

## Conseil de la métropole du 1<sup>er</sup> 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 2019-02-014 DEPLACEMENTS**

**Nouvelle phase de développement du réseau structurant de transports collectifs - Définition des objectifs et caractéristiques principales du projet. Modalités de concertation préalable**

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

**DEPLACEMENTS – Nouvelle phase de développement du réseau structurant de transports collectifs - Définition des objectifs et caractéristiques principales du projet. Modalités de concertation préalable**

**EXPOSE DES MOTIFS**

**I. LE CONTEXTE, LES ENJEUX DU PROJET**

- Une démarche métropolitaine concertée au cœur du Pays de Brest

Brest métropole conduit en permanence, à partir de diagnostics posés à l'échelle du bassin de vie du Pays de Brest et au travers de l'ensemble de ses documents stratégiques comme le Projet métropolitain « Brest métropole 2025 » de 2011, le PLU Facteur 4 et le Plan Climat Energie Territorial approuvés en 2014, ou encore le projet de Stratégie Métropolitaine de Développement Économique (SMDE) approuvé en 2016, des réflexions convergentes portant, à la fois, sur le lien nécessaire entre urbanisme, habitat, développement économique et mobilités.

Dans ce cadre, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU Facteur 4 rappelle les axes majeurs suivants qui guident sur le territoire la traduction des enjeux métropolitains :

- « Brest, la mer par excellence : une signature territoriale »
- « La métropole au service de 400 000 habitants, en symbiose avec le pays »
- « Une métropole attractive et innovante »
- « Brest, métropole ouverte et solidaire ».

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du pôle métropolitain du Pays de Brest, approuvé en décembre 2018, a pour objectif de veiller à la cohérence spatiale de ces grandes orientations stratégiques à l'échelle du Pays de Brest.

- L'ambition d'un réseau structurant de transport collectif métropolitain à long terme

La mise en service de la première ligne de tramway en 2012 a permis une première structuration d'un réseau de transport collectif à long terme autour d'un axe de 14,5 km orienté est/ouest conformément aux orientations posées dans le Plan de Déplacement Urbain de mars 2002.

Pour continuer à conduire cette vision stratégique du territoire, le PLU Facteur 4 de janvier 2014 réaffirme en termes de déplacements et de mobilités, et notamment au travers de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « déplacements », tenant lieu de Plan de Déplacements Urbains (PDU), que les orientations initiées par le PDU de 2002 doivent être poursuivies et renforcées autour des 4 orientations principales suivantes :

- Renforcer l'attractivité métropolitaine en consolidant l'efficacité technique, économique, énergétique et environnementale des réseaux structurants de déplacements
- Adapter les conditions de déplacement pour renforcer l'attractivité des espaces de proximité et minimiser les nuisances
- Assurer la continuité, la connexion des réseaux de transport en partenariat avec l'Etat, la Région, et le Département
- Favoriser et accompagner l'adaptation des modes de vie pour une mobilité durable.

En termes de transports collectifs (action 2 de l'OAP Déplacements), la volonté de Brest métropole est de poursuivre, au-delà, le développement d'un réseau de transport collectif structurant permettant à long terme d'atteindre une part modale de 20%, conformément aux objectifs du Plan Climat Energie Territorial. Cette volonté suppose une grande efficacité du réseau de transport collectif, s'appuyant sur une part importante d'aménagements de transport en commun en site propre (TCSP).

Quatre niveaux d'intervention coordonnés et indissociables sont identifiés concernant la mise en œuvre de ce réseau de transport collectif structurant :

- un réseau armature de transport collectif en site propre desservant la ville de forte densité, avec un besoin de forte capacité de transport incluant la ligne A de tramway, l'axe Nord/Sud entre la gare et Bellevue, ainsi que la desserte de Lambazellec et la desserte du plateau des Capucins ; ce réseau est le support privilégié pour développer le TCSP en mode lourd (tramway, bus à haut niveau de service, transport par câble).
- un réseau de transport collectif desservant la couronne urbaine et les centres-villes des communes de l'agglomération, avec un besoin de forte qualité de service (garantie de temps de parcours, fréquence...) ; ce réseau emprunte généralement des axes routiers importants et a vocation, à long terme, à faire l'objet d'aménagements significatifs en termes de TCSP.  
Il peut s'agir en particulier d'extensions des lignes de tramway ou de réalisation de sites propres bus en direction des centres-villes de certaines communes. Il peut s'agir aussi de l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux et parcs relais sur la couronne urbanisée (terminus tramway, Kerscao...) permettant d'articuler de façon plus efficace les lignes urbaines de desserte radiale des communes et la desserte des zones d'emploi.
- un réseau complétant l'articulation urbaine des lignes précédentes, avec une fréquence justifiant des aménagements suffisants (priorité aux feux, sections de couloirs bus...) mais empruntant généralement des axes ne permettant que difficilement un aménagement continu ; ce réseau inclut en particulier la réalisation progressive de liens de rocade desservant la zone d'urbanisation Est de l'agglomération. Ce réseau d'accompagnement nécessitera, en tout état de cause, des aménagements substantiels.
- une articulation avec les systèmes de transport à l'échelle du Pays de Brest (lignes interurbaines du réseau Pen-ar-Bed, le réseau TER...), permettant de mettre en œuvre un réseau global à l'échelle du bassin de vie. Les réflexions sur ces évolutions intègrent les dessertes ferroviaires potentielles permettant une articulation des Trains Express Régionaux (TER) et des services de transports collectifs urbains à l'Est de l'agglomération, en lien avec une densification de l'urbanisation.

▪ 2014/2018 : une première étape dans la mise en œuvre de l'OAP Déplacements

Depuis la réalisation de la première ligne de tramway (2012) et l'approbation du PLU Facteur 4 en janvier 2014, Brest métropole a engagé la mise en œuvre de ces orientations par la réalisation d'un téléphérique urbain entre le bas de Siam et les Ateliers des Capucins, mis en service en novembre 2016, et la poursuite des réflexions et études préalables concernant le développement d'un réseau structurant de transports collectifs à long terme.

Aujourd'hui, compte tenu de ces éléments, Brest métropole propose de poursuivre cette mise en œuvre et d'engager la concertation autour d'une nouvelle phase de développement du réseau structurant de transport collectif.

Cette nouvelle phase de développement prend place au sein d'une politique globale de mobilité, cohérente et ambitieuse, concertée et planifiée articulant notamment :

- la révision en cours du Schéma Directeur Vélo qui sera présenté au dernier trimestre 2019,
- la mise en œuvre du Plan Piéton approuvé en juin 2018
- le travail partenarial engagé sur l'amélioration de l'accessibilité routière au Nord et à l'Est de l'agglomération
- les nouvelles conditions de la future délégation de service public, étendue aux nouvelles mobilités et résolument tournée vers plus d'innovation, d'efficacité et de qualité de service.

## **II. OBJECTIFS DU PROJET**

Brest métropole, par le lancement de cette nouvelle phase de développement de réseau structurant de transport public, et la concertation qui y est associée, entend répondre aux principaux objectifs suivants :

- En termes de déplacements et de mobilité
  - Répondre aux besoins de la ville dense (capacité/efficacité/accessibilité des modes de transport), à ceux de l'agglomération (qualité/fréquence, ponctualité), et veiller à la bonne articulation avec le reste du Pays (qualité de service, vitesse, efficacité économique)
  - Accroître le report modal de la voiture particulière vers les transports publics
  - Renforcer le maillage des transports publics pour offrir une alternative efficace, régulière, fiable et abordable à la voiture
  - Favoriser l'intermodalité des déplacements sur le territoire (parcs relais, pôles d'échanges multimodaux).
- En termes d'attractivité métropolitaine et de développement économique
  - Favoriser l'accès aux grands équipements et services métropolitains (CHRU Cavale Blanche et Morvan, UBO, Gare SNCF, grands établissements d'enseignement scolaire et supérieur)
  - Favoriser l'accès au cœur de métropole, aux services et commerces
  - Favoriser l'accès aux principaux pôles d'emploi.
- En termes de projet urbain
  - Etre au service de la politique globale de renouvellement urbain de la métropole, accélérer l'évolution de certains quartiers et entrées de villes et s'articuler avec les projets d'aménagement urbain (Bellevue, Lambézellec, hyper centre, Campus du Bouguen, abords des avenues Clémenceau et Foch...) notamment par le réaménagement si besoin de façade à façade
  - Contribuer à la structuration et l'attractivité du cœur de métropole
  - Faciliter les liaisons entre quartiers et consolider le lien social dans l'agglomération
  - Poursuivre un maillage efficace entre les villes de la métropole et le cœur de ville de Brest.
- En termes d'écologie et de transition énergétique
  - Réduire les émissions de gaz à effet de serre, des pollutions et des nuisances en zone urbaine
  - Privilégier, en cohérence avec les engagements du Plan Climat Énergie Territorial, les modes électriques (tramway, bus électriques,...) lorsque leur pertinence est avérée.
- En termes financiers et économiques
  - Garantir la soutenabilité financière du projet et la solvabilité financière de la collectivité à long terme
  - Rechercher une meilleure efficacité économique du réseau, engendrée par une augmentation de la fréquentation et une baisse des kilomètres parcourus par les bus.

## **III. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET**

Le projet de développement du réseau de transports publics s'efforce de répondre aux enjeux et objectifs précédemment décrits tout en prenant en compte les différentes échelles de la mobilité identifiées sur le territoire de la métropole et du Pays de Brest, au travers notamment :

## **1 - Du renforcement du réseau armature**

Les différentes études préliminaires relatives à la structuration et au développement du réseau de transports public, produites depuis 2014, ont confirmé les hypothèses déjà mises en évidence dans les études antérieures, à savoir l'existence d'un axe fort à 2 branches, orienté nord/sud, en complément de la première ligne de tramway est/ouest.

Cet axe fort d'une longueur totale de 10 à 12 km présente une forte densité de population (habitants + emplois + scolaires), des équipements et services de rayonnement métropolitain incontournables (dont la gare de Brest, le CHRU, l'UBO et les établissements scolaires de Kerichen et de la Croix Rouge) ainsi que de fortes potentialités de renouvellement urbain.

Après un approfondissement des études de faisabilité et des options possibles en 2018, le projet de développement du réseau autour de cet axe fort retenu comme base de la concertation parmi les scénarios étudiés est le suivant :

- la réalisation d'une ligne de tramway sur l'axe desservant, depuis la Gare de Brest au sud, les sites universitaires, le quartier de Bellevue et le CHRU de la Cavale Blanche au nord-ouest
- la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur l'axe desservant, depuis la Gare de Brest au sud, les cités scolaires de Kerichen et la Croix Rouge, et le quartier de Lambézellec au nord.

Ce nouvel axe fort s'organise autour d'un tronc commun, depuis la gare de Brest, et a minima sur l'avenue Clémenceau, puis des variantes de tracé, soumises à concertation, dont notamment :

- la prolongation du tronc commun ou 2 tracés distincts dans le centre-ville de Brest
- diverses variantes de traversée du quartier de Bellevue
- une arrivée place des F.F.I. à Lambézellec via la rue Marcellin Duval ou la rue Jules Lesven.

En termes d'aménagement et d'équipement, le projet peut comprendre le réaménagement des espaces publics de façade à façade, au regard des enjeux d'aménagement et de cadre de vie.

Il intègre sur son tracé tous les besoins en mobilité (circulation routière, marche à pied, vélos...) ainsi que les liaisons en modes actifs vers les stations depuis les centralités de quartier et les générateurs de déplacements.

Il comprend également, les modifications potentielles du parvis de la Gare, de la place Albert 1er ainsi que le traitement de l'ensemble des ouvrages d'art traversés par ces nouveaux tracés (pont Schuman, pont de la Villeneuve).

Il intègre enfin l'acquisition des matériels roulants (bus électriques et rames de tramway) nécessaires à l'exploitation de ces nouvelles lignes ainsi que la réalisation d'un dépôt non couvert pour le remisage complémentaire des rames de tramway sur un terrain d'environ 1ha.

## **2 - De l'amélioration de la desserte et de la qualité de service aux échelles des villes de la première couronne et de ses articulations au sein du Pays de Brest.**

La desserte et la qualité de service des villes de la première couronne seront améliorées notamment par le développement de l'intermodalité et le traitement des ruptures de charges, au niveau des parcs relais et pôles d'échanges.

Le projet comprend donc la création de nouveaux parcs relais et pôles d'échanges multimodaux en appui de la réalisation du nouvel axe fort nord / sud.

Il s'agit notamment de réaliser potentiellement :

- Un pôle d'échanges multimodal à **proximité** de la Gare
- Un pôle d'échanges multimodal à **Bellevue, à proximité** du carrefour des 4 Vents
- Un pôle d'échanges multimodal à **Lambézellec, à proximité** du site de Kertatupage
- Un pôle d'échanges multimodal au niveau du CHRU de la Cavale Blanche
- Un pôle d'échanges multimodal à Plougastel-Daoulas.

Le projet pourra comprendre des travaux nécessaires à l'amélioration des conditions de circulation permettant d'accéder à ces pôles d'échanges.

Il est proposé également en complément, après diagnostic de l'existant, d'intégrer, si nécessaire, au projet de nouvelles actions visant à l'amélioration, tant quantitative que qualitative, des pôles d'échanges existants (Liberté, Porte de Gouesnou, Montbarrey).

Enfin, l'amélioration de la desserte et de la qualité de service des villes de la métropole sera aussi complétée par la réflexion sur des connexions en modes adéquats, notamment depuis les lignes de tramway vers les centres-villes de Plouzané, Guipavas, Gouesnou, Guilers, et Bohars.

### **3 - Coût prévisionnel du projet et financement**

Au stade des études actuelles de faisabilité, le coût prévisionnel global est évalué à 180 m€ HT (valeur 2018) pour la réalisation de 2 nouvelles lignes de TCSP et le renforcement des connexions intermodales.

S'agissant d'une opération de développement des mobilités, son financement sera assuré par :

- le produit du Versement Transport, qui devra permettre de financer en propre une partie du coût de l'opération et de rembourser à terme les emprunts souscrits en phase d'investissement. Le taux actuel de 1,8% pourra être, si nécessaire et après concertation notamment des organismes et partenaires économiques, porté au taux de 2,0% pour assurer la soutenabilité financière du projet.
- les subventions, participations et soutiens éventuels à solliciter auprès des partenaires, et notamment, la Région Bretagne le Département du Finistère, l'Etat, et l'Union Européenne (FEDER), de la Caisse des Dépôts et Consignations, dans le cadre des différentes politiques contractuelles territoriales.

## **IV. LA CONCERTATION PREALABLE ET LES MODALITES DE PARTICIPATION DU PUBLIC**

### **▪ Principes**

Le projet tel que présenté ci-dessus sera soumis à évaluation environnementale au titre des rubriques 6 et 7 de l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

Par ailleurs, compte tenu du fait que le projet comprend la création de tramway (qui s'apparente à une ligne ferroviaire) et pour un coût supérieur à 150 M€ HT, il est soumis à la saisine facultative de la Commission Nationale du Débat Public, conformément aux dispositions des articles L.121-8 et R121-2 du Code de l'Environnement.

Au regard des caractéristiques générales du projet, Brest métropole souhaite engager une concertation préalable sous l'égide d'un garant dans les conditions prévues aux articles L.121-16 et L.121-16-1 du Code de l'Environnement, sans saisine de la CNDP.

### **▪ Objectifs de la concertation**

Cette concertation préalable 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.
- 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.
- de débattre de solutions alternatives (y compris l'absence de mise en œuvre du projet), des variantes de tracé, de pôles d'échanges multimodaux, de la position des stations ou du mode de transport sur les prolongements de l'axe existant Est-Ouest.
- de discuter des modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

▪ **Modalités**

La concertation d'une durée de 2 à 3 mois se déroulera au premier semestre 2019. Les durées et dates précises seront 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](http://www.jeparticipe.brest.fr), et par voie d'affichage à l'Hôtel de métropole, en mairie de Brest-centre, ainsi que dans toutes les mairies des communes de Brest métropole et toutes les mairies de quartier de Brest. 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 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 à l'Hôtel de métropole, en mairie de Brest-centre, ainsi que dans toutes les mairies des communes de Brest métropole et toutes les mairies de quartier de Brest. 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](http://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](http://www.jeparticipe.brest.fr).

Il est proposé que Brest métropole organise a minima, et en lien avec le garant, 3 réunions publiques ainsi que des ateliers thématiques.

A l'issue de la concertation, 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](http://www.jeparticipe.brest.fr). Brest métropole précisera les mesures jugées nécessaires à mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

## **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 caractéristiques principales 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'autoriser le Président, ou son représentant, à déposer les dossiers de demandes de subventions auprès de l'ensemble des partenaires potentiels et, notamment, auprès de la Région Bretagne, du Département du Finistère et de l'Union Européenne.

Avis commissions :

Avis de la COMMISSION PLENIERE : FAVORABLE A LA MAJORITE

Décision du Conseil de la métropole :

ADOPTE A LA MAJORITE

Contre : le groupe "Rassemblement pour Brest" et J. LE GOIC-AUFFRET

Abstentions : les groupes "Brest Nouvelle Alternative" et "GICA"