

Rencontre acteurs 4 Conseil de développement

Locaux de l'ADEUPA, à Brest

11 juin 2019 - 17h30 / 19h15

RENCONTRE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

Adeupa
17h30 – 19h30
COMPTE-RENDU

PARTICIPANTS

6 participants

Michel Duvernoy, UFC que choisir, conseil de développement
Jean-Pierre Caroff, Conseil de développement
Yves Jullien, Conseil de développement
Maiwen Gourmelon, IFREMER
Per-Yann Fournier, CCIMBO
Maryse Larpent, Conseil de développement

Garante de la Commission nationale du débat public (Cndp)

Catherine Trébaol, garante

Intervenants et présents pour la maîtrise d'ouvrage

Victor Antonio, directeur mobilités, Brest métropole
Philippe Cou, directeur opérationnel, Brest métropole aménagement (BMA)

Sterenn Grall, directrice adjointe communication, Brest métropole
Manuel Apprioual, chargé de communication, Brest métropole

Claire Mével, consultante, Scopic

INTRODUCTION

M. Antonio indique que la concertation « Mon réseau grandit » est menée de façon volontaire par Brest métropole, qui a choisi de solliciter la Commission nationale du débat public (Cndp) pour l'accompagner. L'objectif est de recueillir de nombreuses contributions de la part d'une diversité d'acteurs, dont le Conseil de Développement.

Mme Trébaol intervient à la suite pour décrire le rôle de la Commission nationale du débat public. La Cndp est une Autorité Administrative indépendante, qui veille au bon déroulement de la concertation. Les garantes rencontrent en amont de la concertation les acteurs pour vérifier que les modalités proposées sont en adéquation avec le contexte. Elles sont également amenées à intervenir ponctuellement en cours de concertation. A l'issue de celle-ci, les garantes rédigent le bilan de la concertation, pour s'assurer de la traçabilité des avis, questions, et remarques.

La concertation a débuté au 29 avril et va se dérouler jusqu'au 14 juillet prochain, le bilan étant prévu d'ici la fin d'année.

PRESENTATION DU PROJET

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

TEMPS DE PRÉSENTATION ET D'ÉCHANGES

La présentation est ponctuée d'échanges et de questions.

La ligne B – Tramway

Un participant demande des précisions sur le passage du tramway, en lien avec l'opération de renouvellement urbain du quartier de Bellevue (NPNRU). Concernant le tracé de base, il indique qu'à son sens, il serait possible pour le tramway de passer à côté de l'immeuble, un peu plus haut, il existerait une trouée dans ce secteur.

Victor Antonio mentionne que la barre d'immeuble étant longue, il n'a pas connaissance de trouée permettant un passage de tramway.

Philippe Cou mentionne la variante 1, qui éviterait de passer au niveau de l'immeuble mentionné, mais qui s'intégrerait dans le cadre d'une destruction d'immeuble réalisée dans le cadre du NPNRU.

Le participant juge aberrante la variante tramway (2) contournant le quartier par Le Gorgeu, « quand sur Pontanézen on a tout fait pour faire passer dedans ». « Pour moi cette variante est incompréhensible en termes de desserte du quartier. »

Victor Antonio indique qu'effectivement, la variante par la rue de Kergoat et l'avenue de Tarente est plus intéressante en desserte du quartier, et permet une économie en matière de desserte bus. Mais pour ceux qui viennent du haut, par exemple de Guilers, Saint-Renan, le tracé interne peut s'avérer moins pratique.

Le participant ne partage pas cet avis, car compte tenu de l'emplacement prévu pour le pôle d'échanges multimodal, et s'il est bien traité, il pourrait être plus aisé pour les habitants de l'Ouest et du Nord de l'agglomération de se diriger vers le carrefour des 4 vents. Par ailleurs, il est complexe pour des usagers de passer de Bellevue à l'avenue le Gorgeu.

Victor Antonio confirme que le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) est situé au même endroit dans les deux variantes, Le Gorgeu et Kergoat. Néanmoins le temps de trajet par la variante Le Gorgeu est légèrement plus court en direction du centre.

En revanche, en termes de desserte, M. Antonio confirme que les immeubles tournent tous le dos à l'avenue Le Gorgeu.

Un participant demande quelle est la différence de temps de parcours entre les deux solutions de transport, Kergoat et Le Gorgeu ?

Philippe Cou indique que le temps de trajet doit être à peu près de 17 minutes entre les deux terminus tramway. Le gain de temps de la variante Le Gorgeu doit être d'environ 2 minutes.

Victor Antonio indique que les premières lignes de tramway intégraient des tracés très « tendus ». Celui de Montpellier a été critiqué à ce sujet pour être « un tortillard », cependant, les suites des expériences lui ont plutôt donné raison.

Le participant pose la question d'une descente par le tramway de la gare vers le port (environ 300m ?), en reprenant le coût de 23 M d'euros environ par km de tracé.

Philippe Cou indique que ce coût de 23 millions d'euros du km ne vaut pas sur les rampes, car des ouvrages seraient nécessaires. Il faudrait ponctuellement rehausser la rampe, ce qui serait coûteux et peu esthétique.

Les participants demandent des précisions quant à un éventuel prolongement après le parvis, dans le cadre de la variante.

En réponse, la maîtrise d'ouvrage indique qu'en l'état, compte tenu des bâtiments existants et du plan masse, il est difficile de prolonger la ligne.

Concernant la desserte du CHRU, un participant demande quel serait le dispositif pour monter jusqu'au parvis de l'hôpital, dans la variante de base : un ascenseur ? La pente est en effet rédhibitoire.

Philippe Cou indique que pour monter, un ascenseur serait programmé dans la variante de base, pour arriver au parvis sans marches à franchir.

La ligne D – BHNS

Un participant demande des compléments concernant les modalités de rechargement du BHNS « j'avais vu quelque chose sur les recharges tous les 500m, par induction » ?

Victor Antonio indique qu'auparavant, des super condensateurs, avec une autonomie de 800m étaient utilisés. Il était donc nécessaire de les recharger à chaque station. A présent, il existe des batteries qui supportent des charges beaucoup plus importantes, ce qui a conduit à oublier les super condensateurs.

On ne consomme pas plus en chargeant vite ?

Victor Antonio indique que non, en revanche le réseau électrique est davantage sollicité, il n'est donc pas possible de se connecter n'importe où.

Concernant l'insertion dans Lambézellec, un participant demande s'il serait possible d'alterner les sens de circulation.

Philippe Cou indique que le parcours risquerait alors d'être encore moins lisible, et souligne la problématique du marquage au sol.

Un participant demande comment la circulation fonctionnerait rue Robespierre / Lesven.

Philippe Cou indique que l'on n'interdit pas la voiture sur ces voies-là.

A ce stade des études :

-Dans le cadre du tracé de base, c'est une circulation limitée aux riverains qui est privilégiée.

-Dans la variante, il serait *a minima* possible de disposer d'une circulation voitures dans un sens.

L'un des enjeux est que le Bus à Haut Niveau de Service, pour conserver son efficacité, dispose au maximum de sa voie dédiée. Victor Antonio complète en indiquant que dans les deux sens, cela peut être complexe à insérer, d'où la variante proposée en boucle.

Un participant évoque les connexions avec les transports régionaux, qui arrivent au rond-point de Pen ar C'hleuz.

Victor Antonio confirme que l'un des enjeux est de les amener au Pôle d'échange multimodal (PEM) de Kertatupage. Néanmoins, les marges de manœuvre demeurent contraintes, le transport régional étant en grande partie scolaire, avec l'enjeu d'amener jusqu'à l'établissement scolaire.

Un participant indique que la rue Donnart est extrêmement pentue, et que « les virages ne doivent pas être évidents. »

Victor Antonio indique quant à lui, dans l'analyse des variantes, que le passage par la place Albert 1^{er} est complexe pour l'insertion d'un site propre, notamment avec la trémie. L'un des intérêts de la variante 2A serait également de requalifier la rue Doumer.

Un participant demande si le BHNS continuerait sur le port.

Victor Antonio indique que le bus, après la gare, pourrait se poursuivre vers le port, mais en site banalisé (non en site propre).

Quid des impacts sur le cadencement ?

Victor Antonio indique que le cadencement serait assuré à partir de la gare, au besoin davantage de bus seraient prévus pour être surs d'être au rendez-vous.

Concernant les variantes, un participant indique qu'il n'y a pas d'habitants sur l'avenue Foch, quasiment aucun service sauf l'hôpital, la bibliothèque universitaire et un gymnase. L'autre côté est selon lui plus peuplé. En conséquence, est-il pertinent de doubler sur cet axe c'est-à-dire de faire passer le tramway et le BHNS sur cette portion de trajet ?

Un participant abonde en indiquant qu'il voit un autre avantage à l'axe Glasgow / Desmoulins : aujourd'hui de nombreux usagers empruntent le bus 1 au niveau de Malakoff, pour Bellevue. Si un raccord sur la place Albert 1^{er} était assuré, la correspondance se ferait facilement, et ceci concourrait à améliorer le lien Saint-Martin / Université.

Victor Antonio indique que le long de la rue Donnart se situe une zone en reconversion, un quartier en mutation. Il convient que le virage en bas ne changerait en revanche pas. Brest dispose déjà d'un tramway qui prend des pentes fortes, c'est avant tout la pente qui pose souci. Les rayons ne sont pas impossibles.

Développement du réseau métropolitain de transports publics

Un participant prend la parole pour demander ce qui est prévu en matière de desserte du Technopôle ? Il soulève également l'intérêt d'une desserte de l'Ifrémer, écoles, etc. Plusieurs participants relèvent à ce titre l'importance de cette desserte et souhaitent qu'elle apparaisse dans le réseau futur.

Victor Antonio indique que le Technopôle est desservi par la ligne 13 de bus. Il évoque par ailleurs le projet, inscrit au PLU Facteur 4, de prolongement de la ligne A (500m) puis d'une liaison, qui pourrait se faire en transport par câble de type téléphérique jusqu'à l'ENIB. Victor Antonio indique à ce propos qu'une étude est en cours sur l'accessibilité du Technopôle.

Une autre proposition est de travailler sur une nouvelle connexion depuis la RD, tout au bout du vallon de Sainte-Anne du Portzic, car plusieurs personnes qui travaillent au Technopôle habitent à Plouzané.

Par ailleurs, au cours de la concertation, de nombreuses demandes d'itinéraires de contournement ont été émises. L'idée pourrait être de créer un itinéraire de rocade, qui figure par ailleurs dans le PLU facteur 4. Une fois construite ces lignes structurantes, il pourrait être intéressant d'assurer une liaison de rocade du Technopôle, utilisant l'itinéraire de rocade, pourquoi pas jusqu'à la ligne A.

Cette idée entre-t-elle en concurrence avec un téléphérique au Technopôle ?

Victor Antonio indique qu'a priori non, ceci n'a pas été déterminé. Dans le PLU facteur 4, l'étape après les lignes structurantes sera un renforcement des liaisons de rocades. Ces liaisons peuvent être mises en place assez rapidement. Dans la nouvelle Délégation de Service Public (DSP), Ratp Dev propose déjà un morceau de cette liaison entre Plouzané et le CHRU. Elle ne passe en revanche pas par le Technopôle.

Une participant questionne la maîtrise d'ouvrage sur l'échéance du contournement projeté.

Victor Antonio indique que cette échéance n'est pas connue à ce stade. Ceci pourrait être réalisé assez rapidement une fois les lignes B et D mises en place, avant pour la partie ouest dans la DSP.

Un participant reprend la parole pour souligner que la desserte du Technopôle est un manque. Il indique par ailleurs son étonnement que n'ait pas été intégré dans la révision du Scot le futur téléphérique du Technopôle,

alors qu'il figure dans le PLU. Il serait à son sens important que ce principe de desserte, le seul satisfaisant selon lui, soit bien mentionné.

M. Antonio précise que l'étude concernant la desserte du Technopôle a débuté en début d'année dernière. Par ailleurs, la collectivité précise dans le cadre des échanges que le PLU facteur 4 mentionne bien le principe de liaison avec le Technopôle, en revanche le PLU ne se prononce pas sur le mode de transport.

La participante ayant posé la question de la desserte demande si, à plus court terme, une amélioration de la liaison avec le Technopôle est prévue, par exemple par une fréquence accrue des bus.

La participante indique que dans le cadre d'une enquête mobilité IFREMER, sont surtout revenues les problématiques sur la ligne A et le bus 13, dans les deux sens. Un autre participant fait le même retour, et, relayant un autre retour d'expérience, conclut que la liaison avec l'Ecole Nationale d'Ingénieurs de Brest en transport en commun est impossible.

Victor Antonio reconnaît qu'il y a aujourd'hui un problème de desserte, mais la route est compliquée en termes de topographie. Ainsi, la problématique tiendrait aujourd'hui davantage à la vitesse qu'à la fréquence.

La fréquence de 20 minutes est estimée insuffisante par la participante.

Un autre participant indique qu'un travail pourrait être réalisé concernant les correspondances tramway.

Victor Antonio indique qu'aujourd'hui les chauffeurs de tramway ne peuvent pas attendre, sauf à générer des retards sur l'ensemble de la ligne. En revanche, dans l'autre sens, le conducteur du bus a consigne d'attendre pour assurer la correspondance. Il convient que ceci n'est pas toujours respecté, qu'il s'agit d'un « combat de tous les instants », ces souhaits font partie des objectifs du futur délégataire.

Un participant évoque la possibilité de téléphérique à Sainte Anne du Portzic qui avait été évoqué en 2015 dans la presse locale.

Mme Trébaol demande que des éléments sur le « téléphérique de Sainte Anne du Portzic », qui n'avaient pas été évoqués précédemment, soient explicités à l'attention du public.

La question de l'accessibilité du Technopôle a été posée précédemment, mais de façon moins approfondie. Dans le cadre de l'élaboration du PLU facteur 4, c'est un mode de transport par câble de type téléphérique qui avait été étudié dans le cadre des études, mais celui-ci n'a pas été inscrit. Le PLU Facteur 4 indique l'enjeu de desserte du Technopôle, sans se prononcer formellement sur le mode.

Un participant demande quelle serait la distance entre les deux points identifiés ?

Victor Antonio indique que la distance est de 1km7, mais qu'il s'avère impossible d'y mettre une infrastructure ferrée à cause de la déclivité.

Développement du réseau métropolitain de transports publics

Concernant les liaisons sur Bohars, un participant demande si l'une ou l'autre des lignes sera choisie ?

Philippe Cou indique que les deux principes de liaisons sont prévus. « C'est néanmoins un principe qui est indiqué à ce stade, via une même ligne, ou deux ».

Concernant la porte de Gouesnou, un participant intervient pour indiquer que, d'une façon générale, c'est également le rond-point qui dysfonctionne. Lorsque l'on arrive par la route de Gouesnou, il est difficile de rentrer dans le rond-point.

Un participant indique qu'il lui paraît important qu'il soit inscrit que l'accès à l'aéroport en transports en commun est un des objectifs à atteindre. Il relaie les difficultés liées à la desserte actuelle. Certains jours, la

navette ne passe pas. En termes de transport et d'image, il est important d'avoir une navette amenant au centre-ville ou au Technopôle, avec une éventuelle tarification différenciée.

Victor Antonio indique qu'aujourd'hui le service est au tarif du réseau. Le service tient compte de cette question de coût.

Des participants indiquent en ce sens que, plutôt que de prendre le taxi, l'utilisateur serait sans doute prêt à payer son billet de navette assez cher. Ramené au coût du parking ou du taxi, ceci resterait mineur.

Concernant le contournement sud, une participante indique que la rocade ne lui apparaît pas complète à l'est. Concernant Plougastel-Daoulas, pourquoi ne pas relier plus directement les deux points signalés sur la carte ?

La maîtrise d'ouvrage indique que les tracés sont à ce stade indicatifs. L'idée est que l'utilisateur puisse aller des villes jusqu'à la Place de Strasbourg, peut être par la même ligne, ou non.

La participante indique qu'avant la mise en service du tramway existaient des bus qui permettaient une liaison rapide, par le port.

Philippe Cou abonde, en précisant que ce service a été mis en place seulement durant 2/3 ans, puis arrêté car emprunté par trop peu d'utilisateurs.

La participante indique à ce propos qu'il pourrait être intéressant de refaire une liaison rapide avec le port de commerce, depuis Plougastel, et qui relierait Plougastel à la gare.

Philippe Cou indique, concernant la desserte de Plougastel, que la liaison présentée dans le projet soumis à concertation répondait notamment au souhait de permettre le rabattement de l'ensemble de la presqu'île.

Un participant indique que tant que la rocade demeure incomplète, une desserte rapide semble compliquée. Il serait plus crédible de passer par le haut. Avec une desserte de Kerscao (Le Relecq Kerhuon) et / ou une autre pour aller au port de commerce, « hyper rapide ». Il indique que les habitants de Plougastel doivent avoir en vue une desserte très rapide du centre-ville de Brest pour être volontaires pour prendre les transports en commun. Une réflexion sur les horaires les plus pertinents serait également à mener.

Victor Antonio indique que cet objectif de liaison rapide inciterait à limiter « le cabotage » dans le bourg de Plougastel. Il indique néanmoins, en retour sur les propositions formulées, que certains habitants de Plougastel-Daoulas travaillent plutôt dans le secteur de Guipavas / Gouesnou.

Calendrier :

Un participant demande si certaines parties pourraient être réalisées plus tôt ? Notamment le renforcement de la liaison rapide entre les communes ?

Victor Antonio indique que les lignes envisagées en renforcement du réseau métropolitain se connectent aux lignes structurantes, pour ce qui concerne Guilers et Bohars. D'autres peuvent être réalisées avant, elles dépendent notamment de la libération du foncier. Les lignes B et D pourraient être réalisées en même temps, sauf si besoin d'un phasage compte tenu du chantier. Ceci pourra s'étudier en phase Avant-Projet.

Autres questions :

Concernant le pont de la Villeneuve, un participant demande s'il a été envisagé de récupérer la voie cyclable, avec un encorbellement pour les piétons vélos ?

Philippe Cou indique que le tramway doit être positionné au milieu ; avec une partie en site mixte, et autour des espaces généreux cycles et piétons, plutôt séparés.

Serait-il possible d'envisager une voie dédiée pour le tramway depuis Brest Business School ?

Victor Antonio indique que la fréquence serait quand même de 6 minutes, et l'aiguillage coûteux. La voie unique est surtout intéressante quand les inter-stations sont de plus de 800m.

Philippe Cou indique à ce propos que des simulations dynamiques sont à venir, et permettront un retour sur les inquiétudes quant au risque de dégradation de la circulation routière.

Un participant indique qu'à son sens était initialement envisagé un pont à côté du pont existant.

Victor Antonio indique que cela serait le cas pour le pont Schuman. Sur la place Albert 1^{er}, le carrefour est complexe, et il serait compliqué d'ajouter des phases de feux. Il y a par ailleurs un risque d'isoler Bellevue. Il est préférable que le tramway passe à côté. Par ailleurs, le changement du tablier serait coûteux.

Le pont de la Villeneuve est quant à lui moins complexe, les études viendront préciser les conditions d'insertion.

Un participant indique qu'à Recouvrance, la circulation en site mixte tramway / voiture a conduit à un déplacement de la circulation, des automobilistes empruntant plutôt la déviation par Bellevue ou l'Harteloire. Pour le pont de Villeneuve, le participant ne voit pas de tel contournement possible.

Victor Antonio indique qu'une étude de circulation a été demandée, intégrant notamment la voie de contournement nord-Lambézellec, ainsi qu'une augmentation de la fréquentation du CHRU (estimée à plus de 30%). Le tram vient aussi apporter des solutions de mobilité. Il a été analysé que les impacts seraient mineurs sur la circulation, mais cela demande à être confirmé.

Les aménagements projetés du CHRU tiennent-ils compte du projet ?

Victor Antonio indique à ce propos qu'un giratoire a été créé en sortie du pont de la Villeneuve, offrant une deuxième possibilité de desservir le CHRU, sans passer par le bas, le carrefour Mozart. Celui-ci est aujourd'hui un carrefour en croix, il va devenir une place à feu.

Un participant demande des précisions sur le projet d'ascenseurs.

Victor Antonio indique que deux concertations ont cours actuellement, « Mon réseau grandit » et les ascenseurs. Ces deux projets se rejoignent sur différents sujets. A l'issue de ces deux concertations seront prises les décisions de faire, ou de ne pas faire.

Victor Antonio indique par ailleurs que les deux projets ne s'ignorent pas, avec notamment une connexion au niveau du square Beautemps Beaupré. En termes de planning, la décision de la collectivité devrait intervenir en octobre.

Un participant fait part d'un avis envoyé par mail (il indique avoir rencontré des difficultés sur la plateforme JeParticipe, mais avoir pu utiliser facilement l'adresse mail). Il demande pourquoi il n'est plus possible de descendre en tramway jusqu'au port, alors que ceci était auparavant possible (ancien « péril jaune »).

Philippe Cou indique que pour la ligne A, rue de Laporte, le tramway est allé jusqu'à des pentes de 8,5%, un record en France, en géométrie 10%. Victor Antonio complète en indiquant qu'aujourd'hui, le tramway qui franchit les pentes les plus importantes, est le tramway de Lisbonne, « on n'a jamais fait mieux depuis ». Aujourd'hui, le poids des tramways, ainsi que les impératifs de sécurité ne permettent plus de franchir les mêmes pentes.

Enfin techniquement il demeurerait possible de monter les rampes, mais se poserait également la question du positionnement des voitures, ainsi que d'un croisement routier complexe.

Un participant s'interroge sur l'opportunité des ascenseurs permettant de remonter du port, par rapport à leur coût. Avec le tramway à la gare, « on y était presque. ». Par ailleurs, à son sens les déplacements des personnes à pied sur ce secteur ne sont pas si importants, et la pente n'est pas si complexe.

La collectivité indique que l'un des enjeux des ascenseurs urbains est celui de l'accessibilité, rapide, pour tous. Il est possible aujourd'hui d'emprunter les rampes, mais on échange alors de la pente contre une distance supplémentaire.

Un participant abonde sur l'enjeu de l'accessibilité, il y a une différence entre les « piétons sportifs » et ceux qui ne peuvent pas marcher dans ces conditions.

Un participant revient sur l'importance du renforcement du réseau métropolitain. L'existence de transports rapides rend peut-être plus facile de repenser les déplacements dans le Pays. Il ne s'agit pas uniquement d'un sujet métropolitain, mais d'une clé importante pour le Pays, une réflexion à l'échelle du pôle métropolitain. Avant la conclusion, le participant relève qu'il est important que la réflexion sur les pistes cyclables soit menée à une échelle plus large. Il cite l'exemple de la liaison entre le parc de Penfeld et le boulevard de l'Europe, une liaison qui n'est pas évidente.

Victor Antonio abonde, il est important d'assurer une cohérence et une continuité entre les voies cyclables.

CONCLUSION

A la suite des échanges et en conclusion, Victor Antonio décrit les différentes modalités de contribution et d'information, ainsi que les prochains rendez-vous de concertation.

Fin de la réunion à 19h15.