

## TEO 3ÈME TRONÇON

# DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)

## Pièce H – Bilan de concertation



*Version 2 – Novembre 2022*

## IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

## IDENTIFICATION DU DOCUMENT

<b>Projet</b>	TEO 3 <sup>ème</sup> tronçon		
<b>Maître d'Ouvrage</b>	SBA		
<b>Document</b>	Pièce H – Bilan de concertation		
<b>Version</b>	Version 2	<b>Date</b>	Novembre 2022

## RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Contrôle	Modifications
1	21/06/2022	NJOB	Ingénieur chargé d'étude	CARR	Première émission
2	25/11/2022	NJOB	Ingénieur chargé d'étude	CARR	Prise en compte des bilans de concertation TEO3A et TEO3B

TEO 3ème tronçon

*Erreur ! Il n'y a pas de texte répondant à ce style dans ce document.*

*Erreur ! Il n'y a pas de texte répondant à ce style dans ce document. -*

# Bilan de la concertation

TEO 3 phase A  
23 mars 2020



*La terre, la mer, l'avenir en commun*

    [saintbrieuc-armor-agglo.fr](http://saintbrieuc-armor-agglo.fr)



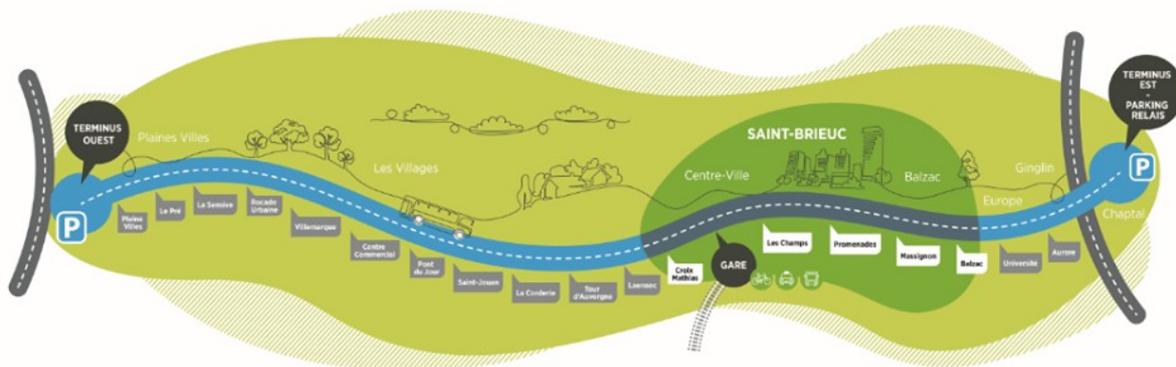
BINIC-ÉTABLES-SUR-MER // HILLION // LA HARMOYE // LA MÉAUGON // LANFAINS // LANGUEUX  
LANTIC // LE BODÉO // LE FÈIL // LE LESLAY // LE VIEUX-BOURG // PLAINE-HAUTE // PLAINTEL  
PLÉDRAN // PLÉRIN // PLÈUC-L'HERMITAGE // PLOUFRAGAN // PLOURHAN // PORDIC // QUINTIN  
SAINT-BIHY // SAINT-BRANDAN // SAINT-BRIEUC // SAINT-CARREUC // SAINT-DONAN // SAINT-GILDAS  
SAINT-JULIEN // SAINT-QUAY-PORTRIEUX // TRÉGUEUX // TRÉMUSON // TRÉVENEUC // YFFINIAC

## SOMMAIRE

<b>1.</b>	Introduction : le Transport Est-Ouest	3
<b>2.</b>	Les modalités de concertation	5
	a. Dispositif d'information	5
	b. Les moyens d'expression	5
	c. Les échanges en direct	6
<b>3.</b>	Premier bilan de la concertation	7
<b>4.</b>	Les apports de la co-construction	7
	a. Le partage de l'espace	7
	b. Le stationnement	8
	c. L'approche environnementale et paysagère	9
	d. Autres thèmes abordés	12
<b>5.</b>	Conclusion	12

# 1. Introduction : le Transport Est - Ouest

La ligne de bus TEO traversera la ville d'Est en Ouest sur 8 kilomètres. 21 stations seront positionnées sur le tracé, à une inter-distance de 400 mètres.



Aux extrémités Est et Ouest, deux parkings relais, d'une capacité de près de 200 places, seront directement connectés, d'une part à la rocade de déplacements en construction et d'autre part à la RN12 ce qui facilitera l'accès de la périphérie au centre-ville.

Les modes de vie, les habitudes de consommation, mais aussi les besoins en termes de mobilité évoluent. C'est pourquoi, Saint-Brieuc Armor Agglomération et la ville centre ont décidé de travailler conjointement à l'élaboration d'un plan de déplacement durable adapté aux besoins des habitants. Véritable outil au service de la mobilité, il est composé de plusieurs pièces qui s'imbriquent les unes aux autres et forment le puzzle de la mobilité.

En 2017, **Bretagne Grande Vitesse (BGV)** a placé Saint Brieuc à 2h15 de Paris. L'arrivée de la BGV constitue un formidable accélérateur de projets. C'est en l'accompagnant par une politique dynamique et volontariste que ce mode de transport à grande vitesse deviendra un véritable outil d'aménagement du territoire.

Le **Pôle d'Échange Multimodal (PEM)**, achevé en 2019 et desservi par la ligne TEO, s'inscrit parfaitement dans cette logique. Il permet la structuration de la desserte en transports en commun à l'échelle de l'agglomération grâce une offre multimodale complète et des services adaptés aux usagers.

Le **Bus à Haut Niveau de Service (Transport Est-Ouest)**, 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.

Les **rocades de contournement et la rocade urbaine**, en cours de réalisation, facilitent l'accessibilité de notre territoire et contribuent à son rayonnement.

Parallèlement, le **Plan de déplacements du centre-ville** prône le partage de l'espace public entre les modes de transport.

Ce schéma est l'assurance pour l'agglomération de Saint Brieuc de disposer d'un maillage performant qui réponde à l'ensemble des problématiques de déplacements et assure la meilleure desserte possible pour les usagers.

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.

Le présent document 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.

Le projet TEO est prévu sur un linéaire de 8 kilomètres avec une mise en service en 3 phases :

- Phase 1 : « **TEO Armor – Cité** », section aménagée de 2012 à 2014, offre aujourd'hui une liaison efficace de l'ensemble des quartiers Est et du campus Mazier au centre-ville.
- Phase 2 : « **TEO Gare Centre-ville** », itinéraire réalisé de 2017 à 2019, crée un nouveau partage de l'espace public au bénéfice des transports en commun et des modes doux.
- Phase 3 : « **Croix Mathias - les Plaines Villes –** » à l'ouest et « **Cité-Chaptal** » à l'est, seront réalisées de 2020 à 2024 et divisées en tranches A, B et C.

Lors de la réalisation des deux premières phases, une concertation préalable a été conduite afin de prendre en compte les attentes des riverains et usagers, et adapter quand cela était possible le projet et les aménagements.

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

- une infrastructure de « site propre », voie réservée aux bus et couloirs d'approche, aménagements donnant la priorité au bus à l'entrée et sortie d'intersection
- un passage prioritaire des bus aux carrefours
- un bon niveau d'équipement en station (informations voyageurs, distributeurs de titre...)
- 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 mise en place de TEO a pour objectif principal de proposer une offre de transport en commun compétitive vis-à-vis de la voiture particulière. Il s'agit d'encourager l'utilisation des transports en commun tout en restant attentif au fonctionnement de la ville.

- Améliorer l'offre de transport en commun
- Développer les modes doux et l'intermodalité
- Agir en faveur de l'environnement

L'axe TEO joue un rôle de connecteur pour certains quartiers du territoire et certains équipements en déficit de desserte.

Le passage de TEO est l'occasion pour Saint-Brieuc de requalifier ses aménagements. Des espaces emblématiques tels que le parvis de la gare côté boulevard Charner, la Place Du Guesclin ou Les Champs ont été réinterrogés et offrent désormais un nouveau visage au centre-ville.

Comme ce fût le cas pour les 4 premiers kilomètres, les rues seront refaites de « façade à façade », trottoirs, chaussée, aménagements cyclables et cheminements piétons seront réaménagés.

## 2. Les modalités de concertation

Reprenant les bonnes pratiques acquises lors des phases 1 et 2, la concertation de TEO3A s'est articulée autour de divers temps d'échanges et outils participatifs.

	nov-19	déc-19	janv-20	févr-20	mars-20	avr-20	mai-20	juin-20	juil-20
	➔								
Réunions publiques	■								
Plateforme participative	■								
Entretiens professionnels		■							
Ateliers de concertation		■							
Cafés TEO				■				■	

### a) Dispositif d'information

#### Deux réunions publiques les 19 novembre et 3 décembre 2019

Durant deux soirées (la première consacrée à la tranche A, et la seconde aux tranches B et C), élus et techniciens ont présenté le projet TEO, sa temporalité, ses enjeux et le lancement de la concertation. Un temps de questions/réponses a permis aux participants de prendre la parole et exprimer leurs attentes sur le projet. Une liste d'émargement a permis aux participants de signaler leur souhait de recevoir le compte rendu de la soirée ainsi que de participer à la suite de la concertation.

#### Articles de presse

En fonction de l'actualité et de l'avancement du programme de la concertation, plusieurs articles sont parus dans la presse locale et ont permis d'informer les habitants qui ne connaissaient pas le projet de la tenue de réunions, d'ateliers ou encore de plate-forme dématérialisée qui permet de recueillir les attentes des administrés.

#### Articles magazine de l'agglomération et magazine de la ville centre

Au fil du projet, plusieurs articles ont été publiés dans la presse territoriale (magazine de l'agglomération ainsi que le magazine de la ville de Saint-Brieuc).

#### Pages sur les sites de l'agglomération et de la ville de Saint-Brieuc

Des pages dédiées au projet sont visibles 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. De même, en fonction de l'agenda, les rendez-vous importants de la concertation sont relayés dès la page d'accueil des sites internet.

### b) Les moyens d'expression

#### DEBATOMAP, une plate forme numérique

Comme lors de la concertation de la phase 2 « Gare Centre-ville », les élus ont souhaité ouvrir les débats avec la mise en service d'un outil numérique, une plate forme à partir de laquelle les habitants ont pu contribuer directement au projet.

Un des principaux objectifs de cet outil interactif est de cibler une catégorie de public qui est très peu présente lors de la concertation menée habituellement par la collectivité : les jeunes, les actifs. En effet, l'expérience des concertations menées dans le cadre des premières phases de TEO ou d'autres projets structurants pour le territoire a démontré qu'il était difficile d'élargir le public au-delà des personnes

présentes aux ateliers ou aux réunions publiques. Or, rassembler un public important est souhaitable pour élever le débat et balayer plus largement les enjeux du projet.

Accessible pour les habitants de l'agglomération via internet, les usagers ont pu à tout instant s'exprimer et donner leur avis sur le projet TEO sans contrainte de temps ou d'espace, via trois thématiques : les **mobilités douces**, les **mobilités motorisées**, et les **espaces publics**. Ce dispositif est ouvert aux contributions du 1<sup>er</sup> décembre 2019 au 31 juillet 2020.

### Une adresse mail dédiée

Afin de permettre aux usagers et habitants de poser leurs questions et recevoir des informations concernant le projet, une adresse mail dédiée au projet [teo-infos@sbaa.fr](mailto:teo-infos@sbaa.fr) a été créée.

Elle est consultée par le chef de projet, le médiateur de chantier et la chargée de concertation & communication.

## c) Les échanges en direct

### Trois ateliers de concertation

Programmés durant les mois de décembre 2019 et janvier 2020, trois ateliers ont permis aux usagers de prendre connaissance du projet et exprimer leurs attentes sur les aménagements à venir.

Après avoir rappelé les objectifs de TEO et exposé le cadre de la concertation, les participants ont été invités à échanger sur le projet. Pour engager la réflexion, les animateurs de chaque groupe se sont servis de kits ludiques créés spécialement par le service Aménagements de SBAA.

Ce kit était composé de toutes les variantes possibles des 5 fonctions à faire figurer sur l'espace public : les riverains ont alors pu travailler en petits groupes sur les aménagements possibles.



### Café TEO

Démarche déjà initiée et connue des briochins avec les « Cafés de l'histoire », les « Cafés TEO » ont pour objectif de favoriser les échanges entre les habitants et les services sur un projet techniquement complexe avec des enjeux urbains importants pour la ville centre de l'agglomération.

Le 13 février 2020, les riverains ont pu venir découvrir les premiers plans, éléments conçus à partir des premières études techniques et remarques qu'ils avaient formulées lors des échanges précédents.

### Entretiens professionnels

Intégrés dans la démarche FURET, il s'agit de rencontrer les commerçants, artisans, présents sur le tracé en amont des travaux afin de recueillir leurs contraintes (livraisons, accès des clients, salariés...).

### 3. Le premier bilan de la concertation

Les ateliers et cafés TEO de l'hiver 2019-2020 n'ont porté que sur le réaménagement des boulevards Laënnec et Tour d'Auvergne, qui représentent la phase TEO3A. Aussi, peu de personnes en dehors des riverains sont intervenus lors des étapes de co-construction.

Réunions publiques	38 participants
Ateliers de concertation	49 participants
Café TEO	29 participants
Mail dédié	86 mails reçus
Debatomap	61 inscrits

La récurrence des thèmes abordés durant la concertation a été comptabilisée à partir des idées et votes postés sur la plate forme Debatomap :

Thèmes	Nombre d'idées postées	Nombre de commentaires	Total votes pour	Total votes contre	Total scores
Mobilités douces	67	33	183	5	178
Mobilités motorisées	17	3	31	4	27
Espaces publics	26	7	45	4	41
Equipements	7	1	8	0	8

La plateforme participative ayant été relayée par une association briochine de promotion du cyclisme, le nombre d'idées postées à ce sujet représente plus de la moitié du total.

Un dernier **Café TEO** sera à organiser dans les prochains mois au sujet des aménagements du boulevard Laënnec, tandis que la plateforme **Debatomap** reste accessible jusqu'au 31 juillet 2020.

### 4. Les apports de la co-construction

Durant la concertation, trois thèmes ont majoritairement été développés : le partage de l'espace public, l'approche environnementale et paysagère, ainsi que le stationnement.

#### a) Le partage de l'espace

Le premier enjeu des ateliers de concertation était de définir les fonctions à faire figurer dans le réaménagement de la voirie, et trouver un compromis accepté par les différents usagers : piétons, cyclistes, automobilistes, professionnels...

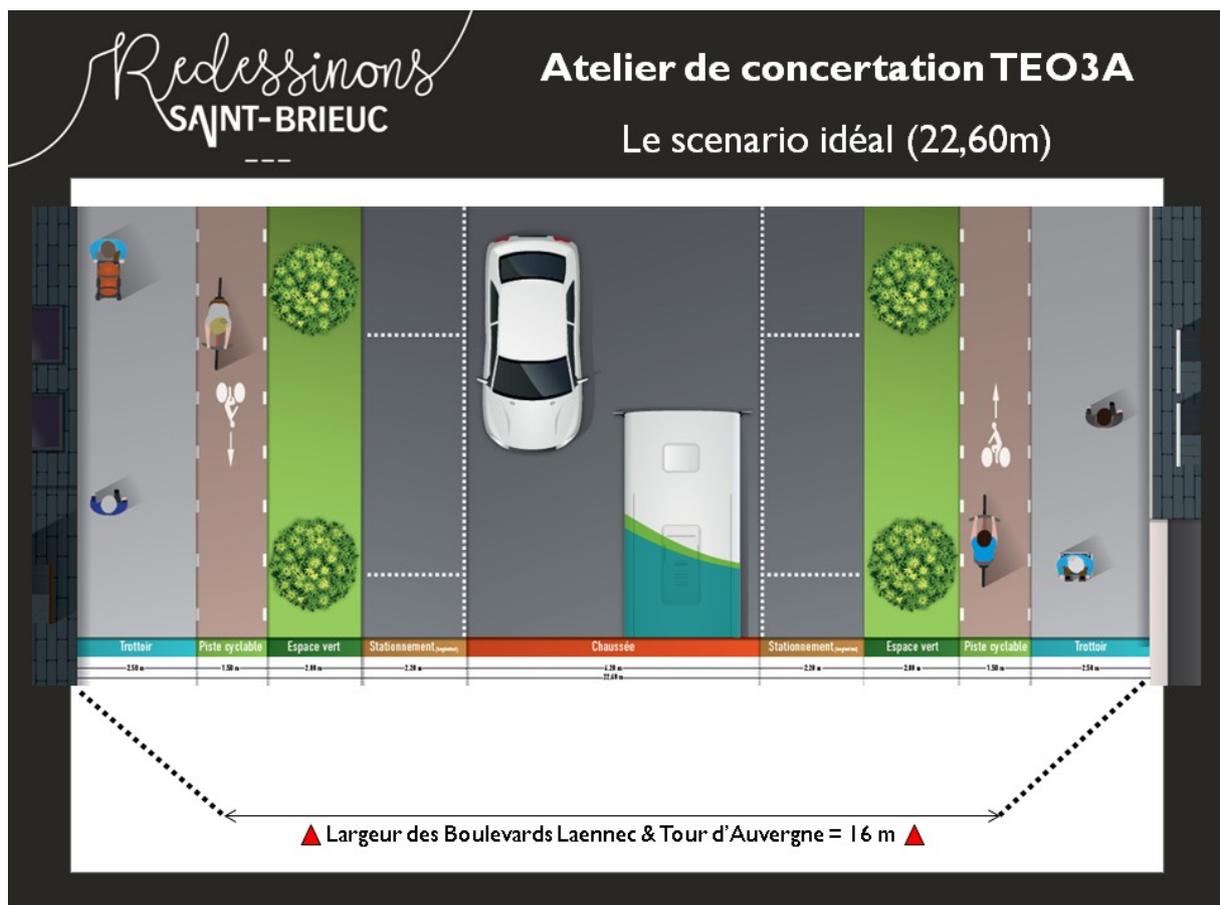
Les contraintes étaient les suivantes :

- 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'arbre

Ces 5 fonctions étaient à intégrer dans une largeur de boulevard de 16 mètres. Les riverains présents lors des ateliers de concertation ont travaillé afin de proposer 6 scénarios dans un premier temps, puis 3 (un pour chaque rue travaillée).

Ces schémas d'intention ont été validés par les participants lors du dernier atelier de participation.



## b) Stationnement

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

- Boulevard Laennec : 62 places de stationnement dans l'état existant. Lors des entretiens avec les riverains et professionnels, nous avons noté une forte tension sur cette problématique. En effet, le lycée Marie Balavenne concentre 420 étudiants + 120 membres du personnel qui viennent en majorité en voiture et utilisent les places situées sur le boulevard mais aussi, marginalement, les parkings privés des résidences du boulevard. À l'issue de

la concertation, il a été décidé, pour éviter l'effet d'appel d'air et favoriser le stationnement sur des espaces dédiés, de supprimer les stationnements du côté pair (pour favoriser la place du végétal, cf. point suivant).

Les solutions apportées par les services de SBAA sont les suivantes :

- Proposition d'un plan de déplacement à destination du personnel puis des étudiants du lycée
  - Renforcement de la signalisation du parking de l'église St Yves situé à 450m de l'établissement
  - Etude 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.

Les solutions apportées par les services de SBAA sont les suivantes :

- Le plan projet fait état de 37 places
  - 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. Une inquiétude forte existe quant à la présence d'un couloir d'approche du bus pour l'insertion sur le giratoire qui supprimerait les places du côté impair.

Les solutions apportées par les services de SBAA sont les suivantes :

- Ne pas créer de couloir d'approche afin de conserver au maximum les places de stationnement existantes : l'étude d'exploitation transport ayant démontré par ailleurs la possibilité d'œuvrer autrement pour optimiser la vitesse commerciale par le traitement système et la configuration des carrefours. Une étude est en cours pour augmenter la surface de la poche de stationnement au niveau du nouveau giratoire de la Corderie

### **c. L'approche environnementale et paysagère**

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

- Boulevard Laennec : Les 85 Sophoras du Japon qui bordent le boulevard Laennec ont fait l'objet d'une expertise à l'été 2019, dans le cadre de la gestion du parc arboré de la ville de Saint-Brieuc. Celle-ci a prescrit l'abattage de 8 arbres malades, déclarés à risque pour la sécurité publique, et en a identifié 25 autres nécessitant une surveillance accrue. Le constat général porté sur cet alignement, est qu'il est sénescant (sujets d'environ 70 ans pour une espérance de vie max. estimée à 80 ans) et atteint par plusieurs parasites. En outre, passés les premiers abattages, le plus vraisemblable est que nous observions une dégradation rapide des sujets restants. Un collectif de riverains s'est créé en opposition avec le projet de remplacement de ces arbres, qu'ils souhaitent conserver en l'état.

Les réponses apportées par les services de SBAA sont les suivantes :

- Si conservation d'un ou des alignements en l'état, l'aménagement complet du boulevard ne pourra être réalisé car le revêtement sera perturbé. La chaussée pourra être refaite mais pas les accotements. Les arbres, dont les racines sont très développées, seront encore plus fragilisés par les travaux de réseaux.
- Présentation des bienfaits de l'arbre en ville, et des bonnes conditions de développement de ceux-ci par une architecte paysagiste et un employé des espaces verts de la Ville lors d'un atelier (cf. diapositive ci-après)

*Redessins*  
SAINT-BRIEUC

Atelier de concertation TEO3A  
L'arbre en ville

**Les Bienfaits de l'arbre en ville**

- Facteur de bien être, diminution du stress
- Facteur de lien social
- Absorption du CO2 et autres gaz polluants
- Apport de fraîcheur en été
- **Allié incontournable pour s'adapter aux changements climatiques**

**Offrir de bonnes conditions de développement**

- Plantations diversifiées et suffisamment espacées
- Eviter les tailles sévères des branches charpentières
- Ménager le système racinaire : donner de bonnes conditions à l'arbre pour s'ancrer et se développer correctement, sans créer de dommages sur les réseaux et les aménagements

*nb: En lui offrant des conditions de développement satisfaisantes, un arbre en milieu urbain contraint peut vivre environ 80 ans*

Plantation trop serrée entraînant des déséquilibres en cas d'abattage d'un des sujets

Talusevère

Arrivage peu profond entraînant du désordre en surface

Enclavement des racines avec les réseaux

Représentation schématique d'arbres présentant des conditions de développement inadéquates

TEO

- Création de places de stationnement végétalisées
- Proposition de création d'une bande paysagère afin de mettre en œuvre les 3 strates de végétation et augmenter la surface perméable (cf. diapositive ci-après)

*Redessins*  
SAINT-BRIEUC

Atelier de concertation TEO3A  
L'arbre en ville : Bd Laennec

**Exemple de palette végétale**  
Choix en fonction de l'échelle des rues, du port et du développement des arbres, de la résistance aux maladies et au vent

Port fastigié

Acer platanoides 'columnare'  
Ecole plane colobacare

Carpinus betulus 'fastigata'  
Chêne fastigie

Liriodendron tulipifera 'fastigatum'  
Tulipier de Virginie fastigie

Quercus robur 'fastigata'  
Chêne pédonculé fastigie

Liquidambar styraciflua  
Copalme d'Amérique

15m (n+0)  
9m (n+1)  
6.5m (n+2)  
5m (n3)

**Favoriser la biodiversité**

Strate arborée

Strate arbustive

Strate herbacée

Barrière anti-racinaires

Mise en œuvre des 3 strates de végétation offre une diversité de milieux favorisant le développement de la faune et de la flore  
→ **corridor écologique**

Favoriser la présence d'humidité dans le sol en été : création d'îlots de fraîcheur

**Surfaces perméables**

AVANT TRAVAUX : 130 m²  
APRES TRAVAUX : 1000 m²  
(fosses de plantations, bande paysagère, places de stationnement)

TEO

Au terme des différentes réunions et ateliers, il ressort deux options réalistes : faire le projet d'un aménagement neuf en plantant de nouveaux alignements OU rechercher

la préservation de l'existant en travaillant a minima (reprise sommaire du revêtement de voirie et réaménagement des carrefours d'extrémité).

Lors du dernier atelier de concertation le 14 janvier 2020, après l'exposé détaillé des deux possibilités, 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 de manière approfondie 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 en l'état actuel, 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 aux caractéristiques du boulevard (cf. diapositive ci-après)
- Création de places de stationnement végétalisées suite à une demande formulée lors des ateliers

Redessignons

**Atelier de concertation TEO3A**  
L'arbre en ville : Bd Tour d'Auvergne et rue de la Corderie

**Exemple de palette végétale**  
Choix en fonction de l'échelle des rues, du port et du développement des arbres, de la résistance aux maladies et au vent



Port élané



Eniobus tribolata  
*Pommier à feuilles d'érables*



Malus baccata Pyramidalis grandiflora  
*Pommier à grandes fleurs*



Prunus sargentii 'Rancho'  
*Cetisier Rancho*

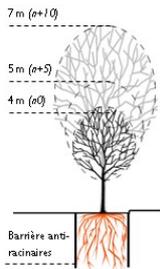


Prunus serrulata 'Tai Haku'  
*Cetisier à fleurs*

**Le choix du gabarit à la plantation**

- Arbre de 4 à 5m de hauteur, force 16/18 (entre 16 et 18 cm de circonférence de tronc, à 1m de hauteur)
- Arbre en pleine croissance (10 à 15 ans lors de la plantation) : capable de supporter la transplantation, la taille de ses racines et de s'adapter à son nouveau milieu

= au-delà de ce gabarit, risque important de période végétative, fragilités aux maladies, dépérissement prématuré



**Surfaces perméables**

**Bd Tour d'Auvergne**  
AVANT TRAVAUX : 100 m<sup>2</sup>  
APRÈS TRAVAUX : 600 m<sup>2</sup>  
(fosses de plantations, places de stationnement)

**Rue de la Corderie**  
AVANT TRAVAUX : 0 m<sup>2</sup>  
APRÈS TRAVAUX : 200 m<sup>2</sup>  
(fosses de plantations, places de stationnement)



- **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

## d. Autres thèmes abordés

Continuité des aménagements cyclables : le plan projet avec un traitement des vélos hors circulation répond au souhait de l'association de promotion du cyclisme présente lors de la co-construction. Des demandes ont été formulées au sujet de la création d'une voie douce au sein de l'îlot Capucins. Ce sujet est étudié en interne.

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.

## 5. 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 ».

L'ensemble des observations reçues a permis de dresser ce bilan provisoire, la concertation suivant toujours son cours. 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 pris 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 places & itinéraires conseillés avec un jalonnement spécifique.



# Transport Est Ouest Phase 3 - Tranches B & C Bilan de la concertation



# Sommaire

Méthodologie

Pages 3 - 4

Palette des outils

Pages 5 - 13

Résultats de la concertation préalable

Pages 14 - 15

Évolutions apportées au projet

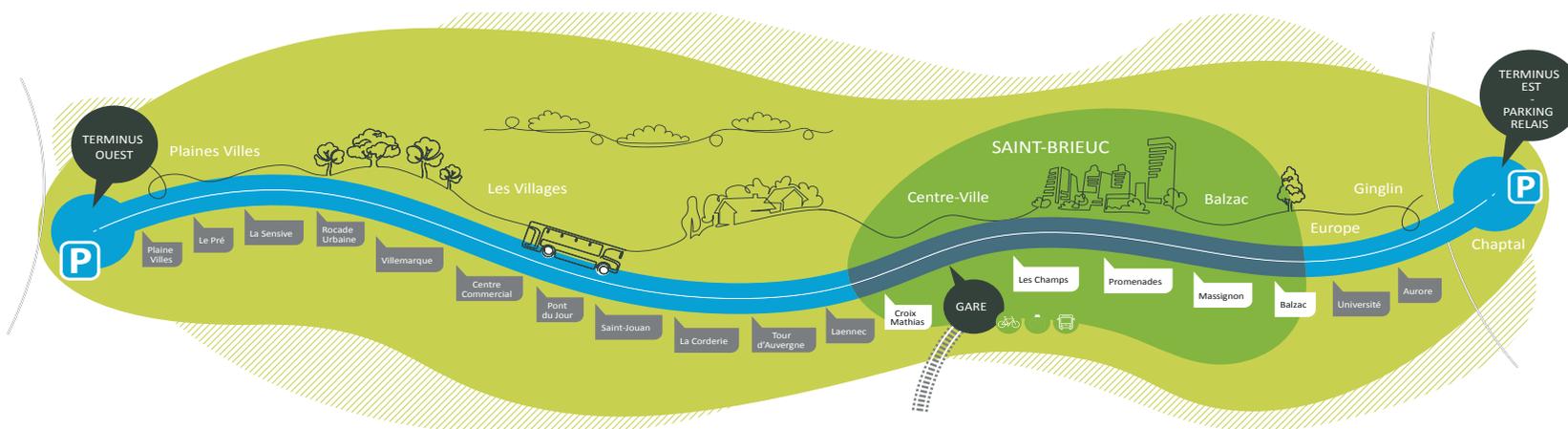
Pages 16 - 21

Particularités TEO 3 C «Est»

Page 22

Poursuite des échanges

Page 23



Ce projet s'appuie sur un dispositif de concertation dont les modalités ont été approuvées en Conseil d'Agglomération du 22 avril 2021 (DB – 093 -2021 [https://www.saintbrieuc-armor-agglo.bzh/app/php/deliberation\\_SBA/pdf/2021/04/22/3517-04-05-2021-14-12-41.pdf](https://www.saintbrieuc-armor-agglo.bzh/app/php/deliberation_SBA/pdf/2021/04/22/3517-04-05-2021-14-12-41.pdf)).

Il semble important de rappeler en préambule que cette concertation a été amorcée en avril 2021 dans un contexte de 3ème confinement national - COVID.



SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION  
CONSEIL D'AGGLOMERATION  
Séance du 22 avril 2021  
Délibération DB-093-2021

**Objet :** TEO phase 3 tranches B et C – Modalités de la concertation préalable

L'an 2021 le 22 avril à 18 heures 15, les membres du Conseil d'Agglomération, légalement convoqués, se sont réunis en visio conférence séance publique, sous la présidence de Monsieur Ronan KERDRAGON.

Le Secrétaire de séance est Madame Laure MITNIK.

#### MEMBRES PRESENTS

Ronan KERDRAGON, Hervé GUIHARD, Christine METOIS-LE BRAS, Rémy MOULIN, Blandine CLAESSENS, Sylvie GUIGNARD, Vincent ALLENO, Loïc RAOULT, Jean-Marc LABBE, Thierry SIMELIERE, Gérard LE GALL, Bertrand FAURE, Denis HAMANON, Cédric AKTAS, David BRILLEGOURC, Jean-Marie BÉNIER, Bruno BELZIT, Patricia BRIAND-FALLER, Stéphanie BRIEND, Marie Jo BROLLY, Paul CHAUVIN, Morgane CREISMEAS, Brigitte DEMEURANT COSTARD, Rachid DYDA, Pascale GALLERIE, Damien GASPAILLARD, Chloé GENIN, André GUYOT, Richard HAAS, Michelle HAICHAUT, Guillaume HAMON, Jean-Paul HAMON, Claudine HATREL-GUILLOU, Laurent HONORE, Martine HUBERT, Françoise HURSON, Christian JOLLY, Michel JOUAN, Elane LALANDEC DAVOINE, Nadia LAPORTE, Joël LE BORGNE, Didier LE BUHAN, Maxime LE CRONC, Michel LE DUALIZ, Thibaut LE HINGRAT, Monique LUCAS, Laurence MAHE, Catherine MARCHESIN-PIERRE, Gérard MEROT, Olivier MEROT, Laure MITNIK, Aurélie MOC, Nicolas NGUYEN, Nicole OGER, Pascal PEDRONO, Philippe PIERRE, Maryse PINEL, Corentin POILBOUT, Christian RANNO, Catherine RIVIERE, Marcel SERANDOUR, Stéphanie STENTZEL-LE CARDINAL, Thierry STIEFATER

#### MEMBRES EXCUSES (élys ayant donné une procuration)

Mickaël COSSON à Sylvie GUIGNARD, Pascal PRIDO à Loïc RAOULT, Thibaut GUIGNARD à Maryse PINEL, Joël BASTARD à Patricia BRIAND-FALLER, Annie GUENNOU à Sylvie GUIGNARD, Stéphane L'HER à Hervé GUIHARD, Yannick LE CAM à Cédric AKTAS, Isabelle LE GALL à Christine METOIS-LE BRAS, Stéphane OLIVIER à Loïc RAOULT, Christine ORAIN-GROVALET à Maxime LE CRONC, Richard ROUZEL à Stéphanie STENTZEL-LE CARDINAL.

#### MEMBRES ABSENTS

Stéphanie FAIVRAS, Aline LE BOEDIC, Hugues LESAGE, Michel PETRA, Alain RAULT, Yves TAZE (suppléant Annie SIMON)

Nombre de conseillers en exercice : 80

Nombre de présents : 63

Nombre de votants : 74



SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION  
CONSEIL D'AGGLOMERATION  
Séance du 22 avril 2021  
Délibération DB-093-2021

**Rapporteur :** Madame Blandine CLAESSENS

**Objet :** TEO phase 3 tranches B et C – Modalités de la concertation préalable

#### EXPOSE DES MOTIFS

Le Bus à Haut Niveau de Service (Transport Est-Ouest), 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.

Le projet TEO est prévu sur un linéaire de 8 kilomètres avec une mise en service en 3 phases :

- Phase 1 : « TEO Armor – Cité », aménagée de 2012 à 2014, offre aujourd'hui une liaison efficace de l'ensemble des quartiers Est et du campus Masier au centre-ville ;
- Phase 2 : « TEO Gare Centre-ville », réalisée de 2017 à 2019, crée un nouveau partage de l'espace public au bénéfice des transports en commun et des modes doux tout en optimisant la desserte du pôle d'échange multimodal ;
- Phase 3 : « Croix Mathias – les Plaines Villes – » à l'Ouest et « Cité – Chaptal » à l'Est, sera réalisées de 2020 à 2025 et organisée en tranches A, B et C.

Lors de la réalisation des deux premières phases, une concertation préalable a été conduite afin de prendre en compte les attentes des riverains et usagers, et adapter quand cela était possible le projet et les aménagements.

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.

#### Objets de la concertation

La concertation présentera les enjeux du projet TEO : amélioration de la performance du transport en commun, facilitation des autres moyens de déplacement et en particulier des modes actifs, la multimodalité, embellissement des entrées de ville, la mise en valeur des quartiers, dans une dynamique d'implication des habitants.



Les personnes désireuses de participer seront associées à la phase de conception de l'avant-projet afin d'y apporter leur connaissance des lieux ainsi que leurs souhaits pour l'aménagement urbain et paysager de l'espace.

#### Modalités de la concertation préalable

Compte-tenu du contexte sanitaire qui empêche la tenue de réunions publiques et d'ateliers de co-construction, la concertation sera menée sur la base de méthodes de porte à porte, de plein air et numériques. La proposition méthodologique est la suivante :

- Conception d'un questionnaire papier et numérique à la fois support d'information et outil de consultation des riverains et des commerçants, offrant différents degrés de réponses. Diffusion de ce support via différents canaux de communication (réseaux sociaux, listing mail, site de la collectivité, en version papier dans les commerces, remise de la main à la main sur le terrain, en porte-à-porte, sur le marché, à la sortie des lieux d'enseignement...)
- Réactivation et intégration de l'outil Debatomap, registre numérique interactif, déjà déployé lors de des tranches précédentes du projet.
- Information via les journaux institutionnels, la presse locale afin d'apporter des éléments précis et clairs sur les enjeux du projet TEO et l'ambition partagée des projets de déplacements structurés.
- Ateliers en marchant et en roulant, stand d'information (notamment sur les marchés...).
- Echanges sur site en petits comités.
- Echanges mail et téléphonique avec les personnes inscrites.

#### Bilan de la concertation préalable

Tout au long du processus de conception, l'équipe projet TEO prendra connaissance du contenu de l'expression citoyenne au fur et à mesure et avec l'appui des prestataires, l'intégrera pour en tenir compte au mieux dans le projet et fichiers d'y apporter réponse au travers des dossiers réglementaires qui seront à fournir dans le cadre de l'Enquête Publique.

A l'issue de la phase de concertation préalable, à l'automne 2021, un bilan sera réalisé et présenté au conseil d'Agglomération, puis mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique.

Il vous est proposé, si ces dispositions recueillent votre agrément, de bien vouloir adopter la délibération suivante.

#### DELIBERATION

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU l'article L300-2 du 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 l'avis de la Commission Transition Écologique réunie le 8 avril 2021,

Le Bureau saisi en date du 8 avril 2021.

#### APRES EN AVOIR DELIBERE

#### LE CONSEIL D'AGGLOMERATION

DECIDE de valider les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable relative au projet TEO phase 3 tranches B et C, conformément à l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.

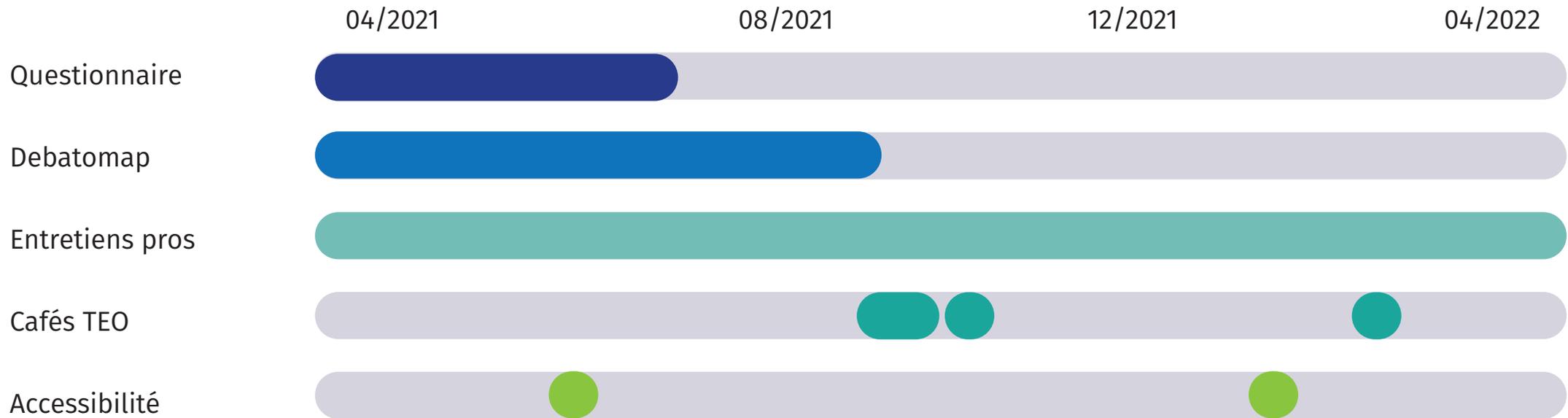
Présents : 63	Pouvoirs : 11	Total : 74	Exprimés : 74
Voix Pour : 74	Voix Contre : 0	Abstention : 0	Ne prend pas part au vote : 0

Saint-Brieuc, le 22 avril 2021



# Méthodologie de concertation TEO 3 B-C

Les différents outils déployés durant la concertation sont détaillés dans les pages suivantes.



En plus des temps-forts ci-dessus, toutes les personnes intéressées par le projet TEO peuvent à tout moment :

- contacter l'équipe projet sur l'adresse mail dédiée [teo-infos@sbaa.fr](mailto:teo-infos@sbaa.fr) ou sur la ligne directe 02.96.77.60.11
- consulter la page sur le site internet de l'agglomération, maître d'ouvrage, via <https://www.saintbrieuc-armor-agglo.bzh/comprendre-lagglomeration/les-grands-projets/transport-est-ouest-teo>
- consulter la page sur le site internet de la ville de Saint-Brieuc via <https://www.saint-brieuc.fr/ville-attractive/grands-projets/teo/>

# Palette des outils de concertation TEO 3 BC

## 1. Questionnaire

**TEO**  
Transport Est – Ouest  
Consultation 3<sup>ème</sup> phase

TEO est un bus à haut niveau de service. D'Est en Ouest, il reliera deux entrées de ville stratégiques ainsi que de nombreux équipements.

Avec ses parcs-relais à chaque extrémité et un départ toutes les 8 minutes, TEO offrira une véritable alternative à la voiture individuelle, source de pollution et d'engorgement du centre-ville.



### TEO PHASE 3 : SUPPORT

Les enjeux du projet TEO sont les suivants :

- **multimodalité** : vélo, marche à pied, déplacements qui s'adaptent à l'évolution de la ville
- **une ville plus belle et plus agréable** : occasion d'embellir la ville (trottoirs, mobilier urbain, etc.)
- **l'implication des habitants** : développer une palette d'outils de concertation pour permettre aux usagers de s'exprimer et d'enrichir l'accompagnement de la phase

La collectivité va désormais aménager les Plaines Villes pour la mise en service de la ligne sur les quartiers Ouest de cette portion, pas de site projeté aménagés en amont des carrefours.

Ce questionnaire va nous aider à recueillir des avis et suggestions pour le futur de ces rues.



### Pour commencer :

- 1 - Indiquez votre âge : \_\_\_\_\_
- 2 - Précisez votre sexe :  Femme  Homme

- 3 - Indiquez si vous êtes (une seule réponse) :
  - Riverain
    - Précisez votre rue :  Rue de la Corderie  Rue Théodule Ribot  Boulevard de l'Atlantique  Rue de Guernesey  Avenue des Plaines Villes

- Habitant d'une rue adjacente au tracé : (→) Indiquez votre rue : \_\_\_\_\_
- Habitant autre commune de l'Agglomération : (→) Indiquez votre commune : \_\_\_\_\_



- Commerçant
  - (→) Indiquez nom commerce : \_\_\_\_\_
  - (→) Indiquez rue commerce : \_\_\_\_\_
- Habitant d'un autre secteur de Saint-Brieuc : (→) Indiquez votre rue : \_\_\_\_\_
- Habitant autre commune hors Agglomération : (→) Indiquez votre commune : \_\_\_\_\_

### A - Donnez votre avis sur les aménagements rues de la Corderie et Théodule Ribot

Je ne connais pas ou n'ai pas d'avis sur ces rues



→ Cochez la case correspondante à votre souhait d'évolution du partage de la voirie pour ces rues entre :



### B - Donnez votre avis sur les aménagements Boulevard de l'Atlantique

Je ne connais pas ou n'ai pas d'avis sur ces rues



→ Cochez la case correspondante à votre souhait d'évolution du partage de la voirie pour ces rues entre :



Questionnaire sur les aménagements actuels et futurs le long du tracé :

- Conception d'un **questionnaire papier et numérique** utilisable à la fois comme support d'information et comme outil de consultation des riverains et des commerçants, offrant différents degrés de réponses ;

- Diffusion du questionnaire en physique (porte à porte sur le tracé) et via les **réseaux sociaux** (Saint-Brieuc Armor Agglomération et Ville de Saint-Brieuc) pour élargir la cible des habitants consultés aux communes alentours de l'agglomération, ainsi qu'un relais dans la **presse locale et institutionnelle**.

**=> 200 réponses collectées, d'avril à juillet 2021**

## TEO : entre concertation à venir et chantier en cours

**DÉPLACEMENTS** - Les derniers tronçons de TEO vont entrer en phase de concertation en mars : à l'ouest, de la rue de la Corderie à hauteur de la rue Pierre Ogé jusqu'aux Plaines Villes ; à l'est, de la place de la Cité à Chaptal.

Sur ces portions, les grands principes de circulation seront maintenus. Les bus s'inséreront dans la circulation et seront prioritaires aux carrefours. Les déplacements doux seront pris en compte. Des aménagements paysagers, du mobilier urbain sont prévus. La concertation portera notamment

sur ces derniers points, sur les usages. Les riverains et usagers pourront s'informer et exprimer leurs points de vue. Les modalités tiendront compte des contraintes sanitaires du moment.

### Travaux

Sur TEO 3 A, les réseaux secs sont réalisés en mars avril boulevard Laënnec puis d'ici juin rue Bagot. Des travaux auront aussi lieu rue Théodule-Ribot (avril) et Saint-Jouan (mai). L'aménagement se poursuit jusqu'à fin mars boulevard de la Tour d'Auvergne. Il sera ensuite réalisé rue de la Corderie jusqu'à la rue Pierre Ogé.



Une vue du boulevard de l'Atlantique: TEO sera l'occasion de requalifier cette entrée de ville. © DM

**CONTACT**  
saint-brieuc.fr,  
saintbrieuc-armor-agglo.bzh

## 1. Questionnaire

Profil des répondants :

### Sexe

En nombre de répondants ; et pourcentage  
198 réponses, 2 non-réponses

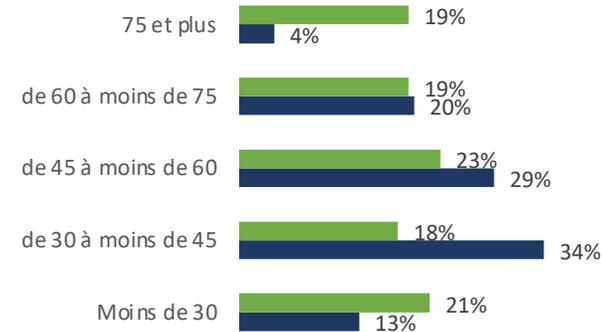
112 femmes  
soit 57%



86 hommes  
soit 43%

### Âge

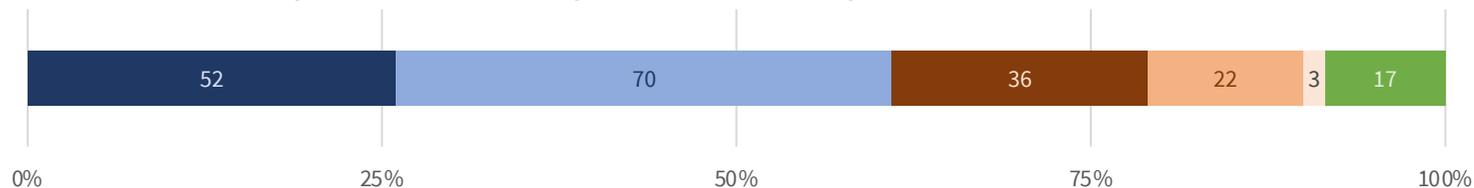
En pourcentage des 15 ans et plus  
Zone d'étude : 4IRIS de St Brieuc autour du tracé  
178 réponses, 22 non-réponses



■ Zone d'étude, INSEE ■ Echantillon

### Lieu de résidence

En nombre de répondants ; 200 réponses, 0 non-réponse

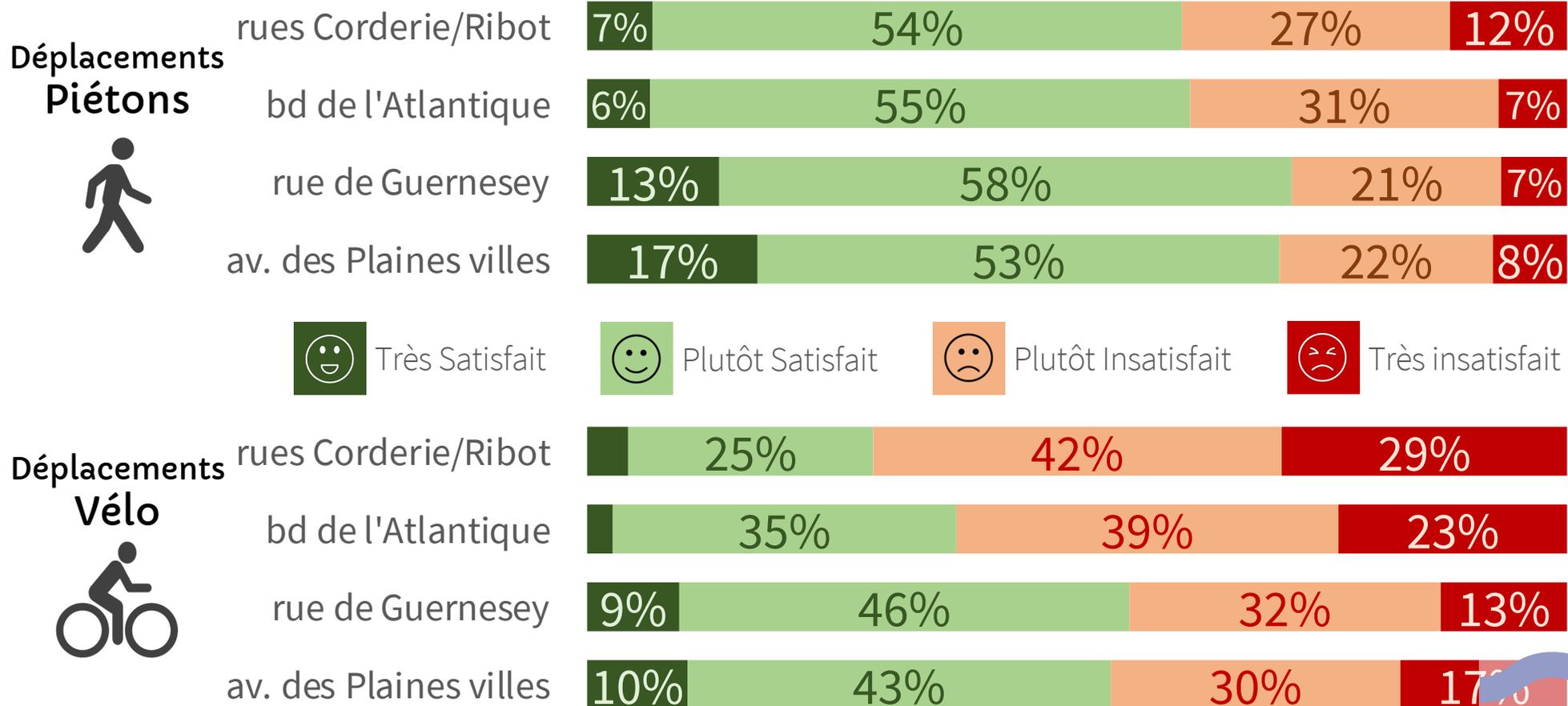


■ Riverain ■ Habitant d'une rue adjacente au tracé  
■ Habitant d'un autre secteur de Saint-Brieuc ■ Habitant autre commune de l'Agglomération  
■ Habitant autre commune hors Agglomération ■ Commerçant



## 1. Questionnaire

Avis sur les aménagements actuels : bilan général par tronçon.



# Palette des outils de concertation TEO 3 BC

## 2. Entretiens individuels



### La phase 3 du chantier Teo va vers les Villages

Le projet Teo (transport Est-Ouest) a quitté le centre-ville, mais n'est pas achevé pour autant. Il continue d'avancer vers l'ouest et le quartier des Plaines-Villes.

#### Le projet

La future ligne de bus à haut niveau de service, qui ira de Cholet aux Plaines-Villes, impose des chantiers impressionnants. On se souvient de ceux qui avaient anéanti le centre-ville. Désormais, c'est à l'ouest que le projet Teo se concrétise.

Les engins sont actuellement rue de la Cordelle. Après des interventions sur les réseaux, il faut aménager en surface. La fin est programmée pour juin. Les commerçants du secteur ont été invités par un représentant du cabinet Reperage Urbain, mandaté par Saint-Etienne-Arnois agglomération. « Je fais du porte à porte pour inciter les riverains à s'exprimer sur le questionnaire Teo (1) », explique Benjamin Hicet, sociologue urbain.

De nuit en nuit, de quartiers en quartiers, Teo modifie la configuration de la ville. Exemple au boulevard de la Tour d'Auvergne, qui comporte désormais de larges trottoirs, des pistes cyclables, une vitesse de circulation abaissée à 30 km/heure, des quais en bus accessibles.

#### Un parking-relais à Géant ?

« Nous n'avons pas pu planter des arbres des deux côtés, à cause des réseaux », précise Benjamin Claessens, vice-président de Saint-Etienne-Arnois agglomération, en charge des questions de déplacements. Il faut d'ailleurs, on a mis sur des plants floraux basés et des espaces engazonnés, afin d'augmenter le taux de perméabilité du sol. « Outre les éventuelles inondations, on a aussi pensé aux pics de chaleur, en prévoyant des îlots de fraîcheur. »

Le boulevard Lormec, en travaux depuis des mois, n'est pas encore au bout de ses pierres. Actuellement, on entretient les réseaux aériens. L'entassement du boulevard à l'est



Benjamin Claessens, Benjamin Claessens, Benjamin Hicet, Math Calabret et Jean-Michel Gargan, près d'un nouveau arrêt de bus sur le boulevard de la Tour d'Auvergne, réaménagé dans le cadre de Teo, phase 3.

est de rassembler que Teo a aussi une portée environnementale, puisqu'il vise à abaisser le nombre de voitures en ville. « On ne dit souvent que pour l'instant, cela n'a rien changé. Mais le Hubor serait réhabilité. Plus, en 2022, le transport des bouillottes permettrait de se débarrasser de la bouteille et de venir point Nord, sans l'ajout de travaux préparatoires. Donc la mise en réseau nécessite des canalisations d'eaux pluviales et d'eaux usées. C'est urgent pour l'aménagement », précise Benjamin Claessens, car c'est l'une des œuvres des fermetures de plages après de gros travaux. »

« Il est de rassembler que Teo a aussi une portée environnementale, puisqu'il vise à abaisser le nombre de voitures en ville. » On ne dit souvent que pour l'instant, cela n'a rien changé. Mais le Hubor serait réhabilité. Plus, en 2022, le transport des bouillottes permettrait de se débarrasser de la bouteille et de venir point Nord, sans l'ajout de travaux préparatoires. Donc la mise en réseau nécessite des canalisations d'eaux pluviales et d'eaux usées. C'est urgent pour l'aménagement », précise Benjamin Claessens, car c'est l'une des œuvres des fermetures de plages après de gros travaux. »

Math Calabret, chef de projet Teo, à la direction aménagement et développement de l'agglomération. « Si tout va bien, Teo finira sa course aux Plaines-Villes, fin 2024. C'est un projet de 12 millions d'euros. Le financement est assuré par la ville de Saint-Etienne et l'agglo. »

Catherine LEMESLE.

(1) Riverains, usagers, professionnels peuvent émettre des souhaits et suggestions sur les futurs aménagements, sur l'outil en ligne [teo3bc.com](https://teo3bc.com), jusqu'au 10 septembre.

Une cinquantaine d'entretiens individuels ont été réalisés en porte-à-porte les 21 et 22 avril 2021 par deux sociologues de l'équipe de maîtrise d'œuvre.

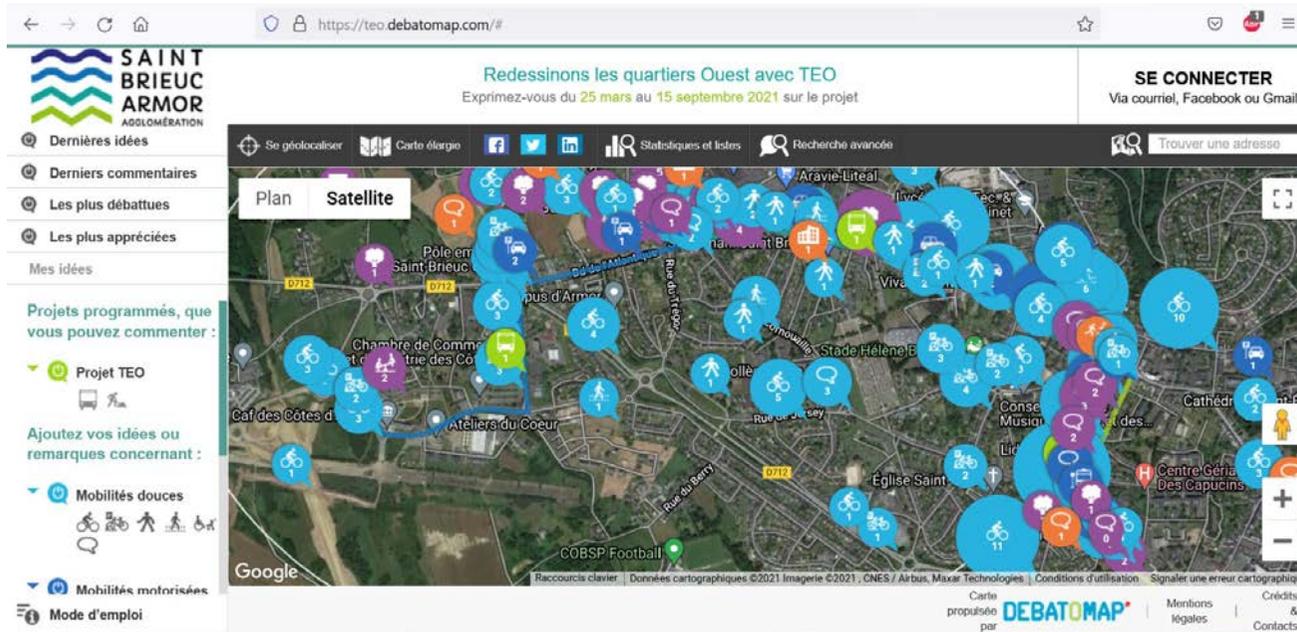
- Entretiens avec 17 commerçants présents le long du tracé afin de connaître leurs **suggestions d'aménagements** et leurs contraintes pour limiter les nuisances chantier (application de la méthode FURET) ;
- Entretiens exploratoires avec 33 **riverains**, croisés avec le questionnaire sur les aménagements actuels et futurs diffusé en parallèle.

Les entretiens individuels avec les professionnels des abords du tracé se poursuivent sur toute l'année 2022, notamment afin de préparer les chantiers (réseaux puis aménagement).



# Palette des outils de concertation TEO 3 BC

## 3. Plateforme de carticipation : teo.debatomap.com



Réactivation de teo.debatomap déjà déployé en 2017 (TEO 2) et 2019 (TEO 3 A) du 15 mars au 15 septembre 2021.

La collectivité a fait le choix d'un outil en ligne, accessible au plus grand nombre, permettant de mobiliser au-delà du public présent habituellement dans les concertations : les jeunes, les actifs.

En effet, l'expérience des concertations menées dans le cadre des premières phases de TEO ou d'autres projets structurants pour le territoire a démontré qu'il était difficile d'élargir le public au-delà des personnes présentes aux ateliers ou aux réunions publiques. Or, rassembler un public important est souhaitable pour élever le débat et balayer plus largement les enjeux du projet.

Cette plateforme en ligne permet également d'ouvrir un espace d'échange continu au-delà des contraintes d'horaires et de lieux.

Le périmètre de la carte est plus large que le tracé de TEO3, afin de mobiliser les différents comités de quartiers ou associations de l'Ouest de la ville, mais aussi pour prendre de la hauteur concernant les différents enjeux du réaménagement des lieux concernés et pourquoi pas faire naître des idées y compris en dehors du périmètre du projet.

# Palette des outils de concertation TEO 3 BC

## 3. Plateforme de carticipation : teo.debatomap.com

Pages vues depuis lancement : 32760

Participants (visiteurs inscrits) : 96

**Idées déposées sur la carte : 171**

**Commentaires : 52**

Total des votes : 510

Thèmes (Cliquez pour lister)	Nombre d'idées	Nombre de commentaires	Total scores	Total votes pour	Total votes contre	Pictos (Cliquez pour lister)
 Projet TEO	5	0	6	8	2	
 Mobilités douces	100	37	333	340	7	
 Mobilités motorisées	21	6	47	52	5	
 Les espaces publics autour de TEO	34	8	70	77	7	
 Équipements autour de TEO	11	1	12	12	0	

 **pistes cyclable sécurisé** ✕

**Informations** Commentaires (0)

Pour ajouter une image :  
commenter ou éditer

Pour ajouter une image :  
commenter ou éditer

**Détails de l'idée**

Piste cyclable sécurisé exactement comme le boulevard de la tour d'auvergne en 2021: couleur , priorité aux carrefours, ...

**Adresse:** 705 Résidence Bagot, Saint-Brieuc

**Votes**

**7**  **0** 

**Score : 7**

Commenter

Zoomer

Signaler un abus

Partager :

Par : [Jerome Gueguen](#) Ajouté le : 18/04/2021

Les usagers de **modes actifs** se sont bien appropriés l'outil, en pouvant proposer et voter pour des aménagements sécurisés.



## 4. Cafés TEO « ESQUISSES »

Les 14 et 16 septembre 2021 ont été présentées les premières esquisses de l'aménagement futur du tracé TEO sur l'Ouest. Ces esquisses étaient issues des réflexions récoltées lors des trois étapes précédentes de la concertation.

Les participants étaient invités à **commenter les esquisses** (prise de notes sur des plans simplifiés), puis à réfléchir collectivement pour rendre une évaluation par groupe : les points positifs et les points à améliorer, sur les thématiques des déplacements piétons, vélos, végétation, stationnement et mobilier urbain.

79 participants dont 16 commerçants se sont mobilisés sur ces soirées, dont la restitution collective a eu lieu le 5 octobre.

TEO 3 B & C  
Concertation  
Rencontres TEO

SYNTHÈSE COLLECTIVE DE LA TABLE  
Rue : \_\_\_\_\_  
Date : \_\_\_\_\_

Le projet TEO est financé par  
SAINT-BRIEUC  
SAINT-BRIEUC  
SAINT-BRIEUC

Thématique					
Points de converger	<b>GRILLE DE SYNTHÈSE COLLECTIVE CAFÉ TEO</b>				
Points à affiner					



CAFÉ TEO DU 16.09.2021



CAFÉ TEO DU 05.10.2021

# Palette des outils de concertation TEO 3 BC

## 5. Diagnostic en marchant (commissions d'accessibilité)



VISITE TERRAIN DU 13.01.2022

Le projet TEO 3 BC a été présenté en commission conjointe (communale & intercommunale) d'accessibilité le 28 juin 2021. Au cours de celles-ci, les membres présents ont exprimé leurs souhaits :

- une attention particulière est à porter sur l'aménagement des zones de rencontre, pour lesquelles certains repères peuvent disparaître (par exemple pour les malvoyants) ;
- trois temps d'examen à prévoir en commission conjointe (en phases avant-projet, projet et avant la réception des travaux).

Tous les membres des deux commissions ont été conviés à participer aux Cafés TEO (4 présents).

Une visite sur le terrain a été organisée le 13 janvier 2022, en phase avant-projet, pour identifier les difficultés et les points de vigilance sur le boulevard de l'Atlantique.

Les douze participants ont noté avec intérêt que le projet comporte des évolutions positives pour les piétons : trottoirs élargis, à faible pente, avec l'aménagement de trottoirs traversants.

# Palette des outils de concertation TEO 3 BC

## 6. Café TEO « Avant-Projet »

### TEO : la concertation se poursuit aux Villages

*Le Télégramme - 05 mars 2022*

Nicolas Salles

● Ce jeudi soir, riverains de TEO et habitants de Saint-Brieuc avaient rendez-vous salle Michel-Fraboulet, aux Villages, pour une réunion de concertation avec les élus et les services, et découvrir « un avant-projet à annoter » de la troisième tranche de travaux du Transport Est-Ouest. Une soixantaine de personnes s'y sont présentées.

Sur les quatre larges planches déployées sur autant de tables figuraient le trajet en site propre, la piste cyclable aménagée et l'ensemble des aménagements imaginés, tenant compte des précédents travaux, en septembre et octobre derniers.

Que le résultat ait été plébiscité serait beaucoup dire. Les annota-

tions ont été nombreuses, mais c'était aussi le but recherché.

#### « Il faudra se revoir »

Et ce genre d'exercice a souvent tendance à concentrer les mécontentements. Comme ceux de quelques commerçants, inquiets des possibilités de stationnement. Des arrêts minutes « pourraient être une solution ». Ou ceux de quelques artisans, franchement irrités de constater l'impossibilité de stationner fourgons et camions comme ils en avaient l'habitude. L'espace urbain n'est pas extensible mais « il n'est pas question d'empêcher quiconque de travailler », assuraient les élus. « Il faudra se revoir. Une fois, peut-être deux », pour Stéphane Favrais. L'enquête publique pourra alors débiter.

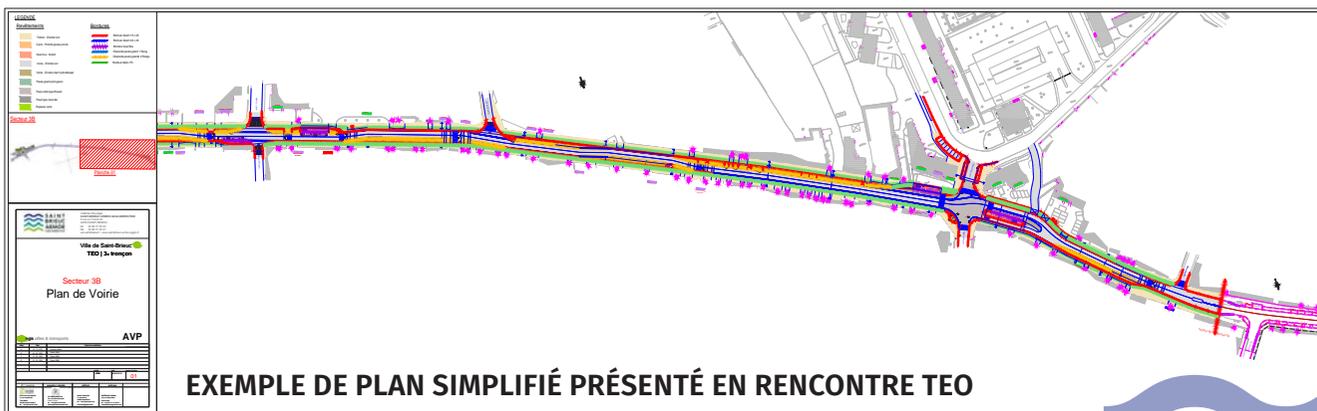


Echanges entre élus, services et riverains. Le Télégramme / Nicolas Salles

ARTICLE LE TÉLÉGRAMME DU 05.03.2022

La 4ème Rencontre TEO a eu lieu le 3 mars 2021 afin de présenter un avant-projet à annoter : tout comme lors des 3 rencontres précédentes, la concertation s'est faite collectivement, entre les différents acteurs qui peuvent ainsi échanger ensemble sur leurs besoins respectifs.

72 personnes ont participé à cet atelier : dont 57 riverains (habitants, représentants de comités de quartier, commerçants), 3 élus et 12 techniciens (Saint-Brieuc Armor Agglomération, Ville de Saint-Brieuc et partenaires CEREMA, BAT).



EXEMPLE DE PLAN SIMPLIFIÉ PRÉSENTÉ EN RENCONTRE TEO

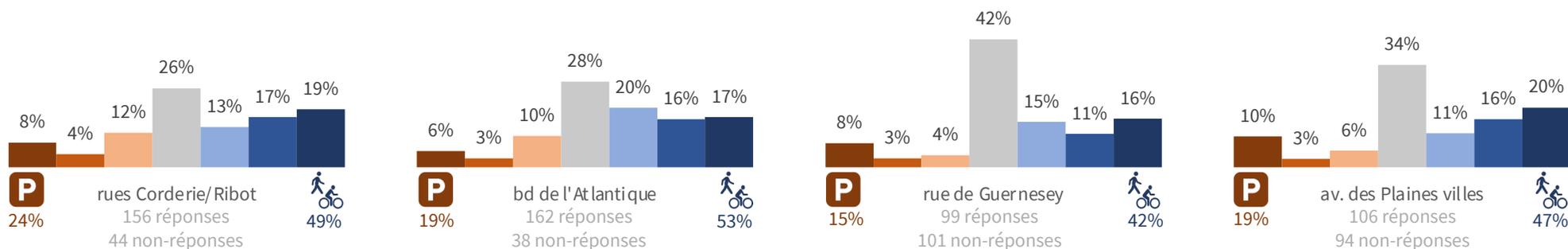
Le compte-rendu des échanges a été publié sur le site internet de Saint-Brieuc Armor Agglomération.

# Résultats de la concertation

## 1. Quels souhaits d'évolution ? Bilan général par tronçon

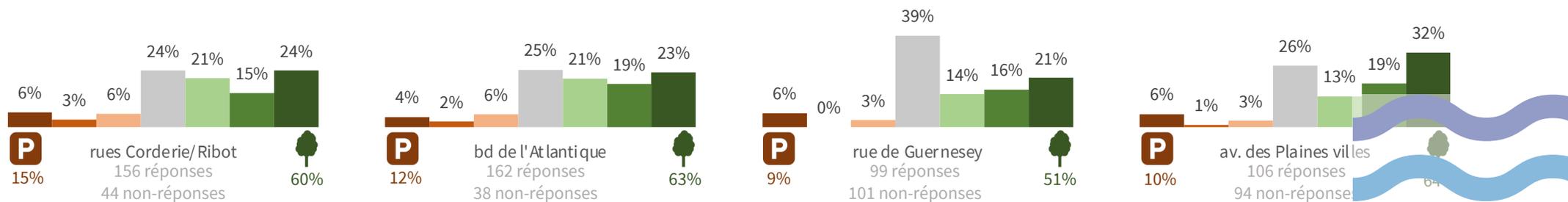
### Stationnement automobile <-> Mobilités douces

Curseur à placer sur une échelle de 0 à 6, de stationnement automobile vers mobilités douces



### Stationnement automobile <-> Végétation

Curseur à placer sur échelle de 0 à 6, de stationnement automobile vers végétation



# Résultats de la concertation

## 2. Quelles remarques sur le tracé ? Bilan général par thématique



**Enjeu majeur : la sécurisation et facilitation des traversées piétonnes et des abords de commerces**  
*Autour du rond point Pablo Neruda, rue de Guernesey et Bvd de l'Atlantique*



**Apaisement de la circulation et besoin d'un partage de la voirie entre les différentes mobilités**  
*Aménagement d'une zone 30km/h Bvd de l'Atlantique*  
*Réguler le trafic à l'entrée du rond point Pablo Neruda*  
*Réduire la taille de la voirie rue Théodule Ribot*  
*Sécuriser les intersections*



**Réguler les stationnements anarchiques**  
*Problématique 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*  
*Création de stationnements abrités autour des services de la ville*



**Un manque de végétalisation**  
*Végétaliser les entrées de ville*  
*Végétaliser le bvd de l'Atlantique pour le rendre moins « triste »*  
*Création d'une voie verte est-ouest*



**Des envies de mobiliers urbains**  
*Penser à des bancs sur le tracé*  
*Besoin de poubelles*



# Évolutions apportées au projet

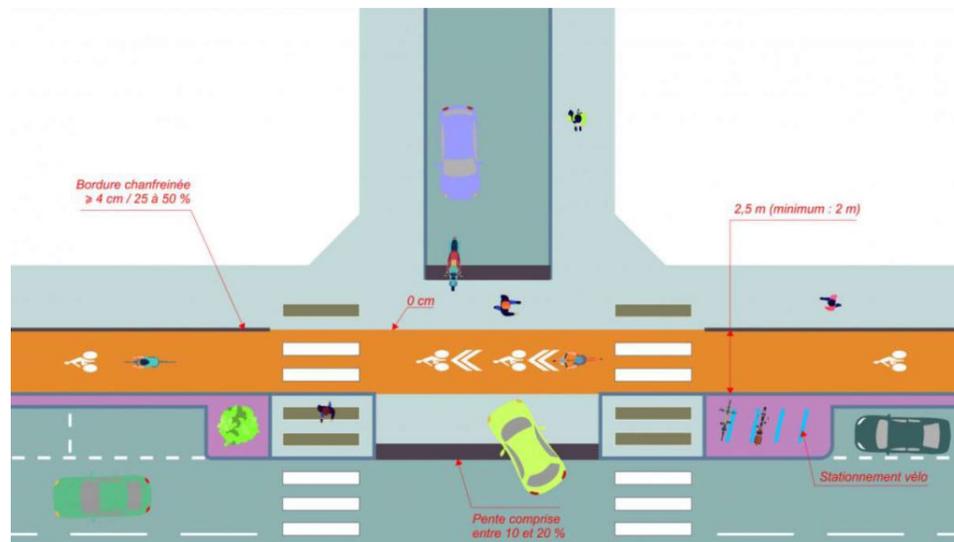
## 1. Déplacements piétons

Les trottoirs sont de largeur variable, mais systématiquement supérieure à 1m50. Une pente plus douce que l'existant permettra aux personnes à mobilité réduite (fauteuils, poussettes, personnes âgées...) de les emprunter plus facilement.

Les traversées piétonnes sur les rues perpendiculaires sont traitées selon le principe de « trottoir traversant » : c'est le véhicule motorisé qui monte une rampe d'accès pour arriver au niveau du trottoir et de la piste cyclable. « *Il ralentit les véhicules par sa contrainte géométrique et par son aspect visuel d'espace piétonnier distinct d'une chaussée* » (cf. CEREMA)

**Double bénéfice pour les modes actifs (marche, vélo...) : continuité de cheminement et confort de déplacement.**

Les traversées piétonnes le long du tracé sont annoncées par 2 bandes de pavés collés en amont. Elles prennent en compte la nouvelle réglementation qui interdit le stationnement 5m en amont de celles-ci afin de garantir une bonne visibilité. Elles sont également dessinées dans le but de faciliter l'accès aux commerces.



FONCTIONNEMENT D'UN TROTTOIR TRAVERSANT @CEREMA, 2021



TROTTOIR EXISTANT BD ATLANTIQUE

# Évolutions apportées au projet

## 2. Apaisement de la circulation & partage de la voirie

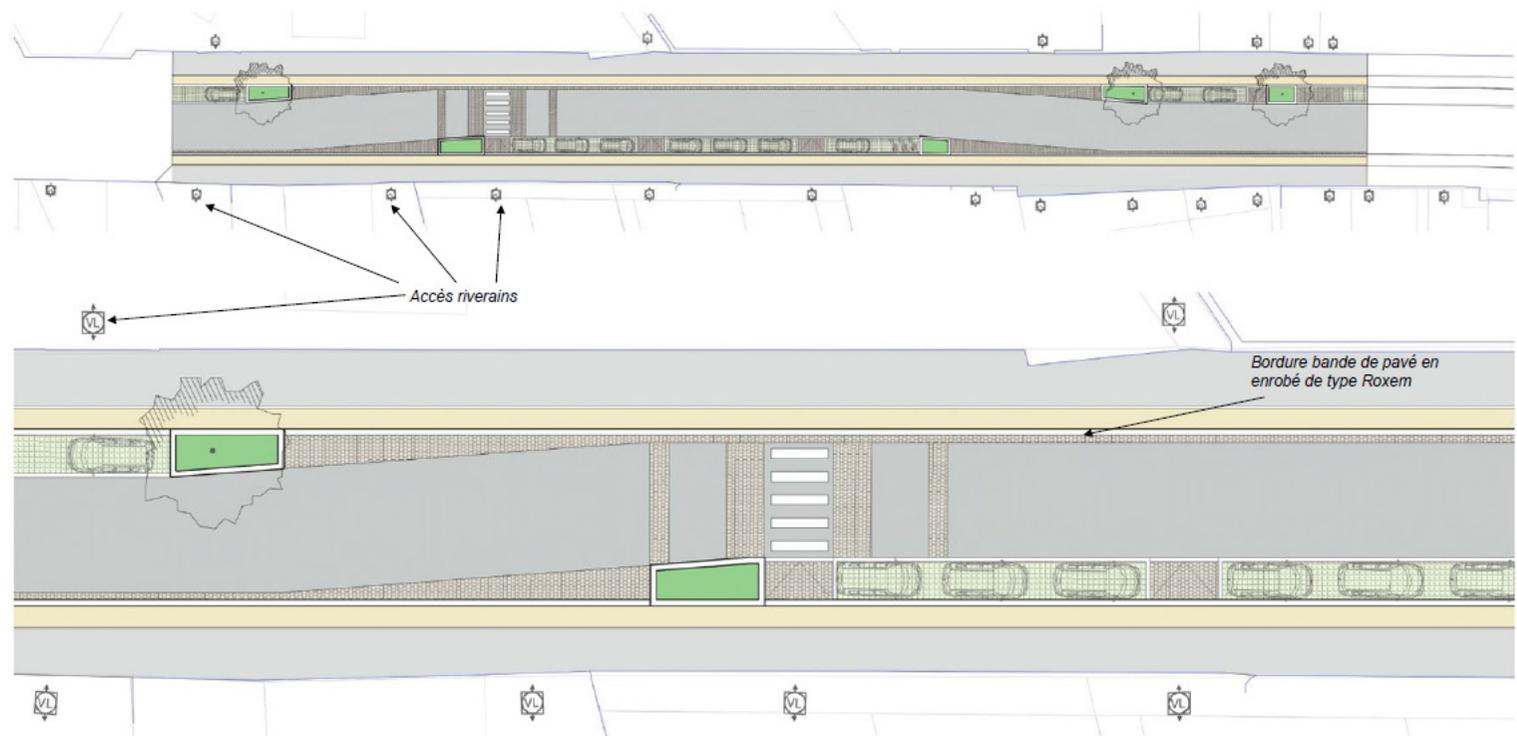
L'aménagement de la chaussée sur une largeur de 6,40 m constitue un minimum pour le croisement optimal des bus. Pour autant cela peut induire un risque de prise de vitesse des véhicules légers. Pour les resserrer sur l'axe, le projet propose un dessin de fil d'eau en résine type Roxem de 30 cm sur chaque 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 (ce qui était déjà le cas des sections précédentes).



**30** Saint-Brieuc  
km/heure

On y gagne tous !



# Évolutions apportées au projet

## 3. Stationnement

Actuellement de nombreux véhicules stationnent sur le trottoir et rendent parfois compliqué le cheminement des piétons ou cyclistes. La matérialisation des places de stationnement (en pavés joint gazon comme sur TEO3A) viendra régler ce conflit d'usages.

Suite à la demande de riverains lors des premières rencontres TEO, la bande de stationnement va également alterner du Nord au Sud, et ce dans 2 objectifs : casser l'aspect « ligne droite », et pouvoir desservir au mieux les commerces nécessitant de l'arrêt ponctuel (boulangerie, presse, supérette...).

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.**



PHOTO DE STATIONNEMENT EXISTANT

EXEMPLE DE STATIONNEMENT PERMÉABLE SUR TEO3A



# Évolutions apportées au projet

## 4. Déplacements à vélo

L'ensemble du tracé TEO 3 B et C propose une piste cyclable d'une largeur variable mais toujours supérieure à 1m50 (jusqu'à 2m), d'une couleur différente du trottoir (cf bd Tour d'auvergne) et séparée du trafic motorisé. Les usagers bénéficieront également des avantages des trottoirs traversants.

Des sas-vélo seront présents dans le cas de franchissement de carrefours à feux (Saint Jouan par exemple).

**Des appuis-vélo sont prévus le long du linéaire, et un abri-vélo sécurisé sera implanté au niveau de la station TEO Neruda (centre commercial des Villages).**

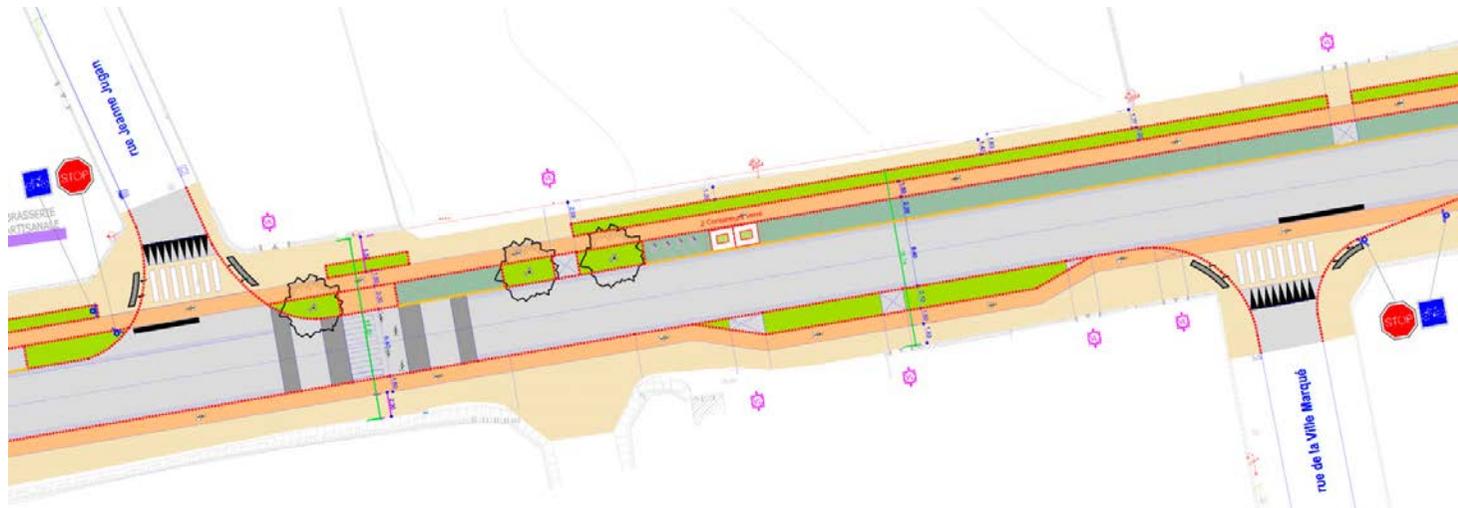


# Évolutions apportées au projet

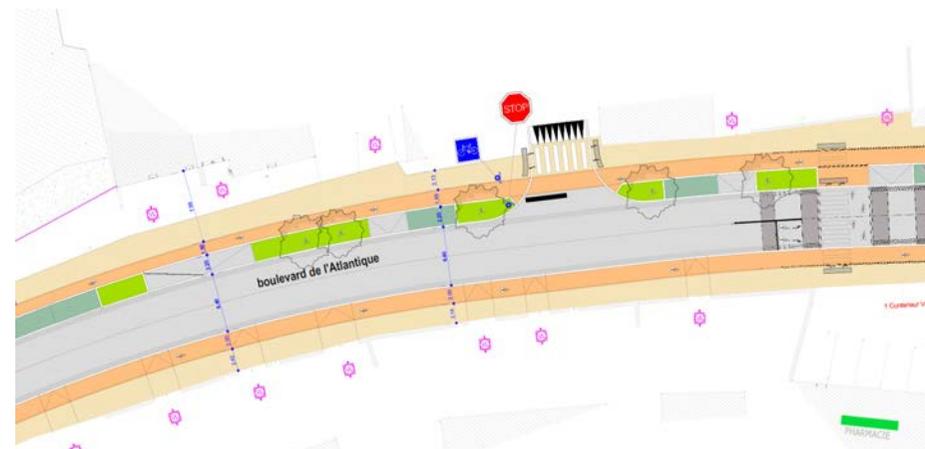
## 5. Nature en ville

Le profil de la voie étant variable, les sur-largeurs sont opportunément mises à profit du paysage.

Sur la section allant du Rond-point Pablo Neruda à la Rue Jeanne Jugan sur le Boulevard de l'Atlantique, la largeur disponible permet d'implanter un séparateur planté d'environ 1,20 m au nord : celui-ci permet également de limiter le conflit piéton/cycles. Aux abords de la Rue de la Ville Marqué, la sur-largeur permet l'implantation d'une rive paysagère au sud.



Il est également prévu de planter une quinzaine d'arbres sur le linéaire 3 B, lorsque la bande active se trouve au nord (les réseaux au sous-sol du sud ne le permettant pas).



# Particularités de la concertation 3C Est

## Rue de la Solidarité & rue Edmond Rostand

La demande principale des riverains de la rue de la Solidarité est un passage en sens unique (avec l'autre flux vers la rue Y. Le Queinec). Ils souhaitent également le retour du stationnement pour les véhicules légers et l'amélioration des conditions de sécurité. Une réunion d'échanges a eu lieu le 5 octobre 2022, à laquelle étaient présents tous les habitants de la rue, à l'exception d'une maison.

4 profils possibles d'aménagement de la section ont été présentés aux riverains :

- aménagement de type voie verte ;
- intégration d'un espace de stationnement latéral ;
- élargissement des trottoirs ;
- sens unique avec stationnement.

Les critères d'analyse ont été rappelés, avec par ordre de prise en compte :

- 1°) l'efficacité des transports en commun
- 2°) la sécurisation des modes actifs
- 3°) le plan de circulation général de la ville

Au vu de ces 3 critères, 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.**

Pour la suite du tracé vers le P+R Avenir, le profil en travers de la rue Edmond Rostand est également contraint dans la mesure où le passage à 6,40m de voie circulée entraîne le maintien des usages actuels (cycles dans la circulation). Il est acté en COPIL le fait qu'un second quai bus dans le sens vers centre-ville est nécessaire afin de dissocier les fonctions de régulation des fonctions de prise en charge des usagers. **La rue ne présente pas un intérêt majeur en terme d'aménagement et de circulation des bus. Il est donc proposé de conserver le profil actuel et de créer 2 quais sur la rue sans reprise majeure.**

# Poursuite des échanges et application de la méthode FURET

**Au-delà de la co-construction pure du projet** et dans la suite logique d'améliorer l'acceptabilité et le changement, l'effort particulier de médiation se poursuit 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 – 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)...



Envoyé en préfecture le 15/11/2022

Reçu en préfecture le 15/11/2022

Affiché le

15 NOV. 2022

ID : 022-200069409-20221110-DB\_256\_2022-DE



## SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION

### CONSEIL D'AGGLOMERATION Séance du 10 novembre 2022

#### Délibération DB-256-2022

MISE EN LIGNE LE

16 NOV. 2022

SUR LE SITE INTERNET

#### **Objet : TEO phase 3 tranches B et C – Bilan de la concertation préalable**

L'an 2022 le 10 novembre 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.

Le Secrétaire de séance est Madame Aline LE BOEDEC.

#### **MEMBRES PRESENTS**

Ronan KERDRAON, Sylvie GUIGNARD, Hervé GUIHARD, Christine METOIS-LE BRAS, Rémy MOULIN, Blandine CLAESSENS, Denis HAMAYON, Vincent ALLENO, Loïc RAOULT, Jean-Marc LABBE, Gérard LE GALL, Bertrand FAURE, Jean-Paul HAMON, David BELLEGUIC, Bruno BEUZIT, Stéphane BRIEND, Marie Jo BROLLY, Paul CHAUVIN, Bernard CROGUENNEC, Patrice DARCHE, Rachid DYDA, Stéphane FAVRAIS, Pascale GALLERNE, Damien GASPAILLARD, Annie GUENNOU, Richard HAAS, Michelle HAICAULT, Guillaume HAMON, Claudine HATREL--GUILLOU, Martine HUBERT, Françoise HURSON, Christian JOLLY, Michel JOUAN, Eliane LALANDEC DAVOINE, Nadia LAPORTE, Aline LE BOEDEC, Joël LE BORGNE, Didier LE BUHAN, Yannick LE CAM, Maxime LE CRONC, Michel LE DUAULT, Isabelle LE GALL, Laurence MAHE, Gérard MEROT, Olivier MEROT, Laure MITNIK, Nicolas NGUYEN, Nicole OGER, Stéphane OLLIVIER, Christine ORAIN-GROVALET, Pascal PEDRONO, Michel PETRA, Philippe PIERRE, Maryse PINEL, Corentin POILBOUT, Catherine RIVIERE, Marcel SERANDOUR, Stéphanie STENTZEL-LE CARDINAL, Thierry STIEFVATER

#### **MEMBRES EXCUSES (élus ayant donné une procuration)**

Pascal PRIDO à Vincent ALLENO, Thibaut GUIGNARD à Maryse PINEL, Thierry SIMELIERE à Sylvie GUIGNARD, Cigdem AKTAS à Yannick LE CAM, Arnaud BANIEL à Ronan KERDRAON, Joël BATARD à Marcel SERANDOUR, Patricia BRIAND-FALLER à Claudine HATREL--GUILLOU, Mickaël COSSON à Annie GUENNOU, Morgane CREISMEAS à Rachid DYDA, Brigitte DEMEURANT COSTARD à David BELLEGUIC, André GUYOT à Corentin POILBOUT, Thibaut LE HINGRAT à Aline LE BOEDEC, Hugues LESAGE à Loïc RAOULT, Monique LUCAS à Stéphane FAVRAIS, Christian RANNO à Gérard MEROT, Alain RAULT à Isabelle LE GALL, Valérie ROOS à Stéphanie STENTZEL-LE CARDINAL, Annie SIMON à Stéphane OLLIVIER,

#### **MEMBRES ABSENTS**

Chloé GENIN, Stéphane L'HER, Catherine MARCHESIN

Nombre de conseillers en exercice : 80

Nombre de présents : 59

Nombre de votants : 77



## SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION

### CONSEIL D'AGGLOMERATION Séance du 10 novembre 2022

-----  
**Délibération DB-256-2022**  
-----

**Rapporteur : Madame Blandine CLAESSENS**

**Objet : TEO phase 3 tranches B et C – Bilan de la concertation préalable**

#### EXPOSE DES MOTIFS

Le Bus à Haut Niveau de Service (Transport Est-Ouest), 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.

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 réalisé depuis 2020 et organisée en tranches A, B et C, pour une mise en service à l'horizon 2025.

Lors de la réalisation des deux premières phases, une concertation préalable a été conduite afin de prendre en compte les attentes des riverains et usagers, et adapter quand cela était possible le projet et les aménagements.

#### Objectifs 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.

La concertation a permis de présenter les enjeux du projet TEO :

- amélioration de la performance du transport en commun,
- facilitation des autres moyens de déplacement et en particulier des modes actifs,
- la multimodalité,
- l'embellissement des entrées de ville,
- la mise en valeur des quartiers,

dans une dynamique d'implication des habitants.

Les personnes désireuses de participer ont été invitées à assister à la phase de conception de l'avant-projet afin d'y apporter leur connaissance des lieux (les maîtres d'usage) ainsi que leurs souhaits pour l'aménagement urbain et paysager de l'espace.

## Modalités de la concertation préalable

Compte-tenu du contexte sanitaire qui a limité la tenue de réunions publiques ou d'ateliers de co-construction, la concertation a été amorcée sur la base de méthodes de porte à porte, rendez-vous en plein air et numériques en 2021, avant de pouvoir réunir davantage de personnes en salle lors d'ateliers.

Les outils déployés ont été les suivants :

- **questionnaire sur les aménagements actuels et futurs le long du tracé**

Conception d'un questionnaire papier et numérique utilisable à la fois comme support d'information et comme outil de consultation des riverains et des commerçants, offrant différents degrés de réponses. Celui-ci a été diffusé en physique (porte à porte sur le tracé) et via les réseaux sociaux (Saint-Brieuc Armor Agglomération et Ville de Saint-Brieuc) pour élargir la cible des habitants consultés aux communes alentours de l'agglomération, ainsi qu'un relais dans la presse locale et institutionnelle.

*200 réponses collectées entre avril et juillet 2021.*

- **teo.debatomap.fr**

Registre numérique interactif, déjà déployé lors de des tranches précédentes du projet.

*171 idées ont été déposées sur la carte pour 510 votes du 25 mars au 15 septembre 2021.*

- **entretiens professionnels & associations**

Entretiens avec des commerçants et riverains en porte-à-porte les 21 et 22 avril, réalisés par deux sociologues de l'équipe de maîtrise d'oeuvre : 17 commerçants présents le long du tracé afin de connaître leurs suggestions d'aménagements et leurs contraintes pour limiter les nuisances chantier & entretiens exploratoires avec 33 riverains, croisés avec le questionnaire sur les aménagements actuels et futurs diffusé en parallèle.

*Les rendez-vous individuels ou en petits groupes avec les commerçants ou associations (accessibilité, usagers, comités de quartier...) se sont poursuivis toute l'année 2021 et se poursuivront en 2022.*

- **rencontres TEO**

Approfondissement des aménagements sur le base d'esquisses à commenter, esquisses issues des réflexions récoltées lors des trois étapes précédentes ;

*79 participants dont 16 commerçants à la rentrée 2021, 72 personnes dont 57 riverains à la quatrième rencontre en mars 2022.*

- **diffusion régulière de l'information**

Via les journaux institutionnels (agglomération et ville), ainsi que la presse locale afin d'apporter des éléments précis et clairs sur les enjeux du projet TEO et l'ambition partagée des projets de déplacements structurés.

- **Échanges personnalisés**

Sur place, par mail ou téléphone avec toute personne demandant des explications complémentaires, grâce à l'adresse dédiée [infos-teo@sbaa.fr](mailto:infos-teo@sbaa.fr) consultée par toute l'équipe projet.

En plus des temps-forts ci-dessus, toutes les personnes intéressées par le projet TEO peuvent à tout moment :

- consulter la page sur le site internet de l'agglomération, maître d'ouvrage, via <https://www.saintbrieuc-armor-agglo.bzh/comprendre-lagglomeration/les-grands-projets/transport-est-ouest-teo>
- consulter la page sur le site internet de la ville de Saint-Brieuc via <https://www.saint-brieuc.fr/ville-attractive/grands-projets/teo/>

Bilan de la concertation préalable (cf. rapport en annexe)

Les enjeux relevés pour le réaménagement des voies, ainsi que la réponse de la collectivité sont les suivants :

- **Enjeu majeur : la sécurisation et facilitation des traversées piétonnes**

*Autour du rond point Pablo Neruda, rue de Guernesey et Bvd de l'Atlantique*

Les trottoirs seront de largeur variable, mais systématiquement supérieure à 1m50. Une pente plus douce que l'existant permettra aux personnes à mobilité réduite (fauteuils, poussettes, personnes âgées...) de les emprunter plus facilement.

Les traversées piétonnes sur les rues perpendiculaires seront traitées selon le principe de « trottoir traversant » : c'est le véhicule motorisé qui monte une rampe d'accès pour arriver au niveau du trottoir et de la piste cyclable. Il en ressort un double bénéfice pour les modes actifs (marche, vélo...) : une continuité de cheminement et un confort de déplacement. Cet aménagement a été apprécié par les représentants des commissions d'accessibilité.

Les traversées piétonnes le long du tracé sont annoncées par 2 bandes de pavés collés en amont. Elles prennent en compte la nouvelle réglementation qui interdit le stationnement 5m 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 besoin d'un partage de la voirie entre les différentes mobilités**

*Aménagement d'une zone 30km/h, réduire la taille de la voirie, réguler les stationnements anarchiques, sécuriser les intersections...*

L'aménagement de la chaussée sur une largeur de 6,40 m constitue un minimum pour le croisement optimal des bus. Pour autant cela peut induire un risque de prise de vitesse des VL : pour les resserrer sur l'axe, 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 (ce qui était déjà le cas des sections précédentes). Actuellement de nombreux véhicules stationnent sur le trottoir et rendent parfois compliqué le cheminement des piétons ou cyclistes. La matérialisation des places de stationnement (en pavés joint gazon comme sur TEO3A) viendra régler ce conflit d'usages.

Suite à la demande de riverains lors des premières rencontres TEO, la bande de stationnement va également alterner du Nord au Sud, et ce dans 2 objectifs : casser l'aspect « ligne droite », et pouvoir desservir au mieux les commerces nécessitant de l'arrêt ponctuel (boulangeries, presse, supérette...).

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.

- **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, création de stationnements abrités autour des services de la ville...*

L'ensemble du tracé TEO 3 B et C propose une piste cyclable d'1m50, d'une couleur différente du trottoir (cf. bd Tour d'Auvergne sur TEO3A) et séparée du trafic motorisé. Les usagers bénéficieront également des avantages des trottoirs traversants.

Des sas-vélo seront présents dans le cas de franchissement de carrefours à feux (Saint-Jouan par exemple). Des appuis-vélo sont prévus le long du linéaire, et un abri-vélo sécurisé sera implanté au niveau de la station TEO Neruda (centre commercial des Villages).

- **Un manque de végétalisation**

*Végétaliser les entrées de ville, végétaliser le Bd de l'Atlantique pour le rendre moins « triste »...*

Le profil de la voie étant variable, les sur-largeurs sont opportunément mises à profit du paysage. Sur la section allant du Rond-point Pablo Neruda à la Rue Jean Jugan sur le Boulevard de l'Atlantique, la largeur disponible permet d'implanter un séparateur planté au nord pour limiter d'éventuels conflits piéton/cycles. Aux abords de la Rue de la Ville Marqué, la sur-largeur permet l'implantation d'une rive paysagère au sud.

#### Poursuite des échanges

Au-delà de la co-construction pure du projet et dans la suite logique d'améliorer l'acceptabilité et le changement, l'effort particulier de médiation se poursuit lors de la phase de réalisation :

- Travail mené avec différents partenaires associatifs autour du projet tel que de la médiation culturelle (concerts d'inauguration, événementiel ponctuel, travail sur la photo, expos, graph comme il a pu être réalisé lors de la phase TEO centre-ville...);

Envoyé en préfecture le 15/11/2022

Reçu en préfecture le 15/11/2022

Affiché le

**1 5-NOV. 2022**

ID : 022-200069409-20221110-DB\_256\_2022-DE

- Présence continue d'un médiateur de chantier > expliquer, rassurer, régler d'éventuels problèmes ;
- Comités de suivi travaux > L'occasion régulière de questions / réponses – trouver ensemble les solutions pour réduire les nuisances, sous le format d'un mail d'information régulier s'il n'est pas possible de réunir du public ;
- Commission de résolution amiable (indemnisation des acteurs économiques du secteur concerné) ;
- Ambassadeur du plan de déplacement (la pédagogie pour accompagner le fonctionnement urbain) ;

Il vous est proposé, si ces dispositions recueillent votre agrément, de bien vouloir adopter la délibération suivante.

## DELIBERATION

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales ;

**VU** le Code de l'Urbanisme, et notamment l'article L 300.2 ;

**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-093-2021 validant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable relative au projet TEO phase 3 tranches B et C ;

**VU** l'avis de la Commission Transition Écologique en date du 27 Octobre 2022 ;

Le Bureau statutaire saisi en date du 27 Octobre 2022.

## APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

### LE CONSEIL D'AGGLOMERATION

**APPROUVE** le bilan de la concertation portant sur le projet TEO phase 3 tranches B et C, conformément à l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.

Présents : 59	Pouvoirs : 18	Total : 77	Exprimés : 77
Voix Pour : 76	Voix Contre : 0	Abstention : 1	Ne prend pas part au vote : 0

Saint Briec, le 10 novembre 2022

Président,  
  
Ronan KERDRAON

