

Réunion acteurs 1

Conseils consultatifs de quartier

Hôtel de Ville

6 mai 2019 - 18h30 / 20h45

RENCONTRE AVEC LES CONSEILS CONSULTATIFS DE QUARTIERS (CCQ)

Hôtel de Ville de Brest, Salle des conférences

18h30 – 20h45

COMPTE-RENDU

PARTICIPANTS

50 participants dans le public

En tribune

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

Mme Catherine Trébaol, garante nommée par la Commission nationale du débat public (Cndp)

INTRODUCTION

M. Nédélec remercie l'ensemble des participants pour leur présence lors de cette rencontre dédiée aux Conseils consultatifs de quartier.

L'objet des échanges est la nouvelle phase de développement des transports en commun en site propre sur la métropole. Plus précisément, le projet se compose de 3 éléments :

- Une ligne de tramway partant de la gare et allant vers Bellevue, desservant l'hôpital de la Cavale Blanche, le quartier de Bellevue,
- Une ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS), partant de la gare et allant vers Lambézellec, en passant notamment par les groupes scolaires de la Croix Rouge et Kérichen.
- Un renforcement du réseau de transport métropolitain.

Il s'agit bien de bâtir un nouveau réseau, le titre de la concertation est en ce sens « Mon réseau grandit ». Qui dit concertation dit variantes et échanges, c'est l'objet des discussions de ce soir. La concertation constitue une étape essentielle dans la définition du projet. Par ailleurs, M. Nédélec précise que l'option 0 existe, c'est-à-dire le choix de ne rien faire.

Un premier tramway a été construit en 2012. Cette 1^{ère} ligne en appelle théoriquement une seconde. Le réseau constitué de bus, tramway, téléphérique constitue environ 27 millions d'usagers par an, il s'agit de chiffres importants. Aujourd'hui il est proposé d'aller plus loin avec les nouvelles lignes structurantes décrites ci-dessus, et le renforcement du réseau métropolitain.

Si le projet se réalise, son horizon est 2025. Certains pourraient considérer que c'est un délai long, mais le planning est plutôt rapide, compte tenu notamment des aspects réglementaires. M. Nédélec indique par ailleurs qu'un tramway dure environ 30 ans.

M. Nédélec remercie les élus et les équipes, les associations qui vont être rencontrées et qui auront l'occasion de participer. Plusieurs modalités sont ainsi proposées : rencontres terrain, sur les marchés, échanges avec des publics plus particuliers et institutionnels, par exemple l'hôpital. Il s'agit notamment de prendre en compte des fonctions et des horaires particuliers. M. Nédélec précise que la présentation initiale faite lors des réunions publiques est identique partout. Il est donc tout à fait possible de s'y rendre à nouveau, pour les personnes n'ayant pas pu assister aux premières.

M. Nédélec souligne enfin le souhait de la métropole de travailler avec la Commission nationale du débat public pour l'organisation et le cadrage de cette concertation.

Mme Trébaol, garante de la concertation, prend la parole pour expliquer le rôle des garantes dans la concertation. Mme Trébaol et Mme Guichaoua ont été nommées au 6 mars dernier par la Cndp dans le cadre d'une concertation préalable volontaire. La Cndp est présidée par Chantal Jouanno, et a été créée par la loi Barnier en 1995.

Les garantes sont présentes pour garantir la libre parole du public, de tous les publics, experts ou non. Il en existe 250 en France, 15 en Bretagne. En amont, le rôle des garantes est d'analyser le contexte du projet pour adapter au besoin les modalités de concertation. Mme Trébaol indique avoir rencontré dans ce cadre une quinzaine de personnes. Cette analyse a permis d'adapter le dispositif de concertation.

Pendant la séance, il s'agit d'adopter une communication responsable. Mme Trébaol indique n'avoir en principe pas à intervenir. Si elle le fait, ce ne sera pas pour couper volontairement la parole mais pour être sûre que la question est suffisamment précise, et pour éventuellement s'assurer de la réponse. Mme Trébaol précise qu'à ce stade des études, toutes les réponses ne peuvent pas encore être apportées sur des points précis ou de détail.

A la suite, Mme Trébaol indique que les garantes feront un bilan des échanges, qui complètera l'état d'avancement du projet et la prise en compte des questions du public. C'est un projet que Brest métropole soumet au public dans tous ses aspects : faire, ne pas faire ou faire avec variantes.

PRESENTATION DU PROJET

Victor Antonio, directeur des mobilités de Brest métropole, et M. Philippe Cou, directeur opérationnel de BMA, présentent le projet et ses différentes composantes.

Yohann Nédélec rappelle les modalités de la concertation, avant le temps d'échanges.

TEMPS D'ÉCHANGES

A la suite, 3 questions sont posées par la salle avant réponses de l'équipe de maîtrise d'ouvrage.

Un habitant de Kerangoff, note, concernant le financement du projet, que le taux de co-participation (UE et Etat) est passé de 23 à 8 % entre la 1^{re} ligne de tramway et le projet proposé aujourd'hui : que s'est-il passé en 7 ans pour que la participation baisse à ce point ? Il s'agit d'une vraie difficulté, notamment lorsque l'on remarque qu'il faut augmenter le versement transport de 1,8 à 2%.

Il demande par ailleurs pourquoi un nouvel ouvrage est nécessaire en parallèle du pont Schuman, à quelle hauteur, et en quoi cela impacte le coût des 180 millions d'euros prévus ?

Un habitant de Lambézellec revient sur l'hypothèse de construire un tramway en direction de Bellevue et un BHNS pour Lambézellec : pourquoi ne pas imaginer le contraire, cela économiserait par ailleurs un pont ?

Un habitant de Brest centre revient sur le tracé. Il relève qu'alors que la ligne A faisait 14km de tracé, la ligne B en fait uniquement 5, ce qui est très court. L'habitant indique l'opportunité selon lui de prolonger le tracé jusqu'à Océanopolis, le tramway étant également un enjeu de rayonnement. Le port est en mesure d'accueillir des équipements de maintenance ou autre. Le prolongement resterait selon lui limité (7 à 8km), notamment par rapport à la première ligne. Il entend la question du coût, mais indique qu'il aurait peut-être dans ce cas été plus opportun d'attendre le bon moment pour proposer une ligne B de la meilleure qualité possible, avec éventuellement une fourche pour éviter d'avoir à choisir entre Lambézellec et Bellevue/La Cavale Blanche.

M. Nédélec prend la parole sur le volet **du coût et du financement** : la proposition de passer le versement transport (VT) de 1,8 à 2% à partir de 2021 a fait l'objet d'échanges avec les partenaires (une réunion concomitante à la rencontre CCQ avec la Chambre de commerce et d'industrie de Bretagne ouest (CCIMBO) en présence de M. Gourtay pour la métropole), pour financer le développement du réseau de transport en commun. Comme l'a évoqué M.

Cuillandre lors de la réunion de lancement, les employeurs de plus de 11 salariés, privés comme publics (dont le CHRU, la métropole) cotisent au Versement Transport (VT)¹.

Concernant les **subventions**, M. Antonio corrige ce qui a été dit précédemment : il est envisagé que le taux de subvention passe à 15% (soit 27 millions d'euros sur 180 millions d'euros). Par ailleurs, Les dossiers de subventions sont de plus en plus complexes. Les prévisions de subventions sont ainsi basées sur une analyse vécue de la baisse de participation des co-financeurs. Il apparaît plus honnête et réaliste de se baser sur de tels scénarios pour assurer la soutenabilité financière de l'ensemble.

C'est également pour cela que des lignes plus courtes, et donc moins coûteuses, ont été proposées. Néanmoins, pour répondre à la question d'un participant, il apparaît pertinent d'engager des actions : à trop attendre il y a un risque de ne jamais faire. Les étapes qui peuvent être franchies aujourd'hui sont intéressantes, le transport public est aussi un moyen de ne pas dépenser trop d'argent s'il est bien organisé.

Ceci rejoint la question du **mode de transport le plus adapté** pour Bellevue ou Lambézellec : le projet vise à apporter le meilleur outil, au meilleur endroit. M. Antonio s'appuie sur le tableau présenté ci-dessous :

	Pas d'investissement	Tram Gare CHRU + renforcement du réseau métropolitain	Tram Gare CHRU + BHNS Lambézellec + renforcement du réseau métropolitain	BHNS Gare CHRU + BHNS Lambézellec + renforcement du réseau métropolitain
Montant de l'investissement	0	140 M€	180 M€	129 M€
Coût du service + remboursement d'emprunt	56,9 M€ / an	64,4 M€ / an	65,1 M€ / an	67,2 M€ / an
Les EMPLOYEURS payent	41,1 M€ / an	49,5 M€ / an	49,5 M€ / an	49,5 M€ / an
Les USAGERS payent	13,1 M€ / an	14,5 M€ / an	14,7 M€ / an	14,1 M€ / an
Les CONTRIBUABLES payent	2,4 M€ / an	0,4 M€ / an	0,9 M€ / an	3,6 M€ / an

La colonne en jaune y figure le projet présenté actuellement à la concertation, à savoir un tramway vers Bellevue et un BHNS vers Lambézellec.

Si l'on prend l'hypothèse de deux lignes BHNS, le coût d'investissement s'avère moins élevé.

Néanmoins, ce coût d'investissement n'est pas la seule variable à prendre en compte :

- Lorsqu'une collectivité ne possède que des bus, un réseau peu capacitaire, elle a des coûts d'exploitation relativement élevés : carburants, chauffeurs, etc. ramenés au nombre d'usagers transportés.
- En revanche, si la collectivité est en mesure de remplir des modes plus lourds (c'est-à-dire, si le transport traverse des quartiers qui bénéficient d'une densité suffisante), elle gagnera davantage d'argent par rapport à un transport par bus.

> Ainsi, en construisant une ligne de tramway vers Bellevue, la collectivité dépense davantage en investissement, mais récolte davantage de recettes. Par ailleurs, le développement d'un mode structurant permet de justifier l'augmentation du Versement Transport (VT) (les trois colonnes de droite – 49,5 millions d'euros /an sur les scénarios où figure de l'investissement).

¹ Les entreprises de plus de 11 salariés sont assujetties au versement transport qui est une taxe recouvrée par l' URSSAF qui la reverse à l'autorité organisatrice des transports.

Il ne faut pas oublier que le transport en commun est un système déficitaire, c'est la raison pour laquelle il est assuré par la collectivité. Le contribuable contribue à l'équilibre de ce budget. Lorsque l'on investit, avec des systèmes plus performants, l'accroissement des recettes et la hausse du versement transport, le contribuable paie moins d'impôts.

C'est là que l'on voit qu'un BHNS est intéressant sur certaines lignes et moins sur d'autres. Lorsque l'on observe Lambézellec, on constate que la densité emploi, personnes, et étudiants y est plus faible qu'à Bellevue. La collectivité n'était pas en mesure de financer deux lignes de tramway, et la densité à Lambézellec était un peu juste pour motiver ce mode de transport plus lourd. L'objectif du projet et du scénario présenté est ainsi de proposer le bon mode de transport en fonction de la densité de population traversée (emplois, habitat, scolaires, équipements métropolitains).

Un participant intervient pour demander une explication plus précise sur le chiffre de 3,6 millions d'euros par an figurant dans le tableau, correspondant à la part des contribuables.

M. Antonio indique que les coûts du service + remboursement d'emprunt correspondent à la somme des lignes suivantes :

- paiement par les employeurs (versement transport)
- paiements par les usagers (recettes titres de transport et abonnements)
- paiement par les contribuables.

Pour ce qui relève du 4^{ème} scénario, à savoir 2 lignes de BHNS : $3,6 + 14,1 + 49,5 = 67,2$ millions d'euros. M. Antonio, en réponse à l'interrogation du participant, mentionne qu'il ne faut pas, dans ce calcul du service et remboursement d'emprunt, intégrer le coût d'investissement par ailleurs précisé dans le tableau à 129 millions d'euros.

Le pont Schuman est actuellement dans un état moyen, M. Cou précise que les experts estiment qu'il pourra encore durer une trentaine d'année, la typologie de béton n'est pas suffisamment qualitative. Or, le coût de la rénovation s'avère peu ou prou équivalent à celui d'une création (11 millions d'euros). L'idée est d'avoir un pont qui ressemblera le plus possible au pont Schuman, en parallèle, pour éviter des dissonances.

M. Nédélec revient sur la proposition **d'aller jusqu'au port (Océanopolis) avec un mode structurant**. Reprenant une cartographie indiquant les densités emplois/habitats/étudiants, il indique que sur les deux axes forts envisagés entre Bellevue et Lambézellec, pas moins de 34 000 personnes sont potentiellement concernées. La desserte du port de commerce ou d'Océanopolis peut en effet répondre à des besoins, néanmoins il ne s'agit pas du tout de la même configuration en termes de publics et de besoins de desserte. Le transport public est en effet déficitaire, il y a néanmoins un intérêt pour une collectivité, notamment au vu des coûts d'investissement, à le renforcer là où un grand nombre de personnes sont susceptibles de l'utiliser. Les lignes proposées répondent aussi au besoin de desserte d'équipements structurants : l'hôpital de la Cavale Blanche, les groupes scolaires de Kérichen et de la Croix rouge, etc. il s'agit de lieux de travail, de scolarisation. Le rôle de la collectivité est d'irriguer du mieux possible ces endroits, et d'aller ensuite, si c'est possible, à d'autres endroits. Avec l'arrivée de la ligne de tramway, on note une augmentation de la fréquentation du réseau de 38%, ce qui montre l'attractivité et le besoin de desserte.

Un habitant de Recouvrance intervient pour demander si, par rapport à un tramway souvent jugé bruyant, cher, et qui ne peut pas franchir les pentes facilement, la collectivité a pensé à un trolley bus ?

Une habitante de Bellevue revient sur le coût. Elle demande s'il serait possible d'avoir connaissance des coûts des différentes variantes. Par ailleurs, la collectivité pense-t-elle à préserver les espaces verts existants ? Elle rejoint le participant précédent sur les nuisances sonores générées par le tramway : de nouvelles techniques existent-elles à présent pour limiter le bruit ?

Un habitant de Bellevue demande si le BHNS pourrait rouler à l'hydrogène ?

Concernant le pont de la Villeneuve, il indique que cela serait pour lui un non-sens et une erreur grave de ne pas construire un pont dédié au tramway. La largeur du pont est en effet déjà réduite. Lorsque le SAMU a déménagé du site de Morvan à l'hôpital de la Cavale Blanche, le participant indique que plusieurs personnes envisageaient une grève du déménagement pour ce motif. Le participant demande enfin si de vraies voies seront créées pour permettre un cheminement paisible et sécurisé vélos piétons, notamment sur le nouveau pont en parallèle du pont Schuman.

En réponse sur le **matériel roulant**, M. Nédélec entend la proposition sur l'hydrogène. Ceci constitue, avec le gaz, une piste de réflexion. Des partenaires se portent volontaires pour en montrer l'opportunité et il serait intéressant de visiter des collectivités qui l'ont développé (exemples Amiens et Pau). Néanmoins, à ce stade, l'électrique apparaît comme la technologie la plus avancée. Avec la nécessité de garantir la provenance de cette électricité (charte de traçabilité et engagements des fournisseurs).

Victor Antonio complète en indiquant qu'un véhicule circulant à l'hydrogène est un véhicule dont on a remplacé une partie des batteries par de l'hydrogène. Il existe de l'hydrogène « propre » et de l'hydrogène beaucoup moins propre. Par ailleurs, le rendement de l'hydrogène n'est pas encore optimal. Ceci est amené à évoluer, mais cette technologie doit montrer qu'elle peut être vertueuse, à un coût acceptable, sur l'ensemble de sa chaîne.

En retour sur la proposition de **trolley-bus** : il s'agit d'un système de capacité équivalente au bus, mais sans batterie, le bus retirant son énergie directement de la ligne aérienne de contact (LAC). D'un point de vue environnemental et énergétique, c'est un système vertueux, qui dure longtemps (exemples de Lyon et Saint-Etienne), il est ainsi dommage que l'offre constructeurs ne soit pas satisfaisante. Un reproche souvent formulé est celui de la pollution visuelle, avec deux fois plus de la Ligne aérienne de contact (LAC) qui constituent « des toiles d'araignées ». Les franchissements de carrefours sont d'ailleurs parfois réalisés sous batteries, pour limiter ces nuisances visuelles.

En retour sur les remarques formulées sur le mode tramway :

Pour ce qui relève du **franchissement des pentes par un tramway**, il est à noter que sur Brest ces franchissements sont réalisés sans difficultés, par exemple pour la pente à 8% de la rue Saint-Exupéry. Le tramway ne patine pas. Il n'y a donc pas de raison que cela soit le cas sur la ligne B de tramway.

Concernant le **bruit**, M. Antonio confirme que le tramway à Brest a, durant un temps, beaucoup crissé dans les courbes. Le constructeur a fini par trouver des solutions. La collectivité sera très attentive sur ce point : des courbes qui ne soient pas trop serrées, des systèmes similaires à ceux mis en place sur la ligne A de tramway et qui ont fortement amélioré la question acoustique.

Le pont de la Villeneuve diffère du pont Schuman, qui prend place à l'entrée/sortie d'une place très complexe, la place Albert 1^{er}, avec des échanges difficiles à gérer. A cet endroit, il est difficile d'imaginer un tramway dans la circulation, avec un site banalisé sur le pont Schuman. L'objectif est de le rendre indépendant du fonctionnement de la place Albert 1^{er}. En revanche, le pont de Recouvrance a montré que cela pouvait très bien fonctionner dans une configuration où les carrefours sont éloignés du pont, et peu complexes. Comme pour le bus, il suffit de « vider le sas » devant le tramway pour qu'il puisse s'insérer. Le pont de la Villeneuve répond au même type de configuration. Par ailleurs, le tramway remplacera de nombreux bus, il n'est ainsi pas du tout certain que ceci accroisse les difficultés de circulation sur ce pont. Compte tenu de la longueur du pont, un nouvel ouvrage serait coûteux. A l'inverse, les premières études tendent vers une insertion sans grandes difficultés, en site mixte.

Le participant ayant posé la question intervient pour pointer les difficultés qui seront liées à la phase chantier.

M. Antonio confirme que les **travaux**, à l'instar de la ligne 1 de tramway, pourront avoir des impacts, des déviations seront sans doute organisées, comme cela avait été fait sur le pont de Recouvrance.

Sur les **coûts selon les variantes**, M. Cou indique que les différences de coûts estimés en fonction des variantes ne sont pas présentées à ce stade, il sera possible de les intégrer sur le site internet. A titre d'exemple, 1 km de tramway supplémentaire coûte environ 23 millions d'euros, 13 millions d'euros pour un BHNS.

Concernant les **espaces verts**, M. Cou indique que la construction de la première ligne de tramway a engendré davantage de plantations que de coupes. La volonté de la collectivité était de planter beaucoup, avec tout un travail sur l'engazonnement de la plateforme et, de la même manière, un aménagement des espaces verts, sur les côtés. Le projet est bâti sur les mêmes standards que sur la ligne A, et dans le même état d'esprit.

La participante précise que l'avenue de Tarente est bordée de 37 arbres. Or, en ce qui concerne les plantations,

le gazon ne permet pas d'occulter le béton environnant. Elle note que sur la ligne A, il n'y a pas d'arbres sur l'avenue que traverse le tramway. Elle s'interroge sur la possibilité de conserver l'existant, comme sur le rond-point de Provence qui est arboré et végétalisé. Il est dommage de détruire l'existant.

M. Cou indique que l'avenue de Tarente est large, ce qui offre plusieurs manières de travailler, les insertions possibles seront à regarder au moment de l'enquête publique (insertion centrale, latérale, etc.). Exemple : coupes au milieu d'une voie, mais replantation sur le côté ; ou à l'inverse, conservation des arbres en central, et retraitement des accès aux immeubles. La question se pose davantage sur d'autres traversées, par exemple sur le boulevard Blum, avec la question du trottoir, des protections des enfants, de la place de la voiture en plus du BHNS, etc. Avec sans doute, le moment venu, des choix à opérer.

Une habitante de Brest centre souhaite revenir sur la question du chantier. Elle demande si la métropole a bien en tête les « loupés » de la 1^{re} ligne, afin de ne pas les reproduire. Elle évoque notamment les travaux rive droite, qui ont généré beaucoup de boues, et se sont avérés dangereux pour certaines personnes (notamment des personnes âgées, avec la question de franchissement par des planches de zones difficiles). Elle regrette de ne pas avoir pu rencontrer en amont le référent travaux. Il serait intéressant de mieux communiquer sur cette personne référente et son rôle lors des travaux. La participante alerte enfin sur la sécurité des travaux de la prochaine ligne.

Un habitant de Brest centre interroge sur les variantes BHNS : serait-il astucieux de le faire passer dans le sens descendant rue Mathieu Donnart et de remonter en passant par Camille Desmoulins ?

Un participant s'étant précédemment exprimé souhaite revenir sur le trolley. Il explique ne pas avoir compris les raisons pour lesquelles ce mode n'est pas considéré par la collectivité. A son sens, les connaissances sur la technologie existent (5 villes en France, de nombreux réseaux dans le monde). Il ajoute qu'il s'agit pour lui d'un matériel moins cher, en plus d'être moins bruyant que le tramway (le participant indique avoir entendu qu'un trolley coûterait 5 fois moins cher qu'un tramway). Habitant à proximité de la ligne actuelle, il fait part des nuisances sonores du tramway.

Un habitant suggère une variante pour le tramway : poursuivre jusqu'au carrefour du Questel, à l'arrière de la Cavale Blanche, cela permettrait également de desservir le lycée Amiral Ronarch. Il indique entendre que cette solution a un coût, « mais tant qu'à y être autant le faire bien ».

Un participant pose une question sur le partage avec d'autres modes et d'autres usages sur le tracé du BHNS. Il imagine que le site propre ne sera pas utilisable pour les taxis et les vélos comme c'est le cas pour les bus. A son sens, sur les rues Donnart et Robespierre, il n'y aura pas suffisamment d'espace pour faire passer un bus en site propre, des voitures et des aménagements vélos obligatoire. Il demande donc ce qui sera choisi ou mis de côté. Au niveau du pôle d'échange multimodal place des FFI, qui sert au marché de Lambézellec, comment sera gérée la cohabitation, et notamment jour de marché ? Enfin, concernant le PEM Cavale Blanche, ne sera-t-il pas immédiatement saturé par les usagers de l'hôpital ?

Concernant la **phase travaux**, Victor Antonio confirme que des **médiateurs** étaient présents. Il faudra être vigilant sur la ligne B à ce que la communication soit efficace. Des médiateurs sont bien prévus sur les lignes en projet, l'objectif est qu'ils soient mieux connus et accessibles. Le chantier de la ligne A n'est pas un modèle en matière de confort pour les usagers, la collectivité a dû se battre pour obtenir des avancées mais n'a pas toujours obtenu gain de cause.

Le **trolley bus** permet de se passer de batterie, mais nécessite la construction de lignes aériennes de contacts spécifiques (LAC), la différence en coût n'est pas majeure par rapport au bus électrique. Les trolleys ont une capacité plus faible que le tramway qui lui n'est pas limité en longueur. Concernant le coût, M. Antonio indique qu'un bus standard coûte environ deux fois moins chers (environ 350 000 euros) qu'un bus électrique (environ 500 000 euros + 200 000 euros de batteries). Le coût du trolley se rapproche donc d'un bus classique auquel il faut rajouter le coût de la ligne aérienne. L'ordre de grandeur évoqué apparaît hors proportion. Notez qu'au-delà du seul coût d'investissement, un tramway s'amortit sur 30 ans, alors qu'un bus s'amortit sur une durée plus courte (15 à 20 ans).

Philippe Cou complète en indiquant qu'un trolley est contraint dans sa circulation par rapport à un bus : celui-ci est pris par son positionnement, il ne peut pas en sortir. Il s'avère sur ce point très proche d'un tramway. A l'inverse, un bus est en mesure de sortir de la circulation, de son parcours. Il rejoint l'analyse de M. Antonio sur les coûts, peu ou prou identiques entre un trolley bus et un tramway. Il indique enfin qu'il est difficile en France de trouver des personnes spécialisées sur le sujet. Il en existe en Suisse, en revanche, en France ce mode et la technologie associée sont vieillissants, il est plus difficile d'y trouver l'expertise.

Pour ce qui relève de la proposition de **tracé du BHNS sur Lambézellec** : la remarque est notée, l'insertion est en effet à approfondir. A ce stade, la boucle a des inconvénients en termes de lisibilité, mais peut avoir un intérêt dans le partage de la voirie.

Sur **le Questel**, en réponse à la suggestion du participant, M. Nédélec indique que celle-ci est bien notée. C'est l'un des intérêts de la concertation : faire des propositions sur lesquelles des études n'ont pas forcément été engagées. Il serait intéressant de regarder, pour desservir le lycée Amiral Ronarch, le quartier de la Cavale Blanche ou encore le projet de la Fontaine Margot. Il s'agit ensuite d'analyser l'aspect financier, M. Nédélec rappelle à ce propos que pour du tramway les coûts sont d'environ 23 millions du km.

Concernant **le partage de la voirie** : de nombreux réseaux acceptent que les vélos soient sur le site propre, mais cela peut générer des problèmes de régularité lorsque les vélos sont nombreux. L'idée actuelle est de partager le site avec les vélos.

Pour la **place des FFI**, un Pôle d'échange multimodal (PEM) est en effet envisagé, mais pas forcément avec des places de parking. Un PEM, c'est aussi des connexions bus, taxis, etc. La collectivité travaille sur ce sujet, en lien avec l'espace exigü, la configuration du site, et le maintien du marché. Il est néanmoins intéressant de travailler sur ce site qui est au cœur de Lambézellec.

Concernant le **parking relais sur la Cavale Blanche**, M. Cou indique que lorsque l'on dimensionne des pôles d'échanges, il s'agit d'être humble. Ex : porte de Gouesnou. Pour le parking de la Cavale Blanche, dimensionné pour 50 places à ce stade, il s'agit de regarder la possibilité de l'étendre, en tenant aussi compte des projets de l'hôpital, les accès privilégiés et modalités de réservation de parking.

Concernant **l'insertion sur les rues Donnart et Robespierre**, effectivement cette insertion est un peu juste, elle est à préciser, comme sur le boulevard Blum, lors des prochaines étapes d'études. Il est possible qu'il y ait des acquisitions foncières sur certains espaces, comme cela a été le cas auparavant.

Une participante revient sur les questions confort de mobilité des habitants au moment des travaux. Avant le lancement des travaux, il serait opportun de recueillir les besoins des personnes à mobilité réduite en consultant la commission intercommunale d'accessibilité.

Un participant soulève l'idée que les élus et décideurs logent rue Jean Jaurès lors des phases travaux, pendant 2 ans, afin que chacun se rende compte de l'impact sonore.

M. Nédélec indique qu'il n'a jamais été dit qu'il n'y aurait pas de **bruit**, en revanche tout est fait pour amoindrir cette gêne. Il relaie notamment les retours négatifs reçus sur le bruit dans la rue de Siam, dans le virage permettant de remonter au Quartz, des corrections techniques ont été apportées pour diminuer cela. La collectivité en tient vraiment compte, de nouvelles technologies existent pour améliorer les choses. Pour ce qui relève du logement des décideurs rue Jean Jaurès ou ailleurs, M. Nédélec demande lesquels, et suggère pour cela d'attendre mars 2020.

En réponse à une interjection dans la salle, M. Nédélec confirme que le projet est actuellement soumis à la concertation, avec un échange sur l'opportunité et, le cas échéant, la possibilité de ne pas faire.

Avez-vous chiffré la possibilité du trolley ?

Mme Trébaol précise que la collectivité est actuellement dans une phase amont des études sur un projet d'agrandissement de réseau, qui ne permet pas de répondre à toutes les questions très précises (insertion, dimension

du matériel roulant) qui peuvent être posées, et seront répondues plus tard. Dès la fin de la concertation, les études seront approfondies sur les modalités de mise en œuvre de ce projet.

M. Nédélec confirme, en indiquant qu'il était nécessaire de venir avec des propositions, qui sont à corriger, amender, faire progresser. Exemple quant aux variantes sur le sens de circulation du BHNS.

CONCLUSION

M. Nédélec remercie l'ensemble des participants pour leur contribution active et leurs remarques. Il rappelle les modalités de contribution et de participation possibles jusqu'au 14 juillet prochain. Les remarques formulées sont prises en compte en vue de la phase de restitution qui débutera à la rentrée scolaire, avec un débat en conseil de métropole.

En réponse à la question de Mme Trébaol, l'équipe indique que le coût des variantes pourra être mis en ligne sous quinze jours.

Fin de la séance à 20h45