

Réunion publique dédiée au secteur est

Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas,
quartiers Saint-Marc, Europe

L'Alizé, à Guipavas

9 mai 2019 - 18h30 / 20h45

RÉUNION PUBLIQUE 3 – SECTEUR EST

**GUIPAVAS / LE RELECQ-KERHUON / PLOUGASTEL-DAOULAS /
QUARTIERS SAINT-MARC / EUROPE**

L'Alizé

09/05/2019 - 18h30 – 20h45

COMPTE-RENDU

PARTICIPANTS

30 participants dans le public

En tribune

M. Yohann Nédélec, 2^{ème} Vice-président de Brest métropole, Transports, Grands Projets & Rade
M. Jean-Philippe Lamy, directeur adjoint, Brest métropole
M. Philippe Cou, directeur opérationnel, BMa

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

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

INTRODUCTION

Introduction par M. Fabrice Jacob, Maire de Guipavas

M. Jacob souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants. Il rappelle que la réunion proposée ne se cantonne pas à Guipavas mais concerne tout le secteur est de la métropole, notamment les quartiers Saint-Marc et Europe, le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas et Guipavas. Il tient à remercier tous les intervenants : les services de la métropole et ceux de BMa.

Introduction par Yohann Nédélec

M. Nédélec remercie Monsieur le maire pour son accueil à Guipavas. Il excuse Éric Guélec, vice-président de proximité qui est retenu à Brest.

M. Nédélec salue l'ensemble des participants, les élus, les membres d'associations, et les habitants. Il rappelle, à l'instar de M. Jacob, que la réunion s'adresse à un territoire assez large : Guipavas, le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas, ainsi que les quartiers Europe et Saint-Marc.

La présentation vise à échanger autour de l'opportunité même de mettre en place une deuxième phase de transports en commun en site propre (TCSP), avec

- le projet d'une deuxième ligne de tramway - qui partirait de la gare pour aller vers l'hôpital de la Cavale Blanche
- un bus à haut niveau de service (BHNS) qui partirait également de la gare et irait jusqu'au quartier de Lambézellec.
- un travail sur l'intégralité du réseau de l'ensemble des communes de Brest Métropole, avec notamment des pôles d'échanges multimodaux.

Il rappelle le souhait de la métropole de mener une « vraie » concertation, avec un grand nombre d'éléments mis en débat. Il souligne l'ampleur du processus avec 18 dates prévues, jusqu'au 14 juillet. Le monde associatif, les comités consultatifs de quartier de Brest, les villes, les différents partenaires économiques seront associés. Tout un écosystème est mobilisé pour échanger sur l'opportunité de cette nouvelle phase de transports en commun en site propre.

Le principe du projet est de mailler plus efficacement le territoire, d'apporter des alternatives au véhicule individuel -sans être toutefois dans une logique anti-voiture- pour renforcer l'efficacité du transport en commun.

M. Nédélec rappelle que 27 millions de passagers sont actuellement usagers du réseau de transports en commun (bus, tramway et téléphérique). Ce chiffre est très important. Sur ces 27 millions, on compte 11 millions de passagers pour le

seul tramway, sur l'unique ligne qui existe depuis 2012. Cela permet de mesurer la pertinence d'un tel équipement. L'idée aujourd'hui est de proposer une concertation pour savoir s'il faut aller vers une deuxième étape, une deuxième ligne de tramway.

Ce projet répond aussi à la volonté de mailler le territoire différemment, en tenant compte des zones de densité de la population, des zones économiques et des zones de scolarisation (université, école de la Croix Rouge, cité scolaire de Kerichen). Et pour les communes, il s'agit de se projeter suffisamment loin pour mieux intégrer ces différents dispositifs et arriver dans l'hypercentre de Brest dans les meilleures conditions.

L'objectif de la réunion est de détailler et d'échanger sur ce projet. Ce sera aussi l'occasion de faire connaissance avec mesdames Guichaoua et Trébaol qui accompagnent le projet en tant que garantes de la Commission nationale du débat public (Cndp). Brest métropole a en effet souhaité être accompagné par la Cndp dans le cadre de cette démarche.

M. Nédélec indique enfin les différentes modalités de participation et de contribution dans le cadre de la concertation, jusqu'au 14 juillet.

Présentation des garantes

Catherine Trébaol indique qu'elle-même et Marie Guichaoua ont été nommées par la Commission nationale du débat public le 6 mars dernier. La Cndp est une Autorité Administrative Indépendante (AAI) créée en 1995 par la loi Barnier. Elle accueille un vivier de 250 garants, dont 15 en Bretagne. Son rôle est de garantir la participation du public dans la plus grande honnêteté, sincérité et équité.

Marie Guichaoua poursuit en détaillant le rôle des garantes dans cette concertation. Elle rappelle l'inscription dans le cadre d'une concertation préalable, légalement restreinte entre 15 jours et 3 mois. Nous sommes ici sur une durée longue.

Les garantes n'ont pas pour rôle de prendre parti sur le projet mais d'analyser le processus de concertation. Il ne s'agit pas de donner un avis sur l'opportunité du projet ni de répondre aux questions techniques mais bien de garantir le dispositif, que la parole soit donnée aux habitants, que l'information leur soit transmise de manière sincère, complète et intelligible.

Elle revient sur le travail de préparation mené en amont avec Brest métropole et BMa : les garantes ont conseillé le maître d'ouvrage sur les dispositifs envisagés. Elles ont également réalisé une étude de contexte : les garantes ont rencontré certains acteurs du territoire pour « prendre le pouls » de la situation et comprendre comment était envisagée la concertation.

Maintenant que le processus est lancé, les garantes sont présentes aux réunions publiques pour observer le déroulement des débats, reformuler les questions, s'assurer que les réponses sont bien apportées, soit pendant la réunion publique, soit par la suite.

Elle rappelle qu'au-delà de leur présence physique aux réunions, il est possible pour les habitants de les contacter pour faire part de leurs questions ou remarques sur le déroulement du processus.

À l'issue de la phase de concertation, les garantes ont un mois pour rédiger un bilan dans lequel elles rendent compte du déroulement de la concertation, des débats, des principales questions posées, et des thèmes abordés. Il ne s'agit pas de faire une synthèse pour trancher sur les décisions à prendre ; c'est le rôle de Brest métropole, de BMa et des élus. Le rôle des garantes est bien de rendre compte de ce qui s'est passé ainsi que de conseiller sur la suite de la concertation, qui continuera jusqu'à la mise en service des projets le cas échéant. Les deux garantes auront donc un rôle à jouer jusqu'à la mise en place du projet. Elle rappelle que pour toute question, il est possible de les solliciter par voie postale à la CNDP ou par mail :

Catherine.trebaol@garant-cndp.fr

Marie.guichaoua@garant-cndp.fr

PRÉSENTATION DU PROJET ET DES MODALITÉS DE CONCERTATION

Jean-Philippe Lamy présente le contexte du projet.

Philippe Cou détaille les éléments du projet, en présentant notamment les différentes variantes de tracé pour le tramway et le BHNS.

Jean-Philippe Lamy reprend en exposant le projet de renforcement du réseau structurant et clôt la présentation.

Avant la phase d'échanges, Yohann Nédélec précise les différentes phases de concertation et les modalités de contribution, en présentiel ou à distance.

Claire Mével remercie l'ensemble de l'équipe pour la présentation et propose de passer au temps d'échanges.

ECHANGES AVEC LA SALLE

Un habitant de Plougastel-Daoulas intervient sur la problématique du renforcement du réseau métropolitain : Il estime que l'accès au port de commerce à partir de Plougastel n'est pas correctement opéré. Il déplore l'absence de ligne régulière qui permettrait de faire la liaison notamment entre Océanopolis et le port. Le port accueille en effet de nombreux services, comme des administrations (Pôle emploi, le Tribunal de commerce, etc.) ou l'arsenal. Il propose donc d'établir une continuité, au moins par bus, à partir de Plougastel jusqu'au port de commerce. Il tient à rappeler également que le parc à chaînes permet aux véhicules de stationner gratuitement toute la journée.

Il soulève ensuite la question de l'intermodalité avec les cars départementaux, notamment en partant de Plougastel, pour aller vers l'est. Lui-même n'est pas un usager régulier de ces lignes mais il lui semble que lorsqu'on souhaite aller vers Quimper ou Landerneau, il n'y a pas d'autres possibilités que d'aller jusqu'à la gare routière. L'intermodalité entre le réseau de bus de Plougastel et les transports départementaux n'est pas assurée.

Il préconise de prévoir des équipements dans les bus et les tramways pour placer les bagages des passagers ; cela n'existe pas actuellement. Ceci est également à intégrer à la réflexion sur les correspondances : c'est beaucoup plus pénible avec des bagages.

Enfin, il signale la dangerosité du terminus de la Porte de Plouzané au niveau de l'intermodalité entre bus et tramway. Il explique qu'il y a tous les jours des étudiants (desserte du campus de la zone du technopôle) qui « risquent leur vie » en traversant au feu rouge afin de monter dans le tramway qui s'apprête à partir.

Une habitante de Saint-Marc souhaiterait savoir comment la population a été informée des réunions de concertation proposées.

Un participant, membre du conseil de quartier de Guipavas, indique que les horaires de tramway (le premier à 5h30 du matin) ne correspondent pas aux horaires de bus sur Guipavas (le premier à 6h30). Il est donc impossible d'aller travailler sur Brest en transports en commun.

De plus, il déplore que la ligne 12 de bus n'aille pas jusqu'à la Porte de Guipavas, et qu'il faille aller jusqu'à la Porte de Strasbourg pour le récupérer.

Concernant la proposition de liaison entre Plougastel et le port, Yohann Nédélec remercie le participant pour sa proposition. Celle-ci n'entrant pas dans le cadre du projet soumis à concertation, elle serait à travailler dans un second temps, par la mairie de Plougastel, avec le nouveau délégataire retenu par Brest Métropole le 26 avril dernier. C'est avec lui qu'il faudra échanger au sujet de l'extension d'une ligne actuelle. Il rappelle que la discussion ce soir porte sur l'opportunité ou non d'une deuxième ligne de tramway, d'un bus à haut niveau de service et du renforcement du réseau métropolitain.

Jean-Philippe Lamy confirme que la question de la liaison entre Plougastel et le port de commerce ne fait pas partie du projet soumis à concertation. Elle est néanmoins pertinente. Cette question avait déjà été abordée il y a quelques années. Une ligne express avait été imaginée, pour desservir Plougastel en allant jusqu'au port de commerce et ainsi offrir une alternative à la voiture pour relier Plougastel à Brest. Mais cela n'avait pas bien fonctionné à l'époque, il y a près de 10 ans. Il serait toutefois possible de l'envisager de nouveau ; l'idée est à soumettre au délégataire.

Concernant le dispositif d'information préalable, Yohann Nédélec indique qu'un dispositif très riche a été proposé :

- à la radio
- par voie de presse, avec notamment une conférence de presse pour le *Télégramme*, *Ouest France* et *Côté Brest*, des articles, et des encarts dans la presse écrite
- sur internet, sur le site de Brest métropole
- par les panneaux Decaux, 4x3 m,
- par des encarts numériques, notamment place de la Liberté à Brest
- dans les mairies des communes, qui ont été incitées à diffuser l'information

Soazig Bégoç, responsable de la communication de BMA complète :

- rencontre préalable de l'ensemble des responsables des mairies de quartier de Brest et des responsables communication des communes de Brest Métropole, afin de communiquer en proximité sur leurs réseaux sociaux et sites internet et de mettre à disposition l'information,
- 17 spots radio par radio (Hit West, Virgin radio, NRJ)
- communication sur le site jeparticipe.brest.fr, sur le site brest.fr
- communication sur l'ensemble des réseaux sociaux de la métropole (Instagram, Twitter, Facebook)
- sur le réseau dynamique de la métropole
- des annonces presse dans *Côté Brest*, *Ouest France* et le *Télégramme* chaque samedi qui précède une ou plusieurs réunions
- 500 points de diffusion dans la métropole, sur l'ensemble des communes (dans les médiathèques, les équipements culturels, etc.).

Ce dispositif est important, n'est peut-être jamais suffisant. C'est pourquoi, a également été produit et diffusé un kit de communication. Il a été distribué à de nombreux partenaires, à des associations qui s'occupent des questions de mobilité, d'accessibilité, à des conseils de quartier.

Alors qu'hier, pour s'informer, il fallait se déplacer dans les mairies de quartier pour consulter le dossier technique, il est possible aujourd'hui de se connecter jour et nuit et d'émettre un avis sur la plateforme jeparticipe.brest.fr.

Yohann Nédélec précise que tous les chiffres pourront être communiqués dans le détail par mail.

Concernant le développement du réseau au-delà de la métropole, et l'intermodalité, Jean-Philippe Lamy précise que ces ex-cars départementaux sont désormais gérés par la région Bretagne. Un travail d'interconnexion est à opérer pour parvenir à une desserte cohérente de réseaux unifiés à l'échelle du pays de Brest. Il souligne qu'il existe déjà une intermodalité tarifaire avec le ticket à 2 euros. Il est cependant possible d'aller plus loin, notamment en se servant des deux pôles d'échange au niveau de Plougastel.

Concernant la sécurité au terminus de la Porte de Plouzané, Jean-Philippe Lamy indique que des problématiques sur cette correspondance sont survenues dans les premiers mois, entre bus et tram (« il fallait quelques fois courir »). Depuis, un travail important a été effectué et il n'y a plus ces problèmes de réglages horaires. Il est sans doute toujours possible de s'améliorer.

Concernant les correspondances et les bagages, Jean-Philippe Lamy confirme la nécessité de faciliter au maximum le parcours pour les usagers. C'est le cas avec les planchers bas dans les tramways, non encore dans les bus. Il est possible d'imaginer des zones où mettre ses bagages dans le tramway, mais celui-ci reste un mode de transports urbain, vigilance à ce que cela ne se fasse pas au détriment du nombre de passagers transportés.

Concernant les horaires des bus, Jean-Philippe Lamy confirme qu'une réflexion est à mener sur les horaires et cadencements. Il n'est pas possible de tout opérer en même temps et d'offrir le même niveau de service sur l'ensemble de l'agglomération, mais le rapprochement des lignes structurantes en termes d'amplitudes horaires est effectivement un sujet.

Concernant la liaison entre Guipavas et le centre de Brest, Jean-Philippe Lamy indique que le prolongement de la ligne 12 jusqu'à la Porte de Guipavas est effectivement un sujet à prendre en considération. Il n'y a pas de réponse simple, car pour faire passer la ligne 12 par la Porte de Guipavas, il faut lui faire faire un détour. Il est possible, à terme,

de réfléchir à un prolongement du réseau de tramway. Le terminus de la station de tramway pourrait se rapprocher du boulevard de Coataudon. Il s'agit d'une réflexion dans le temps long en fonction des moyens dont dispose la métropole.

Un participant souhaite revenir sur la méthode de concertation : étant donné qu'il y a possibilité ou pas de mettre en place le projet, il souhaite savoir comment le oui et le non s'expriment. Comment, concrètement les habitants ont-ils la possibilité de dire non au projet ? par référendum, par vote à main levée... ? Il souhaiterait également disposer de précisions sur les coûts et financement du projet, le détail des 180 millions indiqués.

Un habitant du Relecq-Kerhuon regrette que les communes périphériques (comme Guipavas, le Relecq-Kerhuon ou Plougastel) ne soient pas bien desservies, des améliorations seraient à apporter. Les correspondances des transports en commun périphériques ne sont pas suffisamment bien assurées. Il déplore le fait qu'il n'y ait pas de PEM prévu au niveau du Relecq-Kerhuon dans le projet de renforcement du réseau. Pour aller à Guipavas, il faut passer par la porte de Strasbourg ; pour aller à Plougastel, le bus ne s'arrête pas devant la piscine. Pour aller à Plougastel, il faut aller prendre la correspondance à Palaren, là où était la gare avant. Il suggère de créer un arrêt devant la piscine. Le projet sur Brest est d'ampleur mais il s'agit également de penser aux autres communes. Il fait remarquer que pour aller chez Ikea en transports en commun, en partant de Plougastel, il faut obligatoirement passer par la place de Strasbourg. Il intervient ensuite concernant le Pont de l'Iroise. Il relève que les tracteurs n'auront plus droit de passer sur le Pont Albert Loupe à partir du 15 mai, ils vont donc se reporter sur le pont de l'Iroise, déjà encombré. Il serait ainsi pertinent de créer une sorte de gare, une aire de covoiturage à Plougastel, vers la zone industrielle, ainsi qu'une liaison de bus rapide qui permettrait d'y venir directement. Cela permettrait de limiter la pollution importante, avec notamment les véhicules présents au niveau du pont de Plougastel. L'habitant indique enfin qu'il serait pour lui urgent de créer une 4 voies qui rejoint Landerneau (« Ça bouchonne de partout ! »). Il souligne la nécessité de faire une desserte directe vers la zone du port. Il prend l'exemple de sa petite fille qui y travaille et est obligée de s'y rendre en voiture. Le trajet en transports en commun est très long en raison du nombre de correspondances. Il conclut qu'il compte bien écrire toutes ses remarques sur le registre du Relecq-Kerhuon, et espère qu'on en tiendra compte.

Un participant s'interroge sur le devenir du pont Robert Schuman : un nouvel ouvrage est-il prévu, comment sera gérée la circulation au moment des travaux ? Il craint que la circulation soit détournée vers la rue de Lanredec, et précise qu'il s'agit d'une voie déjà très empruntée aux heures de pointe.

Concernant l'objectif de la concertation et la méthode, Yohann Nédélec indique qu'il n'est pas question de demander directement aux habitants « êtes-vous pour ou contre ces projets ? ». En revanche, ceux-ci sont invités à communiquer leurs remarques. Les garantes établissent un bilan objectif, qui éclairera le maître d'ouvrage. Celui-ci prendra la décision entre faire et ne pas faire. Tout est sur la table. Il n'est pas question de dire oui ou non à main levée, mais les différents éléments apportés par mail, sur les registres ou lors des réunions publiques, permettront d'éclairer la décision des élus.

Marie Guichaoua rappelle que la réunion de ce jour présente le projet de base porté par BM et BMa. Les deux garantes ont insisté lors de la préparation pour que les participants aient la possibilité de s'exprimer sur l'opportunité du projet, ce qu'on nomme parfois l'option 0. Ainsi, il est possible de remettre en cause l'opportunité du projet. Si cette opinion est exprimée en majorité, cela apparaîtra dans le bilan, et les garantes donneront comme conseil pour la suite de ne pas continuer le projet.

Elle souhaite apporter une précision sur l'importance du principe de l'équité des prises de parole. Qu'il s'agisse d'un élu, d'un représentant d'association ou d'un habitant, la parole du participant / intervenant a le même poids. Toutes les opinions seront entendues de la même façon.

Concernant les coûts, M. Nédélec précise que les chiffres sont similaires à ceux de la première phase de TCSP en indiquant les ordres de grandeur : 23 millions du kilomètre pour une ligne de tramway et 13 millions du kilomètre pour un bus à haut niveau de service.

Philippe Cou intervient pour quelques éléments complémentaires :

- 2,4 millions HT pour une rame supplémentaire
- 230 000 euros la station de tramway
- 140 800 euros la station de BHNS
- 1,6 millions pour 100m de plus sur une ligne de tramway. Cet exercice a cependant ses limites. Par exemple, s'il faut ajouter 500m, il faudra sans doute acheter une rame supplémentaire et créer une station supplémentaire.

Ces chiffres permettent de reconstituer le coût d'investissement et d'arriver aux 180 millions d'euros.

M. Cou s'appuie sur le tableau ci-dessous (diapo 68 de la présentation). Plusieurs scénarios sont présentés, sous différentes colonnes. Le projet est représenté dans la colonne en orange, on retrouve les 180 millions d'euros d'investissement. Pour chaque scénario le montant de l'investissement est détaillé, ainsi que le coût du service et le remboursement d'emprunt.

Il précise qu'il faut raisonner en investissement sur le long terme car un réseau de tramway dure 30 ans tandis qu'un bus, seulement 15 (8 ans pour les batteries).

Sont détaillés pour chaque colonne l'amortissement et le coût de l'exploitation (alors qu'un bus ne peut transporter que 120 personnes à la fois, la capacité s'élève à 200 pour un tramway, la charge d'exploitation de personnel est plus élevée dans le cas du bus).

L'enjeu est de déterminer le mode, le type de véhicule qui répond le mieux aux besoins identifiés.

Le coût du service et du remboursement d'emprunt, sans aménagements, s'élève à 57 millions d'euros pour l'entretien annuel du service (contre 65 millions dans le scénario du projet tram + BHNS + renforcement). M. Cou détaille ensuite, pour chaque scénario les trois sources de financement :

- Les employeurs, par le biais du versement transport
- Les usagers
- Les contribuables

Le participant intervient dans la salle pour indiquer sa satisfaction quant aux réponses apportées.

| | 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 |

Concernant le pont Robert Schumann, Philippe Cou confirme qu'il est prévu de créer un nouveau pont. Le pont existant garderait ses fonctions actuelles (voitures, vélos, motos), avec un nouvel ouvrage à côté, uniquement dédié au tramway. Il serait situé légèrement à l'aval du pont Schuman, tout en essayant de le « coller » au maximum. Cela simplifierait la gestion du trafic en phase chantier puisque le pont Schuman serait toujours fonctionnel. De même, l'idée est que le tramway circule en lisière de l'Avenue le Gorgeu pour y conserver de la circulation routière.

Une alternative consisterait à faire passer le tramway sur le Pont Schuman, mais cela causait plusieurs difficultés :

- La gestion de la phase travaux
- La question du renouvellement : le pont actuel n'est pas récent, il lui reste trente ans de durée de vie.

Il semble donc peu pertinent de dépenser quasiment la même somme pour rénover un pont et faire passer le tramway plutôt que de construire un nouveau pont à côté.

Concernant la desserte de Plougastel et le pont, Jean-Philippe Lamy confirme l'enjeu de réfléchir à la desserte de l'ensemble de la métropole et non seulement de son cœur dense. Cependant, toutes les réponses ne peuvent pas être apportées par le projet présenté ce soir. Les propositions soumises à concertation s'inscrivent dans une temporalité et un budget définis ; l'accent y est mis sur le développement des pôles multimodaux. Il relève l'idée de créer un parking à Plougastel pour éviter aux voitures de franchir le Pont de l'Iroise, cela fait partie des idées à étudier.

Les réponses se trouvent aussi dans l'amélioration des tracés, des horaires, des cadences, ce qui n'est pas le sujet de la concertation aujourd'hui. Mais cette nouvelle réflexion aura lieu le moment venu, avec le nouveau délégataire retenu, sur l'adaptation et le fonctionnement global du réseau. Tout ne passe pas par les infrastructures, une bonne gestion est nécessaire, et c'est là le rôle de l'exploitant.

Yohann Nédélec complète concernant le **renforcement du réseau** (comme on l'a vu notamment avec la question du Relecq-Kerhuon par rapport au port). Il a été décidé qu'un nouveau réseau serait mis en place à partir de septembre 2020, pour laisser le temps aux équipes municipales (à partir de mars 2020) de se mettre en place et de réfléchir avec le nouveau délégataire au nouveau réseau, à partir de septembre 2020. Il tiendra compte de chaque élément remonté, dans chaque collectivité.

Une habitante du Douvez interpelle la collectivité pour savoir quand et où exactement aura lieu cette réunion au sujet des petites dessertes. Elle déplore le fait qu'il faille attendre les élections municipales de 2020. Elle précise habiter au Douvez, comme de nombreuses familles, où il n'y a pas de bus, ni d'éclairage, ni de marquage au sol. Ses deux enfants marchent 1,6 km chaque matin et chaque soir pour prendre une navette unique. Le samedi et le dimanche ; il n'y a d'autre possibilité que d'appeler un taxi. Elle précise que d'autres lieux sont dans la même situation, au Relecq-Kerhuon, par exemple, à certains endroits, il n'y a pas de bus, uniquement des navettes, deux le matin et deux le soir. Elle s'attendait à ce que cette question soit traitée ce soir. Elle précise avoir écrit à la mairie, à Brest métropole, à Bibus, il y a un an, et ne pas avoir reçu de réponse. Le projet est centré sur Brest, et néglige à son sens les communes périphériques.

Phillipe Cou confirme qu'un temps fort sur l'amélioration globale du réseau est prévu pour 2020.

Catherine Trébaol intervient au sujet de la desserte directe du centre-ville vers le port de commerce, et demande d'apporter un complément en parlant de la deuxième concertation.

M. Nédélec confirme qu'une seconde concertation, à partir du 28 mai prochain, concernera l'opportunité de construire un ou deux ascenseurs urbains entre l'hypercentre et le port de commerce, qui est un bassin d'emploi ainsi qu'un lieu de promenade et de divertissement. Le projet consiste en une liaison au niveau de la Carène, pour le premier point et, pour le deuxième, au niveau du parc à chaînes avec le jardin de l'académie, pour enjamber la route qui monte vers le château.

Un résident du centre bourg de Guipavas interroge sur le calendrier prévisionnel présenté : 2025, la date annoncée pour la mise en service, s'applique-t-elle uniquement au tramway et au BHNS, ou concerne-t-elle également le renforcement du réseau métropolitain, notamment l'amélioration de la ligne 12 entre la place de Strasbourg et le bourg de Guipavas ?

Un habitant de Plougastel indique que, selon lui, une option a été oubliée parmi les scénarios présentés : celle de faire uniquement le renforcement du réseau métropolitain. Il aimerait savoir s'il était possible d'ajouter cette option et de la budgétiser.

Un habitant du Relecq-Kerhuon indique que le réseau de transports urbains sur la métropole brestoise est en forme d'étoile : l'hypercentre est desservi à partir des communes périphériques, mais il n'existe pas de liaisons périphériques qui permettraient de relier certains points importants. Il faudrait envisager les points d'échange

prévus comme des points qui peuvent être reliés entre eux, et non pas seulement comme desservant l'hypercentre. Il précise qu'il travaille au port de commerce mais que ses horaires ne lui permettent pas d'emprunter les transports en commun. Il s'interroge sur le projet du pôle multi transport à Kerscao. Où sera-t-il situé exactement ? Sera-t-il relié par des moyens de transport internes dans le Relecq-Kerhuon ?

Concernant le calendrier, Yohann Nédélec indique que 2025 tient compte du tramway et du bus à haut niveau de service. En ce qui concerne le renforcement du réseau métropolitain, il est possible d'aller plus vite. La métropole a déjà réfléchi à une accélération du calendrier. Notamment pour Guipavas, rue de Paris, pour rejoindre la place de Strasbourg, il a déjà été décidé d'apporter une réponse concrète et plus rapide aux attentes des usagers. C'est le cas aussi pour les autres communes. Le renforcement du réseau pourra être mis en place avant 2025, et cela doit passer par des échanges entre le nouveau délégataire et les collectivités.

Concernant le scénario intégrant uniquement un renforcement du réseau, Yohann Nédélec confirme qu'il s'agit d'une possibilité. Il précise cependant l'intérêt de la proposition d'une deuxième ligne de tramway et d'un BHNS. Ce projet répond à une attente qui date de plusieurs années, de la part d'institutions publiques ou parapubliques notamment. Il s'appuie sur un visuel représentant les opportunités de desserte, c'est-à-dire le nombre de potentiels usagers le long des nouvelles lignes envisagées. Sur le volet scolaire, le parcours concernant la faculté Victor Segalen, celle de médecine, du Bouguen, la Croix Rouge et Kerichen. Matthieu Gallou, doyen de l'UBO a saisi la métropole pour demander un moyen de transport plus efficace pour les étudiants. Le parcours permettrait également de desservir l'hôpital de la Cavale Blanche, avec, une forte attente. Et enfin, il y a les habitants qui apparaissent tout au long des parcours projetés pour les lignes structurantes.

Catherine Trébaol demande s'il serait possible d'obtenir le même type de carte (représentant les bassins de population et d'emplois) à l'échelle des liaisons périphériques. Cela permettrait de comparer les zones de densité à l'échelle de la métropole. Et si oui, serait-il possible de l'obtenir avant la fin de la concertation, le 14 juillet ?

Yohann Nédélec confirme que cette carte pourra être fournie, la métropole disposant des éléments nécessaires pour la réaliser. Jean Philippe Lamy indique qu'un travail sera nécessaire pour assurer la lisibilité de la carte.

Un habitant indique que sur la carte des densités de desserte, les deux lignes sont collées sur un premier tronçon. Il se demande si le fait de les écarter l'une de l'autre ne permettrait pas de toucher un plus grand nombre d'usagers potentiels.

Jean-Philippe Lamy indique que cette carte a une vocation pédagogique, pour montrer un ordre de grandeur et illustrer le fait que l'on se trouve sur un secteur très dense de l'agglomération, ce qui justifie un type de transport lourd. Celle-ci n'a pas été refaite pour chaque variante. Mais en effet, dans le scénario où les deux lignes sont plus écartées, cela permet de desservir une population plus large.

Pour répondre concernant les liaisons de rocade, M. Lamy s'appuie sur la carte du PLU facteur 4, donnant la vision à terme de structuration du réseau, telle qu'elle figure au plan stratégique en termes de mobilité. La logique de rocade apparaît, en vert et en bleu (notamment en empruntant le boulevard de l'Europe). Il faut en effet développer les logiques de rocade et les liens entre quartiers et entre communes. Cependant, M. Lamy indique que les réponses apportées sur ces axes-là ne pourront être des modes de transports « lourds », car il n'y a pas un potentiel de desserte suffisant. En revanche, à moyen terme, on peut imaginer une logique de bus en rocade sur le boulevard de l'Europe. La réflexion à terme sur l'agglomération ne se résume pas à la présentation d'aujourd'hui. La question d'un meilleur fonctionnement en rocade fait partie des sujets en réflexion.

CONCLUSION

Yohann Nédélec invite les participants à relayer autour d'eux les informations sur cette concertation. Il les invite à consulter les informations (notamment [le dossier technique](#) de 70 pages disponible sur le site jeparticipe.brest.fr) et à contribuer en ligne. Il remercie les participants ainsi que le maire pour son accueil, et donne rendez-vous à Plouzané, au 13 mai, pour la prochaine réunion publique.

Fin de la séance à 20h50.