucemaine puis en 2 x 1 voie jusqu'au Plaines Villes via un échangeur complet déjà existant (réalisé il y a une dizaine d'années).*







*Contre toute attente, au début du printemps dernier le CD22 a décidé de ne pas poursuivre les travaux de l'axe de Contournement entre les Plaines Villes et le Sépulcre (RN 12) pour des raisons économiques et écologiques.*

*La proposition alternative proposée par le CD 22 est d'aménager l'actuelle RD 36 (par le Pont noir) ou de passer par l'actuelle RD 712 (les Mines), les 2 alternatives convergeant vers le bourg de Trémuson.*

*Actuellement nous ne disposons pas de la part du CD 22 des impacts de ce choix sur les reports de flux sur les axes existants (RD 36 / RD 712 et Rcade urbaine...).*

Des jonctions bus sont-elles prévues avec les lignes hors agglomération ?

*TEO servira de colonne vertébrale dans le cadre de la réorganisation du réseau à la rentrée 2025, les lignes en périphérie pourront s'y connecter.*

Économie du projet

Des demandes ont été formulées de précision sur l'estimation des coûts des travaux tenant compte notamment des évolutions des coûts des matériaux. En dehors de cette remise en cause, pouvez-vous préciser la répartition de la dépense sur les différents tronçons et aménagements ?

*Voici les estimations par financeur et par section, avant consultation des entreprises.*





RECAPITULATIF DU DETAIL ESTIMATIF /SECTEUR / FINANCEUR (avec GIEP, et avec reprise de structures de chaussées complètes)										Répartition par financeur		
		VSB 3B-01 (T Ribot entre P Ogé et St Jouan)	SBAA 3B-02 (St Jouan)	VSB 3B-03 (T Ribot et Atlantique jusqu'à Beaulieu/Brocéliande)	SBAA 3B-03 bis (Stations T Ribot)	SBAA 3B-04 (Carrefour Beaulieu/Brocéliande)	VSB 3B-05 (Atlantique entre Beaulieu/Brocéliande et Néruda)	SBAA 3B-06 (Néruda)	VSB	SBAA	TOTAL	
LOT A	1000	TRAVAUX PREPARATOIRES	17 167,50 €	59 429,50 €	103 352,50 €	7 186,00 €	19 677,00 €	16 622,50 €	92 223,50 €	137 142,50 €	178 516,00 €	315 658,50 €
	2000	TERRASSEMENTS - VOIRIE	184 352,50 €	468 286,50 €	1 111 994,50 €	18 246,00 €	209 556,00 €	176 276,50 €	832 567,00 €	1 472 623,50 €	1 528 655,50 €	3 001 279,00 €
	3000	PLATEFORME BUS	0,00 €	79 075,00 €	0,00 €	79 075,00 €	0,00 €	0,00 €	144 445,00 €	0,00 €	302 595,00 €	302 595,00 €
	4000	RESEAUX	24 080,00 €	20 095,00 €	93 705,00 €	18 020,00 €	14 340,00 €	7 320,00 €	70 860,00 €	125 105,00 €	123 115,00 €	248 220,00 €
	5000	SIGNALISATION	2 260,00 €	19 605,00 €	24 320,00 €	19 605,00 €	10 799,00 €	2 015,00 €	37 379,00 €	28 595,00 €	87 388,00 €	115 983,00 €
	6000	MOBILIER URBAIN	8 860,00 €	9 000,00 €	22 900,00 €	12 200,00 €	6 780,00 €	13 710,00 €	59 410,00 €	45 470,00 €	87 390,00 €	132 860,00 €
	7000	DEMARCHE FURET	4 000,00 €	4 000,00 €	0,00 €	1 000,00 €	1 000,00 €	1 000,00 €	3 000,00 €	5 000,00 €	9 000,00 €	14 000,00 €
		TOTAL HT	240 720,00 €	659 491,00 €	1 356 272,00 €	155 332,00 €	262 152,00 €	216 944,00 €	1 239 684,50 €	1 813 936,00 €	2 316 659,50 €	4 130 595,50 €
	T.V.A. à 20%	48 144,00 €	131 898,20 €	271 254,40 €	31 066,40 €	52 430,40 €	43 388,80 €	247 936,90 €	362 787,20 €	463 331,90 €	826 119,10 €	
	TOTAL GENERAL TTC	288 864,00 €	791 389,20 €	1 627 526,40 €	186 398,40 €	314 582,40 €	260 332,80 €	1 487 621,40 €	2 176 723,20 €	2 779 991,40 €	4 956 714,60 €	
LOT B	4000	RESEAUX	0,00 €	67 392,50 €	0,00 €	0,00 €	69 510,00 €	0,00 €	77 500,00 €		214 402,50 €	214 402,50 €
		TOTAL HT	0,00 €	67 392,50 €	0,00 €	0,00 €	69 510,00 €	0,00 €	77 500,00 €	0,00 €	214 402,50 €	214 402,50 €
		T.V.A. à 20%	0,00 €	13 478,50 €	0,00 €	0,00 €	13 902,00 €	0,00 €	15 500,00 €	0,00 €	42 880,50 €	42 880,50 €
		TOTAL GENERAL TTC	0,00 €	80 871,00 €	0,00 €	0,00 €	83 412,00 €	0,00 €	93 000,00 €	0,00 €	257 283,00 €	257 283,00 €
LOT C	I	INSTALLATIONS   ETUDES	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	4 500,00 €	0,00 €	4 500,00 €	4 500,00 €
	II	TRAVAUX PRÉLIMINAIRES	594,00 €	2 142,00 €	5 310,00 €	0,00 €	1 170,00 €	1 170,00 €	33 456,00 €	7 074,00 €	36 768,00 €	43 842,00 €
	III	TERRE VÉGÉTALE	356,40 €	1 285,20 €	3 186,00 €	0,00 €	702,00 €	702,00 €	20 073,60 €	4 244,40 €	22 060,80 €	26 305,20 €
	IV	FOURNITURES HORTICOLES et PLANTATIONS	1 155,00 €	4 615,00 €	11 625,00 €	0,00 €	2 475,00 €	2 575,00 €	45 070,00 €	15 355,00 €	52 160,00 €	67 515,00 €
	V	ENGAZONNEMENT	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3 500,00 €	0,00 €	3 500,00 €	3 500,00 €
	VI	ACCESSOIRES de PLANTATIONS	1 392,50 €	3 098,50 €	3 912,50 €	0,00 €	1 528,50 €	707,50 €	18 540,00 €	6 012,50 €	23 167,00 €	29 179,50 €
	VII	ENTRETIEN	132,00 €	476,00 €	660,00 €	0,00 €	180,00 €	140,00 €	8 768,00 €	932,00 €	9 424,00 €	10 356,00 €
		TOTAL HT	3 629,90 €	11 616,70 €	24 693,50 €	0,00 €	6 055,50 €	5 294,50 €	133 907,60 €	33 617,90 €	151 579,80 €	185 197,70 €
	T.V.A. à 20%	725,98 €	2 323,34 €	4 938,70 €	0,00 €	1 211,10 €	1 058,90 €	26 781,52 €	6 723,58 €	30 315,96 €	37 039,54 €	
	TOTAL GENERAL TTC	4 355,88 €	13 940,04 €	29 632,20 €	0,00 €	7 266,60 €	6 353,40 €	160 689,12 €	40 341,48 €	181 895,76 €	222 237,24 €	
	TOTAL HT	244 349,90 €	738 500,20 €	1 380 965,50 €	155 332,00 €	337 717,50 €	222 238,50 €	1 451 092,10 €	1 847 553,90 €	2 682 641,80 €	4 530 195,70 €	
	T.V.A. à 20%	48 869,98 €	147 700,04 €	276 193,10 €	31 066,40 €	67 543,50 €	44 447,70 €	290 218,42 €	369 510,78 €	536 528,36 €	906 039,14 €	
	TOTAL GENERAL TTC	293 219,88 €	886 200,24 €	1 657 158,60 €	186 398,40 €	405 261,00 €	266 686,20 €	1 741 310,52 €	2 217 064,68 €	3 219 170,16 €	5 436 234,84 €	





		BHNS TEO 3C								Répartition par financeur			
		PHASE PRO (Juin 2023)											
		RECAPITULATIF DU DETAIL ESTIMATIF /SECTEUR / FINANCEUR (hors GIEP sur Bd de l'Atlantique, et avec reprise de structures de chaussées complètes)											
		VSB 3C Ouest -01 BD de l'Atlantique	SBAA 3C Ouest -02 Rd Pl Guernesey	VSB 3C Ouest -03 Plantations Guernesey	SBAA 3C Ouest -04 Sercq+Plaines Villes Jusqu'au P+R Ouest	SBAA 3C Ouest -05 P+R Ouest	VSB 3C EST- Rues : E. Rostand - Solidarité- Avenir	SBAA 3C EST-01 P+R Avenir	SBAA 3C EST-02 Station Rostand	VSB	SBAA	TOTAL	
LOT 1	1000	TRAVAUX PREPARATOIRES	70 172,50 €	29 477,00 €		91 786,50 €	5 250,00 €	15 037,50 €	7 000,00 €	5 109,50 €	85 210,00 €	138 623,00 €	223 833,00 €
	2000	TERRASSEMENTS - VOIRIE	579 437,00 €	441 720,50 €		1 071 906,00 €	329 594,50 €	149 085,50 €	254 491,50 €	32 930,50 €	728 522,50 €	2 130 643,00 €	2 859 165,50 €
	3000	PLATEFORME BUS	0,00 €	67 740,00 €		79 555,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	40 360,00 €	0,00 €	187 655,00 €	187 655,00 €
	4000	RESEAUX	76 885,00 €	49 240,00 €		60 630,00 €	12 620,00 €	19 330,00 €	10 370,00 €	132 860,00 €	96 215,00 €	132 860,00 €	229 075,00 €
	5000	SIGNALISATION	18 982,00 €	40 115,00 €		34 377,00 €	0,00 €	11 730,00 €	4 780,00 €	306,00 €	30 712,00 €	79 578,00 €	110 290,00 €
	6000	MOBILIER URBAIN	12 940,00 €	33 220,00 €		71 420,00 €	0,00 €	13 710,00 €	41 290,00 €	2 200,00 €	26 650,00 €	148 130,00 €	174 780,00 €
	7000	DEMARCHE FURET	2 000,00 €	6 000,00 €		4 000,00 €	0,00 €	2 000,00 €	2 000,00 €	2 000,00 €	4 000,00 €	14 000,00 €	18 000,00 €
		TOTAL HT	760 416,50 €	667 512,50 €	0,00 €	1 413 674,50 €	347 464,50 €	210 893,00 €	319 931,50 €	82 906,00 €	971 309,50 €	2 831 489,00 €	3 802 798,50 €
		T.V.A. à 20%	152 083,30 €	133 502,50 €	0,00 €	282 734,90 €	69 492,90 €	42 178,60 €	63 986,30 €	16 581,20 €	194 261,90 €	566 297,80 €	760 559,70 €
		TOTAL GENERAL TTC	912 499,80 €	801 015,00 €	0,00 €	1 696 409,40 €	416 957,40 €	253 071,60 €	383 917,80 €	99 487,20 €	1 165 571,40 €	3 397 786,80 €	4 563 358,20 €
LOT 2	4000	RESEAUX (équipements des 2 P+R à finaliser)		72 657,50 €			242 484,00 €		219 883,00 €		0,00 €	535 024,50 €	535 024,50 €
		TOTAL HT	0,00 €	72 657,50 €	0,00 €	0,00 €	242 484,00 €	0,00 €	219 883,00 €	0,00 €	0,00 €	535 024,50 €	535 024,50 €
		T.V.A. à 20%	0,00 €	14 531,50 €	0,00 €	0,00 €	48 496,80 €	0,00 €	43 976,60 €	0,00 €	0,00 €	107 004,90 €	107 004,90 €
		TOTAL GENERAL TTC	0,00 €	87 189,00 €	0,00 €	0,00 €	290 980,80 €	0,00 €	263 859,60 €	0,00 €	0,00 €	642 029,40 €	642 029,40 €
LOT 3	I	INSTALLATIONS   ÉTUDES	4 500,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €			750,00 €		4 500,00 €	750,00 €	5 250,00 €
	II	TRAVAUX PRÉLIMINAIRES	19 076,00 €	18 216,00 €	11 044,00 €	57 060,00 €			14 786,00 €		30 120,00 €	90 042,00 €	120 162,00 €
	III	TERRE VÉGÉTALE	7 193,00 €	10 349,00 €	3 999,00 €	54 881,00 €			8 877,00 €		11 192,00 €	74 107,00 €	85 299,00 €
	IV	FOURNITURES HORTICOLES et PLANTATIONS	14 175,00 €	31 850,00 €	13 375,00 €	117 050,00 €			26 925,00 €		27 550,00 €	175 825,00 €	203 375,00 €
	V	ENGAGEMENT	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €			0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €
	VI	ACCESSOIRES de PLANTATIONS	20 137,50 €	17 625,00 €	7 664,50 €	45 725,00 €			12 012,50 €		27 802,00 €	75 362,50 €	103 164,50 €
	VII	ENTRETIEN	1 302,00 €	2 716,00 €	1 430,00 €	11 020,00 €			2 442,00 €		2 732,00 €	16 178,00 €	18 910,00 €
		TOTAL HT	66 383,50 €	80 756,00 €	37 512,50 €	285 736,00 €	0,00 €	65 772,50 €	0,00 €		103 896,00 €	432 264,50 €	536 160,50 €
	T.V.A. à 20%	13 276,70 €	16 151,20 €	7 502,50 €	57 147,20 €	0,00 €	13 154,50 €	0,00 €		20 779,20 €	86 452,90 €	107 232,10 €	
	TOTAL GENERAL TTC	79 660,20 €	96 907,20 €	45 015,00 €	342 883,20 €	0,00 €	78 927,00 €	0,00 €		124 675,20 €	518 717,40 €	643 392,60 €	
	TOTAL HT	826 800,00 €	820 926,00 €	37 512,50 €	1 699 410,50 €	589 948,50 €	210 893,00 €	605 587,00 €	82 906,00 €	1 075 205,50 €	3 798 778,00 €	4 873 983,50 €	
	T.V.A. à 20%	165 360,00 €	164 185,20 €	7 502,50 €	339 882,10 €	117 988,70 €	42 178,60 €	121 117,40 €	16 581,20 €	215 041,10 €	759 755,60 €	974 796,70 €	
	TOTAL GENERAL TTC	992 160,00 €	985 111,20 €	45 015,00 €	2 039 292,60 €	707 937,20 €	253 071,60 €	726 704,40 €	99 487,20 €	1 290 246,60 €	4 558 533,60 €	5 848 780,20 €	

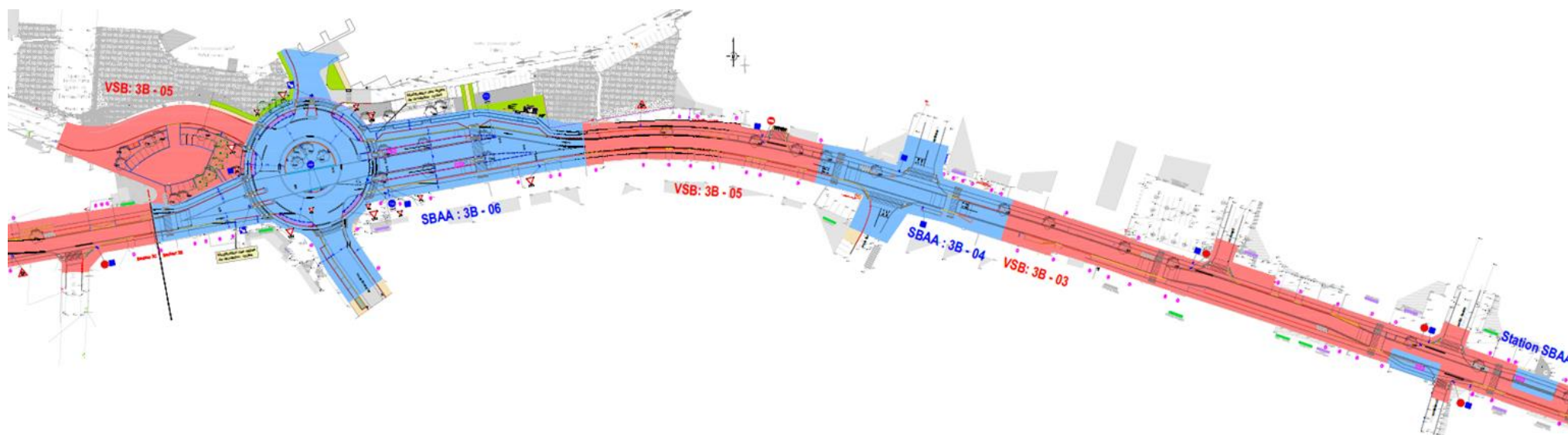
Tableaux en annexe en PDF

D'autre part, la répartition des coûts entre la ville et l'agglomération est établie ainsi : Saint-Brieuc Armor Agglomération finance les carrefours et les stations TEO. La commune finance les sections courantes (donc hors stations).





Cette clé de répartition est illustrée par l'exemple ci-après (bleu SBAA et rouge ville de St Briec) :



### Environnement, aménagement paysager

Le dossier mentionne 197 arbres abattus pour 260 plantés (+63%) et une augmentation de 9540 m<sup>2</sup> d'espaces verts soit une augmentation de 41%. Les chiffres sont déclinés par tronçon.

Qu'entend-on par espaces verts ?

Il est mentionné que seront choisis « des arbres au développement adéquat » suivant les axes. Pouvez-vous préciser ces critères d'adéquation ?

Comment est le développement des arbres en ville est-il géré pour éviter les éventuels effets négatifs du développement des racines ou des frondaisons ?

*On entend par « espaces verts » les surfaces en terre végétale engazonnées et plantées de massifs.*

*Le choix des arbres s'est fait en pleine concertation avec le Service Parcs Jardins et Paysages de la ville de Saint-Brieuc qui aura en charge l'entretien de l'essentiel des plantations du projet TEO. Au delà le choix esthétique, c'est l'impératif d'une gestion raisonnée qui a arbitrée le choix des essences.*

*Ce choix se fonde sur des critères objectifs :*

- *Considération de la croissance et du développement à maturité des essences pour limiter la gêne aérienne à la circulation et au voisinage permettant de limiter l'entretien.*





- *Considération du type racinaire et du développement pour permettre une cohabitation saine avec les réseaux et les revêtements. Adaptation des essences aux conditions de climat et de sol selon l'implantation, la nature du sol, la disponibilité naturelle en eau et les contraintes urbaines et de pollution.*

## Réponses aux observations citoyennes

### Intérêt du projet

### Environnement

@40	LE CHANU	Les enjeux environnementaux et de développement des villes génèrent des ambitions de hiérarchisation des modes de transports. Il s'agit de limiter la pollution, limiter les emprises générées par la circulation, accroître l'attractivité des territoires. Une nouvelle hiérarchie semble souhaitable... revenir à des modes de déplacements éco-responsables avec dans l'ordre : La Marche et le Vélo. Les modes mécanisés doivent trouver un meilleur rendement avec dans l'ordre le transport public (qui optimise les moyens pour un nombre plus important de personnes transportées), le co voiturage et l'autopartage, et enfin réduire l'autosolisme qui est le plus consommateur d'espace et dévoreur de moyens énergétiques.	RAS
C04	CROGUENNEC	La municipalité s'est engagée à prendre en compte, pour chaque projet, les impacts climatiques et environnementaux, mesurés à l'aide d'une comptabilité carbone. Je demande à avoir connaissance du bilan carbone du projet TEO3. La MRAe n'a pas eu le temps de donner un avis. Par contre le citoyen devrait lire plusieurs centaines de pages rédigées par des spécialistes pour se faire un avis ! L'étude Air santé (206 pages !) est un exemple de l'excès de cette technocratie.	La Ville de Saint-Brieuc travaille actuellement à la mise en place d'un budget vert pour la prise en compte de l'impact carbone des projets.





## Intérêt du projet

@36	COMITE DE QUARTIER LES GRANDS VILLAGES	<p>Le TEO est un atout pour le développement de notre quartier car il permettra d'une part, de limiter l'utilisation de la voiture, et d'autre part, d'accéder rapidement au centre-ville. Il sera cependant important que les tarifs soient attractifs afin d'inciter les habitants à changer leurs habitudes. La construction de la ligne TEO dans notre quartier est l'occasion de sécuriser les déplacements des piétons, PMR, poussettes et des vélos. Actuellement, le stationnement autour du rond-point Pablo Neruda est anarchique, et la sécurité des piétons et des vélos n'est plus assurée. Par ailleurs, les travaux sont l'occasion d'embellir l'entrée de ville côté OUEST, par exemple en végétalisant au maximum le boulevard de l'Atlantique.</p> <p>Le projet TEO va offrir une véritable alternative à la voiture par une offre de transports collectifs compétitive, accessible et attractive tout en sécurisant au mieux les déplacements piétons et vélos. Il faut repenser totalement la ville existante pour une transition vers la ville post carbone de demain. L'espace public-bien commun-doit être réapproprié par les habitants</p>	RAS
-----	--	---	-----







## Mobilités douces. Vélo. Piétons

@32	COLAS	<p>Il faut une inversion des priorités, ce sont les PMR, les piétons, les cyclistes qui doivent pouvoir traverser en confiance, et pour cela il faut faire ralentir les autos, redonner le réflexe et l'habitude aux conducteurs de s'arrêter. Les plateaux traversants, les ronds-points dits &lt;&lt; à la hollandaise &gt;&gt;, les céder la priorité, les amendes permettant de casser la vitesse et rompre les trajectoires trop rapides... sont quelques-unes des techniques préconisées par le CEREMA. Les Sas vélo avec de véritables couloirs d'accès, les panneaux M12, les seuils Zéro doivent devenir des réflexes pour les aménageurs. Une attention particulière doit aussi être portée sur tous les mobiliers urbains, les poteaux divers (indicateurs, jalonnement, dissuasion de stationner...), les éléments de sécurité, les panneaux et chevalets publicitaires, les lampadaires... qui parsèment les trottoirs, bandes et pistes cyclables.</p> <p>Le TEO peut donc aussi être une opportunité pour ceux qui ne veulent pas faire une longue distance à pied ou à vélo avant de prendre le bus pour gagner l'autre &lt;&lt; bout &gt;&gt; de l'agglomération. Il faut donc leur permettre d'accrocher leur vélo en toute sécurité et à l'abri à proximité d'arrêts. Des parcs couverts avec des arceaux pouvant accueillir une diversité de vélos comme cela est de plus en plus souvent le cas (vélos cargos, charrettes, vélos avec places enfants, sacoches...). Se contenter de racks sommaires et bon marché qui martyrisent les rayons n'est pas acceptable.</p> <p>Les écartements et les dimensions des arceaux doivent accompagner l'évolution des matériels. Il ne faut pas hésiter non plus à y prévoir une borne de gonflage et quelques outils rudimentaires comme à la Maison du Vélo. Et pourquoi pas des casiers consignes pour permettre un arrêt prolongé sans avoir à porter tous ses achats...</p>	<p>L'aménagement proposé tient compte de ces nouvelles priorités : les piétons et cycles verront leurs cheminements et traversées sécurisés et plus confortables.</p>
-----	-------	---	---

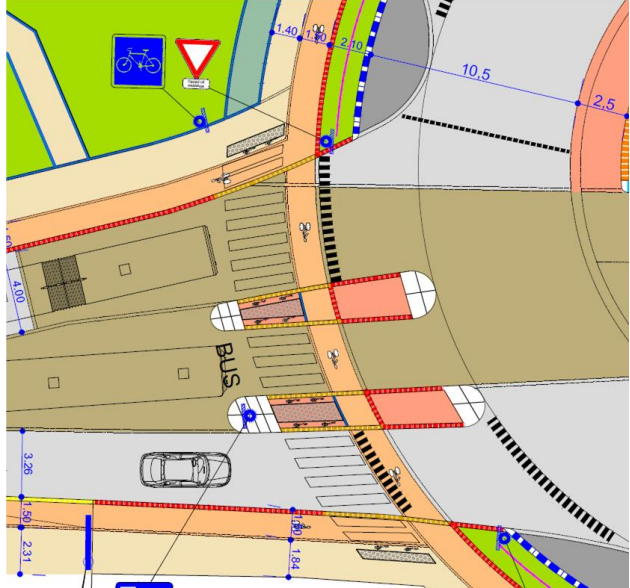




@33	LAMBERT	<p>La première partie de l'axe TEO est un véritable parcours du combattant pour les cyclistes.</p> <p>La discontinuité des voies cyclables, leur inexistence et le peu de signalisation rend l'utilisation de TEO pour les cyclistes, dangereuse. Pouvez-vous faire en sorte que les déplacements en vélo soient continus et sécurisés.</p>	<p>Des pistes cyclables (séparées de la chaussée) sont présentes en continu tout au long du linéaire. D'une largeur de 2 mètres, elles auront également un revêtement d'une couleur différente du trottoir pour plus de lisibilité pour les différents usagers.</p>
@34	Nicolas	<p>Demande de prise en compte au maximum les aménagements cyclables dans le développement de la ligne de bus.</p>	
C02	VELO UTILE	<p>Vélo Utile représente 800 adhérents et a pour objectif de promouvoir la bicyclette comme moyen de déplacement à part entière.</p> <p>Son président Jean RICHARD présente et dépose au nom de l'association deux courriers adressés à SBAA : observations sur les plans d'avant -projet TEO 3 secteur B, ainsi qu'un diagnostic sur le Boulevard Charner. Ces courriers sont complétés de documents généraux en PJ : le manifeste pour une ville cyclable (2020), les documents « politiques cyclables de l'Ouest breton » et « développer le système vélo dans les territoires ».</p> <p>Les courriers reprennent les observations transmises suite à la prise de connaissance des plans de travaux en 2022. « Pédaler de façon sûre, intuitive et confortable doit être la condition minimale pour faire du vélo un mode de déplacement attractif pour le plus grand nombre ». Les demandes visent à accueillir un trafic de vélos important dans les meilleures conditions de sécurité, de confort et d'efficacité.</p> <p>Elles concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les intersections : demande de trottoir-pise traversant avec priorité aux piétons et aux cyclistes. Schémas pour le carrefour Saint Jouan et le giratoire Pablo Neruda</li><li>- Les pistes cyclables avec schéma type souhaité</li></ul>	<p>Le CEREMA a été associé en qualité d'assistant à maîtrise d'ouvrage à toutes les études préalables, notamment sur le sujet de l'insertion des modes actifs.</p> <p>L'association a également pris part aux différentes étapes de la concertation (ateliers, café TEO...) et a participé à un rendez-vous de travail spécifique cycles en présence du CEREMA, de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre.</p> <p>La signalisation au sol pour séparer la piste cyclable du passage piéton sur le rond-point Pablo Neruda se fait par une différenciation du revêtement :</p>





	<ul style="list-style-type: none"><li>- Cheminement piétons : continuité de l'itinéraire aux intersections par un trajet le plus court possible et traversées perpendiculaires à l'axe TEO pour rejoindre la rue située de l'autre côté</li><li>- Stationnement vélo</li></ul> <p>Une rencontre a eu lieu le 7 novembre avec SBAA au cours de laquelle une réponse favorable a été apportée à certaines demandes : giratoire à îlots intra-annulaires avec des pistes cyclables prioritaires sur les flux motorisés. De nouvelles demandes sont formulées en complément :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Séparation de la piste cyclable du passage piétons sur le giratoire Pablo Neruda par une meilleure signalisation au sol</li><li>- A chaque intersection avec des voies perpendiculaires à l'axe TEO, marquage au sol pour signaler la priorité des cyclistes</li><li>- Carrefour Saint Jouan : colorisation des deux itinéraires cyclables sur toute la traversée du carrefour</li><li>- Nouvelles zones de rencontre sur les stations bus du carrefour Saint Jouan, entre le Point du Jour et Waron, du centre commercial Géant</li><li>- Connexions par des pistes cyclables vers les établissements scolaires à proximité de l'axe TEO</li><li>- Passage public reliant la rue de la Corderie à la rue Saint Jouan réservé aux cyclistes et piétons</li><li>- Attention particulière à la présence d'éventuelles bordures et seuils « zéro » pour la sécurité des cyclistes.</li></ul>	 <p>Les intersections avec les voies perpendiculaires sont traitées en trottoir traversant. La mise en place de zones de rencontre sur les stations bus est incompatible d'une part avec le trafic, d'autre part avec la régulation du carrefour par feux. Les connexions cyclables vers les établissements scolaires sont hors périmètre TEO mais bien intégrées au planning d'études du service déplacements à la Ville de Saint-Brieuc. La venelle Saint-Jouan a fait l'objet de nombreuses études et concertations, elle sera traitée en zone de rencontre et en sens unique tête-bêche afin de couper de trafic de transit mais permettre l'accès au pôle commercial.</p>
--	---	---





## Réseau de transports, usagers, parkings-relais

@40	LE CHANU	<p>Le projet TEO doit offrir à l'Agglomération Briochine une ligne armature de transport collectif reliant les plus fortes densités actuelles et futures de l'agglomération avec un maximum de générateurs de trafic (habitats denses, Gares, établissements scolaires, administrations et entreprises, ...). Cette ligne répondant aux plus fortes densités et donc aux intérêts les plus forts permet de redessiner une offre "hiérarchisée" de transports collectifs Cette ligne à haut débit permet de capter, en particulier dans sa périphérie, les usagers potentiels venant en voiture se stationnant en P+R qui évitent de saturer le centre-ville et bénéficient d'un temps de trajet attractif. Cela permet aussi de redessiner l'offre de bus en s'appuyant sur cette ligne armature pour améliorer l'offre de périphérie.</p> <p>Avec la ligne B et la ligne C, la ligne TEO offrira un réseau "chrono tub" performant irrigant les zones les plus denses de l'agglomération. Les aménagements TEO bénéficient aussi aux autres lignes du réseau notamment pour les autres lignes structurantes : en particulier la ligne 1 de Tréveneuc/St Quay Portrieux venant de Paimpol qui bénéficie du couloir... Demain la ligne 6 venant de Lannion pourra en bénéficier côté Les Villages (via Trémuson).</p> <p>Aussi TEO est une colonne vertébrale amenée à se développer en même temps que l'ensemble du réseau à l'échelle des 32 communes de l'agglomération. Ainsi l'amélioration de l'offre à l'horizon de septembre 2025 est aidée par la montée en productivité de la ligne TEO.</p> <p>Aussi le projet TEO est un enjeu fort pour l'agglomération pour faire partie du réseau des villes moyennes qui investissent dans le développement urbain éco responsable (cf projets comparables à St Nazaire, Belfort, busway de Maubeuge, projet BNG (Bus nouvelle Génération) de Cherbourg. L'amélioration de la fluidité de circulation permise par l'accroissement des usagers en vélo ou en bus est profitable à tous.</p>	RAS
-----	----------	---	-----

## Sens du projet TEO, terminus Plaines Villes

@37	THEPOT	Le but serait de stopper les véhicules rentrant dans saint Brieu aux Plaines villes, incitant les usagers à 'emprunter le bus pour aller en centre-ville. La rocade Sud est	Le but d'un BHNS et donc du projet TEO est de proposer une alternative à la voiture individuelle suffisamment compétitive pour provoquer le changement des habitudes
-----	--------	---	--





		abandonnée, ce qui limite le nombre escompté d'usagers. A titre personnel, nous n'utiliserons pas le bus.	des automobilistes : P+R faciles d'accès, fiabilité, régularité...
--	--	--	--

### Économie du projet - Appréciation des dépenses

@1	CROGUENNEC	<p>L'économie est donc supérieure à 1 Million d'euros en renonçant aux percements des ronds-points.</p> <p>L'évaluation financière du dossier est très sommaire. Quelle est la balance des dépenses en investissement et des gains escomptés en fonctionnement qui justifierait ce surcoût du percement des deux giratoires ?</p> <p>PJ : Point pédagogique du CEREM sur les TCSP type BHNS (13 pages) ; Courrier de M CROGUENNEC en date du 17 juin 2022 (2 pages) ; Echanges en référence au document de BAT sur le calcul du temps de franchissement avec calcul contradictoire.</p>	<p>L'économie en renonçant au percement des giratoires ne serait pas d'1 Million d'euros ; en effet, le surcoût lié à ces percements n'est estimé qu'à environ 130 000 € HT par giratoire (le reste des travaux concernant l'aménagement des stations, des cheminements piétons/cycles, des voies et stationnements périphériques et des espaces verts)</p>
----	------------	---	---





@14	DE TILLY	<p>En février 2023, l'appréciation sommaire des dépenses mentionne pour TEO3 14.6M € ht (dont 3.8M€ ht pour TEO3A).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ce montant s'entend-il en valeur février 2023 ou sinon, de quand date cette estimation sommaire ?</li><li>- Nous en déduisons que les phases TEO3B (Les Villages - Carrefour P NERUDA) + TEO3C (Carrefour P NERUDA-Plaines Villes+ Place de la Cité -Avenir à l'Est) = 10.8M€ ht soit TEO3B+C= 13M€ ttc. Or le montant TEO3A n'est plus une estimation, car les travaux sont finis. Quel était donc le montant estimé avant travaux de TEO3A ?</li><li>- La valeur des dépenses TEO3B+TEO3C indiquée s'élève donc à 10.8M€ ht soit 13M€ TTC. Ce montant intègre-t-il bien outre les travaux, les honoraires de Maitrise d'oeuvre, les études diverses et autres dépenses liées au projet TEO3B+C ?</li><li>- Pouvons-nous avoir la décomposition de ce montant TEO3B+TEO3C : 10.8M€ ht soit 13M€ TTC, notamment le montant estimé des dépenses (travaux+honoraires) du carrefour Pablo NERUDA, de la &lt;&lt; station-les villages &gt;&gt; du carrefour de l'IROISE ?</li><li>- Les montants d'aides au financement mentionnés s'entendent-ils en HT ou en TTC ? et ces aides concernent-elles toutes les dépenses ou uniquement certaines dépenses comme les travaux, ou uniquement la Maitrise d'oeuvre, ou autres ?</li><li>- Vous avez fait le choix d'anticiper les procédures en lançant l'appel d'offres d'entreprises - Travaux(en cours) avant l'enquête publique(également en cours), avant donc la publication du rapport de la commissaire enquêtrice et avant la décision préfectorale concernant ce projet TEO3B et TEO3C. Votre Maitrise d'oeuvre a donc réalisé les plans stade projet et en a fait l'estimation définitive : Nous souhaiterions connaître ces estimations définitives stade projet avec le détail des ouvrages précités</li></ul> <p>L'ensemble de ces précisions est important car d'une part ce dossier a plus de 10 ans et chacun sait que les prix ont flambé ces derniers mois particulièrement dans le bâtiment et travaux publics. D'autre part chacun pourra ainsi se faire une idée des éventuelles économies à réaliser sur ce projet qui n'est plus en adéquation avec la situation actuelle.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- appréciation sommaire des dépenses en valeur février 2023 date du tableau comme mentionné</li><li>- l'estimation de la phase TEO3 est la même depuis son démarrage</li><li>- les travaux du rond-point TEO3B sont estimés à 1,4M€ HT et Iroise à 821K€ HT avant consultation des entreprises.</li><li>- Les montants d'aide au financement s'entendent HT. Selon le dispositif, ils peuvent concerner différents postes (études, GIEP, aménagements cyclables, stations de bus, P+R...)</li><li>- L'agglomération a fait le choix d'anticiper les procédures en consultant les entreprises en juin 2023 afin de pouvoir tenir le calendrier de livraison de la ligne en 2025.</li></ul>
-----	----------	--	---







C01	CROGUENNEC	Le projet n'a pas été réinterrogé depuis son lancement en 2006. Il manque les chiffres actualisés permettant de justifier les dépenses au regard des économies ou des bénéfices d'ordre environnemental.	Le projet a été réinterrogé et amélioré au fil des différentes étapes : davantage de végétalisation, aménagements cyclables, gestion des eaux pluviales... Accompagnés d'une ligne de bus attractive, TEO un réel projet d'actualité.
-----	------------	--	---

## Procédure et concertation

### Concertation

@17	ADFACILE22	<p>Nous avons tenté d'alerter la Maîtrise d'Ouvrage à de multiples reprises à titre personnel, en collectif avec les autres commerçants des Villages (pas plus intégrés au projet que nous, cf. PJ) sans susciter la moindre réaction positive. Il existe de nombreuses solutions alternatives permettant de conserver et améliorer ces parkings de proximité de commerces. Encore faut-il accepter d'y réfléchir et les étudier. La Maitrise d'Ouvrage a catégoriquement refusé de remettre en cause ou discuter l'emprise du projet.</p> <p>Le document joint illustre ce que nous avons largement expliqué sans succès à la Maitrise d'Ouvrage : l'accès à notre commerce devient si étriqué et dangereux que cela revient à dire qu'il est purement et simplement supprimé. Condamner ces places qui ont été volontairement créées avec le rond-point pour les</p>	<p>Saint-Brieuc Armor Agglomération a fait le choix de mener la concertation de façon collective pour que les différents acteurs puissent échanger ensemble sur leurs besoins respectifs. Les commerçants de tout le linéaire ont été mobilisés dès les premières étapes de la concertation, avec des entretiens en face à face avec une équipe de sociologues (17 commerçants vus), puis ont été conviés aux Cafés TEO « esquisse » (79 participants dont 16 commerçants présents).</p> <p>Les commerçants du secteur Neruda ont également été revus en réunion en décembre 2021 puis en mars 2022 en présence d'élus et techniciens. Il leur a été rappelé à cette occasion que ce sujet du stationnement pose la question de l'appropriation par les commerçants de cet espace à cet effet. L'espace dont il est question est un trottoir et non un espace de stationnement. Il est rappelé à ce stade de la discussion que cet espace est également public et que dans le cadre du projet TEO, la volonté</p>
-----	------------	--	---





		<p>commerces riverains, revient à condamner notre activité, celle du boulanger et par effet domino, sans doute les autres commerces riverains.</p> <p>PJ : 2 schémas explicatifs de la problématique de stationnement</p>	<p>politique, partagée par les riverains lors des enquêtes citoyennes, est de redistribuer l'usage de cet espace sur des fonctions de mobilités douces ainsi que sur de l'aménagement paysager dans la mesure du possible. Notamment un choix a été fait sur ce boulevard de privilégier la sécurisation des cheminements piéton et vélo aux stationnements anarchiques. Les commerçants ont été informés des avis favorables reçus sur cet aménagement de la part de riverains en concertation et par mail. Il convient de prendre en compte les différents avis et de faire des choix pour satisfaire l'intérêt collectif.</p> <p>Le projet de réaménagement du rond-point ne vient pas changer les accès et stationnements sur les emprises privées (boulangerie, service à domicile, banque...)</p>
@19	ADFACILE22	<p>Rond-point Pablo Neruda. Commerce riverain ADFACILE 22. Concertation</p> <p>Complément de la contribution @17</p> <p>En PJ : deux courriers adressés à la mairie par un groupe de plus de 20 commerçants et professions libérales. Datés du 2 janvier 2022 puis du 18 février, ils décrivent le manque de concertation et de transparence. Les plans ont été établis en méconnaissance des commerces riverains et de leur besoins. Les photos illustrent la problématique des parkings.</p>	
@36	COMITE DE QUARTIER LES GRANDS VILLAGES	<p>Contribution du comité de quartier les GRANDS VILLAGES. Le comité de quartier représente 161 adhérents et a pour objectifs l'amélioration du cadre de vie de ses habitants et la création du lien social à travers des animations. Nous espérons que ce projet répondra au manque d'attractivité des quartiers Ouest et qu'il sera l'occasion de changer l'image des Villages. Au-delà de TEO, nous souhaitons par l'aménagement de places, de lieux de rencontre et d'espaces verts, retrouver du lien social, de la convivialité et de la nature.</p> <p>Nous nous sommes donc intéressés de très près au dossier TEO, et avons participé activement aux ateliers</p>	<p>La synthèse des attentes citoyennes rejoint les demandes du comité de quartier sur les besoins d'apaisement de la circulation et réajustement de l'espace en faveur des mobilités douces en rendant les espaces publics des quartiers ouest plus qualitatifs.</p>





	proposés par ST BRIEUC aggro. Nous avons trouvé ces échanges très constructifs, et chacun a pu exposer son point de vue.	
--	--	--

## Procédure

@16	CROGUENNEC	Après avoir pris connaissance de l'appel d'offres aux entreprises (pour le tronçon entre le carrefour de St-Jouan et le giratoire Pablo Néruda), lancé le 17 mai et fixant la date limite de remise des offres au 12 juin 2023, je m'interroge sur l'utilité des contributions.	L'équipe projet est partie d'un calendrier théorique (qui sera réalisé sous réserve de l'obtention de la DUP) afin de conduire les différentes étapes administratives conjointement.
@39	CROGUENNEC	Contribution en tant qu'habitant des Villages, client des commerces de proximité et citoyen soucieux de l'utilisation des deniers publics. << Le tracé de TEO3 ... pour lequel il est réalisé une demande de DUP est le 3ème et dernier tronçon du réseau de BHNS TEO et consiste.... >>. En réalité, aujourd'hui, les travaux sont entièrement réalisés depuis la Croix-Mathias jusqu'à la rue Féval ; de la rue Féval au carrefour Pablo Néruda, les travaux sur les réseaux sont réalisés et l'appel d'offres pour ceux de voirie est clos depuis le 12 juin, avec début du chantier prévu en septembre. De fait, la demande de DUP ne concerne en vérité que les tronçons Pablo Néruda/ Plaines Villes et tronçon Est, ainsi que les 2 parkings-relais.	Le projet TEO consiste en une ligne de 8 kilomètres de longueur dossier de DUP traite toute la 3ème phase de TEO : les étapes TEO1 et TEO2 ont déjà bénéficié d'une déclaration d'utilité publique. Il semble plus logique de présenter l'intégralité du tracé aux citoyens.
@43	LEWIS	Est-il normal de lancer une enquête publique pendant la période des vacances ? Pourquoi ne pas avoir choisi mi-septembre à mi-octobre, quand la rentrée des classes est passée, que la majorité des congés sont terminés ?  Les travaux en cours impactent déjà fortement la vie des Villages : circulation interdite devant le "Toit de Chaume", perte de chiffre d'affaires pour les propriétaires. Toutes les voitures et motos passent à cause de cela par la rue du Cleuziou, avec nuisance sonore à toutes	L'enquête publique a duré 33 jours consécutifs et a vu son démarrage 2 semaines avant les congés scolaires. Grâce au registre numérique, l'adresse mail dédiée ou la possibilité d'envoyer un courrier, les citoyens ont pu déposer leurs contributions 24h/24h. Lors des travaux TEO, les commerçants & riverains sont accompagnés par la démarche





		heures du jour et de la et danger pour les piétons et les chats.Et cela juste pour des travaux limités, donc qu'en sera-t-il des travaux du Teo pendant 2 ans !	de gestion furtive d'un chantier « Mise en page de la méthode FURET » expliquée à la rubrique 7,3,1,1 de l'étude d'impact.
--	--	---	--

### Avis usagers

#### Conducteur de bus

@13	LEGENDRE	'En tant que conducteur chez Baie d'Armor Transport, ce projet nous sera forcément bénéfique. Question / suggestion concernant le futur terminus des Plaines Villes : Est-il prévu uniquement un sanitaire tel que nous le connaissons actuellement aux Villages, ou alors un petit local d'une dizaine de m2 pourrait être envisagé afin d'accueillir les sanitaires et un espace de pause (avec machine à café) similaire à ce qui a été fait à la gare derrière la maison du vélo.	Un sanitaire simple est prévu au P+R Ouest, comme à la station Les Villages et au P+R Avenir. Le local de pause est uniquement au PEM.
E24	ESTEBAN PESTY	Demande de prévoir une largeur suffisante pour le croisement de deux bus contrairement à ce qui a été fait sur les boulevards Laennec / tour d'Auvergne où le croisement entre 2 bus est très compliqué à cause des arbres et des stationnements des voitures. PJ : deux liens sur des vidéos illustratives, article du Télégramme	La largeur de voie est calibrée à 6,40m soit 20cm de plus que sur TEO3A, de plus, le stationnement est unilatéral, contrairement au bd Tour d'Auvergne.
@40	LE CHANU	Le conducteur de bus est un métier en tension. Les contraintes horaires, la versatilité du grand public, mais aussi Les conditions de travail "de roulage" se sont dégradées malgré l'amélioration du matériel roulant. On notera en particulier l'augmentation de la violence routière, de la recrudescence d'aménagements nocifs pour les bus (dos d'âne, limitation de largeur de voirie, chicanes, priorité à droite, rond points, ...). Autant d'éléments qui, outre d'accroître le stress, impactent la santé des salariés conduisant à une augmentation des maladies professionnelles, des arrêts de travail, de la problématique de reclassement. Ainsi travailler sur une ligne de TCSP avec des	RAS





		aménagements favorisant la circulation des bus a des vertus sur la santé des personnels de conduite, mais aussi des clients.	
--	--	--	--

### Voyageurs

@30	Un Villageois	Page 81/428 de l'étude d'impact, il est indiqué qu'à l'occasion du projet TEO, 4 stations de la ligne A seront supprimées : Beaulieu, Hélène Boucher, Paul Fréval et La Tour d'Auvergne. Empruntant cette ligne, j'en suis extrêmement surpris, car ces stations desservent des ensembles de logements dont la population est vieillissante, comme le reste du quartier des Villages. L'étude d'impact ne donne aucune justification. Néanmoins il est évident que cela sert les objectifs TEO de régularité et vitesse de ligne. Je ne pense pas que ce genre de décision incite les riverains à prendre plus souvent le bus. L'objectif de faire gagner quelques secondes à des bus qui circulent du coup à vide est source d'interrogations.	Les stations ont été positionnées en fonction des pertinences d'urbanisation et de densité sur un rayon de 500 m (notamment proches des intersections). La recherche du compromis entre l'éloignement et la zone de «chalandise». Dans le cadre des concertations / réunions publiques, les plans ont été présentées afin de discuter aussi du positionnement des stations par rapport aux usagers et aux impacts riverains.
@35	Lila	Demande de gratuité des transports.	Sur les 21 M€ nécessaires au financement des Tub, les recettes des tickets et abonnements représentent 3,50 M€ ». Le reste, 17,50 M€, provient de la taxe versement mobilité payée par les entreprises, privées et publiques, de plus de dix salariés du territoire. Pour compenser la perte des 3,50 M€, mécaniquement, cela supposerait d'augmenter la taxe (1,6 %). SBAA a fait le choix d'avoir une offre attractive et très concurrentielle : tarifs étudiants,





			boursiers, abonnement annuel des 26-59 ans, tarification sociale, plans de mobilité dans les entreprises....
R02	Riveraine	Interrogation et inquiétude sur le redéploiement des stations entre le rond-point Pablo Neruda et le rond-point d'Iroise. Que devient la station Campus d'Armor et où sera repositionnée la station Bien Assis ? Compte-tenu de la densité en logements, la distance à parcourir pour rejoindre l'arrêt est à prendre en compte ;  Demande de confirmation des prévisions des espaces verts sur le tronçon Pablo Neruda-Iroise.	Idem réponse @30 La station Bien Assis conserve son emplacement. Sur le tronçon Neruda – Iroise, des espaces verts sont prévus en stade PRO, principalement sur la rive Nord, ainsi que la plantation de 8 arbres.

## Aménagements

### Questions diverses aménagement

C03	RICHARD	<b>Aménagement</b> A titre personnel, Monsieur RICHARD me communique le courrier adressé par le Comité de quartier des Villages (cf obs @36) en insistant sur le point sauvegarde des éléments patrimoniaux dans l'aménagement : le lavoir Saint Jouan et la Croix de la Mare Mêlée.	À ce stade des travaux, il n'est pas prévu de restauration de ces éléments non répertoriés au patrimoine des bâtiments historiques.
@2 6	Yvonne	<b>Franchissement des ronds-points existants:</b> Pourquoi une approche technique différente selon les ronds points?-	Le trafic existant et la configuration spatiale (nombre de voies à raccorder au carrefour) sont les critères permettant de faire un choix entre un giratoire percé ou non pour prioriser le BHNS si nécessaire aux ronds points
@2 6	Yvonne	<b>Gain de temps. Faisabilité :</b> L'étude de faisabilité réalisée en 2002 avec une vitesse de circulation de 50, ne serait-	La vitesse commerciale visée pour le BHNS est de 20km/h et le gain de temps apporté par les







		elle pas à mettre à jour pour prendre en compte la nouvelle vitesse réglementée désormais à 30 km/h ?	priorisations du BHNS aux carrefours est particulièrement intéressant aux heures de pointe, lorsque la vitesse moyenne est plus proche de 30km/h que de 50km/h; cette évolution de la vitesse de circulation n'a donc pas d'impact sur le BHNS et ne nécessite pas de refaire une étude de faisabilité
@3 6	MACE	<b>Demands :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Réserver le passage public reliant la rue Théodule Ribot à la rue Saint Jouan aux piétons et aux cyclistes</li><li>- Garantir la sécurité des piétons du giratoire Pablo Neruda notamment aux abords de la boulangerie</li><li>- Embellir, requalifier et aménager l'entrée de ville (Boulevard de l'Atlantique) notamment par la végétalisation</li><li>- Réhabiliter les éléments du patrimoine : lavoir Saint Jouan, croix de la Mare Mêlée</li><li>- Pour des espaces publics de qualité, végétaliser, remettre la nature en ville, rendre la rue aux habitants, faciliter la circulation des piétons</li><li>- Développer des espaces dédiés aux modes de mobilité active en favorisant les circulations piétonnes (traversées de 12m de large), en multipliant les zones de rencontre sur trois secteurs (stations bus du carrefour St Jouan, entre le Point du Jour et Waron, centre commercial Géant)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- l'aménagement de la venelle St Jouan est issu des concertations : c'est le seul accès en véhicule à la polarité commerciale depuis l'ouest de la ville. Cependant elle sera traitée en zone de rencontre et en sens unique tête bêche afin de limiter le trafic</li><li>- les piétons pourront de nouveau utiliser le trottoir devant la boulangerie car les voitures ne seront pas garées dessus</li><li>- la plantation d'arbres a été positionnée là où les réseaux souterrains le permettaient c'est à dire sur la rive nord</li><li>- les traversées piétonnes seront très signalées, la mise en place de zone de rencontre n'est pas adaptée avec un tel trafic et un</li></ul>





			fonctionnement de carrefours à feux.
@1 1	GAUTIER	<b>Propositions</b> - Dans l'objectif de revivifier le commerce du Centre-Ville : créer des consignes dans les gares pour que les personnes venant dans le centre (avec des enfants) ne repartent pas aussitôt. - Considérant qu'en dehors des heures de pointe, la plupart du temps, les bus doubles sont vides, durant les "heures creuses" faire circuler des bus simples.	

### Giratoire de l'Iroise

@1	CROGUENNEC	Le percement du giratoire de l'Iroise est encore plus discutable : - Il ne facilite la circulation en ligne droite que dans un sens - Il est relativement récent et ce serait un mauvais exemple d'utilisation de l'argent public.	Un rond-point percé permet de gagner du temps, de limiter les troubles musculosquelettiques, et limite aux clients l'effet de balan et d'inconfort.
----	------------	--	---

### Voirie : revêtement de chaussée

@26	Yvonne	Le dossier évoque l'intention de "Favoriser la perméabilité des revêtements " sans préciser la couleur du bitume. Sachant que "le bitume noir absorbe 80% à 95% du rayonnement solaire et emmagasine la chaleur, provoquant un effet réchauffant même la nuit", ne serait-il pas plus pertinent d'envisager un revêtement plus approprié afin de réduire l'impact sur le réchauffement climatique ?	Les revêtements plus clairs ont un surcoût non négligeable sur un tel projet. Les pistes cyclables seront en beige.
-----	--------	---	---





## Rond-point Pablo Neruda

@18	COSSON	Pourquoi refaire le rond-point de Casino, puisque celui récent de la Corderie n'a inquiété personne pour les TMS des chauffeurs, surtout qu'aujourd'hui le confort de conduite des bus n'est pas celui de 1968, mais c'est l'argent public on s'en préoccupe pas.	Un rond-point percé permet de gagner du temps, de limiter les troubles musculosquelettiques, et limite aux clients l'effet de balan et d'inconfort. Ainsi l'intérêt du plus grand nombre (une ligne comme TEO vise les 10 000 voyageurs jours) semble devoir primer sur les autres intérêts individuels.
@29	Un Villageois	<b>Gestion des eaux pluviales, abattage des arbres</b> La mise en oeuvre des techniques de Gestion Intégrée des eaux Pluviales (GIEP) sur TEO3 consiste à réaliser les trottoirs et pistes cyclables en matériaux et structures absorbantes. Ces choix ne suffisent pas à justifier la suppression des espaces verts et des vieux arbres du rond-point Pablo NERUDA, ni d'en doubler ou tripler la surface étanche ! Une gestion vertueuse de l'espace public serait de conserver, développer et mettre en valeur les espaces verts existants et adapter le projet TEO à cet environnement de qualité. Pourquoi ne pas réutiliser par exemple une partie du parking voisin totalement étanche dont plus d'1/3 de la surface est inutilisé toute l'année ? Cela permettrait de réhabiliter ce parking en utilisant notamment ces techniques GIEP.	TEO est un projet qui vise à améliorer l'efficacité des transports ce qui implique de rendre le giratoire traversant ce qui ne permet pas de conserver les arbres existant qui sont dans le centre du giratoire. Par ailleurs ces arbres sont des essences peu longévives (Bouleau, Aulne) et sont déjà matures. Les arbres en périphérie sont conservés dans le projet à savoir les grands arbres du parking du toit de chaume et les arbres en limite de la station service.
@31	Yves	<b>Sécurité</b> TEO va à l'encontre de l'objectif de « réduire la vitesse et pacifier l'espace public » : ce giratoire créé pour fluidifier la circulation y parvient car trente ans plus tard, il garantit toujours cette fluidité : jamais d'embouteillage, ni d'accidents ni d'incidents. Le projet consiste en une succession ininterrompue de stop - cédez le passage aux piétons, aux vélos, aux voitures, à la ligne A et aux autres bus, en totalisant plus de 18 sur l'ensemble (Cf plan joint). Cette concentration en si petit espace ne peut qu'engendrer des embouteillages monstres aux heures de pointe.	Le fonctionnement du giratoire reste classique car la gestion par feux n'intervient que lors du passage du bus et ne dure que quelques secondes. La ligne droite créée est un couloir de bus et non un axe de circulation automobile. La sécurisation des traversées piétonnes est un enjeu fort du projet de réaménagement du





	<p>L'objectif de réduire la vitesse sera donc atteint, mais au détriment de la pacification de l'espace public, car les embouteillages ne peuvent qu'échauffer les esprits. Par contre aux heures creuses du soir et des week-ends, la nouvelle ligne droite créée pour la ligne A-TEO sera un magnifique terrain de jeux renouvelé pour les rodéos urbains dont les Villageois se plaignent depuis longtemps.</p> <p>Un point est totalement ignoré : les flux scolaires.</p> <p>Le rond-point et la station de bus des Villages desservent les écoles du quartier, notamment L'école du Grand Clos et le collège Jean MACE. Aux heures de pointe, ce sont des volées d'enfants qui traversent en diagonale sans guère de prudence la rue de Cornouaille, face au Crédit Agricole pour courir attraper leurs bus. Ce même espace est utilisé par les automobilistes-clients des commerces riverains pour effectuer leurs demi-tours afin de regagner le rond-point. Ainsi décrit, cet espace pourrait sembler dangereux, mais il n'en est rien : les manœuvres incessantes des véhicules stationnant en épi sur la chaussée ralentissent et sécurisent finalement et naturellement toute cette plateforme d'échanges.</p> <p>Le projet TEO aurait donc dû traiter de façon spécifique cet espace particulier rue de Cornouaille afin de le rendre encore plus fonctionnel et sécurisant pour tous. Or il ne fait que supprimer les parkings en épi et d'ADFACILE, sans traiter le reste. C'est une occasion manquée, car les enfants continueront de traverser en diagonale depuis la rue Barde Abhervé et les voitures continueront à effectuer des demi-tours sauvages. Par contre la suppression des places de parkings et donc l'absence de mouvements incessants de stationnements en rives entrainera sans aucun doute une augmentation de la vitesse d'approche du rond -point, donc du danger.</p>	<p>rond-point et ceux-ci sont largement sécurisés sur le projet.</p> <p>Les véhicules ne doivent pas manœuvrer sur les trottoirs, qui sont un espace sacralisé pour les piétons.</p> <p>Les stationnements en épis n'existent pas, il s'agit d'un stationnement abusif sur trottoir.</p> <p>Le parking d'ADFacile, emprise privée, est inchangé.</p>
--	---	--





@42	Yvonne	<b>Aménagement</b> Le dossier interpelle car nous n'y trouvons pas d'étude de variante technique au niveau du franchissement du rond-point. Qu'apporte le fait de franchir ce rond-point et non de le contourner à l'instar de ce qui existe pour le rond-point de la Corderie situé sur le même itinéraire? Le dossier est muet à ce sujet.	Un rond-point percé permet de gagner du temps, de limiter les troubles musculosquelettiques, et limite aux clients l'effet de balan et d'inconfort. Ainsi l'intérêt du plus grand nombre (une ligne comme TEO vise les 10 000 voyageurs jours) semble devoir primer sur les autres intérêts individuels.
E41	CROGUENNEC	<b>Arbres, ré-aménagement</b> En lien avec obs E25 (courrier au maître d'ouvrage) A ce jour de la demande de renseignements complémentaires adressée au maître d'Ouvrage le 19 juillet : demande de confirmation, ou non, du maintien des 8 arbres aux abords du giratoire Pablo Neruda. Confirme son opposition à la destruction de l'espace vert central et, surtout, du giratoire existant dont le ré-aménagement du giratoire, autour du terre-plein central existant, est tout à fait possible, en améliorant les circuits et voies notamment pour les vélos et les piétons, sans favoriser exclusivement les bus. Ce qui économiserait plusieurs centaines de milliers d'€ à reporter sur l'adaptation du TEO existant : nombreux accidents de cyclistes, certains graves (en remontant sur le trottoir: bordure TROP haute) sur le Bd Charner entre la gare SNCF et Croix Mathias, où les vélos doivent rouler sur le trottoir au milieu des piétons, des poubelles et des voitures mal garées, ce qui est une aberration. D'autres exemples : de nombreux ralentisseurs ou plateaux hors normes, dangereux pour les 2 roues (dont motos) alors que c'est neuf/ récent. Reprise du courrier cité	Les grands arbres du parking du toit de chaume et les arbres en limite de la station service sont conservés. TEO est un projet de BHNS, c'est la raison du réaménagement, l'arbitrage des différents aménagements doit se faire en gardant à l'esprit que TEO est un projet de transport dans lequel l'efficacité est primordiale.
@40	LE CHANU	<b>Rond-point Pablo Neruda, carrefour Saint Jouan, aménagements</b> Un rond-point percé permet de gagner du temps, de limiter les troubles musculosquelettiques, et limite aux clients l'effet de balan et d'inconfort. Ainsi l'intérêt du plus grand nombre (une ligne comme TEO vise les 10 000 voyageurs jours) semble devoir primer sur les autres intérêts individuels.	RAS





		Il en est de même que de donner une trame visuelle urbaine favorisant la sécurité comme à l'arrêt St Jouan qui assure la desserte d'un quartier dense mais aussi d'un Lycée Important (Freyssinet).	
@1	CROGUENNEC	<b>Percement</b> Contestation du projet de destruction/reconstruction du carrefour Pablo Neruda pour les raisons suivantes : - Le principe du trajet rectiligne n'est pas intangible (cf BHNS Chartres, et carrefours Bd de la Tour d'Auvergne/rue de la Corderie) - Le gain de temps (estimé à environ 60 secondes par Baie d'Armor Transports) n'est pas avéré : les bus qui n'ont pas de voies dédiées devront respecter les autres véhicules ou usagers, et seront ralentis par les arrêts de part et d'autre du carrefour. L'observation montre que le bus met actuellement 30 secondes pour un tour complet - L'objectif de performance du TEO (respect des temps et cadences de trajets), est remis en cause par la généralisation de la limitation à 30 km/h . Le calcul montre qu'il faudra 45 secondes de plus sur le trajet rond-point /terminus. Quelle est la conséquence sur la programmation des horaires ? - Un réaménagement du giratoire autour du terre-plein central est possible sans pénaliser la circulation des bus. - On peut réaliser une économie de 1 million d'euros en ne perçant pas ce giratoire.	L'économie en renonçant au percement des giratoires ne serait pas d'1 Million d'euros ; en effet, le surcoût lié à ces percements n'est estimé qu'à environ 130 000 € HT par giratoire (le reste des travaux concernant l'aménagement des stations, des cheminements piétons/cycles, des voies et stationnements périphériques et des espaces verts). Le projet est réalisé ainsi pour satisfaire à l'objectif de performance des transports collectifs, le gain vient avec l'addition des aménagements spécifiques.
@2	CROGUENNEC	Complément à l'observation @1 Rond-point Pablo Neruda Proposition de reconstruire le rond-point Pablo Neruda en carrefour classique à feux en croix, plus sécurisant pour les cyclistes et les piétons. Quels sont les bénéfices attendus de la destruction/reconstruction du carrefour ? L'observation @1 a remis en cause le gain de temps escompté. Le meilleur confort des passagers et des chauffeurs entraîne un coût	Les travaux sur les réseaux humides sont terminés sur le giratoire Neruda mais il reste des interventions sur les réseaux secs (telecom, éclairage...)







		financier démesuré. Les travaux de renouvellement des réseaux invoqués ont déjà été réalisés, y a-t-il d'autres travaux envisagés ? PJ : vidéo du passage des bus sur le rond-point	
@6	LABAS	<b>Destruction des arbres et coût financier</b> Déploire la destruction du rond-point car il a une très belle végétation avec de très jolis arbres anciens, tout cela pour faire gagner quelques secondes sur un trajet pour les bus du TEO. D'autre part, l'argent qui sera dépensé pour refaire ce rond-point représente une somme conséquente qui pourrait servir à autre chose. Dans un monde où nous avons besoin de nature, la façon dont sont menés ces travaux est déplorable pour les citoyens. Alors soyons responsables et trouvons des solutions afin de garder ce rond-point tel qu'il est à ce jour, surtout avec les sommes engagées pour gagner si peu de temps.	Le surcoût lié à ces percements n'est estimé qu'à environ 130 000 € HT par giratoire (le reste des travaux concernant l'aménagement des stations, des cheminements piétons/cycles, des voies et stationnements périphériques et des espaces verts). TEO est un projet qui vise à améliorer l'efficacité des transports ce qui implique de rendre le giratoire traversant ce qui ne permet pas de conserver les arbres existants qui sont dans le centre du giratoire. Par ailleurs ces arbres sont des essences peu longévives (Bouleau, Aulne) et sont déjà matures.
@10	GAUTIER	<b>Destruction des arbres</b> Ecologiste depuis ma prime enfance, je trouve choquant de voir des arbres disparaître pour permettre de gagner quelques minutes sur un trajet.	TEO est un projet qui vise à améliorer l'efficacité des transports ce qui implique de rendre le giratoire traversant ce qui ne permet pas de conserver les arbres existants qui sont dans le centre du giratoire. Par ailleurs ces arbres sont des essences peu longévives (Bouleau, Aulne) et sont déjà matures. Les arbres en périphérie sont conservés dans le projet à savoir les grands arbres du parking du toit de chaume et les arbres en limite de la station service.
E11	ANNE ATLAN	<b>Percement et replantation</b> Aujourd'hui, au rond-point Pablo Neruda, on veut faire la même chose qu'au carrefour de la Croix Mathias. Donner la priorité aux bus y a encore moins de sens. Depuis deux ans que j'habite à côté, je n'y ai JAMAIS vu le moindre embouteillage. Par contre, là comme ailleurs, la température augmente, et couper des arbres vénérables et imperméabiliser le sol est très dommageable. L'argument de (re)plantations est fallacieux. Il faudra au moins trente ans aux arbrisseaux nouvellement plantés pour donner autant d'ombre et de fraîcheur que ceux coupés, or le réchauffement, c'est maintenant !	Il y a une erreur dans le DCE concernant les 33 arbres à tailler. Seuls les arbres conservés





@15	Habitant Des Villages	<b>Destruction des arbres</b> Les impacts écologiques et environnementaux représentent 2 des 6 objectifs initiaux structurant le projet TEO. Les plans projetés en PJ appellent à l'abandon pur et simple de la destruction du rond-point existant. Je demande la suspension de ce projet pharaonique de rond-point traversant pour un gain de quelques secondes de trajet et demande qu'un projet alternatif soit étudié afin d'adapter TEO3 au rond-point existant et ses abords dont les qualités paysagères remarquables méritent d'être défendues, conservées et embellies. PJ : Plans projetés du rond-point/station TEO des Villages	sur ce secteur seront taillés (taillages soignés) à savoir les 8 arbres mentionnés.
E25	CROGUENNEC	Courrier adressé au Maître d'Ouvrage le 19 juillet. Demande de réponses sur les points suivants : Rond-point Pablo Neruda. <b>Abattage des arbres</b> Concernant les arbres abattus ou conservés au carrefour Pablo Néruda. Après avoir pu prendre connaissance du DCE (section St-Jouan Pablo Néruda : appel d'offres clos le 12 juin et lancement de l'ordre de service de commencer des travaux programmé au 1er septembre prochain), il me semble que ne sont conservés que : - d'une part, les 3 arbres situés sur l'espace vert/ accotement côté station-service de CASINO, - d'autre part, les 5 arbres de 40 ans environ situés sur l'espace << parkings >> du Toit de Chaume, côté Ouest du carrefour. Soit 8 arbres au total à cet endroit, alors que 33 arbres (ou massifs) doivent être taillés dans le tronçon ou planche 1 du DCE? Pouvez-vous me confirmer cette analyse, utile pour mieux apprécier l'impact du projet sur ce volet	
@26	Yvonne	<b>Abattage des arbres</b> Le projet ampute la partie végétale du rond-point Pablo Néruda à une période où la préservation des espaces verts est devenue impérative. Que prévoit le projet pour les 5 grands arbres situés sur la partie Sud du rond-point ainsi que les 5 situés en rive Ouest (entre le bd et la rue de	





		Penthièvre) qui sont devenus des marqueurs paysagers très forts au niveau du quartier. Le nombre de jeunes arbres supplémentaires ne pourra pas compenser la masse végétale des arbres actuels avant de nombreuses années.	
@27	Yves	<b>Abattage des arbres</b> La station des villages est actuellement le terminus de la ligne A et d'autres lignes et fonctionne très bien. Elle redevient une station intermédiaire, le terminus sera dorénavant aux Plaines Villes. Cependant des aménagements fastueux et coûteux y sont prévus : 5 voies de circulation (dont une en parking de bus) et 3 quais de voyageurs (dont 2 dédiés à la ligne A exclusivement). Adapter simplement l'aménagement Saint Jouan à la station des Villages ou faire même beaucoup plus simple permettrait de préserver les espaces de fraîcheur plantés d'arbres et de prairies, garantir le bon fonctionnement TEO3 comme à Saint Jouan et faire des économies très importantes de budget. Serait-il possible d'étudier une contre-proposition garantissant l'écologie de notre quartier si bien nommé ?	La station Les Villages est prévue pour constituer un échangeur multimodal : abri vélos sécurisé, quais de régulation et sanitaires chauffeurs, parkings à proximité immédiate... Les autres lignes venant de l'extérieur pourront se connecter à TEO et améliorer l'efficacité globale du réseau. Un autre exemple de en quoi TEO sera la colonne vertébrale du réseau TUB demain. Les arbres en périphérie sont conservés dans le projet à savoir les grands arbres du parking du toit de chaume et les arbres en limite de la station service. Pour le parking Toit de Chaume, nous avons prévu des matériaux perméables également, et la surface d'espaces verts sur ce parking est augmentée par rapport à l'existant, puisque nous en créons au Sud,
C03	CROGUENNEC	<b>Abattage des arbres</b> Le percement du rond-point entraîne l'abattage des arbres, ce qui est en contradiction avec les objectifs n° 2 et n°6 du projet : développement végétal, moins de minéral, favoriser la perméabilité des sols. Un réaménagement du terre-plein est possible sans pénaliser la circulation des bus.	TEO est un projet qui vise à améliorer l'efficacité des transport ce qui implique de rendre le giratoire traversant ce qui ne permet pas de conserver les arbres existant qui sont dans le centre du giratoire. Les arbres en périphérie sont conservés dans le projet à savoir les grands arbres du parking du





			toit de chaume et les arbres en limite de la station service. Pour le parking Toit de Chaume, nous avons prévu des matériaux perméables également, et la surface d'espaces verts sur ce parking est augmentée par rapport à l'existant, puisque nous en créons au Sud,
E25	CROGUENNEC	<p><b>Aménagement voirie</b></p> <p>Après lecture du diagnostic &lt;&lt; chaussée &gt;&gt; du CEREMA, il apparaît que le carrefour Pablo Neruda a été construit entre 1989 et 1992. De ce fait, la structure de chaussée doit être dimensionnée pour la classe T3 ad hoc et d'une ancienneté relative, bien inférieure à celle du Boulevard de l'Atlantique (travaux importants en 1983/84), ce qui justifie d'autant plus sa non-destruction et le maintien du carrefour actuel, simplement ré-aménagé pour améliorer les déplacements actifs et la rotation des bus autour de l'espace vert central : pouvez-vous me confirmer ce point sur la qualification du corps de chaussée, non précisé dans l'étude du CEREMA (qui renvoie, sur ce point, à une autre étude de 2022)</p> <p>Enfin, en 1983, le trafic avait été estimé à 3100 véh/ jour et l'axe relevant de la Classe T2 : 3000 à 6000 véh/jour, toutefois proche de la classe T3. Ceci a été confirmé par le CEREMA, si j'ai bien lu, avec un trafic PL entre 150 à 300 PL/jour/voie ? Aussi, sur l'ensemble du TEO 3 restant à réaliser de St-Jouan à Plaines Villes, pouvez-vous me préciser si toutes les sections sont réhabilitées dans le projet définitif, ou si un décaissement total est prévu (et si oui, dans quelles sections), ce qui aurait un impact considérable sur le coût total des travaux, et donc son utilité publique, surtout dans le dernier tronçon, au-delà du carrefour Pablo Neruda. ?</p>	<p>Concernant le giratoire Pablo Neruda, la structure de voirie date effectivement de plus de 30 ans. De plus, les auscultations réalisées en 2023 sur le Bd de l'Atlantique ont montré une évolution et une dégradation importantes du comportement et de l'état des chaussées sur ce secteur depuis 2010 (date de la première étude réalisée par Ginger), probablement liées à la nature du sol support et aux différents travaux réalisés dans ces secteurs. Une grande hétérogénéité des comportements des structures de chaussées est donc constatée.</p> <p>Aujourd'hui nous sommes sur un trafic T3, mais surtout nous modifions la forme du giratoire en réduisant l'îlot central et la largeur de l'anneau circulé pour laisser plus de place aux modes doux (nous prévoyons donc un aménagement routier plus réduit que l'existant). Effectivement, les 3 arbres existants au centre du giratoire sont abattus, mais nous recréons des espaces verts sur le</p>





			<p>parking du Toit de Chaume et en périphérie du giratoire.</p> <p>Nous ne pouvons pas continuer à proposer des aménagements qui favorisent la voiture particulière.</p> <p>Il est cependant bien prévu en phase chantier de conserver toutes les structures de chaussées qui pourront l'être en plus en réalisant des essais sur site au fur et à mesure de l'avancement des travaux.</p>
@17	ADFACILE 22	<p><b>Commerce riverain. Stationnement.</b></p> <p>ADFACILE22, société de services à la personne de plus de 40 salariées se situe sur le rond-point Pablo NERUDA, face à la boulangerie. TEO rase le rond-point actuel, ses espaces verts limitrophes et tous les parkings, dont la vingtaine de places du boulanger et les nôtres (sous prétexte qu'elles ne sont pas marquées au sol, donc pas répertoriées dans ce projet TEO !).</p> <p><b>Concertation</b></p> <p>Nous avons tenté d'alerter la Maîtrise d'Ouvrage à de multiples reprises à titre personnel, en collectif avec les autres commerçants des Villages (pas plus intégrés au projet que nous, cf. PJ) sans susciter la moindre réaction positive. Il existe de nombreuses solutions alternatives permettant de conserver et améliorer ces parkings de proximité de commerces. Encore faut-il accepter d'y réfléchir et les étudier. La Maitrise d'Ouvrage a catégoriquement refusé de remettre en cause ou discuter l'emprise du projet.</p> <p>Le document joint illustre ce que nous avons largement expliqué sans succès à la Maitrise d'Ouvrage : l'accès à notre commerce devient si étriqué et dangereux que cela revient à dire qu'il est purement et simplement supprimé. Condamner ces places qui ont été volontairement créées avec le rond-point pour les commerces riverains, revient à</p>	<p>Saint-Brieuc Armor Agglomération a fait le choix de mener la concertation de façon collective pour que les différents acteurs puissent échanger ensemble sur leurs besoins respectifs.</p> <p>Les commerçants de tout le linéaire ont été mobilisés dès les premières étapes de la concertation, avec des entretiens en face à face avec une équipe de sociologues (17 commerçants vus), puis ont été conviés aux Cafés TEO « esquisse » (79 participants dont 16 commerçants présents).</p> <p>Les commerçants du secteur Neruda ont également été revus en réunion en décembre 2021 puis en mars 2022 en présence d'élus et techniciens. Il leur a été rappelé à cette occasion que ce sujet du stationnement pose la question de l'appropriation par les commerçants de cet espace à cet effet.</p> <p>L'espace dont il est question est un trottoir et</p>





		<p>condamner notre activité, celle du boulanger et par effet domino, sans doute les autres commerces riverains.</p> <p>PJ : 2 schémas explicatifs de la problématique de stationnement</p>	<p>non un espace de stationnement. Il est rappelé à ce stade de la discussion que cet espace est également public et que dans le cadre du projet TEO, la volonté politique, partagée par les riverains lors des enquêtes citoyennes, est de redistribuer l'usage de cet espace sur des fonctions de mobilités douces ainsi que sur de l'aménagement paysager dans la mesure du possible. Notamment un choix a été fait sur ce boulevard de privilégier la sécurisation des cheminements piéton et vélo aux stationnements anarchiques.</p>
@20	ADFACILE 22	<p><b>Concertation.Stationnement</b></p> <p>Complément de la contribution @19</p> <p>Monsieur le maire nous rappelle dans son courrier réponse à l'appel à l'aide de l'ENSEMBLE des commerçants des Villages, que les objectifs du projet TEO sont de maintenir &lt;&lt; l'équilibre des parkings &gt;&gt;. En ce qui concerne le carrefour Pablo Neruda, la totalité des parkings concernés sont supprimés. La Maîtrise d'oeuvre a fait le choix, malgré nos rappels, de ne pas les répertorier sous prétexte qu'ils ne sont pas marqués au sol. Ne subsisteront que le petit parking "Toit de chaume" et Casino hors projet et beaucoup trop loin pour nos activités commerciales.</p> <p>PJ : extrait du courrier en réponse du maire et des objectifs du TEO sur les enjeux de stationnement, réduction de vitesse et perméabilité des sols, objectifs estimés non atteints</p>	<p>Les commerçants ont été informés des avis favorables reçus sur cet aménagement de la part de riverains en concertation et par mail. Il convient de prendre en compte les différents avis et de faire des choix pour satisfaire l'intérêt collectif.</p> <p>Le projet de réaménagement du rond-point ne vient pas changer les accès et stationnements sur les emprises privées (boulangerie, service à domicile, banque...) Concernant les places de stationnement sur voirie, le projet est de matérialiser 6 places sur la rue de Cornouailles et de basculer les places le long du boulevard Atlantique de la rive sud vers la rive Nord. Le parking sur emprise publique « Toit de Chaume » est réorganisé et un cheminement piéton est</p>
@21	ADFACILE 22	<p><b>Commerce riverain ADFACILE 22. Stationnement</b></p> <p>L'activité d'ADFACILE22, société de services à la personne située sur le rond-point Pablo Neruda se voit sérieusement compromise par la diminution drastique de ses parkings commerciaux et l'extrême complication de ses accès rendant quasi-inutilisable le mini parking en résultant.</p>	







@37	THEPOT	<b>Riverain commerce</b> Propriétaires du commerce situé sur le rond-point Pablo Neruda. Le projet dégrade considérablement notre bien en supprimant ses parkings et en modifiant ses accès, ce qui risque de faire fuir notre locataire (ADFACILE) qui a besoin de ces parkings de proximité et de nous priver de ce revenu. Quel devenir pour notre immeuble qui se retrouve littéralement sur le rond-point avec des accès des plus dangereux ? N'est-il pas possible d'étudier les alternatives proposées dans les réunions publiques ?	créé pour rejoindre plus facilement le passage piéton.
@28	Habitant Des Villages	<b>Maîtrise foncière</b> L'assiette foncière du rond-point Pablo Neruda n'appartient que partiellement à la mairie. En effet un quart de ce dernier est la propriété d'une société foncière du groupe Casino. Le groupe Casino étant pratiquement en faillite, il est probable que l'acquisition en soit considérablement compromise. L'acquisition / échange de cette parcelle nécessaire au démarrage des travaux TEO (prévus dès septembre d'après l'appel d'offres entreprises déjà bouclé) risque donc au mieux d'être gelé, au pire compromis par ces tractations possibles et probables. Cette question rejoint les autres multiples acquisitions foncières privées nécessaires à la réalisation de ces travaux. Mes questions : par quel outil juridique la maîtrise d'Ouvrage s'assurera de la maîtrise Foncière de ces parcelles dont l'acquisition se fera manifestement après travaux ? La valeur foncière sera donc enrichie de ces travaux, soit ¼ de million de valeurs ajoutée de travaux tout de même* pour le rond-point ! Ces montants sont-ils bien intégrés au projet TEO ? Quels sont les délais (éventuels envisagés à ce titre ? *Estimation sommaire (basse) des travaux du rond-point = 1Million ?	Le phasage théorique des travaux comprend les étapes de négociation foncière en cours : aucun travaux n'auront lieu sur des parcelles avant leur acquisition. La régularisation foncière avec le centre commercial a fait l'objet d'une délibération en Conseil Municipal du 26/06/2023 : <a href="https://data.megalis.bretagne.bzh/OpenData/212202782/Deliberation/2023/241d03ca3a8096256dd9e2c22708d421ed6f0b6492e464da b39bf1b246fa0f55.pdf">https://data.megalis.bretagne.bzh/OpenData/212202782/Deliberation/2023/241d03ca3a8096256dd9e2c22708d421ed6f0b6492e464da b39bf1b246fa0f55.pdf</a>





@21	ADFACILE 22	<p><b>Gain de temps à la traversée</b></p> <p>Réponses aux motivations de la Maitrise d'Ouvrage :</p> <p>1. &lt;&lt; La performance TEO : Garantir les temps et cadences de la ligne A. Le passage des bus en ligne droite permettrait un gain d'environ 1mn &gt;&gt;. Vidéos et chronométrages montrent qu'on emprunte le rond-point en moins de 8 secondes et en ligne droite dans le sens Trémuson-centre-ville et qu'on fait le tour du rond-point en moins de 18 secondes en sens sortie de ville. Par conséquent le projet TEO ligne A ne peut prétendre gagner qu'à peine 10 secondes dans l'unique sens sortie de ville et rien vers le centre-ville et la gare SNCF!</p> <p>La section TEO ligne A entre la gare SNCF et le terminus des Plaines Villes rencontre 8 carrefours anguleux ou ronds-points Cf plan joint. Or trois seulement de ces ronds-points et carrefours sont traités en percement-site propre ; dont Pablo Neruda qui est déjà en ligne droite dans le sens retour ! Aucun gain de temps n'est à attendre sur la traversée du rond-point vers la gare SNCF. Vers la CAF des Plaines villes, le gain attendu ne peut excéder 8 secondes.</p> <p>La ligne A empruntera comme aujourd'hui le boulevard de l'Atlantique et en partagera donc les aléas de la circulation avec les autres usagers (livraison, parkings, entrée/sortie, manoeuvres de véhicule, ...). Ces aléas existants et attendus sont volontairement aggravés par le projet TEO : la réduction de la chaussée, la diminution des parkings riverains, la réduction de vitesse à 30 et autres aménagements liés au projet. Par conséquent, le ridicule gain de 8 secondes ( soit 24 secondes pour les 3 ronds-points traités de la ligne A) ne peut que se dissoudre inexorablement dans les aléas du trafic.</p> <p>2. &lt;&lt; Limiter aux conducteurs de bus les troubles musculosquelettiques liés au virage du rond-point &gt;&gt; Cet objectif pourrait s'entendre si l'ensemble des 8 carrefours et ronds-points anguleux du trajet étaient traités. Mais ce n'est pas le cas. D'autant que les bus disposent</p>	<p>Au-delà du gain de productivité on peut noter les avantages suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Meilleure fluidité et vitesse commerciale génère une attractivité pour les clients</li><li>• Une circulation fluide améliore les conditions de travail des agents.</li><li>• Plus de fluidité des bus va générer jusqu'à - 5% de consommation moyenne des autobus (soit 2 à 3 litres aux 100 km).</li></ul> <p>Pour un axe fort de Transport collectif, à traiter en BHNS, le principe est de trouver toutes les occasions qui permettent de gagner du temps et ainsi améliorer la performance et répondre aux exigences reprises dans les principes précédents.</p> <p>Le principe à prioriser est que le BHNS ne s'arrête qu'en station. Pour cela des systèmes performant de gestion de feux permettent de supprimer les pieds de feux ou attente d'insertion tout en limitant l'impact sur la circulation générale au minimum par le principe d'ouverture de signal pour passer ; et de fermeture de signal une fois passé.</p> <p>Ainsi la force du système réside en un chapelet de mesures. Ainsi chaque aménagement s'additionne pour donner le résultat.</p> <p>L'aménagement d'un TCSP ne doit pas éluder l'intérêt public global et notamment la fluidité apportée en dehors du passage d'un BHNS</p>
-----	-------------	--	--





	<p>aujourd'hui de la direction assistée.</p> <p>Conclusion : L'étude initiant ce projet TEO s'est fourvoyé dans ses estimations de gain de temps de trajet. Nous venons de prouver qu'il n'y avait rien à en attendre à ce sujet. Il est donc déraisonnable d'engager plus d'1 million de travaux à détruire un rond-point qui fonctionne bien pour réaliser un projet qui ne répond pas à ses objectifs initiaux, mais qui détruit à coup sûr notre activité d'Aides à la Personne.</p> <p>Il est donc urgent de suspendre ce projet de rond-point pharaonique et d'envisager une nouvelle étude axée sur sa conservation dans son emprise actuelle et en concertation avec les activités riveraines.</p>	<p>pour les automobilistes. Il y a néanmoins une nécessaire phase d'apprentissage des automobilistes sur le fait de trouver des feux en intérieur de rond point. Le taux d'accidentologie sur couloir bus est malgré tout plus faible à 0,13 accidents aux 10 000 km contre 0,40 hors site propre (source étude Busway Nantes 2011).</p> <p>Les avantages pour le TCSP sont :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Passage direct sans attendre du carrefour sans tourner autour du rond point</li><li>• Les ronds points sont la plus mauvaise invention pour les bus car ils sont lourds à engager et ont du mal à s'insérer, les girations sont source de faible vitesse et d'inconfort pour les passagers</li><li>• Les ronds points présentent un problème pour la santé des conducteurs avec un enjeux sur les TMS notamment l'usure de la coiffe de rotateurs. Il est démontré que l'usure est accrue chez le conducteur de bus comparativement au conducteur de tram de +33% du fait du mouvement lié au volant (Service de Santé au travail 44).</li></ul>
--	--	--





## TEO1 Descriptif de la situation après travaux par un riverain

@12	XX	<p>-Carrefour de la Croix- Mathias : Insuffisance de la revégétalisation, absence d'amélioration du fonctionnement avec des priorités non lisibles pour tous les usagers et des utilisations intempestives de klaxons des bus afin d'alerter sur le sens giratoire, -Boulevard Laennec : problème de sécurité routière du fait de panneaux publicitaires mal placés et manque de végétalisation, dangerosité de la piste cyclable avant le rond-point de la Croix Mathias. De plus, les bouches d'égout génèrent aussi des bruits insupportables pour les riverains car elles sont pour la plupart mal disposées depuis la fin des travaux et il est difficile d'identifier un interlocuteur sur le sujet.</p>	<p>Les aménagements Croix Mathias et Laënnec ont fait l'objet d'une très large concertation à laquelle chacun était invité à participer. Le carrefour Croix Mathias était également soumis à enquête publique lors de TEO2 et le commissaire enquêteur avait conclu : « <i>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. 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</i> »</p> <p>Il y a une nécessaire phase d'apprentissage des automobilistes sur le fait de trouver des feux en intérieur de rond point. Le taux d'accidentologie sur couloir bus est malgré tout plus faible à 0,13 accidents aux 10 000 km contre 0,40 hors site propre (source étude Busway Nantes 2011).</p> <p>Le panneau publicitaire dont il est fait mention a été étudié par le service Proximité de la ville de Saint-Brieuc qui s'est rendu sur place et a constaté que la visibilité et la vitesse de circulation contribuaient à une insertion apaisée du domaine privé vers le domaine public.</p> <p>Ce même service a également été en contact avec cette riveraine en 2019 pour la plaque d'égout bruyante car mal scellée.</p>
-----	----	--	--





## Terminus Plaines Villes. Parking relais

@18	COSSON	Des dépenses énormes pour arriver à Lidl, pas besoin de prévoir trop de places pour le covoiturage personne ne viendra de LANVOLLON.	La complétion du maillage d'aires de covoiturage est un axe du PDU (action 2.2)
@39	CROGUENNEC	<p>Compte tenu du ZAN &lt;&lt; Zéro Artificialisation Nette&gt;&gt; qui va amener à geler la zone de Plaines Villes et de la décision du Conseil Départemental 22 de ne pas achever le contournement SUD, l'utilité publique du tronçon Centre Commercial/ Plaines Villes est fortement contestable: quel intérêt, pour la collectivité, de prolonger le TEO jusqu'à Plaines Villes et d'y créer un parking de 355 places (plus de 1,5 hectare) à terme ? On peut, au passage, s'interroger sur l'intérêt public du dernier tronçon de la RD 722, ouvert en 2022, de la zone du Merlet à Ploufragan qui aboutit en pleine campagne à Plaines Villes. Sans le franchissement de la vallée du Gouet, combien de millions d'€ dépensés pour une route quasi-inutile et inutilisée (quel trafic actuel?) ? Avec des emprises et plateforme terrassée pour une 2x2 voies: combien d'hectares d'espaces agricoles et naturels gaspillés? Inutile d'y rajouter un BHNS.</p> <p>Quels usagers vont bénéficier de cet investissement public ?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- les personnels et bénéficiaires de la CAF : ils y vont depuis plus de 10 ans en bus, s'ils le souhaitent (quel % des usagers) et vont gagner quelques secondes sur le trajet (au 1er juillet 2022, ils ont perdu des minutes lors du passage à 30km/h)?</li><li>- les habitants de cette zone et ceux de Trémuson et au-delà, vers l'Ouest (pas d'usagers venant du Nord/ Lanvallon par ex., sans finition de la rocade, comme prévu en 2006) et qui prendront le risque de laisser leurs voitures sur le nouveau parking-relais, non gardé en pleine campagne,</li><li>- les clients du magasin LIDL; cette société aurait-elle anticipé sur l'urbanisation future du quartier, favorisée par la Rocade Sud et le TEO ?</li></ul> <p>Pour votre information, ci-dessous (a), l'extrait de l'étude d'impact concernant</p>	<p>Le présent dossier traite de l'utilité publique de TEO et non de la RD722. Au-delà du gain de temps, il s'agit également d'un confort de voyage notamment pour les personnes à mobilité réduite qui peuvent être déséquilibrées lors de fortes girations ou arrêts imprévus.</p> <p>Les usagers de tout le réseau TUB vont profiter de TEO car il sera la colonne vertébrale de la réorganisation du réseau à l'échelle de l'agglomération. Les usagers des modes actifs bénéficieront aussi d'espaces sécurisés et confortables. Les commerces existants et les mesures prévues pour leur accompagnement sont présents dans l'étude d'impact dans la rubrique 7.3.4. EFFETS DU PROJET EN PHASE TRAVAUX SUR LES BIENS MATÉRIELS ET LES ACTIVITÉS HUMAINES ET MESURES ASSOCIÉES et résumées en page 349 : <i>Les mesures mises en place pour réduire les nuisances du</i></p>





		<p>un fourré préservé près du parking de Plaines Villes, avec déviation en conséquence du chemin</p> <p>&lt;&lt; piétons &gt;&gt; : il eût été intéressant que l'étude d'impact prête autant d'attention aux commerces existants, en en tenant compte dans le projet. Je n'ai rien vu à ce sujet dans le dossier DUP, pourtant fort épais.</p> <p>En synthèse, l'intérêt public de la section Pablo Neruda/ Plaines Villes, ou a minima, de la section Giratoire Iroise/ Plaines Villes + Parking de 355 places, semble très faible au regard des montants engagés : la balance dépenses d'investissement/gains réalisés n'est pas optimale, voire même déséquilibrée.</p> <p>+ Références aux pièces du dossier en lien</p>	<p><i>chantier, liées aux mesures sur la préservation de la circulation permettront de limiter les impacts sur les zones d'activité. Impact résiduel possible pour certaines activités suivant leur localisation.</i></p> <p><i>Nuisances limitées dans le temps et en intensité</i></p> <p>Le DCE que le contributeur a consulté fait également état d'un diagnostic et de l'attention particulière à porter aux commerces dans les fiches FURET</p>
C02	CROGUENNEC	<p>Quels sont les reports prévus sur le TEO des trajets effectués actuellement en voiture individuelle ?</p> <p>L'urbanisation du secteur Plaines Villes est à l'arrêt et le ZAN va accentuer ce constat. La décision du Conseil Départemental de ne pas achever le contournement Sud et assurer la liaison avec la RN12 compromet l'intermodalité prévue. Il faut arrêter le projet au rond-point Pablo Neruda ou au maximum à celui de l'Iroise.</p>	<p>Le PDU estime que la part modale des transports collectifs peut passer de 5 à 7 %. La ligne TEO vise 10 000 voyageurs par jour.</p> <p>La ligne TEO est directement connectée à la RN à l'Est (P+R Avenir)</p>

## Voie Bus

@40	LE CHANU	<p>Les aménagements de voirie favorisant la circulation des bus sont indispensables pour assurer la régularité quelle que soit l'heure de circulation et éviter ainsi les écarts de +10 à +25 % de temps en heure d'hyper pointe... là où le bus est le plus utile... Cela donne du confort aux passagers, limite les coûts d'exploitation pour la collectivité (productivité), limite le stress et améliore les conditions de travail des personnels de conduite.</p>	RAS
-----	----------	--	-----







## Impact Activités Commerces

@17	CROGUENNEC	<p>Je suis soucieux du devenir des commerces du quartier, qui disparaissent l'un après l'autre, avec des conséquences dommageables pour mes voisins vieillissants, les familles précaires et les consommateurs captifs des cités populaires Waron, St-Denis et St-Jouan.....La destruction/ reconstruction du carrefour Pablo Néruda va allonger les délais de travaux, d'où les perturbations de la clientèle, qui est assez volatile.</p> <p>PJ Appel d'offres (3 pages)</p>	<p>Le projet TEO est un projet de bus à haut niveau de service dont les nouveaux aménagements, lorsqu'ils sont accessibles et ouverts, favorisent généralement l'implantation de commerces et d'activités. Les aménagements TEO sont connectés à la gare ferroviaire et pourront bénéficier des effets de la Ligne à Grande Vitesse.</p>
@39	CROGUENNEC	<p>Le point le plus préoccupant de TEO 3, est l'impact du projet sur les commerces encore existants aux Villages. Les quartiers OUEST de Saint-Brieuc en ont déjà perdu plusieurs en 5 ans : 2 agences bancaires, un magasin hard Discount, le 2ème Lidl (transféré en 2021 à Plaines Villes par contournement de la réglementation) ; de nombreuses cellules de la galerie du CASINO/ GEANT sont vides et le centre commercial lui-même est en grande difficulté. Le projet TEO 3 prévoit une réduction des places existantes de stationnement pour certains commerces. De plus, la déconstruction/ reconstruction de Pablo Neruda, par la durée du chantier qui sera fonction de l'ampleur des travaux, va mettre l'existence même de certains commerces en péril, alors que la crise de l'énergie (boulangerie), ou la concurrence (CASINO/ LIDL...) les fragilisent déjà.</p>	<p>En plus du dispositif de communication et de médiation, une commission de résolution amiable existe afin de soutenir financièrement les commerces situés le long du futur tracé de TEO. Certains commerçants ont déjà pu faire appel à ce dispositif lors des travaux préparatoires.</p> <p>Les travaux sur le giratoire Pablo Neruda seront phasés, de manière à perturber le moins possible la circulation sur ce point stratégique. Les travaux sur le giratoire devraient durer environ 3 semaines à 1 mois (le percement en lui-même n'engendre pas réellement de délai supplémentaire, si ce n'est 1 ou 2 jours), et il est bien prévu de maintenir tous les accès aux commerces pendant les travaux.</p>





E38	KEVIN GUILCHER	<p>Monsieur Guilcher - gérant du magasin Vival Saint-Brieuc sur le carrefour St Jouan</p> <p>1er point : Rue Théodule Ribot - - 1 1 Devanture de magasin</p> <p>Un dossier d'aménagement a été déposé en Octobre 2022 par Mr Mounier Sylvain et moi-même pour faire face à la construction d'un arrêt de bus devant chez moi. (Déplacement de Casiers à Gaz + Casse de Mur) Sans cet aménagement, mon épicerie et les autres commerces seront énormément impactés par la proposition faite par l'agglomération qui ne nous convient pas du tout. Par conséquent, il est nécessaire que notre proposition soit prise en compte pour éviter une destruction du commerce.</p> <p>2 Les Stationnements Rue Gustave Eiffel : Sur les plans proposés par la SBAA, les places de parking sont sur le terrain du magasin. Les camions quotidiens ainsi que les deux véhicules personnels du magasin se retrouvent en difficulté de stationnement. Je souhaite que l'on respecte l'espace intégral de stationnement de véhicules personnels et professionnels. Les stationnements abusifs des riverains sont aussi à prendre en compte.</p> <p>Merci de me consulter impérativement pour les deux questions, et qu'elles soient répondues de façon explicites avec rendez-vous physique au Magasin.</p>	<p>1. La reconstruction du muret est prévue dans les négociations foncières en cours (prochain vote en AG). Le projet d'aménagement a été revu en concertation avec l'ensemble des copropriétaires et un axe entrée / sortie est bien préservé.</p> <p>2. Les stationnements créés sur la rue G Eiffel sont bien sur le domaine public et pas sur le terrain du magasin. La création de ces places viendra également préserver l'accès pour votre camion de livraison, car dans l'état actuel les places ne sont pas délimitées et des véhicules particuliers se garent devant.</p> <p>Le gérant du magasin sera revu par les équipes de Saint-Brieuc Armor Agglomération afin de lui montrer les plans détaillés en phase PRO, qui datent de juin 2023 et n'avaient pu être joints au dossier d'enquête.</p>
-----	----------------	--	---

## Services

E22	CHANTAL	<p>Carrefour Saint Jouan. Commerce riverain. Gestion du stationnement</p> <p>Propriétaire de 2 locaux commerciaux situés 22 rue Théodule Ribot (boucherie-charcuterie-traiteur, activité de service de livraisons de repas à domicile) disposant d'un bail commercial comprenant 9 places de stationnement.</p> <p>Dans le cadre du projet TEO, nous allons être amputés de 3 places, soit 250 m<sup>2</sup> (le quart de notre parcelle).</p> <p>SBAA prévoit des places au Nord de la polarité commerciale de Saint-Jouan avec un</p>	<p>Les places au nord du pôle commercial sont prévues en zone bleue afin d'assurer leur rotation.</p>
-----	---------	---	---





	<p>régime de tarification en Zone Bleue. Nous demandons à ce que cette Zone Bleue soit pérenne afin que des voitures &lt;&lt; ventouses &gt;&gt; ne s'y installent pas. Sans cette condition indispensable, nos commerces seraient susceptibles de périliter.</p>	
--	---	--

