

# Réunion publique dédiée au secteur nord

Guilers, Gouesnou, Bohars, quartiers Lambézellec et Bellevue

**L'Agora, à Guilers**

2 mai 2019 - 18h30 / 20h30

## RÉUNION PUBLIQUE 2 – SECTEUR NORD GUILERS / BOHARS / GOUESNOU / QUARTIERS BELLEVUE / LAMBÉZELLEC

L'Agora  
18h30 – 20h30  
**COMPTE-RENDU**

### **PARTICIPANTS**

**30 participants** dans le public

#### **En tribune**

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

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

Animation des échanges par Claire Mével, consultante concertation, agence Scopic.

### **INTRODUCTION**

**Introduction par M. Pierre Ogor, Maire de Guilers**, qui remercie les participants pour leur présence. M. Ogor indique que la réunion publique du 2 mai est la seconde sur le projet. Le transport est un sujet important, dont il s'agit de se soucier dès maintenant : il fait partie du développement de nos agglomérations. M. Ogor indique l'intérêt de penser à l'échelle du Pays. Il relaie les problématiques du transport en termes d'environnement et de coût quotidien pour les ménages. M. Ogor indique ne pas avoir d'*a priori* sur ce qui ressortira de la démarche, jugée intéressante, avec la nécessité de penser plus largement que son propre territoire.

M. le Maire souhaite un débat riche pour les 18 réunions qui ponctueront l'ensemble de la phase de concertation, il invite l'ensemble des habitants et usagers de la métropole à y participer.

**M. le Vice-président de la métropole Yohann Nédélec** prend la parole et remercie M. Ogor pour son mot introductif. Il salue également la présence de M. Stéphane Roudaut, maire de Gouesnou, et rappelle que la réunion publique s'adresse tout à la fois aux communes de Guilers, Gouesnou, Bohars, ainsi qu'aux quartiers de Lambézellec et de Bellevue.

La réunion publique à Guilers est la seconde du dispositif de concertation, la première s'étant tenue quelques jours auparavant aux Capucins, en présence comme ce soir de Victor Antonio, directeur des mobilités de Brest métropole, Philippe Cou directeur opérationnel de BMa, ainsi que Mme Catherine Trébaol garante nommée par la Cndp.

Une première séquence de concertation s'est ainsi ouverte, qui se poursuivra jusqu'au 14 juillet, et permettra une présentation des différentes composantes du projet soumis à concertation :

- le tramway,
- le bus à haut niveau de service,
- des améliorations qui concernent l'ensemble des villes de la métropole, avec un renforcement du réseau existant et une meilleure qualité de desserte et de mobilité dans les communes.

Les participants pourront poser des questions ce soir mais aussi participer en ligne sur le site [jeparticipe.fr](http://jeparticipe.fr) ou écrire dans les registres en mairies des communes de la métropole ainsi qu'à Brest métropole. Cette soirée n'est donc pas l'unique moyen de contribuer.

La concertation s'ouvre sur tous les sujets. La soirée sera marquée par une présentation de l'opportunité de créer une deuxième ligne de tramway, un bus à haut niveau de service au niveau de Lambézellec et des améliorations du réseau de transports publics sur l'ensemble de Brest métropole. C'est-à-dire qu'il y a **la possibilité de faire, ainsi que de ne rien faire**. M. Nédélec insiste sur la réalité de ce processus de concertation. La Métropole souhaite véritablement écouter les remarques, les modifications possibles, les corrections à apporter, les propositions aussi. C'est ce qui va nourrir le débat jusqu'au 14 juillet.

M. Nédélec évoque les différentes **modalités de rencontres**. La concertation sera ponctuée de réunions publiques, avec des associations, l'objectif étant d'aller dans le détail pour échanger avec chacune et chacun pour aboutir au meilleur réseau de transports en commun à partir de 2025, si tel était le cas, une fois la décision prise par les élus.

Ces réunions visent à écouter les habitants de la métropole. Il s'agit d'un projet politique majeur pour le développement d'un territoire, mais aussi pour **l'environnement**. Si le bilan carbone de chaque territoire est un élément essentiel, il ne suffit pas de dire à d'autres que l'on peut faire autrement que de prendre sa voiture. Il est essentiel de mettre en face les moyens efficaces pour se déplacer, que ce soit à Brest ou dans les autres villes de la métropole.

**Le projet est également issu de documents votés par les élus**, le Plan local d'urbanisme facteur 4, par exemple, qui précise la volonté d'aller sur une deuxième ligne de tramway, laquelle partirait de la gare et irait jusqu'à l'hôpital de la Cavale Blanche. Et le bus à haut niveau de service qui irait jusqu'à Lambézellec. Ainsi qu'une desserte nouvelle, un renforcement du réseau de transports publics sur l'ensemble des villes de la métropole.

Ce qui est souhaité, c'est une concertation la plus large possible. A l'issue de cette concertation, un rendu objectif, **un bilan** sera produit fin août / début septembre par les deux garantes de la concertation, Mme Trébaol et Mme Guichaoua, en fonction de ce que les participants auront dit. Les élus prendront alors la décision de poursuivre ou non le projet.

**Mme Trébaol prend la parole pour expliquer son rôle en tant que garante de la Commission nationale du débat public.** La Cndp est une Autorité Administrative Indépendante (AAI), créée en 1995, qui compte 250 garants, dont 15 en Bretagne. Les garants sont indépendants, ils ne sont pas salariés de la Cndp, ni de Brest métropole. Mme Trébaol définit son rôle comme celui d'une personne ressource et de médiation entre le projet porté par le maître d'ouvrage et les questions de tous, habitants mais également usagers du réseau de transport. L'ambition des garantes est que toute question soit entendue, répercutée au maître d'ouvrage, et que celui-ci puisse y répondre, directement ou plus tard. Mme Trébaol précise que les garantes ne sont pas des experts et ne s'expriment pas sur le fond du projet. Notre ambition est que toute question posée ici soit entendue et répercutée vers la maîtrise d'ouvrage et approfondie par elle pour apporter une réponse ce soir ou plus tard dans le cadre de cette concertation. Elle rappelle l'adresse mail à laquelle il est possible de les joindre :

[catherine.trebaol@garant-cndp.fr](mailto:catherine.trebaol@garant-cndp.fr)

[marie.guichaoua@garant-cndp.fr](mailto:marie.guichaoua@garant-cndp.fr)

En synthèse, les garantes ont trois actions principales :

- rencontrer les acteurs, comprendre le contexte et proposer les modalités de concertation les plus justes pour le territoire et pour le projet, dans ces temporalités. Une quinzaine d'acteurs ont en ce sens été rencontrés.
- être présentes durant la concertation.
- proposer un compte rendu assurant la traçabilité des échanges dans le cadre du bilan de la concertation.

Mme Trébaol indique que la réunion de ce soir se place dans une communication responsable. Les éléments sont reformulés au besoin avec l'aide des garantes, qui sont également à disposition si le public souhaite disposer d'informations complémentaires.

## PRÉSENTATION DU PROJET ET DES MODALITÉS DE CONCERTATION

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'échange. Claire Mével (Scopic, chargée de l'animation de la réunion) indique à la salle que le dossier de 16 pages est à disposition du public ainsi que tous les supports de concertation (y compris le dossier technique du projet) sur le site « jeparticipe.fr » de Brest métropole sur lequel il est possible de poster sa contribution et de trouver les coordonnées des garantes.

Claire Mével propose que, 3 questions successives soient posées par la salle avant que l'équipe de maîtrise d'ouvrage y réponde

## ECHANGES AVEC LA SALLE

*M. Ogor, Maire de Guilers, prend la parole et remercie l'équipe pour la présentation. M. Ogor indique vivre, en tant que maire d'une commune « décentralisée », ce que de nombreux habitants de la métropole vivent eux-mêmes, avec plusieurs blocages en heures de pointe pour rejoindre le centre de Brest. Il demande s'il serait possible d'imaginer une liaison, une desserte en arc de cercle entre Plouzané et Plougastel-Daoulas. Citant des points d'activité et d'attractivité de la métropole, il demande une liaison du Technopôle à la zone de Kergonan, par un circuit « indépendant », ne nécessitant pas de passer par le centre de Brest. Il évoque également à ce propos la remise en état de la RD 67.*

*M. Ogor évoque à la suite l'engorgement de l'avenue le Gorgeu, la nécessité de capter les automobilistes en amont des points de congestion, la multimodalité, la possibilité de changer de mode de transport facilement, et d'être au moins à temps de transport équivalent avec la voiture, pour attirer le public. Il fait part de ses réserves sur la capacité de 50 places du P+R prévu, évoquant la saturation actuelle des Pôles d'échange de Gouesnou et de Plouzané et de la nécessité d'adapter leurs capacités à l'évolution de la population périurbaine.*

*M. Ogor met en exergue l'évolution de la population des communes de la métropole, et notamment de Guilers. Or il indique que le bus ne permet pas à l'heure actuelle de desservir rapidement Brest, celui-ci mettant environ 17 minutes pour traverser le bourg de Guilers avant de s'y rendre. Ces réflexions pourront éventuellement être approfondies dans le cadre de la nouvelle délégation : comment améliorer les lignes, comment aller chercher l'utilisateur ? Il s'agit d'y penser dès à présent, compte tenu de la croissance des communes de la métropole.*

*Un habitant évoque la question de la voie de contournement nord de Lambézellec, et demande si celle-ci s'intègre au projet, s'il faudra attendre 2025 pour percevoir des améliorations sur Lambézellec ? Il évoque, pour le contournement du centre-ville de Brest, l'opportunité du boulevard de l'Europe. « Entre Lambézellec et l'Hôpital, il faut quasiment passer par le centre-ville, ce serait bien d'avoir quelque chose qui suive le Boulevard de l'Europe ».*

*L'habitant demande ensuite pourquoi la ligne B de tramway ne poursuit pas jusqu'au port de commerce ?*

*Il évoque l'importance d'améliorer l'accès à l'aéroport, notamment pour les publics de Lambézellec.*

*Il demande enfin si le projet sera mis en œuvre en cas de changement de municipalité ? La question d'une continuité des transports publics entre Brest et l'aéroport de Brest Guipavas est posée :*

*« la navette qui s'arrête à la porte de Guipavas ne permet pas de rallier l'aéroport avec des valises »*

*Un habitant de Ploudalmézeau abonde au souhait du maire de Guilers, pour un grand parking relais. Il indique que ses enfants vont à l'école de la Cavale Blanche, et que des besoins de desserte sont présents à ce niveau, pourquoi ne pas poursuivre la ligne au-delà de l'hôpital ? Evoquant le busway sur Nantes, il indique que l'augmentation de la capacité des bus montre que ce mode de bus à haut niveau de service fonctionne bien, il faut l'anticiper.*

*Un autre habitant demande si les projets seront maintenus en cas de changement de gouvernance à l'occasion des élections municipales de 2020.*

M. Nédélec, indique que les réponses aux questions techniques seront apportées par ses collègues des services et que concernant les **impacts d'un changement de municipalité**, précise que le projet est de dimension métropolitaine. Ce n'est donc pas tant la municipalité qui impactera les évolutions du projet, mais l'équipe métropolitaine. S'il y avait un changement de présidence au sein de Brest métropole, il appartiendra à la prochaine équipe de poursuivre ou d'arrêter. Comme l'a évoqué M. Le Président François Cuillandre, ceci peut-être un enjeu pour les élections à venir, municipales et métropolitaines.

**Mme Trébaol intervient pour demander s'il est possible de répondre dans l'ordre aux questions posées.**

M. Antonio intervient sur le sujet du **développement des transports en rocade**. En effet, les équipements structurants du territoire ne se situent pas uniquement en hyper centre. Dans un schéma à long terme on voit que dans l'offre les itinéraires de rocade et l'articulation des modes de transport ont tout à fait leur place ; ce ne sont pas forcément des évolutions capacitaires, mais ils sont importants en termes de qualité de service.

Concernant la **voie de contournement nord de Lambézellec** : le projet est également élaboré au sein de la métropole. Ceci fait bien partie de la réflexion actuelle, une concertation est par ailleurs en cours sur le contournement nord de Lambézellec. Les projets de transports en commun en site propre (tramway, BHNS) sont coordonnés avec les projets de voies de contournement. Ceux-ci sont travaillés avec d'autres partenaires, notamment l'Etat. Une réunion récente s'est par exemple déroulée en sous-préfecture sur ces sujets, et une étude est en cours pour identifier les points d'entrée difficiles sur la métropole, et là où il faut agir. Il s'agit d'une réflexion globale, et complexe lorsque plusieurs partenaires œuvrent sur le même sujet.

Concernant le **dimensionnement des parkings relais**, les places ont été calculées par le bureau d'études en fonction de l'analyse du bassin versant. Ceci conduit à une estimation de 50 places à Guilers il sera néanmoins possible d'étendre si davantage de besoins sont identifiés, grâce à une réserve foncière.

M. Antonio confirme que la **liaison actuelle vers l'aéroport** est perfectible. Il s'agit de l'un des sujets soumis à la réflexion du futur délégataire de Service Public (DSP) transports, qui prendra ses fonctions à partir de juillet prochain. Afin d'améliorer le service, une concertation importante sera menée pour connaître les améliorations pratiques qui peuvent être apportées.

Concernant la **desserte du port en tramway**, M. Cou indique que le projet présenté correspond au souhait de placer le mode de transport le plus adapté au secteur concerné. Le principe est de hiérarchiser en fonction de la fréquentation, d'assurer une efficacité et un maillage global du réseau. Il indique que le potentiel d'usagers du port est à l'heure actuelle plus faible qu'ailleurs. Des usagers se rendent au port, notamment pour du loisir, néanmoins la desserte tramway ne se justifie pas forcément au vu des potentiels de trafic, des tramways circuleraient sans doute à vide. Par ailleurs, la question de la descente des rampes se posera. Le projet propose ainsi de poursuivre éventuellement la ligne de BHNS vers le port.

Pour la **desserte au-delà de l'hôpital de La Cavale Blanche**, Philippe Cou indique qu'en tracé de base figure une ligne qui pourrait se poursuivre. Cependant, jusqu'à l'hôpital la ligne sera fortement chargée mais au-delà de l'hôpital le nombre d'usagers estimé est plus faible. En réponse au participant précisant sa question, M. Cou indique que la desserte de l'équipement scolaire correspond certes à un besoin, mais qui peut être très ponctuel dans la journée. Le mode tramway n'est peut-être pas le plus adapté à ce besoin spécifique.

M. Nédélec complète sur le lien entre Lambézellec et l'hôpital : Mr Antonio relève l'opportunité de disposer de ligne de bus de rocade, par exemple sur le Boulevard de l'Europe.

**Bernadette Malgorn, élue communautaire et municipale, répond à la question d'un participant sur le changement de municipalité, au nom de son groupe politique.**

**Mme Trébaol reformule la question du participant, précise la maîtrise d'ouvrage a précédemment répondu au participant et s'adresse à Madame Malgorn en lui indiquant que la réunion de concertation publique n'est pas le lieu d'expression de propositions des groupes politiques et qu'elle peut tout à fait exposer ses proposition à ce participant en dehors de la salle. ,**

*Mme Malgorn souhaite des précisions quant à l'articulation des calendriers entre la prestation de conseil du nouveau titulaire de la nouvelle Délégation de Service Public (qui va démarrer le 1er juillet) et le projet présenté. Elle indique que selon elle, le cahier des charges auquel le prestataire a répondu intègre un conseil à la collectivité sur la conception et l'amélioration du réseau. Elle s'étonne donc que le calendrier de la nouvelle phase de développement du réseau soit ainsi présenté, alors que Kéolis sera prochainement remplacé par RATP Dev. Le futur délégataire n'aura-t-il pas été entendu avant la présentation de ce projet ?*

*Mme Malgorn interroge enfin sur les données sur lesquelles la métropole s'appuie pour proposer son projet. Elle indique que, selon elle, l'essentiel des données sur les besoins de déplacements se fondent sur des études qui remontent en partie de 2008. Une part a été actualisée mais ceci ne permettrait pas de retrouver la cohérence nécessaire à la conception du nouveau réseau. A quel moment pourra-t-on se recaler avec RATP DEV qui interviendra dans 2 mois sachant qu'il faut du temps au nouveau délégataire pour comprendre le réseau et sa mission et après conseiller la collectivité ?*

*Madame Trebaol propose de reformuler les questions pour l'assemblée car elles sont denses : « Comment, dans le cadre de ses nouvelles missions, le nouveau délégataire, qui n'a pas encore été entendu, pourra conseiller la collectivité sur le projet qui est soumis à la concertation ?*

**Concernant les liens avec la DSP**, M. Nédélec indique que Kéolis connaissait le réseau ; quant à l'ensemble des candidats, ceux-ci sont passés par une phase d'audition, ils connaissent le sujet.

Par ailleurs, M. Nédélec indique que ce n'est pas un délégataire qui fait le réseau de transport, c'est la collectivité, autorité organisatrice des mobilités. Le délégataire, quel qu'il soit, met en œuvre ce que les élus ont décidé. Son rôle de conseil est ainsi limité, il est avant tout garant du bon fonctionnement du réseau décidé par la collectivité.

Victor Antonio complète en indiquant que le réseau se construit sur une durée bien plus longue, comme cela a pu être montré avec la ligne B en projet, sur laquelle la réflexion date de 1989, et se poursuit.

Il confirme que le délégataire organise en partie le réseau mais la structuration du réseau est bien de la compétence de la Métropole.

*Mme Trébaol intervient pour reformuler la seconde question de Mme Malgorn : Quels sont les documents de planification qui ont servi à dimensionner le projet, leur durée de validité et les éléments d'anticipation que la métropole a pu prendre en compte pour arriver à dimensionner ces nouvelles lignes ?*

M. Nédélec indique que parmi ces documents figurent notamment le PLU facteur 4 et le Plan de Déplacements Urbains de la métropole, les études transmises, notamment l'enquête ménage-déplacement.

D'autres éléments motivent la proposition, notamment les chiffres de fréquentation du réseau 27 millions de passagers et de la ligne A de tramway (11Millions). L'emplacement des pôles d'activité, de vie, d'enseignement, la structuration du territoire est également un facteur essentiel. La ligne B et la ligne D permettraient de desservir la faculté, l'hôpital de la Cavale Blanche, Bellevue et ses 17000 habitants, le quartier de Lambézellec avec un passage par le Boulevard Blum, les 2 grosses cités scolaires de l'Ouest Breton : La Croix Rouge et Kérichen, et les nombreuses personnes qui y travaillent. C'est ce qui est soumis à concertation : l'opportunité de la création de 2 lignes traversant ces quartiers.

Victor Antonio complète en indiquant que si les agglomérations évoluent, elles le font sur le temps long. Ainsi, les zones de densité n'apparaissent et ne disparaissent pas du jour au lendemain. Les lignes de transport en commun en site propre se dessinent ainsi là où l'on identifie le plus fort besoin de personnes et d'emplois à desservir (habitat, entreprises, scolaires). Il est ainsi à noter que les constats faits l'année dernière sur ce volet correspondent globalement à ceux faits en 2010 et en 2012 et cela n'a pas fondamentalement changé depuis.

*M. Stéphane Roudaut, maire de Gouesnou, se réjouit que plusieurs scénarii soient soumis à l'avis du public. Il note que dans les débats, plusieurs éléments se superposent, l'échelle est ainsi. L'autorité organisatrice des transports est aujourd'hui Brest métropole, mais la réflexion serait davantage à positionner au niveau du bassin de vie, malgré les limites administratives. Il est ainsi essentiel que les collectivités se parlent et puissent faire le lien entre elles. C'est également l'enjeu des pôles d'échanges multimodaux, avec la question : comment transformer le flux routier en flux de transport urbain ? Pour M. Roudaut, il s'agit de traiter la question du confort (chauffage, wifi, rechargement mobile et tablettes, services comme auto-partage, etc.) ;*

*d'éviter au maximum les ruptures de charge, les correspondances. Il est enfin essentiel de superposer la question routière à celle des transports en commun.*

*En tant qu'habitant, M. Roudaut interroge sur le positionnement du départ en gare des deux lignes B et D : pourrait-on faire en sorte que le tramway parte du parc Beautemps Beauprés traverse le rondpoint Rol tanguy avec une transformation de la gare routière, cela permettrait de rapprocher aussi la cité judiciaire, marquée par des problématiques de stationnement ?*

*M. Roudaut indique être tout à fait favorable à un passage dans Bellevue, car le tramway est aussi un outil de requalification urbaine, permettant de donner des perspectives nouvelles au quartier.*

*Concernant le BHNS, M. Roudaut indique être favorable à un terminus sur la place Albert 1<sup>er</sup>, plutôt que de doubler le parcours entre BHNS et tramway jusqu'à la gare.*

*Enfin, M. Roudaut demande comment-serait-il possible de relier la première ligne de tramway (A) à Lambézellec, en passant par Keraudren et la zone de Kergaradec ?*

*Un habitant de Bohars indique qu'à son sens, les lignes présentées sont globalement dirigées vers le centre, avec des tronçons communs. Or le souhait de nombreux habitants de la métropole est de pouvoir se déplacer plus facilement entre pôles d'activités, écoles, facultés, de mieux relier les bassins d'emplois, les industries. Il évoque également l'opportunité d'un arc allant vers Kergaradec, ou de l'autre côté l'arsenal, Naval Group.*

*En second point, il indique que l'arrivée de la première ligne de tramway a généré à Bohars la perte de plusieurs services de bus, « on a payé le tram sans l'avoir ». On est en train d'étendre, d'étendre, cela se calcule en Km et qui va générer des coûts ... »*

*En dernier point, il demande des précisions sur les coûts, ainsi que sur le coût au Km (construction, exploitation, maintenance) de mise en œuvre d'un tramway par rapport à un BHNS et au bus standard.*

M. Nédélec revient sur la proposition de M. Roudaut : **inverser la desserte du parc Beautemps Beaupré entre le tramway et le BHNS** pourrait en effet être tout à fait pertinent. Il s'agit de regarder si le tramway peut descendre jusque-là. Il s'agit là d'un cas concret dans une concertation qui doit permettre d'amender et d'améliorer les projets.

Victor Antonio indique que la métropole a bien entendu l'enjeu de **favoriser le confort et de réduire les difficultés liées aux ruptures de charge**. En règle générale, « 1 correspondance peut être acceptée, avec 2 correspondances on perd l'usager ». Il est essentiel de limiter ces ruptures de charges. Quand elles ne peuvent être évitées, celles-ci ne doivent pas être pesantes pour l'usager, ce qui renvoie à la question du confort et des services dans les PEM. Exemples : des stationnements proches de la station, des cheminements confortables possibles, pourquoi pas des salles d'attentes, etc.

Sur les **itinéraires de rocade**, Victor Antonio indique que la présentation intégrait la carte du PLU Facteur 4, sur laquelle on voit figurer l'itinéraire sur le Boulevard de l'Europe. Cet itinéraire est bien un itinéraire de rocade qui permet une desserte des équipements situés en 1<sup>ère</sup> couronne et il est identifié comme présentant un enjeu important de qualité de service. Il ne fait pas partie du projet présenté aujourd'hui, mais il a bien vocation à être mis en œuvre.

#### **Concernant les coûts comparés entre le tramway et le BHNS :**

Philippe Cou rappelle que le dossier technique intègre les différents coûts. On peut compter environ 23 millions d'euros au km pour une ligne de tramway, 13 millions d'euros pour une ligne de BHNS, en moyenne. Il y a cependant des limites à cet exercice. Par exemple, un allongement du tracé peut, selon la longueur, nécessiter ou non d'ajouter des rames de tramway, etc.

Victor Antonio décrit à la suite le tableau ci-dessous, présentant les coûts selon 4 scénarios :

- pas d'investissement
- un tramway gare / CHRU + renforcement du réseau métropolitain
- un tramway gare / CHRU + un BHNS gare / Lambézellec + renforcement du réseau métropolitain (le scénario soumis à concertation)
- un BHNS gare / CHRU + un BHNS gare / Lambézellec + renforcement du réseau métropolitain (le scénario soumis à concertation)

	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

Il ressort de ce tableau que la construction de 2 BHNS s'avère moins coûteuse en investissement que le scénario présenté à la concertation. En revanche, le coût annuel du service se révèle plus important.

En effet :

- Un bus transporte au maximum 120 personnes avec un chauffeur, et roule à environ 10/12 km/h,
- Un tramway peut quant à lui véhiculer jusqu'à 200 personnes, avec un chauffeur, et roule à environ 18 km/h.

On note que les modes de transports plus « lourds » sont plus efficaces. Si vous pouvez les « remplir » (densité suffisante, comme sur Bellevue), ils coûteront moins chers, sur le long terme, ramenés au nombre de passagers transportés.

Les modes lourds (tramway BHNS) sont par ailleurs plus attractifs, ils attirent ainsi plus de passagers et donc davantage de recettes.

Enfin, les lignes structurantes permettent de justifier de l'augmentation du Versement Transport (VT), c'est le cas des trois dernières colonnes.

Ces équilibres font que les scénarios qui appellent le moins le budget de la collectivité sont des scénarios avec une ligne de tramway.

**Philippe Nouris, élu de Gouesnou intervient pour demander si l'ouvrage d'art envisagé à côté du pont Schuman est compris dans les 180 M euros prévus ?**

M. Nédélec confirme.

**Mme Trébaol demande s'il est possible de trouver, et dans quelles pages du dossier technique, les éléments relatifs aux coûts. Mme Trébaol indique à l'attention de la salle que les études sont aujourd'hui à un stade d'opportunité, tout ne peut ainsi pas encore être détaillé par la maîtrise d'ouvrage.**

Philippe Cou intervient pour indiquer **qu'outre l'ouvrage d'art prévu en parallèle du pont Schumann, un renforcement du pont sur le passage Jean Monnet sera sans doute nécessaire, ainsi que du pont de la Villeneuve (sans élargissement).**

M. Cou indique que le dossier technique n'intègre pas le **détail des différents ouvrages d'art**, il est en revanche possible de fournir un complément.



## CONCLUSION

M. Nédélec conclut en remerciant l'assistance, les élus qui ont souhaité participer. Il indique que les réunions publiques sont équivalentes en termes de présentation dans l'ensemble des communes. Il est tout à fait possible de venir lors de différents temps. Aux élus de communiquer sur ces réunions, à Guipavas, à l'Hôtel de Ville, à Plouzané.

M. Nédélec rappelle qu'un compte rendu sera produit à l'issue de la séquence de concertation. La sagesse reviendra ensuite aux élus de poursuivre, amender, transformer le projet présenté.

*Fin de la séance à 20h30.*