

# Rencontre acteurs 3 CHRU

Amphithéâtre de l'IFSI, La Cavale Blanche

5 juin 2019 - 13h / 15h15

## RENCONTRE CHRU

Amphithéâtre de l'IFSI

13h – 15h15

### COMPTE-RENDU

#### PARTICIPANTS

##### 10 participants

##### En tribune

M. Yohann Nédélec, 2ème Vice-président de Brest métropole, Transports, Grands Projets & Rade  
M. Philippe Cou, directeur opérationnel, Brest métropole aménagement (BMA)  
M. Guillaume Conseil, responsable d'opération, BMA

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

Animation de la réunion par Claire Mével, consultante, agence Scopic.

#### INTRODUCTION

**M. El Saïr**, directeur du CHRU, met en avant le **caractère stratégique et essentiel de la nouvelle ligne de tramway dans le développement de l'hôpital, et notamment du site de la Cavale Blanche.**

Il indique que la métropole travaille sur deux grandes évolutions de desserte :

- une ligne de tramway qui s'arrêterait à la Cavale Blanche,
- une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), qui partirait de la gare pour aller jusqu'à Lambézellec.

Plusieurs questions se posent dans le cadre du projet : des scénarii sur la desserte et l'arrêt de la Cavale Blanche, les parkings-relais, les horaires, etc.

Le CHRU est en ce sens ravi d'accueillir le dispositif de concertation, avec les garantes de la Commission nationale du débat public (Cndp), et les services de la maîtrise d'ouvrage.

M. El Saïr estime important que les personnes présentes fassent connaître leur avis, il ne s'agit pas d'une « concertation alibi », il est important que le CHRU fasse entendre sa voix. Il incite le public à prendre la parole lors du temps d'échanges.

**M. Nédélec** prend à la suite la parole pour se présenter et indique l'importance, dans le cadre de la concertation, **d'aller à la rencontre**, au plus proche des acteurs concernés par le projet. C'est notamment le cas au CHRU, où existent de fortes attentes quant à la desserte.

La concertation signifie que tout est ouvert, 18 dates sont prévues sur le projet *Mon réseau grandit*.

Une seconde concertation a été lancée sur les ascenseurs urbains pour le port de commerce. L'objectif est de recueillir des retours, positifs ou négatifs, ainsi que des propositions permettant de faire évoluer le projet.

Des variantes existent et sont soumises à concertation. Il s'agit en effet d'une véritable concertation, encadrée par la Commission nationale du débat public. A la suite, et compte tenu des propositions, le choix pourra être pris de faire, sous certaines variantes, ou de ne pas faire.

M. Nédélec rappelle les **composantes de projet**, la ligne de tramway, la ligne de BHNS, ainsi que le renforcement du réseau de transport public sur la métropole. Il est important de porter ce message de développement des transports en commun pour limiter la place de la voiture, tout en apportant des réponses aux personnes qui souhaitent circuler autrement. M. Nédélec indique à ce propos que le stationnement est un sujet très présent sur le site de la Cavale Blanche.

Le coût du projet complet est de 180 millions euros, l'ensemble sera détaillé dans la présentation.

La concertation dure jusqu'au 14 juillet, en soirée l'équipe sera sur le quartier de Bellevue, la semaine suivante à Lambézellec, dans le cadre d'ateliers de contributions ouverts à tous.

En septembre, les garantes produiront leur rapport et les élus se détermineront à l'automne prochain.

Cependant, M. Nédélec précise que rien ne sera débuté avant les élections, dans 9 mois. Il s'agira sans doute d'un sujet lors des prochaines échéances électorales. Comme l'a indiqué M. le président de la métropole François Cuillandre il est important de respecter cette échéance démocratique.

**Mme Trébaol** prend la parole pour expliquer le rôle de la Cndp, présidée par Mme Jouanno. La Cndp se met à disposition de projets, selon certaines conditions et modalités, circonscrites par le Code de l'environnement. La Cndp compte 250 garants, 15 en Bretagne. Les garantes sont indépendantes de Brest métropole, dont elles ne sont pas salariées. Elles ne sont pas non plus salariées de la Cndp.

Le rôle des garantes est de garantir la participation du public. Les garantes n'organisent pas la concertation mais préconisent éventuellement des modalités complémentaires, suite à une étude de contexte permettant de vérifier la pertinence des rencontres proposées.

M. El Saïr a été rencontré à cette occasion et a souhaité renforcer les modalités proposées. C'est la raison de la réunion de ce jour ; c'est aussi dans ce cadre qu'une autre rencontre sera organisée auprès des soignants, patients, usagers de l'hôpital.

Au-delà de l'étude de contexte, les garantes ont pour rôle de favoriser l'expression de tous, de clarifier certains éléments le cas échéant.

Un bilan de la concertation sera réalisé à la suite.

**Mme Guichaoua** précise l'un des principes directeurs des garantes dans leur mission : le principe d'équité. Peu importe la forme sous laquelle les publics s'expriment, et leur qualité : un citoyen seul, élu, ou autre, leur parole a le même poids. Les garantes en tiennent compte pour assurer un équilibre entre toutes les expressions. La Cndp s'exprime sur ce qui a été dit, elle peut émettre un avis mais ne prend cependant pas de décision sur la suite du projet. Les garantes ne sont pas des expertes techniques et ne s'expriment pas sur le fond du projet.

Les modalités de participation sont détaillées à la suite, en présentiel et à distance, notamment via la plateforme Jeparticipe.brest.fr. Mme Trébaol indique par ailleurs qu'un atelier de contribution est prévu ce soir à La Baraque, à Bellevue.

## PRESENTATION DU PROJET

**M. Philippe Cou, directeur opérationnel et M. Guillaume Conseil, responsable d'opération de Brest métropole aménagement (BMA)**, présentent le projet et ses différentes composantes.

## TEMPS D'ECHANGES

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

Lors de la présentation, des questions ont été posées sur :

- les coûts.
- la prise de décisions.
- la réflexion sur le long terme et le prolongement de la ligne de tramway.
- la desserte de Lambézellec.

Les éléments sont précisés soit dans le cadre de la présentation PPT, soit ci-dessous.

**Concernant le terminus du tramway à La Cavale Blanche : une personne souhaite des précisions sur l'arrivée en bas du boulevard ou sur le parvis. En bas du boulevard Tanguy Prigent, il faut monter pour atteindre l'hôpital, or ce sont souvent des personnes malades, âgées, cardiaques, qui ont besoin de monter. Qu'est-il prévu ? Quelle liaison avec les urgences, situées de l'autre côté de l'arrêt envisagé ?**

M. Nédélec indique que si l'hypothèse d'un arrêt en contrebas était retenue, des réponses, **des systèmes facilitant l'accès à l'accueil (ascenseur,...) sont prévus** dans la variante proposée.

**Le coût** entre en ligne de compte dans la comparaison entre les deux variantes au terminus. De la même façon, cette question se pose lorsque l'on analyse les souhaits de prolongement vers le Questel. Le coût d'un kilomètre de tramway est d'environ 23 millions d'euros. Cela ne signifie pas que les propositions ne peuvent être réalisées, mais le facteur coût est à prendre en compte.

Guillaume Conseil complète en indiquant que différents facteurs doivent permettre d'analyser les variantes : techniques, coûts, avenir.

**La desserte sur le parvis** permet effectivement d'arriver au plus proche de l'hôpital. Celle-ci nécessiterait cependant un prolongement vers le site de remisage, soit environ 5 millions d'euros supplémentaires

**Dans le cadre du tracé de base**, il était envisagé de s'appuyer sur des accès piétons, avec un parking silo prévu contre le parvis (CHRU), un ascenseur pour arriver de plein pied sur le parvis, et des cheminements piétons en parallèle. Le tracé de base permettrait également de desservir le lycée Amiral Ronarc'h et les équipements sportifs, en contrebas.

En outre, au cours de la concertation, plusieurs questions ont été exprimées sur un **prolongement au Questel**. Avec un terminus en partie basse, ce prolongement serait facilité ; en hauteur la possibilité de prolonger se pose. Cet aspect a commencé à être analysé avec les services techniques de l'hôpital, qui a des projets sur le site. Ces analyses vont être approfondies pour savoir si un prolongement serait possible avec un terminus en hauteur. Ceci entrera également en compte dans le choix de la collectivité.

**Un participant mentionne qu'il a eu la chance de participer à l'ouverture du site de La Cavale Blanche, en 1996. En tant que chirurgien orthopédiste, il indique que la plupart de ses patients ont du mal à marcher, il apparaît donc essentiel d'en faciliter la montée. A l'ouverture, en 1996, le parking 1 rendait le cheminement des patients très compliqué, de nombreux retours ont été faits en ce sens, pendant des mois. Le participant comprend les enjeux techniques et financiers, mais exprime ce besoin de desserte au plus proche pour les soignants, mais surtout pour les patients.**

M. Nédélec confirme qu'il s'agit d'entendre ces remarques et l'expression de ces besoins.

Concernant les raisons de **la desserte de Lambézellec**, M. Nédélec s'appuie sur la diapositive sur l'attractivité de réseau, qui présente la densité de population située autour des deux branches et celle qu'elle peut capter en terme de scolaires, d'employés, d'habitants, etc. Ceci montre le potentiel de desserte de la ligne de tramway (ex : Campus), et complète la réponse sur les raisons du choix du mode BHNS pour le tracé Gare < > Lambézellec. Le long de ces lignes, il y a du potentiel et des besoins de desserte, notamment des scolaires et des personnes qui voudraient se déplacer dans de meilleures conditions. La ligne BHNS permet par exemple de desservir Kérichen ou la Croix Rouge, et l'hyper-centre, l'hôpital Morvan.

**Une participante demande pourquoi le site de La Cavale Blanche ne pourrait pas être desservi par un bus allant jusqu'à Lambézellec ? Elle indique, en tant qu'usagère, utiliser la route du côté du Spernot. Il n'y a pas de bus depuis Lambézellec vers le site de La Cavale Blanche.**

M. Nédélec confirme que **ce principe de liaison figure dans le PLU facteur 4.**

S'appuyant sur le plan, Philippe Cou indique qu'un réseau de transport se construit à partir des opportunités et on adapte le mode de transport à ces opportunités avec des axes forts : tramway, puis BHNS, puis bus. Cette hiérarchisation du réseau permet de répondre aux besoins et de ne pas avoir des bus vides, ou trop pleins. C'est ainsi que se construit le réseau, avec une première, une seconde ligne, et ensuite une adaptation du réseau de bus.

Par ailleurs, un nouveau délégataire de service public arrivera prochainement, avec une restructuration du réseau de bus. Cette restructuration sera menée de façon concertée, la demande de la participante pourra s'exprimer dans ce cadre.

M. Cou confirme que le souhait de la participante figure dans les axes du PLU facteur 4 depuis 2014, avec un réseau qui permette d'avoir **une ligne circulaire**. Ceci concerne plusieurs habitants de la métropole, par exemple des habitants de Plougastel qui regrettent de devoir passer par la Place de Strasbourg pour se rendre à Guipavas. Il s'agit de points à améliorer, de complémentarités au niveau du réseau bus.

*La participante qui s'est exprimée précédemment rejoint les précédentes **préoccupations des personnes à mobilité réduite afin de les desservir au plus près.***

**Une participante demande si des efforts seront faits sur les pistes cyclables, sur l'ensemble du réseau ? Elle souligne que s'il y a en avait plus, les publics les emprunteraient davantage. Habitant Plabennec, elle indique que si elle avait la possibilité d'aller jusqu'à Kergaradec et de prendre le bus, elle le ferait pour se rendre à la Cavale Blanche. Elle indique avoir souhaité covoiturer avec une collègue mais n'avoir pu le faire compte tenu des horaires. Elles envisageaient d'aller en voiture jusqu'à Kergaradec, de prendre le tramway à Liberté, puis un bus jusqu'à La Cavale Blanche. Lorsque la participante se déplace en voiture seule jusqu'au site, elle met 20 min, en transport en commun cela nécessite 1 heure, il est, pour elle, temps d'agir.**

M. Nédélec précise, concernant **le nouveau réseau de transport public**, que celui-ci va être travaillé avec le nouveau délégataire, Ratp Dev, pour être opérationnel à partir de septembre 2020. Il est en effet important d'y travailler avec les nouvelles équipes municipales, à la suite des élections de mars 2020.

Concernant le **réseau vélos**, la collectivité y travaille à l'heure actuelle, dans le cadre de la révision du schéma directeur vélos, porteur de nouvelles ambitions et de concrétisations par rapport à des couloirs vélos, à des zones 30, doubles sens, etc. En tant que VP transport, M. Nédélec souhaite développer les modes alternatifs à la voiture, notamment les modes actifs, avec des axes cyclables structurants. Il s'agit d'un long processus, car la voiture règne encore sur le territoire, mais la volonté est là. 1200 vélos à assistance électrique vont être déployés pour répondre aux attentes, il s'agira en parallèle de disposer de voies réservées pour une circulation en toute sécurité. C'est un des engagements du schéma directeur vélo. Charge ensuite aux élus, en mars 2020, de le mettre en œuvre.

**Une participante s'exprime sur le futur tracé du tramway sur le pont de la Villeneuve : il est prévu un site partagé entre voitures et tramway, or cela bouchonne déjà.**

**M. El Saïr exprime un questionnement plus global sur les mobilités : on entend beaucoup parler d'une révolution des transports, avec la voiture électrique, mais aussi automatique, le multimodal, les smart cities, etc. qui affecterait la circulation dans les villes. Est-ce de la science-fiction ? Quelle articulation avec cet horizon d'évolutions majeures des mobilités, 10 années peuvent paraître lointaines, mais cela passe vite ?**

**Une participante indique habiter Plougastel et mettre, en bus, 1h pour se rendre sur le site de La Cavale Blanche, pour seulement 30 minutes en voiture. Pour elle, les transports en commun ne devraient pas allonger autant le temps de parcours des usagers. Par ailleurs, en heures de pointe, compte tenu de la présence des lycéens, il est impossible de monter ou de s'asseoir. Or l'un des intérêts du transport en commun, en plus de l'aspect écologique, est de pouvoir y lire et travailler. Elle indique que lorsqu'elle se rend sur les sites de Morvan ou à La Cavale Blanche, elle laisse son véhicule sur le parking Ikea ou à Géant, il lui est alors possible de lire et de travailler dans le tramway, « c'est un début ». Néanmoins à Plougastel, la participante relaie le sentiment d'être « un peu hors métropole ».**

**La participante évoque un autre point, relayant également la parole de collègues n'ayant pu se déplacer : si le projet fonctionne, il sera programmé pour 2025, dans plus de 5 ans. L'été, elle et d'autres collègues empruntent le tramway et s'arrêtent à l'Arena, pour ensuite se rendre à pied jusqu'à La Cavale Blanche (les vélos ne peuvent pas être embarqués dans le tramway). Ceci pour un temps de trajet d'environ 20/25 minutes. Pourquoi ne pas, en attendant le projet, mettre en place des navettes régulières entre l'Arena et la Cavale Blanche, assez rapprochées en heures de pointe ?**

**Un participant indique que la ligne A s'arrête en haut du site, et qu'entre les deux il n'y a rien. Il souligne le danger à parcourir cette distance en tant que piéton (flux voiture et montées). C'est dommage, car depuis le parking pour les usagers venant l'ouest, et il manque 500 mètre de descente vers la Cavale Blanche.**

**Un participant demande comment seront organisés les travaux sur le pont de la Villeneuve, notamment compte tenu du passage des ambulances.**

Philippe Cou répond sur les questions relatives **au pont**. 2 ponts sont concernés par le projet de ligne B de tramway :

- sur le pont Schumann, un nouvel ouvrage est proposé, car :

- ce pont est d'une qualité moyenne voire médiocre, la rénovation serait proche du coût d'une création.
- c'est un carrefour complexe (Albert 1<sup>er</sup>). Si on ne fait rien, « On risquerait de couper la ville en deux. »

Le nouvel ouvrage serait construit légèrement en aval du premier.

- sur le pont de la Villeneuve, le fonctionnement se rapprocherait de celui du pont de Recouvrance, avec des carrefours éloignés, un fonctionnement plus simple. C'est un site partagé qui est donc ici envisagé. Ce qui est imaginé, vue la forme du pont, c'est que le tramway soit situé de façon centrale, avec 2 voies de circulation tramway et voitures au centre, et deux voies latérales, assez confortables, pour les piétons et vélos. **En termes de travaux**, la collectivité pourrait travailler en demi-chaussée : une moitié du pont serait laissée à la circulation, pendant que l'on travaille sur l'autre moitié. C'est la solution la plus opérable, qui constitue néanmoins une gêne de circulation d'environ une petite année.

**Le participant s'étant précédemment exprimé demande des précisions sur l'intégration de l'ensemble des modes de déplacement (piétons, cycles, etc.) sur le pont.**

Concernant **la répartition entre les modes sur le pont**, Philippe Cou précise, en indiquant que d'un garde-corps à l'autre, il y aurait les piétons, une voie tramway et voiture, une autre voie sur le même espace, puis les vélos jusqu'au prochain garde-corps.

Philippe Cou indique que le tramway n'apporterait pas apporter davantage de contraintes que le bus qui passe aujourd'hui sur le pont de la Villeneuve. La conduite se fait, avec priorité au tramway sauf pour la priorité donnée aux ambulances, SAMU, pompiers...

La fréquence du tramway est d'environ 6 minutes.

M. Cou indique par ailleurs qu'une **simulation dynamique du fonctionnement de la circulation** au niveau du pont de la Villeneuve va être réalisée sous 3 mois. Des résultats plus précis pourront être donnés ensuite.

**Une participante intervient pour souligner qu'en attendant, une liaison entre l'arena et La Cavale Blanche serait pertinente.**

Concernant **les nouvelles mobilités**, Philippe Cou indique qu'il y a, à l'heure actuelle, beaucoup d'effets d'annonce : voitures électriques, autonomes, etc. Il est néanmoins difficile de savoir « quand ces discours vont atterrir ». Des expérimentations sont en cours sur des véhicules autonomes, mais sur des sites protégés, réservés. La technologie n'est pas encore mature dans les centres-villes, mais l'on commence à la voir se développer sur certains sites, par exemple sur les campus, là où la circulation est atténuée, avec un niveau de service assez satisfaisant. Les véhicules complètement intelligents et autonomes se placeraient davantage à un horizon 25 ans, selon les spécialistes du sujet. Il faut néanmoins être prudents avec ces échéances projetées. Pour ce qui relève par exemple de navettes autonomes, certaines pourraient être imaginées, sur de courtes distances. Elles circuleraient néanmoins sur une voie réservée. Cette technologie apparaît aujourd'hui davantage comme du complément de transport, pour des problématiques bien particulières.

Pour ce qui relève du « transport de masse », des protections sont encore nécessaires, c'est l'exemple des rails, tunnels, etc.

**Une participante demande : si la 2<sup>e</sup> ligne part de la gare, où seront situés les parkings relais ? Elle indique que la circulation est déjà difficile aujourd'hui en heures de pointe. Par ailleurs, combien de temps mettra le tramway à parcourir le trajet Gare < > Hôpital de la Cavale Blanche ?**

Philippe Cou indique que **la gare serait restructurée**. De nombreux schémas ont été étudiés avec l'agence des gares, pour le positionnement d'un arrêt de tramway. Il s'appuie sur le plan indiqué sur la présentation. Il indique par

ailleurs que Brest métropole n'est pas seule à occuper cet espace : plusieurs partenaires y sont présents, SNCF, la Région en charge des cars régionaux, d'autres opérateurs nouveaux (Flexibus, etc.). D'autres sujets sont également à prendre en considération, comme des parkings vélos ouverts.

La réflexion n'en est ainsi qu'aux prémices. Sur le plan projeté, la station est identifiée à un endroit, elle pourrait être positionnée ailleurs. Ce qui est porté à la concertation est l'opportunité d'une station tramway à la gare.

De la même manière, si le projet d'ascenseurs est retenu, une réflexion devra être menée sur l'espace public en descente entre la gare et les ascenseurs, les modalités de connexion, termes d'accessibilité PMR, etc.

La **gestion du parking** est également importante, la zone est marquée actuellement par de nombreux stationnements sauvages, ceci serait à réorganiser.

Concernant le **temps de trajet**, il est estimé entre la gare et l'hôpital de la Cavale Blanche à 17 minutes environ.

Concernant l'**opportunité d'une navette entre l'Arena et la Cavale Blanche**, la proposition est notée au compte-rendu, ainsi que dans le cadre des réflexions sur la nouvelle DSP.

## CONCLUSION

Mme Mével, de l'agence Scopic, rappelle les modalités de concertation, et présente en quelques mots les modalités proposées pour la rencontre du 26 juin prochain, au CHRU sur les sites de Morvan et de La Cavale Blanche. Une participante indique que la proximité des selfs de Morvan et de La Cavale Blanche seraient des points pertinents pour aller à la rencontre des usagers.

Concernant les modalités souhaitées et organisées spécifiquement par le CHRU, Mme Derischebourg, responsable communication du CHRU, indique qu'un sondage va être lancé prochainement sur le projet et qu'une restitution du sondage sera faite au 27 juin prochain.

**M. Nédélec** remercie l'ensemble des participants et rappelle qu'il est possible de contribuer jusqu'au 14 juillet prochain. C'est essentiel pour mieux construire le projet, de se nourrir des propositions, craintes mais aussi souhaits de chacun.

**M. El Saïr** remercie pour ce temps de rencontre, il se félicite du débat, de grande qualité même si le nombre de participants était limité. Le CHRU prendra position lors du second temps qu'il organisera au 27 juin. Depuis l'ouverture de La Cavale Blanche, une amélioration de la desserte est souhaitée. 90% des agents qui se rendent aujourd'hui sur le site viennent en voiture, la desserte en transports en commun est un enjeu majeur et structurant pour les prochaines années.

*Fin de la réunion à 15h15.*