

# Réunion publique Synthèse

Hôtel de Ville, Brest

10 juillet - 18h / 20h

## RÉUNION PUBLIQUE DE SYNTHÈSE

Hôtel de Ville  
10 juillet 2019  
18h – 20h

### COMPTE-RENDU

#### PARTICIPANTS

**Environ 60 participants**

##### En introduction et présentation

François Cuillandre, Président de Brest métropole  
Yohann Nédélec, Vice-président en charge des transports, de Brest métropole

Victor Antonio, directeur mobilités, Brest métropole  
Guillaume Conseil, responsable d'opérations, Brest métropole aménagement (BMA)

Madame Catherine Trébaol, et Madame Guichaoua, garantes nommées par la Commission nationale du débat public (Cndp)

Traductrices en langue des signes.

*Animation par Claire Mével, consultante, agence Scopic.*

#### INTRODUCTION

**François Cuillandre** remercie les participants pour leur présence lors de cette rencontre de concertation sur le développement du réseau de transport métropolitain.

La concertation a été ponctuée de différents temps, réunions publiques, ateliers, rencontres sur sites, etc. les techniciens y reviendront.

François Cuillandre remercie l'ensemble des acteurs qui ont concouru à faire de la concertation un vrai temps d'écoute et de dialogue. Il remercie à ce titre plus particulièrement Mesdames Catherine Trebaol et Marie Guichaoua, garantes de la concertation, la métropole ayant volontairement choisi d'être accompagnée par la Cndp.

**Yohann Nédélec** salue à son tour l'ensemble des participants et les remercie pour leur présence. Le projet soumis à concertation se compose de plusieurs lignes :

- Une ligne de tramway qui partirait de la gare pour rejoindre le CHRU de la Cavale Blanche en passant devant le campus du Bouguen et dans le quartier de Bellevue.
- Une ligne de bus à haut niveau de service qui partirait également de la gare pour rejoindre le centre-bourg de Lambézellec en passant par Kerigonan et le lycée de Kerichen.
- Une nouvelle organisation des liaisons avec les communes de la métropole avec des pôles d'échange multimodaux nouveaux ou réaménagés.

Il remercie à la suite de M. Cuillandre Mesdames Catherine Trebaol et Marie Guichaoua dont les conseils et les interventions ont permis d'améliorer le dispositif. Il salue également la présence de Mesdames Jestin, Héré, de Messieurs Salami et Jestin, respectivement adjoints en charge des quartiers Lambézellec, Bellevue, Brest-centre et

Saint Pierre, dans lesquels se sont déroulés des rencontres et ateliers de concertation. M. Nédélec attire à cette occasion l'attention du public sur les fresques réalisées lors des ateliers par Julie Boiveau, et présentées dans la salle.

La concertation n'est à ce jour pas terminée, elle se poursuit jusqu'au 14 juillet prochain. Il est néanmoins intéressant de faire un premier retour à l'issue de la vingtaine de réunions qui ont ponctué la phase de concertation, depuis le 29 avril dernier.

Le premier point à souligner est la bonne tenue des débats, avec parfois des critiques, désaccords, mais dans un climat apaisé. M Nédélec cite à ce propos, à titre d'exemple, les rencontres sur les marchés, qui ont permis d'aller au contact d'une diversité de publics. L'ensemble sera présenté à la suite de la présentation technique.

**Claire Mével** prend la parole pour indiquer l'objet et le déroulé de la dernière réunion publique de la concertation « Mon réseau grandit », qui se poursuit par ailleurs jusqu'au 14 juillet 2019.

En coordination avec les garantes de la concertation, la métropole propose de présenter à nouveau le projet, de façon à ce que les personnes qui le souhaitent puissent s'exprimer sur celui-ci, avant d'en venir à la synthèse. Elle demande à ce titre au public qui a déjà participé à une rencontre de concertation - présentation du projet « *Mon réseau grandit* ». La très grande majorité ayant levé la main, l'animatrice après avoir obtenu l'accord des participants pour une présentation technique plus resserrée indique qu'à la suite de celle-ci, la parole sera donnée aux participants, notamment ceux qui n'ont pas eu l'occasion de découvrir ou de s'exprimer auparavant sur le projet. Enfin, un temps de synthèse et de projection vers les prochaines étapes sera proposé. Il sera à la suite possible à tous de réagir sur ces éléments.

**Mme Guichaoua et Mme Trébaol** prennent la parole à la suite pour rappeler leur rôle dans la concertation, et plus particulièrement dans cette soirée. La Cndp, autorité administrative indépendante, a été créée en 1995 par la Loi Barnier. La Cndp compte un vivier d'environ 250 garants, dont 15 répartis en Bretagne. Les garants ne sont pas salariés de la Cndp, ils interviennent sur des projets qui ont un impact environnemental et/ou socio-économique important. C'est dans ce cadre que Brest métropole a fait appel à la Cndp, de façon volontaire, pour l'accompagner dans la démarche de concertation. Le rôle des garantes n'est pas de prendre parti sur le fond mais d'observer comment se déroule la concertation, de s'assurer que la parole de tous est bien prise en compte, et que des réponses sont apportées aux questions émises. Les garantes y veillent, en relation avec Brest métropole, elles sont présentes lors des rencontres, reformulent au besoin les questions. Les garantes peuvent également être interpellées à cette occasion.

A la suite, elles disposent d'un mois pour rédiger un rapport, bilan, avec les avis qui auront été émis. Elles émettent un avis sur la façon dont s'est déroulée la concertation, et ce qu'il s'agirait de mettre en place pour la suite. Les garantes y reviendront en fin de présentation.

## PRESENTATION DU PROJET

**Victor Antonio, directeur mobilités de Brest métropole, et M. Guillaume Conseil, responsable d'opération de Brest métropole aménagement (BMA)**, présentent le projet et ses différentes composantes. de façon succincte.

## SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

**Une participante demande si un métro ne pourrait pas être imaginé dans le cadre du projet ?**

**Un participant fait part de sa connaissance d'une voie ferrée descendant progressivement vers le port de commerce. Celle-ci s'aperçoit lorsque l'on arrive vers le sud, après le pont de l'Iroise et le Moulin blanc, « on la longe en fait jusqu'au port de commerce ». Le participant indique que si cette voie est réduite, elle existe toujours. Lorsque l'on arrive de la Carène, il est possible d'en apercevoir les rails. Le participant pense que ces rails entrent à l'arsenal, passent sous la préfecture maritime. Il demande s'il ne serait pas possible de réutiliser ce réseau pour en faire une ligne de tramway. Il indique que, dans cette hypothèse, l'ascenseur imaginé pourrait être situé en bas de la rue de Siam, à proximité du pont de Recouvrance. Il serait connecté à cette ligne, qui permettrait de desservir l'arrêt du château, le port de commerce, voire plus loin.**

***Un participant demande comment le pôle d'échange multimodal situé en haut de la ligne B projetée s'articulerait avec les lignes de tramway ?***

M. Cuillandre répond sur la **question du mode**. Rennes construit actuellement une seconde ligne de métro. Néanmoins, la configuration est différente, avec un coût bien plus élevé. L'autre élément important est technique : construire une ligne de métro nécessite de creuser, or Brest est une ville accidentée, à la différence de Rennes. Les configurations étant fortement différentes, le tramway apparaît plus pertinent pour Brest.

Concernant la **réutilisation des voies existantes** citées par le participant, M. Cuillandre indique que la dernière fois que la ligne de transport a été utilisée, c'était pour amener les euros, en 2000. Néanmoins, une ligne de tramway ne se conçoit que sous réserve d'une densité de populations suffisante à desservir. M. Cuillandre n'est pas certain que cela soit le cas sur le port.

M. Antonio complète en indiquant que c'est vraiment la densité qui justifie le mode. L'idée de la réutilisation de voies existante n'est pas farfelue, la ligne a été créée à un moment, à un endroit où elle était nécessaire. Il y a ainsi des secteurs sur lesquels il serait possible de réhabiliter d'anciennes voies ferrées. En revanche, sur cette zone il n'y a que très peu d'habitants. Ainsi, en termes de desserte, elle n'a pas un intérêt immédiat, mais cela pourrait être le cas plus tard, dans le cadre d'une urbanisation qui viendrait justifier la desserte.

Concernant le **Pôle d'Echange Multimodal (PEM) situé au niveau du carrefour des 4 vents**, M. Antonio précise que celui-ci est au contact de la ligne B de tramway, au nord, et a vocation à capter tous les usagers qui viennent du nord, pour les deux hypothèses de tracé, par Kergoat ou par Le Gorgeu. M. Antonio apporte des précisions sur l'emplacement envisagé pour le PEM.

***Un participant questionne la maîtrise d'ouvrage sur la variante de tracé à Lambézellec, et le parcours des usagers si la variante en boucle était adoptée. Par ailleurs, il questionne la possibilité de prévoir, à la place d'un ascenseur, un téléphérique allant jusqu'à la gare depuis le port.***

***Un participant prend la parole pour insister à nouveau sur l'opportunité de poursuivre la ligne B de tramway au-delà de l'hôpital de la Cavale Blanche, vers le Questel.***

***Un participant indique qu'un chantier de tramway génère de nombreux désagréments, « c'est un passage obligé ». En revanche, le participant manifeste son inquiétude concernant le pont de la Villeneuve, déjà très encombré à certaines heures. « Aujourd'hui j'imagine un accident, c'est quand même problématique que l'hôpital ne soit accessible quasiment que par ce pont. ». Il appréhende le chantier à venir et les problématiques d'accessibilité, notamment si le tramway est en site banalisé (partagé avec les voitures).***

**Concernant l'insertion au niveau de Lambézellec**, Guillaume Conseil confirme que les éléments soulevés par le participant sont en lien avec les questions posées au stade de la concertation : quel compromis entre le service de transport, et l'insertion ? Le tracé de base est effectivement le plus lisible en termes de qualité de service, en revanche il y a également dans le quartier des problématiques de circulation, des questions d'insertions sur des voies contraintes, avec des souhaits de maintien des arbres, des stationnements, des circulations à 2 sens, etc. Ces éléments vont être étudiés plus finement.

**Concernant la question sur un téléphérique à la place de l'ascenseur jusqu'à la gare**, Victor Antonio indique que différents modes ont été étudiés, plutôt qu'un téléphérique, un funiculaire jusqu'à la gare. Cette question se place davantage dans le cadre de la concertation sur les ascenseurs du port, néanmoins l'équipe va y répondre. Un funiculaire, ou un ascenseur avec passerelle avait été imaginé un peu plus à l'est, au droit de la gare. D'autres solutions ont finalement été proposées, plus centrées par rapport au port de commerce. Un tel ouvrage serait par ailleurs beaucoup plus important que les ascenseurs qui ont été proposés en concertation, plus coûteux, et plus présent dans le paysage. Il aurait par ailleurs l'inconvénient de donner des vues plongeantes en contrebas.

**Concernant le pont de la Villeneuve**, aujourd'hui, étant donné l'avancement des études, la maîtrise d'ouvrage propose le même type de fonctionnement que sur le pont de Recouvrance. En revanche, des études de circulation vont être menées pour confirmer ce point. M. Antonio indique que le participant a raison d'insister sur ce sujet. Il faut vraiment vérifier que le site, comme sur le pont de Recouvrance, fonctionne complètement. Dans le cas contraire, il

s'agira de prendre d'autres dispositions pour assurer la bonne circulation. Les études se poursuivent pour vérifier la faisabilité de la proposition. M. Antonio indique enfin que les ambulances sont prioritaires, y compris sur le tramway. Ce qui apparaît important pour le CHRU est de pouvoir partir rapidement de l'hôpital pour aller le plus vite possible sur le lieu d'intervention. La victime est ensuite stabilisée, avant de rejoindre le CHRU.

M. Cuillandre complète en indiquant qu'il n'est malheureusement pas possible de refaire l'histoire et de placer ailleurs le site de La Cavale Blanche. La question de son accessibilité est essentielle, en tant que président du Conseil de surveillance, François Cuillandre est régulièrement sollicité sur cette question. Les places de parkings sont aujourd'hui saturées. Or le site de La Cavale Blanche est en train de se développer, plusieurs services du site de Morvan vont y être déplacés. Cette question est donc extrêmement importante : comment garantir l'accessibilité de ce site du CHRU ? Unaniment les salariés, les médecins, et les patients souhaitent que le tramway arrive là-bas. L'aspect technique est à considérer, cette question s'est posée à l'origine sur le pont de Recouvrance, finalement chacun peut constater que cela fonctionne. Mais la question mérite d'être posée. Il faut en tout cas que le tramway passe au niveau du CHRU.

***Un participant formule 2 questions. Une première sur la sécurité : il fait part de récits de personnes qui se trouvent dans des situations d'insécurité dans la ville de Brest, après l'arrêt du service de transport. Le participant demande s'il serait possible que certaines lignes soient plus présentes la nuit afin de garantir la sécurité des habitants de la métropole. Il s'agirait aussi de permettre aux jeunes, qui ont souvent une vie nocturne active, de sortir en sécurité. En seconde question, le participant demande si le projet est susceptible d'engendrer une hausse de la tarification.***

***Un participant demande ce qui est prévu en termes d'évolutions des lignes de bus, d'évolution du réseau, si la métropole a commencé à y réfléchir.***

**Sur la sécurité du réseau de bus**, Victor Antonio indique que depuis plusieurs années, de plus en plus de personnels sont mobilisés pour faire de la médiation, garantir la sécurité à l'intérieur des transports. Cette offre de médiation est à améliorer au fil du temps, avec des moyens humains, une relation extrêmement étroite entre les services de bus et les services de police. Ce sujet n'est pas facile, mais il s'agit d'une préoccupation quotidienne de l'exploitant. M. Antonio relève que le participant a souligné un sentiment d'insécurité, une impression d'être moins à l'aise quand le transport public est arrêté, parce que c'est la nuit. Il y a un sujet technique sur le service de nuit : des lignes existent, néanmoins il n'est pas possible de disposer d'une offre complète la nuit, compte tenu du coût. Il faudra toujours veiller à adapter l'offre en fonction de la demande, tout en maintenant un niveau d'usage et un niveau d'ambiance correct à l'intérieur du véhicule. L'enjeu n'est pas uniquement de faire circuler des véhicules la nuit, mais également de leur permettre de le faire dans de bonnes conditions.

François Cuillandre prend la parole sur la question de la sécurité, la collectivité a développé l'arrêt à la demande dans les bus, même si ceci est impossible sur le tramway et sur le téléphérique. M. Cuillandre cite l'exemple de Paris, ville dans laquelle le métro s'arrête à 1h du matin, et reprend à 5h. En effet, le sujet relève également de l'argent public dépensé, et des financements.

**Concernant la tarification**, Yohann Nédélec indique qu'il n'est pas prévu d'augmenter le ticket unitaire (1€60). Celui-ci a été augmenté l'année dernière, il ne l'avait pas été depuis 2015. Il s'agissait d'une augmentation "classique", réalisée en fonction d'indices bien particuliers au niveau national.

Enfin, concernant la réflexion sur **l'évolution du réseau** à l'horizon de l'arrivée de ces futures lignes, il s'agira d'une responsabilité du nouveau délégataire, RATP Dev. Celui-ci a été désigné au 1<sup>er</sup> juillet, et a à l'esprit ces évolutions. Un nouveau réseau sera proposé à partir de septembre 2020. Les nouvelles lignes de transports induiront par ailleurs des évolutions du réseau proposées aux habitants de la métropole.

## PREMIERS ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE – BREST MÉTROPOLE

Yohann Nédélec prend la parole pour revenir sur l'ensemble du processus de concertation,

En présentiel, avec 18 rencontres de concertation, très riches, qui ont par ailleurs permis d'aller à la rencontre d'une diversité de publics.

Victor Antonio et Guillaume Conseil présentent à la suite de premiers éléments saillants ressortis des rencontres de concertation.

**Ces premières thématiques fortes sont présentées sous réserve du bilan de concertation qui sera prochainement tiré par la métropole. Elles font état d'un retour à un instant t sur les contributions reçues et analysées par la métropole.**

Victor Antonio note un retour globalement positif sur le projet « Mon réseau grandit », des avis souvent enthousiastes sur le projet, dans ses trois composantes :

- Une ligne de tramway qui partirait de la gare pour rejoindre le CHRU de la Cavale Blanche en passant devant le campus du Bouguen et dans le quartier de Bellevue.
- Une ligne de bus à haut niveau de service qui partirait également de la gare pour rejoindre le centre-bourg de Lambézellec en passant par Kerigonan et le lycée de Kerichen.
- Une nouvelle organisation des liaisons avec les communes de la métropole avec des pôles d'échange multimodaux nouveaux ou réaménagés.

« Souvent, les participants demandaient même d'en faire davantage. »

Plusieurs participants ont fait part lors des échanges d'un souhait de placer le projet dans une vision globale du transport métropolitain. C'est-à-dire de prendre en compte l'existant et les projets à venir (Voie Nord Lambézellec, schéma directeur vélo, DSP transport, extension du CHRU, etc.), et de réfléchir à l'échelle de l'ensemble de la métropole, voire du Pays (liaisons de rocade, au-delà de la métropole, etc.).

Plusieurs retours sont également formulés pour une prise en compte des autres modes de déplacement, et notamment des piétons, vélos. L'accessibilité pour tous a aussi été soulevée. C'est peut-être un sujet sur lequel la maîtrise d'ouvrage n'avait pas suffisamment communiqué, expliqué, il est intéressant de voir l'expression des habitants sur ce sujet.

Le sujet de l'environnement est également revenu de façon forte. Plusieurs proposaient de tirer des expériences de la première ligne de tramway, avec le sentiment que cette première ligne avait eu tendance à minéraliser l'espace public. Le public souhaitait ainsi que le végétal, les arbres, soient bien pris en compte dans le programme.

Les coûts et financements ont fait l'objet de plusieurs questions lors des échanges. Les réunions publiques et temps d'ateliers ont permis de revenir sur le tableau des scénarios financiers. M. Antonio invite les participants à consulter dans le dossier technique de concertation, disponible en ligne sur [Jeparticipe.brest.fr](http://Jeparticipe.brest.fr), et qui précise ces aspects.

Guillaume Conseil prend la parole à la suite pour évoquer les remarques spécifiques notées à ce stade de façon récurrente sur la ligne B de tramway et la ligne D de BHNS.

**Concernant la ligne B de tramway, on peut noter :**

- une opportunité de liaison globalement partagée, notamment pour la desserte permise (hôpital, université, etc.), quelques expressions en défaveur du projet, notamment de la part d'habitants indiquant que les lignes de bus actuelles sont suffisantes pour desservir le quartier de Bellevue.
- des remarques relatives au mode de transport choisi, notamment de la part de certains habitants proposant que le mode tramway soit remplacé par un BHNS, à l'instar du projet de ligne D. Quelques expressions sont également notées concernant le mode trolleybus.

- des points de vigilance concernant l'environnement et le cadre de vie, avec deux points notables : les craintes de nuisances sonores, notamment dans le quartier de Bellevue ; le végétal et le souhait de maintenir les arbres existants.
- la circulation automobile et l'articulation avec les autres modes de transport, thématiques revenues à quelques reprises, particulièrement concernant le pont de la Villeneuve et la place Albert 1<sup>er</sup>.
- l'offre de service et la maintenance ont fait l'objet de quelques questions, de même que le site de remisage : où serait-il, quelles seraient ses fonctions ?
- des remarques concernant les variantes :
  - > un débat autour des variantes par Kergoat ou Le Gorgeu. Une part importante d'habitant valorise la première, permettant de desservir le quartier de façon plus fine pour de nombreux habitants. Néanmoins, certains disent craindre des nuisances, notamment en termes de bruit, ou de perte de la végétation.
  - > parmi les participants en faveur d'un tracé à l'intérieur du quartier de Bellevue, des propositions sont faites en faveur d'un tracé « plus direct ».
  - > de nombreuses contributions en faveur d'une desserte de l'hôpital sur le parvis, tout en préservant les possibilités d'extensions de la ligne.

Ceci rejoint les nombreuses demandes de prolongement qui ont été formulées :

- > vers le Questel
- > vers la Penfeld (branche spécifique)
- > vers le port
- > vers Le Relecq-Kerhuon, Landerneau, Landivisiau (raccordement au réseau SNCF).

#### **Concernant la ligne D de BHNS, on peut noter :**

- une opportunité globalement partagée, afin de mieux desservir le quartier de Lambézellec, le relier au centre-ville, et de desservir les équipements scolaires de Kérichen, la Croix rouge, etc.
- un souhait de préserver des lignes de proximité.
- Des questions sur le mode BHNS et l'offre de service, ce mode étant nouveau sur le territoire, à la différence du mode tramway.
- Quelques expressions sur le tracé
  - > variante 1 - Les variantes proposées sur Lambézellec font l'objet de quelques remarques, notamment en atelier via le prisme de l'impact sur la circulation routière et des commerces.
  - > l'arrivée place des FFI pose question, où sera situé le PEM ? quid du stationnement ?
  - > variante 2 : les variantes présentées font l'objet de relativement peu de retours, car assez techniques. Des contributions recueillies sur ce thème se prononcent contre un doublon des lignes BHNS / tramway sur le parcours en centre-ville, tout en relayant l'intérêt de limiter les ruptures de charges (correspondances qui rendent le transport moins attractif).
  - > option 3 : l'opportunité d'un prolongement vers le port, le lien aux ascenseurs, est également évoquée dans plusieurs contributions. A ce propos, plusieurs contributeurs demandent s'il ne serait pas possible de prolonger le BHNS jusqu'au port. D'autres demandent s'il ne serait pas plutôt possible de prolonger les ascenseurs jusqu'à la gare.
- Là aussi, la concertation est l'occasion pour plusieurs participants de formuler des propositions de prolongement, à court terme ou ultérieurement :
  - > au-delà de Lambézellec, vers Keraudren ou Kergaradec (Ligne A)
  - > vers le port

**Concernant le projet d'amélioration du réseau de transport métropolitain**, la métropole indique que les débats ont montré que ceci était considéré comme une composante essentielle du projet, avec un large consensus sur l'opportunité d'améliorer le niveau de service en-dehors de l'hyper-centre.



Ce qui est aussi ressorti beaucoup et notamment au début pour les communes en première couronne, est l'enjeu de desservir les équipements majeurs, et sans avoir à passer par le centre de Brest. A ainsi émergé l'idée d'une rocade permettant de relier les équipements métropolitains. Ceci peut se révéler complexe tant que les lignes structurantes ne sont pas dessinées. Cependant, pourrait être imaginée à terme une liaison de rocade

- reliant les lignes entre elles (A, B, ...)
- reliant les pôles économiques, et les équipements majeurs du territoire (Technopôle, aéroport, etc.)
- pour passer d'une commune à l'autre sans passer par centre-ville de Brest

Ceci rejoint les propositions de liaisons de rocade présentées dans le PLU facteur 4.

L'enjeu des PEM est également souvent revenu, avec des remarques ou questions sur leur dimension, leurs fonctions, ou leur localisation : seraient-ils plus pertinents en dehors de l'agglomération ? Ceci est notamment prégnant pour le secteur de Lambézellec, avec de nombreuses questions, de vraies difficultés pour positionner au bon endroit les PEM. Les positionnements sur le site de Kertatupage et sur la place des FFI méritent d'être encore étudiés.

Les liaisons de proximité et les lignes rapides font l'objet de retours. La métropole note plutôt une adhésion au principe de lignes rapides, mieux cadencées, avec parfois des variantes. Exemple : plutôt qu'une desserte au niveau de la place de Strasbourg, pourquoi ne pas envisager le port de commerce, avec éventuellement une desserte de la gare avec ses lignes capacitaires ? C'est quelque chose que la collectivité va regarder.

De nombreuses questions sur des connexions avec les équipements d'importance et excentrés sont formulées. La collectivité a pu noter des demandes de faire descendre les lignes structurantes sur le port.

Enfin, plusieurs remarques ont été formulées sur la DSP à RATP DEV. Comment ce nouvel acteur est-il intégré dans la réflexion globale ?

**Victor Antonio présente à la suite le planning envisagé à court terme, ci-dessous :**



Il cède ensuite la parole aux garantes pour un point d'étape, et une projection sur leur rendu à la suite de la concertation.

## PREMIERS ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE - GARANTES

Mme Guichaoua explique la forme prévue pour le bilan des garantes de la Cndp :

- 1/ Comment les garantes ont-elles ressenti la préparation de la concertation ?
- 2/ Quelles sont leurs observations sur la phase de concertation ?
- 3/ Quelles sont leurs recommandations pour la suite ?

Mme Trébaol complète en récapitulant le rôle des garantes au fil de la concertation :

Mme Trébaol et Mme Guichaoua ont été nommées au 6 mars. Elles ont à ce moment réalisé une étude de contexte s'appuyant sur la rencontre de nombreux acteurs (Chambre des métiers, chambres de commerce, Lycée Sainte-Anne, UBO, Harteloire, associations, Vitrites de Brest, etc.). Cette étude avait vocation à vérifier l'adéquation du dispositif de concertation aux attentes des acteurs.

Plusieurs préconisations ont été formulées par les garantes, des ajustements entendus par Brest métropole : aménagement d'horaires, réunions complémentaires, notamment sur le CHRU, stand démultiplié entre les sites de Morvan et de La Cavale Blanche, etc.



Brest métropole a par ailleurs eu la capacité de relayer l'information avec un kit auprès de toute institution qui le souhaitait. Les supports ont été visés par les garantes.

Globalement, Mme Trébaol et Mme Guichaoua ont trouvé que les échanges avec les parties prenantes étaient constructifs avec une vraie qualité de travail entre tous.

Mme Guichaoua complète en indiquant que l'information a été importante et réussie, sur de nombreux supports, largement diffusés. Ceci n'est jamais parfait, et les garantes constatent qu'il existe toujours des personnes qui découvrent l'information à l'issue de la concertation, néanmoins le maximum a été fait.

Les garantes sont également satisfaites du déroulement et de la participation, à la fois physique et sur internet. Des réponses ont été apportées par la métropole aux questions posées. Les garantes constatent que les habitants ont pu bien s'approprier le sujet, ce qui se voit au travers de la richesse des contributions. « Il y a beaucoup de pain sur la planche pour les équipes pour faire évoluer le projet. »

Mme Guichaoua relaie la bonne organisation des temps de concertation, avec des moments d'information, d'échanges, de contribution. Le travail sur carte a beaucoup apporté. Les sollicitations auprès des garantes ont été en ce sens assez peu nombreuses.

La concertation se termine au 14 juillet. Mesdames les garantes disposent ensuite d'un mois pour rédiger le bilan. Celui-ci se compose d'une présentation du dispositif de concertation, des chiffres clés de la concertation. Puis il présente une synthèse des avis exprimés, une vision globale des sujets de débat, et un avis. Des recommandations sont formulées par les garantes pour la suite.

Le dossier est présenté à Brest métropole pour information, et sera présenté en séance plénière de la Cndp, sans doute en septembre. A la suite, le bilan est rendu public, sur le site de Brest métropole et de la Cndp.

Les garantes indiquent qu'il est encore possible de contribuer, jusqu'au 14 juillet. Tout habitant souhaitant faire part de son vécu de la concertation est invité à les contacter.

Enfin, Mme Trébaol indique que l'une des recommandations des garantes dans le bilan, sera sans doute de demander à la maîtrise d'ouvrage de mettre au point un dispositif pour que ce travail riche avec les participants puisse se poursuivre et être pris en compte quels que soient les résultats des prochaines élections.

## QUESTIONS / RÉPONSES

***Une participante prend la parole pour revenir sur un point qui lui paraît important, le site de remisage de la ligne B de tramway, qui serait situé au niveau de Bellevue, entre 2 barres d'immeuble. Elle mentionne que les équipes lui ont indiqué en atelier que ce site n'avait pas leur préférence, mais elle ne dispose pas d'indications officielles et souhaiterait savoir si la métropole a évolué à ce sujet. La participante demande également qui sera concerné par l'enquête publique prévue au 2<sup>ème</sup> semestre 2021. Est-ce que les habitants seront à nouveau sollicités, éventuellement pour fixer les stations, etc. ?***

***Un participant indique que la place Albert 1er doit focaliser l'attention, elle se trouve au croisement de plusieurs modes de déplacement. Il évoque à ce propos le schéma directeur vélo, qui propose des liaisons express. Or, sur ce secteur, un projet majeur arriverait sur le pont du Bouguen, c'est une opportunité pour réfléchir à la place entre le vélo, les personnes à mobilité réduite, les piétons, etc. Il s'agit d'un sujet très important. Par ailleurs, le participant mentionne le fait qu'à cet endroit se situait l'arrivée d'un « train patate », un train dont l'arrivée était cachée dans un petit bois à cet endroit, peu connu. Est-ce que sur le tracé la métropole a réfléchi à de petites opportunités comme celle-ci de faire revivre certains lieux ?***

***Un participant prend la parole pour relever l'ensemble du travail réalisé, et la richesse de la période de concertation. De nombreux moyens ont été déployés, le participant trouve ainsi dommage que certains puissent encore découvrir le sujet et la concertation.***

Victor Antonio indique, concernant **l'emplacement du site de remisage**, qu'il n'est pas possible de répondre officiellement aujourd'hui sur la décision qui sera prise. En revanche, la tendance est de ne pas positionner le site de remisage à cet endroit.

**L'enquête publique** a pour objectif d'aller à nouveau à la rencontre du public, d'une façon beaucoup plus formalisée, avec la présence notamment d'un commissaire enquêteur. A la différence du commissaire enquêteur, le garant de concertation s'exprime essentiellement sur la forme de la concertation, le format est ainsi un peu différent. Par ailleurs, l'enquête publique se déroule sur la base d'un projet beaucoup plus précis, avec des éléments chiffrés, des plans précis, situant les stations, comment l'ensemble pourra fonctionner, les horaires etc. Lors de cette phase de recueil des avis du public, les habitants seront invités à s'exprimer et à donner leur avis.

Concernant la **place Albert 1er**, celle-ci sera bientôt concernée par l'intégration des vélos, via les nouvelles lignes et/ou l'application du schéma directeur vélos. L'objectif est d'être le plus efficace possible pour que le vélo ait sa place sur ces itinéraires et cette place.

François Cuillandre réagit sur **la question des « trains patates »** et indique qu'il y en avait partout, pas seulement pour des raisons agricoles, mais aussi en lien avec la marine. Le projet ne prévoit pas à ce stade le réutiliser pour y faire passer une ligne de tramway.

**Un participant demande s'il est prévu que le projet de nouvelle ligne de tramway intègre de l'art, à l'instar de la première ?**

**Une participante demande si des actions ont été menées au cours de la concertation pour permettre l'accessibilité aux personnes non voyantes ?**

**M. Cuillandre indique que le 1% culturel** n'est pas nécessairement une obligation, cependant il s'agit d'un point intéressant à utiliser, qui permet de marquer le passage du tramway notamment, par exemple à Bellevue. Ceci a été fait sur la première ligne de tramway.

Concernant **l'accessibilité aux personnes non voyantes**, Victor Antonio indique que la commission intercommunale d'accessibilité a été rencontrée, dont des représentants de personnes malvoyantes, ainsi que d'autres personnes en situation de handicap. La question de l'accessibilité a ainsi été prise en compte au travers d'une rencontre spécifique avec des représentants associatifs.

Mme Trébaol intervient pour indiquer qu'en tant que garante, elle a pu rencontrer à l'occasion de temps de concertation des personnes non voyantes. A chaque fois, ces personnes ont pu se placer à l'endroit souhaité, n'ont pas rencontré de difficultés et la métropole a eu le soin de recueillir les remarques de Mme Kervern, qui traite spécifiquement de la question du handicap. Les remarques ont été prises en compte de manière à ce que des pictogrammes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou souffrant de handicap figurent dans les documents d'informations sur les temps de concertation, afin que les personnes puissent s'y rendre en toute sécurité.

## CONCLUSION

Claire Mével rappelle les modalités de participation à la concertation, jusqu'au 14 juillet 2019.

François Cuillandre remercie les participants et clôt la séance.

*Fin de la séance à 20h.*