

Balade urbaine

**Jardin L. Hémon - Parc à chaînes - Carène –
Square Beautemps-Beaupré**

15 Juin 2019 – 10h /12h

BALADE URBAINE
PORT DE BREST
15 Juin 2019 – 10h / 12h
COMPTE-RENDU

PARTICIPANTS

14 participants

Équipe projet

M. Yohann Nédélec, 2^{ème} Vice-président de Brest métropole, Transports, Grands Projets & Rade
M. Victor Antonio, directeur mobilités, Brest métropole
M. Philippe Cou, directeur opérationnel, BMa

Mme Catherine Trébaol & Mme Marie Guichaoua, garantes nommées par la Commission nationale du débat public (Cndp)

Animation par Mme Anne Piveteau, consultante concertation, agence Scopic

DISPOSITIF ET DÉROULÉ

Deuxième temps de concertation du projet des ascenseurs urbains, cette balade urbaine est l'occasion pour les brestois de se rendre sur les potentiels sites d'implantation ainsi que de poser des questions aux techniciens du projet.

L'intérêt de la balade est de discuter l'opportunité même du projet (0, 1 ou 2 ascenseurs ?) et la pertinence des emplacements.

- Départ au niveau de square Louis Hémon : le groupe se rassemble autour de grandes bâches qui reprennent les éléments clé du projet.
 - présentation du déroulé de la balade : Anne Piveteau
 - présentation du projet d'ascenseur : Yohann Nédélec
- Première étape au niveau du parc à chaînes : compléments d'informations sur le projet : Yohann Nédélec, Philippe Cou, Victor Antonio. Questions-réponses
- Seconde étape au niveau de la Carène compléments d'informations sur le projet : Yohann Nédélec, Philippe Cou, Victor Antonio. Questions-réponses
- Fin de la balade au niveau du square Beautemps-Beaupré. Les participants remplissent des fiches de contributions qu'ils sont ensuite invités à lire.

INTRODUCTION

Yohann Nédélec

M. Nédélec souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et les remercie d'être venus à cette balade urbaine sur le projet des ascenseurs urbains. Il présente également les garantes de la participation Mesdames Trebaol et Guichaoua, nommées par la CNDP à la demande de Brest métropole, qui sont à la disposition des personnes présentes tout le temps de la balade urbaine et joignables également par mail (leur adresse figure sur tous les supports de communication).

Il indique que l'objectif de cette balade est de présenter 2 possibilités d'implantation d'ascenseurs urbains. L'un du côté « Gare-Carène », l'autre du côté « Château-Parc à Chaînes ». Ils permettraient pour toutes et tous de faciliter les mobilités douces et d'avoir une accessibilité beaucoup plus simple pour les personnes à mobilité réduite, pour les personnes plus âgées, pour les familles et celles et ceux qui se déplacent avec leur vélo. Deux sites retenus pour la concertation, mais à l'origine 7 implantations différentes ont été étudiées par les équipes. Il s'agit ici de l'opportunité de renforcer le lien entre le port de commerce et l'hyper-centre, la ville haute.

Pourquoi ? Parce que Brest est une ville qui est relativement accidentée au niveau géographique, avec beaucoup de pentes. Il indique que l'objectif de la métropole est d'avoir les mobilités les plus fluides, les plus pertinentes, pour permettre à tout le monde de se déplacer. Il y a donc un intérêt environnemental et un intérêt économique à ce projet.

PRESENTATION DU PROJET

Victor Antonio

M. Antonio présente les enjeux de développement du port de commerce et de la liaison à la ville haute. Il expose le contexte historique du port de commerce et souligne le lien avec les autres projets urbains en cours (Brest port 2040, Cœur de Métropole). Il introduit les objectifs du projet des ascenseurs du port et présente le coût et le financement du projet.

Philippe Cou

Il rappelle qu'un dispositif d'ascenseur urbain existe déjà dans plusieurs villes, en France (Chaînon, St-Lô, Clermont, projet à Saintes) et à l'étranger (exemple très ancien à Lisbonne).

L'objet de la concertation est de discuter l'opportunité du projet et le choix des emplacements.

Il précise que le sujet de l'esthétique n'est pas encore à l'ordre du jour. Néanmoins, il existe de nombreuses possibilités de design (choix des matériaux (métal / bois), transparence / opacité, travail de la passerelle, bas du fût différencié du haut...)

Il explique comment fonctionnerait l'ascenseur :

- Il fonctionnerait comme un service public de transport traditionnel. On pourrait imaginer la même amplitude horaire que le tramway : de 5h à minuit.
- Son usage serait gratuit
- Il y aurait une vidéo-surveillance intérieure permanente, pour assurer la fonction d'arrêt d'urgence en cas de besoin
- Il y aurait un système d'appel d'urgence
- Il y aurait de l'information aux voyageurs (sur le modèle des écrans installés à l'entrée du téléphérique).

Il revient ensuite sur l'emplacement des ascenseurs. Il rappelle que 7 sites ont été envisagés :

- Site 1 : L'ascenseur Château-Parc à chaînes : situé à 500m de la station de tramway et du téléphérique en bas de Siam ; à 350m de la gare maritime ; 150m de l'arrêt de bus Musée de la Marine. Cet emplacement est pensé pour garantir l'accès rapide (moins de 500m) à la moitié des fonctionnalités du port et au bas du centre-ville. Il rappelle que la desserte du port est un enjeu économique majeur car on y trouve environ 1300 emplois. D'après les estimations, l'ascenseur pourrait être utilisé par entre 3100 et 3700 personnes par jour. Ce site permet de desservir 1290 emplois. Il ajoute que l'ascenseur servira aux futurs habitants des immeubles en construction à proximité.
- Sites 2, 3, 4 : Trois autres sites avaient été envisagés entre le parc à chaînes et la Carène mais l'architecte des bâtiments de France les a refusés car l'implantation d'un élément vertical dans ce secteur risquerait de rompre la lecture du site, qui est classé (remparts, bâtiment aux Américains, escalier monumental). Il rappelle

pour comparer le nombre d'emplois desservis par site : le site 2 r 1690 emplois ; 1640 pour le site 3 ; 1310 pour le site 4.

- Site 5 : L'ascenseur square Beautemps-Beaupré - Carène. Ce site permet de desservir 1730 emplois. Durant la balade, à l'arrivée sur le site de la Carène, Philippe Cou présente le projet : l'entrée basse de l'ascenseur se situerait sur l'esplanade. L'ascenseur serait haut de 20-25 mètres pour rejoindre directement le parapet dans le jardin Beautemps-Beaupré. Il précise qu'il y a des contraintes dues à cet emplacement. En effet, lorsqu'il y a des spectacles le soir à la Carène, des fils sont installés en travers de l'esplanade. Cette question est en train d'être étudiée conjointement avec la direction de la Carène. Il note aussi la présence de l'ancien hôpital militaire, qui sert aujourd'hui de stand de tir ; c'est pourquoi l'ascenseur ne sera pas collé à la falaise. La passerelle horizontale mesurerait environ 25 mètres. Cette passerelle pourrait également permettre de profiter d'un « balcon sur la rade ». Il y a deux possibilités : soit une passerelle exiguë qui sert uniquement à accéder à l'ascenseur ; soit un ouvrage plus ample qui forme une sorte de belvédère, accessible même sans utiliser l'ascenseur.
- Sites 6, 7 : Deux autres sites plus proches de la gare ont été étudiés. Il s'agirait d'ouvrages de très grande ampleur en raison de l'important dénivelé (40m) au niveau de la gare. Ainsi, il aurait fallu construire des passerelles de 60 mètres de long. Il ajoute que ces deux ascenseurs permettent de desservir un nombre d'emplois plus réduit que les autres sites : le site 6 permet de desservir 1270 emplois, et 700 pour le site 7.

Ce sont donc les implantations parc à chaînes et Carène qui ont été retenues. Elles permettent de desservir l'ensemble du port de commerce (long de 2km), le premier ascenseur étant situé à un tiers de cette distance et le second aux deux tiers. Les deux sites sont ainsi bien répartis par rapport au patrimoine, aux échanges et aux cheminements piétons.

Il invite les participants à consulter les plaquettes mises à disposition durant la balade mais aussi à se référer au site internet <https://jeparticipe.brest.fr/accueil>, sur lequel on peut trouver un dossier technique détaillé.

Yohann Nédélec rappelle les temps forts du calendrier :

- deux nouveaux temps de concertation les 28 juin et 13 juillet
- à l'automne : retour de la réflexion générale avec la Cndp
- prise de décision des élus (0, 1 ou 2 ascenseurs) au vu de la synthèse de la concertation
- à partir de mars 2020 (soit après la période électorale) : si l'équipe en place souhaite lancer le projet, les étapes suivantes se composeraient de : 8 mois d'études, 6 mois d'enquêtes, déclaration de projet et dépôt de permis, puis 8 mois travaux.

QUESTIONS ET REMARQUES

Les temps de pause sur les sites potentiels d'implantation des ascenseurs ont été l'occasion pour les participants de poser des questions sur le projet.

Ces temps d'échanges sont rapportés ci-dessous de façon thématique.

Accès piéton au port :

- Une participante s'interroge sur la capacité des ascenseurs à dissuader les employés de se rendre au port en voiture.

Victor Antonio répond qu'il ne peut pas y avoir de garantie. En effet, les employés dans la zone portuaire viennent travailler à la journée et peuvent privilégier la voiture pour des questions pratiques. Il explique que le public visé en priorité est plutôt formé par les usagers des services présents sur le port (Pôle emploi, bâtiments administratifs). Les ascenseurs pourront être utilisés par ces visiteurs. Il précise aussi que les

ascenseurs sont à destination des personnes venant exercer sur le port des activités de loisir. Elles sont moins facilement quantifiables mais représentent un important potentiel d'utilisation.

Accessibilité et liaisons piétonnes :

Lors de la présentation sur le site 5, Philippe Cou fait remarquer que l'intérêt de construire les ascenseurs est de faciliter la liaison centre-ville-port-gare et les accessibilités. Or, une fois au niveau du cours Dajot, ou dans le parc Beautemps-Beaupré, il faut encore monter pour accéder à la gare et ce le long de trottoirs qui ne sont pas tous adaptés à la réglementation sur l'accessibilité (pente de plus de 5%). La construction de l'ascenseur sera donc l'occasion de réaménager un ensemble de liaisons piétonnes, notamment entre Clémenceau et le square Beautemps-Beaupré. Ainsi, la construction de l'ascenseur permet d'augmenter le périmètre de ville accessible. Un réaménagement des cheminements est prévu pour permettre de passer du côté des parcs Alphonse Juin et Kennedy afin de rendre le square Beautemps-Beaupré accessible aux PMR. Ces cheminements carrossables pourront être aménagés dans des espaces qui servent actuellement pour le stationnement. Il faut réussir à réglementer le stationnement sauvage.

Il ajoute qu'une autre concertation est en cours : « Mon réseau grandit », sur une ligne B de tramway, une ligne D de BHNS et l'amélioration de la connexion entre toutes les villes périphériques et l'hypercentre. La ligne D de BHNS arriverait à la gare. Si l'ascenseur est effectivement construit, il serait tout à fait envisageable de prolonger le bus en site propre jusqu'à l'ascenseur (il s'agit d'une option dans la concertation « Mon réseau grandit »). Ce qui améliorerait encore les conditions d'accessibilité au port, au jardin et au centre-ville.

- Un participant revient sur la proposition de Victor Antonio d'aménager des cheminements piétons autour de la gare. Il fait remarquer qu'ils formeront un genre de zigzag. Or, lorsqu'il est confronté à ce genre de configuration en S, il préfère aller tout droit. Il s'interroge donc sur la pertinence de ce tracé et suggère plutôt d'étudier la possibilité d'installer un tapis roulant qui irait tout droit vers la gare.

Philippe Cou répond que l'objectif est de faire un cheminement accessible PMR, soit avec une pente inférieure à 5%. Or, avec la topographie existante, il est nécessaire pour atteindre cet objectif de faire un itinéraire en S, traversant la route. En ce qui concerne le tapis roulant, il précise qu'une telle possibilité n'a pas été envisagée. Cette proposition ne sera pas adaptée en cas d'intempéries, à moins de couvrir le tapis roulant avec une bulle, ce qui n'est pas très esthétique.

Stationnement :

- Suite à la proposition de Victor Antonio de supprimer des places de stationnement pour aménager des cheminements accessibles à proximité de la gare, une participante fait remarquer qu'il sera peut-être nécessaire de prévoir de nouveaux espaces de stationnement pour compenser. Elle s'inquiète de leur emplacement. Selon elle, la création d'un parking « dénaturerait le parc Beautemps-Beaupré ».

Victor Antonio assure qu'on constate depuis quelques années une évolution des parts modales, les gens étant de plus en plus enclins à utiliser les transports publics ou le vélo. Créer davantage de parking en centre-ville est selon lui une « fuite en avant ». L'idée est de laisser sa place à la voiture en centre-ville tout en privilégiant d'autres modes de transports pour y accéder. C'est dans cette logique de développement des transports publics que s'inscrivent les projets de deuxième ligne de tramway et de BHNS. Il s'agit aussi de développer les modes actifs (marche, vélo), ce que permet l'ascenseur. Il rappelle qu'avant, la seule solution pour se rendre sur le port était la voiture. Désormais, le port est desservi par des lignes de bus. Demain, si l'ascenseur est créé on pourra se rendre sur le port en marchant, ou en vélo, puisqu'on pourra prendre l'ascenseur pour remonter. Il faut rendre le centre-ville à l'habitant et limiter la voiture à sa juste place. Il

prend l'exemple de l'obligation pour chaque nouvelle construction immobilière de prévoir le stationnement au sein même du bâtiment, limitant ainsi le report du stationnement sur le domaine public.

- Une participante s'interroge sur ce qui est prévu pour organiser le stationnement à proximité des ascenseurs, sur la partie portuaire comme sur la partie haute. Elle craint notamment que le parc à chaînes ne soit saturé de voitures.

Victor Antonio répond qu'à l'heure actuelle, pour les employés qui viennent en voiture, la seule possibilité est de se garer sur le port. En revanche, si une liaison facile est créée entre le port et le centre-ville, cela donnera la possibilité de stationner dans la partie haute ; le stationnement sera ainsi mieux réparti.

- Un participant a lu dans le journal qu'il était question de réduire le stationnement sur le port de 450 places. Il se demande si cela est toujours d'actualité.

Victor Antonio ne peut confirmer ce chiffre. Il précise qu'il y a déjà eu des réductions de stationnement sur les quais, et qu'une réflexion est en cours pour poursuivre dans cette logique. L'intérêt était de rendre les quais aux piétons afin qu'ils puissent observer les bateaux sans avoir la vue bouchée par les voitures. La réflexion est en cours pour aménager les quais de façon plus qualitative, tout en gardant des espaces de stationnement.

- Un participant trouve que l'intérêt de la création des ascenseurs serait de limiter le nombre de voitures en centre-ville en proposant un espace de stationnement sur le port, à proximité des ascenseurs pour rejoindre le centre-ville en finissant à pied.

Yohann Nédélec répond que la logique suivie est tout autre. Il fait référence au projet « Mon réseau grandit » qui prévoit des plateformes d'échanges multimodales justement situées en dehors du centre-ville. Il s'agit, avec ces modèles de parc-relais, comme il en existe déjà pour le tramway, de faire en sorte que les gens laissent leur véhicule à l'extérieur et empruntent ensuite le réseau de transports en commun (bus, tramway, téléphérique). Ainsi, le territoire est maillé et ce plan de mobilité est pensé de manière globale afin de relier tous les points les uns aux autres.

Sécurité :

- Une participante s'inquiète de savoir si les passerelles seront sécurisées. Selon elle, il faut absolument prévoir des aménagements (garde-corps, bulle, barrière...) pour empêcher les « jets de pierres ou de canettes » ou les suicides.

En ce qui concerne la question des suicides et des incivilités, Philippe Cou fait référence au Pont Schuman sur lequel le problème se pose. Mais il tient à préciser qu'il existe de nombreux autres ouvrages, comme des rampes, sur lesquels il n'y a aucun problème de jets de pierres ou de canettes ni de gens qui envisagent de sauter. Il faut donc tenir compte du contexte et bien étudier le lieu car les usages et pratiques sur des espaces au-dessus du vide varient énormément selon les endroits.

- La participante insiste sur le besoin de se sentir en sécurité pour un piéton qui utiliserait l'ascenseur à 5h30 du matin (horaire d'ouverture) ou à minuit (horaire de fermeture).

Philippe Cou assure que des dispositifs de sécurité comme la fermeture des passerelles en dehors des horaires de fonctionnement des ascenseurs ou encore l'installation d'éclairage public sont prévus. Il tient ainsi à rappeler qu'il existe d'autres moyens de sécuriser que la simple montée de garde-corps. Évidemment, il faut que l'aménagement de la passerelle soit confortable pour que les utilisateurs ne ressentent pas de vertige ou d'insécurité le soir.

- La participante évoque l'exemple d'une mère avec une poussette qui serait victime d'une « petite agression comme on en voit souvent », ou d'une personne en fauteuil roulant. Elle répète qu'il faut absolument garantir des conditions de sécurité suffisantes à ces personnes particulièrement vulnérables.

Philippe Cou assure que la sécurité sera assurée, aussi bien à l'intérieur de la cabine d'ascenseur qu'à l'extérieur.

- Une autre participante insiste sur la nécessité d'assurer la sécurité malgré la mauvaise fréquentation du square Beautemps-Beaupré

Philippe Cou assure que des dispositifs de vidéo-surveillance sont prévus, et qu'ils seront rattachés au poste de commande centralisé du tramway. Le tout est relié à un opérateur situé à l'Est de l'agglomération. En cas de problème, l'appel d'urgence est directement transmis à un régulateur présent en permanence pendant les périodes de veille et en liaison permanente avec les services de sécurité.

- En ce qui concerne l'ascenseur au niveau de la Carène, un participant suggère de délimiter un espace d'attente, en bas, pour ne pas déborder sur la route ni gêner la circulation sur le trottoir.

- Une participante demande si la passerelle sera couverte, pour protéger les usagers des intempéries.

Philippe Cou répond qu'il n'y aura pas de bulle au-dessus de la passerelle.

Esthétique :

- Un participant demande de veiller à ce que les ascenseurs s'intègrent bien dans leur environnement sans dénaturer les sites. Cela concerne tout particulièrement l'ascenseur situé à proximité du château.

- Une dame craint que l'ascenseur ne soit « une verrue »

- Concernant l'ascenseur du parc à chaîne, un participant suggère de concevoir l'architecture de la passerelle de façon à rappeler l'escalier en pierre situé à côté.

Victor Antonio assure qu'en effet, il ne s'agit pas de faire une « construction incongrue » et que cet enjeu fera partie des éléments de programme donnés à l'architecte. L'ascenseur ne doit pas dénoter par rapport à l'arrière-plan et le choix de l'architecte sera fait avec beaucoup de soin pour s'assurer que l'ouvrage fini s'intègre harmonieusement dans son milieu. Il rappelle qu'historiquement, une porte d'entrée dans la ville se trouvait à côté de cet escalier. Elle a été détruite pendant les bombardements. Il suggère que l'architecture de l'ascenseur rappelle cette ancienne porte.

Accessibilité :

- Un participant demande à prévoir un dispositif adapté aux personnes sourdes-muettes pour contacter les urgences en cas de besoin

- Un participant demande si ces ascenseurs sont prévus en priorité pour les personnes handicapées.

Philippe Cou répond par la négative, il n'y a pas de dispositif de priorité pour les personnes handicapées. Il souligne que la question pourra se poser dans le cadre d'événements exceptionnels, par exemple les fêtes nautiques, tous les quatre ans car les ascenseurs ne seront pas dimensionnés pour accueillir tous les visiteurs. Ce jour-là, les PMR, les poussettes et les personnes invalides seront prioritaires. Mais en temps normal, un tel dispositif n'est pas nécessaire. Il précise que le temps de montée est de 20-30 secondes ; les échanges se font à la demande, comme dans n'importe quel ascenseur, ce qui signifie que les temps d'attente sont très réduits. Il n'y a donc pas besoin de mettre en place de dispositif de priorité.

Fonctionnement :

- Une participante s'interroge sur l'organisation pour la « circulation » des ascenseurs. Elle se demande s'il y aura sur chaque site deux cabines : l'une pour monter et l'autre pour descendre.

Philippe Cou lui répond que cette question n'est pas tranchée. Jusqu'ici, le raisonnement s'est fait en termes de flux : les ascenseurs doivent fonctionner de façon à transporter 3700 personnes par jour, pour l'ascenseur Carène et 3100 pour l'ascenseur parc à chaînes. La possibilité est laissée aux entreprises de proposer une solution à un ou deux ascenseurs tant que cela permet de remplir cet objectif chiffré. Il rappelle que chaque option présente à la fois des avantages et des inconvénients. Il précise que dans l'option avec un ascenseur unique, la cabine serait grande, d'une capacité de 20 à 25 personnes, et donc d'un meilleur confort. Dans le cas d'un double ascenseur, les cabines auraient une capacité de 10-12 personnes, ce qui serait moins confortable mais permettrait d'avoir un système de va et vient. Cette question est liée aux questions de disponibilités et de temps d'attente, ainsi qu'aux questions de maintenance. Il précise que la double-cabine présente un avantage : en cas de maintenance de l'une des cabines, l'autre peut toujours être utilisée. Cependant, il existe des systèmes qui fonctionnent en maintenance collective et ne nécessitent donc que très peu de maintenance ; les temps d'arrêt de maintenance deviennent donc très faibles. Ainsi, l'avantage de la double cabine n'est pas significatif par rapport à la cabine unique. Il explique le principe des appels d'offre sur performance : les entreprises présentent des solutions à une ou deux qui doivent répondre à un certain nombre de performances. L'aménageur fera son choix entre ces différentes propositions.

Tarification :

- Un habitant profite de la discussion autour de la gratuité de l'ascenseur pour faire remarquer qu'il trouve le ticket de téléphérique trop cher. Il se demande si une réflexion est en cours à la mairie pour revoir le prix du téléphérique à la baisse. Il reconnaît que le téléphérique « est très bien », mais qu'il ne l'utilise plus à cause du prix trop élevé par rapport à la faible distance parcourue.

Victor Antonio répond que l'usage du téléphérique se fait avec le même ticket que le bus ou le tram. Le téléphérique permet d'aller de Jean Moulin aux Capucins, or, à pied, il faut parcourir une distance de 3km pour relier ces deux points. Cela peut paraître cher si on raisonne par rapport au 500 mètres à vol d'oiseau que parcourt le téléphérique, mais pas par rapport à ces 3km à pied. Il rappelle qu'en plus, le ticket est valable une heure.

- Le participant répond qu'il l'utilisait pour aller à la médiathèque, où il passait plus d'une heure et devait donc payer un nouveau ticket pour faire le retour.
D'autres participants expriment leur accord.

Yohann Nédélec complète : le ticket est à 1,60€, il est valable sur tout le réseau (bus, tramway, téléphérique). Il n'est pas prévu de faire prochainement évoluer les tarifs. Ils ont évolué l'année passée car les prix n'avaient pas changé depuis 2015 (passant de 1,50 à 1,60€). Il admet que la concertation peut être l'occasion de se pencher de nouveau sur cette question de la tarification.

- Le participant tient à préciser qu'il est tout à fait d'accord avec le fait de devoir payer les transports en commun, et que le prix de 1,60€ lui paraît raisonnable. En revanche, pour le téléphérique ce prix lui semble excessif étant donné la courte durée d'utilisation.

Une participante abonde, elle se rend désormais à pied à la médiathèque. Un autre avoue même y aller en voiture. Un participant suggère de prévoir une tarification spéciale pour le téléphérique.

- Un participant rebondit en demandant si les ascenseurs seront eux, gratuits.

Yohann Nédélec précise qu'on ne peut pas parler de « gratuité », car cela représente forcément un coût qu'il faudra payer à un moment, mais confirme que les ascenseurs seront « en libre-service », sans avoir besoin d'un ticket pour les utiliser.

Nuisances sonores :

- Une participante s'inquiète du bruit que pourrait générer la machinerie de l'ascenseur

Ascenseur supplémentaire près de la gare :

- Un participant comprend que les sites 6 et 7 ont été abandonnés à cause de la topographie, qui aurait nécessité une passerelle assez longue. Il se demande néanmoins s'il serait possible d'envisager d'implanter un ascenseur supplémentaire à cet emplacement dans le cas où « le besoin s'en ferait sentir ».

Philippe Cou répond que cela serait tout à fait possible. Cependant, il explique qu'à l'heure actuelle, les flux potentiels sur les sites 6 et 7 sont plus réduits que sur les autres sites tandis que la création d'un ascenseur à cet endroit reviendrait plus chère. Cette implantation ne paraît donc pas pertinente. Mais elle pourrait le devenir à l'avenir si cette zone se développe. Cet emplacement aurait l'avantage de permettre une liaison directe avec la gare.

Aménagement de l'escalier ?

- Pour se rendre au square Beautemps-Beaupré un groupe (constitué de la quasi-totalité des participants) emprunte l'escalier en pierre situé à proximité de la Carène. A cette occasion, un participant demande s'il est prévu de le réaménager, ou au moins d'y faire des travaux d'entretien.

Philippe Cou répond que c'est en effet envisageable car cet escalier est de plus en plus utilisé.

Accord de la marine militaire ?

Un participant se demande si la marine a donné son accord pour réaliser le projet et libérer des sites.

Yohann Nédélec répond que la discussion est en cours avec la marine.

Fin de la balade urbaine à 12h.

CONTRIBUTIONS

11 contributions ont été recueillies. Les participants ont chacun été invité à lire leur contribution à l'ensemble du groupe à la fin de la balade. Sur ces 11 contributions, aucune ne se prononce en totale opposition au projet. 6 sont favorables aux deux ascenseurs. 5 préconisent de commencer par en faire un seul, avec une préférence pour l'ascenseur reliant la Carène au square Beautemps-Beaupré. Plusieurs participants font part de leur crainte concernant l'intégration de l'ascenseur « château » dans son environnement. Ils craignent qu'il dénature le site du château.

A l'oral, un participant complète sa contribution écrite : il se prononce en faveur du projet d'ascenseurs, qui permettraient d'établir une liaison entre le port et le centre-ville et ainsi d'éviter l'utilisation de la voiture. Il pense notamment aux jeunes qui se rendent au port pour aller au bar. Cela permettra le développement de restaurants. Cela servira à l'occasion d'événements comme le jeudi du port ou les fêtes maritimes. Enfin, il pense que ce projet est dans l'ère du temps, en poursuivant des objectifs de développement durable et que la piétonisation est très adaptée à la ville de Brest. Il ajoute que cela permettrait de renforcer l'attractivité auprès des jeunes actifs, et ainsi changer l'image de Brest qui n'est pas une ville très attractive pour les jeunes, d'après ce qu'il a entendu. Il évoque d'autres villes industrielles dans lesquelles les pouvoirs publics n'ont rien fait, laissant mourir la ville, alors que dans d'autres exemples, comme Le Havre, où il a vécu, la ville a été « reprise en main » et est en train de se développer. Il espère que la mairie de Brest travaillera en ce sens.

A l'oral un participant complète sa contribution en faisant remarquer que le port est équipé d'un réseau de voies ferrées non utilisées. Il suggère de l'utiliser pour créer une voie de bus à haut débit de service. Il fait référence aux 40ha de travaux en cours sur le polder, qui prévoient notamment la création de parkings. Il reconnaît que cela dépend de la SNCF mais fait remarquer que la réhabilitation de cette voie ferrée déjà en place contribuerait à limiter l'utilisation de la voiture.

Annexe : Les 11 contributions récoltées sont retranscrites ci-dessous dans leur exhaustivité.

- « Bonne remarque pour deux ascenseurs afin d'avoir des accessibilités »
- « Positive sur le projet d'ascenseur Square Beautemps-Beaupré. S'intègre mieux dans le port. Accès à la gare et pour les personnes qui travaillent au port. L'autre est trop utopiste. Détruirait le parc de jeux des enfants alors que l'espace fonctionne bien. C'est la passerelle qui serait dérangeante. Dénature le site du château qui est classé. Ce serait dommage d'abîmer cette belle porte d'entrée sur Brest. Commençons par en faire un, soyons pragmatique. Il faudrait améliorer les transports en commun (les ascenseurs n'en sont pas vraiment). Améliorer les fréquences de bus ».
- « Ascenseur Château-parc à chaînes me semble mieux le plus loin possible du château ».
- « En parallèle du projet des deux ascenseurs urbains (favorable pour celui aboutissant sur le parc à chaînes, car étant le plus sécuritaire pour les piétons n'ayant pas à traverser la route menant sur le port) :
 - Favoriser le cheminement piétonnier entre la gare SNCF et la station « ascenseur du jardin Beautemps-Beaupré
 - Faire en sorte de supprimer le stationnement sauvage des véhicules sur l'avenue Salaün Penquer côté square Alphonse Juin

Par ailleurs, pour limiter la circulation automobile très dense empruntant la route du vieux Saint Marc pour aller ou sortir de Brest il pourrait être judicieux de favoriser le transport du public à partir de parcs de stationnement relais du côté du Polder par un réseau ferré déjà existant mais peu utilisé mais à adapter (bus à haut niveau de service... tramway...) ».

- « Priorité 1 : ascenseur château - Parc à chaînes. Complètement pour le projet d'ascenseurs urbains. Cela permettrait une belle jonction entre le bas de Siam et le port de commerce. Ce projet est dans l'air du temps,

cela permettrait de développer les activités du port (bars, restaurants, fêtes maritimes, jeudi du port) tout en limitant l'usage de la voiture ! les ascenseurs permettraient de développer un peu plus l'attractivité de Brest auprès des jeunes actifs. Pensez à l'avenir. Mettez en place ce projet ! »

- « Ne pas dénaturer les sites existants (jardins, paysages environnants, habitations). Pas contre le projet. Peut-être commencer par un projet : celui plus près de la gare. Projet cours Dajot ? Double belvédère ? »
- « - Très intéressant au niveau de la réflexion sur la multimodalité. Lien aux pistes cyclables ?
 - Comment préserver au mieux les espaces verts (jardin Louis Hémon, et square A. Juin) ?
 - Quels horaires ?
 - Questionnement sur la sécurité nocturne ».
- « Il faut qu'esthétiquement les ascenseurs s'intègrent à l'environnement. L'ascenseur Ouest doit rappeler les escaliers du cours Dajot dans l'esthétique de la passerelle, avoir une base de pierre et un fut acier / verre. Par ailleurs, le végétaliser partiellement avec des revêtements végétalisés ou des plantes « tombantes » sur la base. L'ascenseur Est doit rappeler l'esthétique de la Carène. Fermer les passerelles en même temps que les ascenseurs est essentiel pour la sécurité. L'implantation de l'ascenseur Ouest est à prioriser sur les sites 1B et 1D. Les deux ascenseurs sont nécessaires ».
- « 1. Un grand oui pour l'ascenseur gare - carène. Donner une grande importance à l'aspect sécuritaire de la passerelle.
2. Un deuxième ascenseur château - parc à chaînes pourquoi pas. Des 4 possibilités évoquées ce jour, je ne vois qu'une possibilité d'implantation de la passerelle à savoir celle située au plus loin du château = aspect sécuritaire du positionnement de l'ascenseur dans le parc à chaînes ».
- « Très bon projet, particulièrement l'ascenseur Ouest. Projets attendus depuis plusieurs années et qu'il est urgent de réaliser pour une meilleure mobilité dans la ville ».
- « Manque l'accessibilité pour les personnes atteintes de surdité (visio, urgence 114...) »