

# Rencontre acteurs Marine nationale - Naval Group

**Brest métropole**

9 juillet 2019 – 15h40 – 17h40

*Réunion conjointe concertations « Mon réseau grandit » & « Les ascenseurs du port »*

## RENCONTRE MARINE NATIONALE - NAVAL GROUP

15h40-17h40

### COMPTE-RENDU

#### PARTICIPANTS

##### 3 participants

Nadine PASQUETTE, Responsable Energie et Développement Durable, Naval Group

Capitaine de frégate Jacques BROCHARD, représentant du commandant de la base de défense de Brest-Lorient ; chef de la division "Coordination et Simplification des Soutiens" de l'état-major mutualisé du commandement de l'arrondissement maritime Atlantique et du commandement de la base de défense de Brest-Lorient

Attachée d'administration de l'Etat Sandrine MEYER, adjointe au chef de la division "Coordination et Simplification des Soutiens" de l'état-major mutualisé du commandement de l'arrondissement maritime Atlantique et du commandement de la base de défense de Brest-Lorient

#### Garante de la Commission nationale du débat public (Cndp)

Catherine Trébaol, garante

#### Intervenants et présents pour la maîtrise d'ouvrage

Victor Antonio, directeur mobilités, Brest métropole

Ian Le Denemat, cabinet, Brest métropole

Soazig Bégoc, responsable communication, Brest métropole aménagement (BMa)

Mélanie Guichaoua, communication, BMA

#### INTRODUCTION

**Madame Trébaol** intervient pour décrire le rôle de la Commission nationale du débat public (Cndp). La Cndp est une Autorité Administrative Indépendante, qui veille au bon déroulement de la concertation. A l'issue de celle-ci, les garantes rédigent le bilan de la concertation, pour s'assurer de la traçabilité des avis, questions, et remarques. Elle indique que les concertations « Mon réseau grandit » et « Les ascenseurs du port » sont menées de façon volontaire par Brest métropole, qui a choisi de solliciter la Commission nationale du débat public (Cndp) pour l'accompagner.

La concertation porte sur l'opportunité des projets. Elle a débuté au 29 avril pour "Mon réseau grandit" et le 28 mai pour "Les ascenseurs du port", et va se dérouler jusqu'au 14 juillet prochain. Le bilan étant prévu d'ici la fin d'année.

#### PRESENTATION DU PROJET TCSP

**M. Antonio, de Brest métropole**, présente le projet de TCSP, ses différentes composantes et le planning de projet. Cette présentation est ponctuée d'échanges avec la salle.

## ECHANGES AVEC LA SALLE

**> Un participant demande à la métropole si les flux des personnes qui vont travailler dans les zones d'emplois, ont été pris en compte pour élaborer les tracés, notamment pour les hôpitaux, la Marine nationale, la base navale.**

Victor Antonio confirme que les lignes ont été déterminées au regard des zones avec les enjeux capacitaires les plus importants (emplois, générateurs de trafics...).

**> Un participant précise que la Marine est défavorable à la variante sur Albert 1<sup>er</sup>. Il évoque par ailleurs pour lui la difficulté de faire demi-tour pour le BHNS au niveau de l'ascenseur « Gare-Carène »**

Victor Antonio confirme que cela est possible mais complexe. Suite aux réunions de concertation, les participants ont demandé à ce que soit étudié la possibilité que le BHNS poursuive, après l'ascenseur « Gare-Carène », en site partagé jusqu'au port, en lien avec la ligne 4.

**> Un participant s'interroge sur le mode de chargement des batteries des BHNS.**

Victor Antonio explique que les bus se rechargent en 5-10min lors de leur parcours. Sans dégrader la batterie. On profite du temps de régulation pour le recharger et cela permet la pause physiologique du chauffeur par la même occasion.

**> Un participant questionne l'intérêt des personnes âgées pour ce projet.**

Victor Antonio précise qu'un système de transport plus facile à utiliser qu'un bus classique peut leur être utile. Les personnes âgées ont notamment été très intéressées et présentes lors des échanges sur els marchés.

**> Un participant questionne le temps de parcours.**

Victor Antonio répond que le parcours serait de 17 min pour les 2 lignes, à une vitesse de 18km/h (sur la base du tracé de référence).

**> Un participant demande combien perçoit la collectivité en Versement Transport (VT) ?**

Victor Antonio indique les chiffres : 37millions € par an aujourd'hui, à un taux de 1.8 %. Avec une augmentation de 0,2 points + 4millions, soit 41 millions € par an.  
(Financement du projet Un cout d'environ 180M d'euros. Autofinancement issu du versement transport : 1,8% de la masse salariale)

**> Un participant précise que pour avoir des retombées Base Navale, il faut éviter les ruptures de charge et viser les points de regroupement, en allant chercher des usagers vers Plouzané. Il voit une grande importance à desservir le CHRU. Il souligne aussi l'importance des horaires de fonctionnement du réseau, car un militaire doit être vers 7H30 sur son lieu de travail en venant aussi depuis le Relecq Kerhuon et Plougastel.**

Victor Antonio acquiesce en disant qu'il faut que les horaires des chronobus coïncident pour venir rabattre les usagers des lignes périphériques vers les axes forts. Les horaires de démarrage des lignes seraient à regarder conjointement de façon à faire coïncider les transports avec les horaires des transrade (départ à 7h05). Cela aussi pour libérer les voitures ventouses

> **Un participant précise que les employés viennent plus de l'ouest, de Plougastel et du Relecq Kerhuon et prennent la direction des Portes : Jean Bart, Cafarelli, 4 Pompes et Surcouf. Cela concerne 12 000 personnes.**

Victor Antonio indique que la métropole pourra regarder avec Naval Group par où passent leurs employés. Il demande si les Portes sont interchangeables par rapport à l'accès départ du transrade. Descendre vers Surcouf. Et échanger porte J. Bart par Surcouf comme porte d'accès au Transrade. La Marine confirme que cela est possible et à regarder ensemble.

> **Un participant évoque le problème de bouchons quotidiens sur le pont de Plougastel.**

Victor Antonio indique que cette voirie appartient à l'État. Un travail est donc mené avec l'Etat pour voir comment fonctionne les points d'entrée vers la Métropole. Une augmentation de 3% à 4% de la circulation est notée. D'où l'importance d'améliorer la desserte. Le pont de l'Iroise est interdit aux mobilités douces. Le Pont Albert Louppe est lui interdit aux véhicules agricoles par le préfet depuis peu, en raison de son état, suite à l'étude CEREMA.

> **Un participant s'interroge sur les lignes fluviales et maritimes visibles dans le PLU.**

Victor Antonio précise que les liaisons entre Brest et Crozon sont présentes dans les documents d'urbanisme et se feront un jour en fonction de l'évolution du périmètre de la métropole.

Pour les lignes fluviales sur Brest : cela nécessite des quais. Autant ceux-ci existent au Fret ou pour une traversée en 30 mi. Autant pour Plougastel le gain de temps serait à vérifier.

## PRESENTATION DU PROJET ASCENSEURS

**M. Antonio, de Brest métropole,** présente le projet des ascenseurs urbains, ses différentes composantes et le planning de projet. Cette présentation est ponctuée d'échanges avec la salle.

## ECHANGES AVEC LA SALLE

> **Un participant questionne la possibilité de proposer un escalator à la place d'un ascenseur.**

Victor Antonio explique que cela est compliqué à maintenir en extérieur. C'est un outil très sensible qui nécessite de l'entretien. On n'y met ni les PMR ni les vélos, aussi il est quasiment obligatoire de doubler avec un ascenseur.

> **Un participant indique que l'ascenseur 1 lui semble intéressant, notamment pour l'aspect touristique. Il s'inquiète cependant de voir à son sens, tous les centres d'intérêts se déplacer vers le port, alors que le centre-ville a déjà du mal à conserver ses commerces.**

Concernant les commerces, Victor Antonio indique qu'il y a aujourd'hui un vrai enjeu d'attractivité du centre-ville. Ensuite, la perte des commerces en centre-ville n'est pas un phénomène typiquement brestois, il est constaté partout à l'échelle nationale. La situation économique pour les commerçants a évolué. La typologie historique du commerce de centre-ville, c'est à dire le petit commerce de rez-de-chaussée, est un outil qui est beaucoup moins recherché par les professionnels qu'il ne l'était avant. On a donc un report des fonctions commerciales en périphérie. La métropole essaie de lutter contre, en travaillant sur l'attractivité du centre-ville, avec des lignes de transport, en travaillant sur le haut Jaurès, les opérations de renouvellement urbain de Recouvrance, de Bellevue, sur les Capucins, mais aussi en travaillant sur le port de commerce, parce que le port est devenu un vrai quartier de centre-ville, et donc on essaie de travailler pour conserver cette attractivité. Brest métropole travaille avec la CCIMBO sur tous ces sujets. L'objectif est bien de ne pas déplacer les pôles d'attractivités.

**> Un participant questionne l'aspect architectural des ascenseurs et leurs matériaux.**

Victor Antonio indique qu'il y aurait un appel d'offre dédié au choix des ascenseurs et à leur design et une prochaine étape de concertation à ce sujet est à réfléchir.

**> Un participant indique que selon lui le tramway, le téléphérique, l'ascenseur et les fêtes maritimes sont des outils d'identité et d'attractivité de la ville très intéressants. Il est très favorable au projet des ascenseurs. Les Brestois doivent se sentir fiers. On sort de la ville grise et bétonnée d'après-guerre. Il précise qu'il privilégierait l'ascenseur Château. Deux ascenseurs, le coût serait trop important. Cela déséquilibrerait Siam et Jaurès au profit du port.**

**> Un participant interroge les horaires des ascenseurs.**

Victor Antonio indique que c'est un sujet soumis à concertation. Elles seraient calées sur celles du réseau Bibus. On regarde les distances autour de ces ascenseurs : on arrive à irriguer tout le port en étant à 500 m.

**> Un participant interroge le prix d'utilisation des ascenseurs.**

Victor Antonio explique que faire payer pour un transport en commun est logique mais pas pour ce type d'ouvrage. Il sera exploité par Bibus.

**> Un participant demande si c'est le cas des autres villes : l'exploitant du transport en commun ?**

Victor Antonio répond que non, c'est variable. Le plus souvent ce sont des entreprises spécialisées. A Brest cela est dans le cadre de la mutualisation de la surveillance de toutes les lignes de transport, dont le système est situé au dépôt du Tram Porte de Plouzané.

*Fin de la réunion à 17h40.*