

Conseil de la métropole du 1^{er} février 2019

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Date de convocation
18 janvier 2019

Conseillers en exercice
70

Président : M. François CUILLANDRE

Secrétaire de séance : M. Fortuné PELLICANO

Le Conseil de Brest métropole s'est réuni le 1er février 2019 à 16 heures, sous la Présidence de M. François CUILLANDRE, Président.

ETAIENT PRESENTS :

M. F. CUILLANDRE , Président, Mme B. ABIVEN, M. Y. NEDELEC, M. M. GOURTAY, M. D. CAP, M. T. FAYRET, Mme T. QUIGUER, M. F. GROSJEAN, M. E. GUELLEC, Mme F. BONNARD-LE FLOCH, M. Y. GUEVEL, Mme R. FILIPE, M. A. GOURVIL, M. F. JACOB, Mme P. SALAUN-KERHORNOU, Mme I. MONTANARI, M. R. PICHON, Mme S. JESTIN, Vice-Présidents.

M. P. APPERE, Mme A. ARZUR, Mme S. BASTARD, Mme C. BELLEC, Mme K. BERNOLLIN-APPERE, Mme N. BERROU-GALLAUD, M. M. BERTHELOT, Mme C. BOTHUAN, Mme C. BRUBAN, Mme N. CHALINE, M. M. COATANEA, Mme N. COLLOVATI, M. Y. DU BUIT, M. D. FERELLOC, Mme M-L. GARNIER, Mme I. GUERIN, Mme P. HENAFF, Mme B. HU, M. R. JESTIN, M. P. KERBERENES, M. C. KERMAREC, M. Y-F. KERNEIS, Mme A. LAGADEC, Mme D. LE CALVEZ , Mme J. LE GOIC-AUFFRET, Mme G. LE GUENNEC, Mme M. LE LEZ, Mme B. MALGORN, Mme C. MARGOGNE, Mme I. MAZELIN, Mme I. MELSCOET, M. E. MORUCCI, M. B. NICOLAS, M. F. PELLICANO, M. L. PERON, M. C. PETITFRERE, M. M. QUERE, Mme M-A. RIOT, M. B. RIOUAL, M. G. ROUE, M. R. SALAMI, M. B. SIFANTUS, Conseillers.

ABSENT(S) EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION :

M. P. OGOR, Mme R. FAGOT OUKKACHE, M. S. ROUDAUT , Vice-Présidents.

Mme G. ABILY, Mme N. BATHANY, M. R. HERVE, M. P. KARLESKIND, M. R-J. LAURET, M. R. SARRABEZOLLES, M. H. TRABELSI, Conseillers.

C 2019-02-013 DEPLACEMENTS

Liaisons verticales Port de Commerce/Centre-ville par ascenseurs urbains. Définition des objectifs et modalités de concertation préalable. Montage opérationnel. Coût de l'opération et plan de financement

Le rapporteur, M. Yohann NEDELEC
donne lecture du rapport suivant

DEPLACEMENTS – Liaisons verticales Port de Commerce/Centre-ville par ascenseurs urbains. Définition des objectifs et modalités de concertation préalable. Montage opérationnel. Coût de l'opération et plan de financement

EXPOSE DES MOTIFS

1 - LE CONTEXTE

1. Le « Port de commerce » un enjeu de centralité et d'avenir

Le Port de commerce, depuis la création de la ZAC en 1994 et l'aménagement du port du Château en 2009, poursuit sa mutation.

Sa densification, progressive et continue, porte naturellement des enjeux de développement économique et concentre un nombre important d'emplois. Il s'est aussi transformé progressivement en un lieu de vie très fréquenté, caractéristique de l'identité brestoise. Il est devenu une vitrine, une porte d'entrée majeure de la métropole, une extension très particulière du centre-ville.

L'étude Brest Port 2040 menée par l'Adeupa projette une densification encore accrue des usages de la partie urbaine du Port de Commerce.

Ce quartier intense, avec le Port du Château, de nombreux restaurants, la criée, la Carène, des hôtels et de nombreuses manifestations culturelles et festives est un lieu de destination privilégié des brestois et des visiteurs.

2. Le développement d'un réseau structurant de transport collectif à l'échelle du Pays de Brest

Brest métropole engage la mise en œuvre d'une nouvelle phase de développement du réseau de transport collectif, inscrite dans le schéma global de réseaux de transports publics détaillé dans le PLU facteur 4 (OAP Déplacements), valant Plan de Déplacement Urbain.

Cette nouvelle phase doit *aussi* intégrer les engagements du Plan Climat Energie Territorial et privilégier les modes électriques (tramway, bus électriques,...) lorsque leur pertinence est avérée.

Celle-ci doit optimiser la réponse aux besoins de la ville dense (capacité de transport, diminution des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores,...), à ceux de l'agglomération, et veiller à la bonne articulation avec le reste du Pays (qualité de service, vitesse, efficacité économique,...).

Le Port à la croisée des systèmes de transport

L'évolution du centre élargi d'agglomération intégrant les Capucins et le Port de Commerce, nécessite une desserte en adéquation avec les densités d'emploi, de fonctions centrales et métropolitaines qu'il accueille. Le centre-ville élargi est le point de croisement des modes collectifs à forte capacité, permettant d'offrir une véritable alternative à l'usage de la voiture.

Aujourd'hui, le Port concentre un nombre important de pôles générateurs de déplacements tout en étant relativement proche, à vol d'oiseau, des gares ferroviaire et routière, de la gare maritime et des lignes structurantes de transport public urbaines (projets de Transport en Commun en Site Propre) et interurbaines existantes ou à venir.

En effet, le Port de Commerce accueille la gare maritime (desserte des îles, liaisons touristiques vers la rade, l'Aulne...) et devrait renforcer son rôle intermodal conformément aux orientations du SCOT et du PLU.

Les connexions entre ces liaisons maritimes, le réseau structurant Bibus, et les gares ferroviaires et routières sont au cœur des enjeux d'accessibilité au centre-ville et plus largement à la métropole.

3. Les enjeux d'accessibilité du Port

Un site contraint

Le fort dénivelé (30 mètres) entre le niveau de la mer, qui est également celui des installations portuaires, et le niveau du reste du centre-ville pose le problème de la liaison entre le Port de Commerce et le centre-ville. De plus, ce dénivelé, matérialisé par des falaises et des fortifications autour des sites remarquables (château, cours Dajot, Monument des Américains), limite fortement le nombre d'accès.

Les escaliers construits par le génie militaire au 19^{ème} siècle pour permettre l'accès au port marchand sont encore aujourd'hui très utilisés car il n'y a pas d'alternative pour les liaisons à pied. La desserte en transport collectif reste également complexe du fait des contraintes de site.

Une réponse adaptée grâce à des liaisons verticales et aux modes actifs

Les problématiques d'accessibilité du Port de commerce depuis le centre-ville ont été régulièrement au cœur des réflexions de la collectivité. Avec la densification progressive et continue du Port de Commerce, tant en termes de développement économique que de loisirs et de tourisme, l'accessibilité tous publics (personnes en situation de handicap, aînés, familles...) doit être améliorée.

L'hypothèse d'ascenseurs urbains pour assurer cette liaison a déjà été abordée dans deux études urbaines antérieures :

- étude bas de Siam Général de Gaulle (AUP, décembre 2007)
- étude « du Port du Château au secteur de la cantine : Brest et la mer...enfin ! Quel front de mer pour la métropole océane (juin 2010).

Cette démarche a connu une phase d'approfondissement, de niveau faisabilité (cf. Étude de liaison verticale centre-ville - Port de commerce - Brest métropole, juin 2014).

2 - LES OBJECTIFS : UN SYSTEME EFFICACE ET INTEGRE

A ce stade, les études de faisabilité sur des liaisons verticales de type ascenseurs urbains entre le Port de Commerce et le centre-ville de Brest montrent que la construction de 1 ou 2 ascenseurs localisés, rue Aldéric Lecomte à proximité du Parc à Chaînes pour le premier, et à proximité de la Carène pour le second, permettraient de répondre aux enjeux identifiés.

Accessibilité

Outils d'accessibilité, les ascenseurs amélioreraient très sensiblement les liaisons en modes actifs (piétons mais aussi vélos) entre le centre-ville et le Port de Commerce. C'est le cas également pour les liaisons avec les autres composantes du réseau de transport en commun, que ce soit vers le haut (tramway, bus, gare, téléphérique) ou vers le bas (gare maritime).

7 implantations de liaisons verticales ont été étudiées et comparées. La solution proposée de construction de 1 ou 2 ascenseurs, permettrait de trouver à moins de 500 mètres à pied pour les usagers du Port de Commerce, une liaison efficace pour accéder au centre-ville.

- L'ascenseur Ouest (rue Aldéric Lecomte-Parc à Chaînes) accéderait en partie haute sur le Cours Dajot à 150 mètres de l'arrêt « Musée de la Marine » sur la ligne 1 Bibus, à 530 mètres de l'arrêt du tramway Château et à 560 mètres de la station « Jean Moulin » du téléphérique.
- L'ascenseur Est (proximité Carène) accéderait en partie haute au square Beautemps-Beaupré à 250 mètres de l'arrêt « Kennedy-Gare » sur la ligne 4 et à 420 mètres de la gare SNCF.

Les ascenseurs augmenteraient le périmètre de ville accessible aux personnes en situation de handicap en permettant des liaisons directes centre-ville Port mais aussi, par la mise aux normes de cheminements en amont dont notamment la liaison Gare SNCF - Square Beautemps-Beaupré.

Outils à vocation mixte permettant une desserte au quotidien, les ascenseurs faciliteraient la découverte du Port de commerce et du centre-ville pour les touristes. Ils permettraient de soulager la pression de stationnement sur le Port en offrant une véritable alternative pour accéder au Port de Commerce.

Une exploitation intégrée à la gestion globale de la Mobilité

Ouvrage de mobilité et d'intermodalité, accessible gratuitement, ces ascenseurs feraient naturellement partie de l'offre de transport de la métropole. Ils seraient équipés des dispositifs d'information des réseaux de transport public.

Ils devraient avoir un taux de disponibilité aux standards de l'offre de transport public.

La maintenance devrait pouvoir s'effectuer tout en garantissant un service minimum au public.

Une insertion urbaine de qualité

Les ascenseurs seraient en co-visibilité de plusieurs éléments de patrimoine de premier ordre tels que le Château, les murs de soutènement du Cours Dajot, le Monument aux Américains.

Le paysage, avec les vues sur la rade est spectaculaire, le site est emblématique de Brest. L'insertion paysagère des ascenseurs devrait donc être particulièrement soignée et de qualité sans être ostentatoire. Les cheminements et aménagements urbains seraient traités en cohérence et permettraient un accès naturel et confortable aux ascenseurs.

3 - LES MODALITES DE CONCERTATION

Sur les bases des premiers éléments de faisabilité produits, et comme le projet sera soumis à examen au cas par cas au titre de la rubrique 7° de la nomenclature des études d'impacts, il est proposé d'engager la procédure de concertation relative au projet de réalisation de liaisons verticales entre le Centre-ville et le Port de commerce sur la base des articles L.121-15-1 et suivants du Code de l'environnement.

Il est proposé de solliciter la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour la désignation d'un garant sous l'égide duquel cette concertation pourrait être menée. Selon la réponse apportée, la concertation dont les modalités ci-dessous sont détaillées se déroulera avec ou sans garant.

Cette concertation devra permettre d'expliquer le projet et de prendre en compte les attentes des usagers, des habitants, des associations locales ainsi que toute autre personne publique ou privée concernée. Elle doit permettre au public de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, de son absence de mise en œuvre.

La concertation d'une durée comprise entre un mois et demi et trois mois se déroulera au premier semestre 2019. Les durées et dates précises seront, le cas échéant, affinées en lien avec le garant.

Un avis informant le public sera publié au moins 15 jours avant le début de la concertation préalable, par voie dématérialisée sur le site www.jeparticipe.brest.fr, et par voie d'affichage à l'Hôtel de métropole, en mairie de Brest-centre et sur le lieu du projet. Un avis de publicité sera aussi publié par voie de presse locale dans Ouest France et le Télégramme.

Cet avis, précisant les dates de début et de fin de la concertation et le cas échéant le nom du garant, rappellera également l'objet de la concertation, et les modalités de participation du public.

Le dossier de concertation et un registre permettant de recueillir les observations et propositions du public seront mis à disposition du public en mairie de Brest-centre et à l'Hôtel de métropole. Ils pourront être consultés par le public aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux.

Le dossier sera également disponible pendant toute la durée de la concertation sur le site internet de Brest métropole (www.jeparticipe.brest.fr). La page dédiée au projet comportera un registre électronique permettant de recevoir les observations et contributions du public.

Conformément à l'article R.121-20 du code de l'environnement, le dossier de concertation préalable comportera les objectifs et les caractéristiques principales du projet ainsi qu'un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement.

Chacun pourra également adresser ses observations par voie postale à l'adresse suivante : Hôtel de métropole – Direction des Mobilités – 24, rue Coat-ar- Guéven - CS 73826 - 29238 BREST CEDEX 2. Les observations adressées sur papier (par voie postale ou sur les registres) seront publiées sur la page internet dédiée au projet sur le site www.jeparticipe.brest.fr.

Il est proposé que Brest métropole organise a minima et, le cas échéant, en lien avec le garant une réunion publique ainsi que des ateliers thématiques.

A l'issue de la concertation, et dans l'hypothèse où elle est organisée sous l'égide d'un garant, un bilan sera établi par le garant dans le délai d'un mois. Il sera publié sur le site internet de Brest métropole (www.jeparticipe.brest.fr). Dans tous les cas, Brest métropole précisera les mesures jugées nécessaires à mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

4 - LE MONTAGE OPERATIONNEL

Compte-tenu des implications à la fois techniques et administratives propres au projet, des exigences de pilotage et de coordination du projet avec d'autres opérations d'aménagement et de travaux, la maîtrise d'ouvrage de ce projet sera déléguée à la SPL BMa, outil de la collectivité pour la réalisation de grandes infrastructures de mobilité et les projets structurants d'aménagement et de renouvellement urbains.

5 - LE COÛT DE L'OPERATION

Le montant de l'opération est évalué à 3,6 M€ HT (valeur 2018) pour la réalisation des études, de la concertation et la construction d'un premier ascenseur. Le coût de réalisation d'un deuxième ascenseur est évalué à 2,7 M€ HT (valeur 2018).

S'agissant d'une opération de développement des mobilités, notamment par sa connexion au pôle d'échanges de la gare de Brest, à la gare maritime localisée sur le 1^{er} éperon du port de commerce et au réseau global de transports publics, les différentes sources de financement de l'opération identifiées, sont :

- le produit du Versement Transport, au taux actuel de 1,8 %, qui doit permettre à Brest métropole de financer en propre une partie du coût de l'opération et de rembourser, à terme, les emprunts souscrits en phase de réalisation,
- les subventions, participations et soutiens éventuels à solliciter auprès des partenaires, et notamment, la Région Bretagne, le Département du Finistère, l'Etat, l'Union Européenne (FEDER), la Caisse des Dépôts et Consignations, et en particulier, dans le cadre des différentes politiques contractuelles territoriales.

Les subventions prévisionnelles attendues à ce jour, concernant la phase « Etudes / Concertation et Travaux Ascenseur 1 » sont les suivantes :

- une subvention de 580 000 € dans le cadre du Contrat de partenariat Région Bretagne - Pays de Brest 2014/2020
- une subvention de 720 000 € du Département du Finistère au titre du Contrat de Territoire 2015/2020
- une participation de l'Union Européenne de 1 300 000 € au titre du Programme Opérationnel FEDER Bretagne 2014/2020.

Les tableaux, ci-dessous, synthétisent l'ensemble des éléments financiers relatifs au plan de financement prévisionnel de la phase « Etudes / Concertation et Travaux Ascenseur 1 » :

Phase « Etudes / Concertation / Travaux Ascenseur 1 »

DEPENSES	€ HT	RECETTES	%	€
Maîtrise d'ouvrage	900 000			
<i>Assistance et mandat de maîtrise d'ouvrage</i>	<i>316 000</i>	UE - FEDER	36%	1 300 000
<i>Etudes techniques et suivi de travaux</i>	<i>300 000</i>			
<i>Concertation Communication</i>	<i>70 000</i>	Région - Contrat de Pays	16%	580 000

<i>Autres frais de MOA : topographie, géotechnique, missions SPS,...</i>	214 000
Travaux d'infrastructures	1 900 000
Aménagements urbains complémentaires	300 000
Connexions Accessibilité Intermodalité	500 000
TOTAL	3 600 000

Dpt - Contrat de Territoire	20%	720 000
Brest métropole	28%	1 000 000
TOTAL	100	3 600 000

Toutes les dépenses seront imputées au programme 860 du budget annexe Transports.

DELIBERATION

En conséquence, il est proposé au Conseil de la métropole, après avis des commissions compétentes :

- d'approuver les dispositions qui précèdent,
- d'approuver les objectifs et les modalités du programme de l'opération,
- d'approuver les modalités de concertation,
- d'autoriser le Président, ou son représentant, à solliciter auprès de la Commission nationale du débat public la désignation d'un garant en application de l'article L121-16-1 du code de l'environnement,
- d'approuver le coût prévisionnel de l'opération et son financement,
- d'autoriser le Président, ou son représentant, à déposer les dossiers de demandes de subventions auprès de l'ensemble des partenaires potentiels et notamment de la Région Bretagne, du Département du Finistère, de l'Union Européenne et à signer tous les documents nécessaires à la mise en œuvre de cette décision.

Avis commissions :

Avis de la COMMISSION PLENIERE : FAVORABLE A LA MAJORITE

Décision du Conseil de la métropole :

ADOpte A LA MAJORITE

Contre : les groupes "Brest Nouvelle Alternative", "Brest métropole en marche" J. LE GOIC-AUFFRET et "GICA" sauf A. GOURVIL et M.A. RIOT.

Abstentions : le groupe "Rassemblement pour Brest"