

Réunion publique dédiée au secteur Ouest

Plouzané, quartiers La Cavale Blanche, Quatre-Moulins, Europe

Centre socio-culturel F. Mitterrand,
à Plouzané

13 mai 2019 - 18h30 / 20h50

RÉUNION PUBLIQUE 4 – SECTEUR OUEST
Plouzané, quartiers La Cavale Blanche, Quatre-Moulins, Europe
Centre socio-culturel François Mitterrand
13/05/2019 - 18h30 – 20h50
COMPTE-RENDU

PARTICIPANTS

50 participants dans le public

En tribune

M. Yohann Nédélec, 2^{ème} Vice-président de Brest métropole, Transports, Grands Projets & Rade
M. Victor Antonio, directeur 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. Rioual, Maire de Plouzané

M. Rioual remercie les habitants de la métropole présents. Il rappelle que 8 communes font partie de cette agglomération, chacune ayant des besoins de transports en commun. Il s'agit d'un sujet important, d'utilité publique, qui concerne la vie de tous les jours. M. Le Maire pointe spécifiquement, à Plouzané, la thématique de la desserte du Technopôle, du centre-ville de Plouzané. Il cite également les enjeux de développement de la rive droite, avec de forts besoins de desserte. Le réseau se développe en extension et aussi en concentration, avec la première ligne de tramway qui rend un service appréciable. M. le Maire pointe également la question des correspondances, plus ou moins aisées. Il remercie l'équipe pour sa présence et passe la parole à M. Nédélec, Vice-président de la métropole.

M. Nédélec remercie M. le Maire de Plouzané, et les participants pour leur présence.

La première phase de développement du réseau de transports en commun a eu lieu en 2012, avec la première ligne.

La 2^{nde} phase soumet à concertation 3 propositions :

- **une seconde ligne de tramway**
- **une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS)**
- **enfin, un renforcement du maillage existant sur le réseau métropolitain, pour renforcer les liens entre Brest et les autres communes de la métropole.**

Ce soir l'étape est plouzanéenne, mais concerne aussi les quartiers de La Cavale Blanche, Saint-Pierre, les Quatre-Moulins. M. Nédélec indique qu'il s'agit d'une « vraie concertation » : les élus pourront décider de faire, ou non, le projet proposé, en fonction des éléments ressortis lors de la phase de concertation.

Pourquoi ce projet de tramway, BHNS, de pôles d'échanges multimodaux ? C'est ce qui va être traité ce soir. Le sujet financier sera aussi abordé. L'objectif étant de renforcer le réseau de transports en commun de Brest métropole. M. Nédélec rappelle que ce réseau représentait en 2017, 27 millions d'usagers, de tickets validés, dont environ 11 millions pour le tramway. Ceci montre que le tramway a été adopté, que ce mode de transport a une pertinence auprès de la population.

Les réunions comme celle de ce soir sont importantes pour échanger avec les participants, habitants, usagers. Il est aussi possible d'apporter des contributions *via* d'autres moyens, en présentiel ou à distance.

Brest métropole a souhaité être accompagné, dans le cadre de cette concertation, par deux garantes, Mme Trébaol et Mme Guichaoua. Les garantes s'assurent que les réponses sont apportées, reformulent des questions au besoin.

Mme Trébaol prend la parole. Elle explique que les garantes ont pour rôle à la fois d'écouter la maîtrise d'ouvrage et les participants, usagers, etc.

Elles ont été nommées au 6 mars par la **Commission nationale du débat public (Cndp)**. La Cndp est une autorité indépendante de l'Etat, créée par la loi Barnier en 1995. Elle comporte un vivier de garants, dont 15 en Bretagne. Ceux-ci sont mis à disposition pour des projets conséquents, qui ont des impacts économiques ou sociaux/environnementaux.

Dans le cadre de cette concertation, il n'y avait pas d'obligation légale de nommer des garants. Le souhait de Brest métropole de demander la désignation de garantes montre qu'il s'agit d'une concertation préalable volontaire.

Les garantes ont pour mission de prendre le pouls du contexte, de rencontrer les acteurs locaux pour adapter les **modalités de concertation** aux conditions du site. Dans un second temps, **elles assistent aux rencontres de concertation**. Elles sont actives pour reformuler, pour faciliter la transmission des informations. Les échanges de ce soir se placent dans une communication responsable. Ainsi, les garantes interviennent en général assez peu, et sont ensuite chargées du **bilan de la concertation**, afin d'assurer une traçabilité complète de ce qui a été exprimé.

Cette concertation porte sur **l'opportunité d'un projet, avec des variantes**, dans une phase de démarrage. Par conséquent, certaines questions n'auront pas forcément de réponse ce soir, mais peut-être plus tard. A l'issue de la concertation, il sera possible de dire s'il y a matière à faire projet.

Ensuite, une phase **post-concertation** s'ouvrira, lors de laquelle les questions techniques pourront être posées et le projet affiné.

PRÉSENTATION DU PROJET ET DES MODALITÉS DE CONCERTATION

Victor Antonio 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.

Victor Antonio 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 prend la parole. Il remercie la maîtrise d'ouvrage d'avoir pensé à inviter la garante du grand débat national. Il indique qu'il proposera prochainement une contribution structurée et argumentée sur le projet, une manière d'être acteur de son territoire. Il indique qu'à son sens, Plougastel-Daoulas est une commune délaissée en matière de transports en commun, depuis trop longtemps. Lui-même est un grand utilisateur des transports en commun en Europe. Il note que beaucoup reste à faire.

Il souhaite que la concertation soit accessible aux personnes en situation de handicap. Or il remarque que dans la salle accueillant la réunion publique de ce soir, l'écran n'est pas correctement visible depuis le premier rang, rang accessible pour les personnes à mobilité réduite.

Le participant questionne l'objectif de la concertation. Il demande si celle-ci ne concerne que la deuxième ligne de tramway, ou l'ensemble des mobilités du territoire. Si elle concerne les mobilités sur tout le territoire,

il eut été bon de l'initier par un diagnostic territorial. Il témoigne avoir effectué un trajet en transport en commun depuis la pointe de l'Armorique à Plougastel-Daoulas jusqu'à Plouzané, un trajet complexe.

Plusieurs initiatives intéressantes voient le jour à Plougastel, telles que la Cabane à pouce, auto-stop partagé, ou encore la page Facebook « Covoiturage à Plougastel », qui a fédéré 500 personnes en moins de 2 semaines. Ces initiatives ne fonctionnent pas complètement mais témoignent de besoins en transports en commun. Il indique son souhait de créer une page Facebook pour la mobilité des personnes en situation de handicap sur la métropole.

Il pointe ainsi l'enjeu de la mobilité des personnes en situation de handicap, et cite l'exemple du Relecq-Kerhuon qui a mis en place Trottik, un minibus pour les personnes âgées et en situation de handicap. Mais comment fait-on lorsque l'on souhaite quitter la commune ?

Une habitante de Plouzané pointe ses difficultés pour accéder en transport en commun ou vélo à son lieu de travail, à Bellevue, depuis Plouzané, sans passer par le cœur de ville. Elle indique que pour aller à Bellevue depuis le bourg de Plouzané, le trajet prend 1h, tandis qu'il n'est que de 15 minutes en voiture.

Elle fait part des problématiques de sécurité concernant la traversée devant Thalès, des enfants notamment, extrêmement dangereuse. Il manque selon elle une cohérence entre arrivée de tramway et de bus.

La participante indique enfin que pour aller vers l'hôpital et la CPAM, aucune ligne directe n'est assurée, le temps de trajet en transport en commun est trop long pour être envisagé.

Une participante demande s'il est possible de détailler le budget annoncé de 180 millions euros, entre les 3 composantes : tramway, BHNS, renforcement du réseau bus.

M. Nédélec indique que la collectivité a bien à l'esprit la nécessité de **favoriser l'accessibilité, pour tous**. A ce titre, les réunions sont accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), certaines permettent une traduction en langage des signes, ou des systèmes de boucles auditives. La collectivité est vigilante sur ces sujets lors des rencontres. M. Nédélec précise que les réunions sont ouvertes à tous, quel que soit son secteur. Il s'excuse que le participant n'ait pas pu voir l'ensemble de la présentation.

M. Nédélec indique que **la concertation porte sur l'opportunité de 3 objets**, la ligne de tramway, mais également la ligne de BHNS ou encore l'opportunité d'améliorer la desserte des villes de la métropole. C'est une deuxième étape dans les réponses que peut apporter la collectivité à la question des mobilités sur le territoire.

Concernant le **diagnostic des déplacements**, M. Nédélec indique qu'une enquête ménage-déplacements a été réalisée et sera disponible prochainement. On y verra la part de la voiture, du vélo, du piéton, du transport en commun, etc.

Sur le **dispositif Trottik** du Relecq-Kerhuon, M. Nédélec confirme qu'il s'agit d'un dispositif pour les PMR, mais aussi pour les plus âgés, ou pour les personnes dans l'incapacité temporaire de se déplacer. Il reste cependant en effet dans les limites de la commune. Des propositions seront à faire pour essayer. M. Nédélec cite le dispositif créé à Plougastel. Ces dispositifs s'appuient sur des équipes d'habitants bénévoles.

Concernant le trajet entre Plouzané et Bellevue sans passer par le centre-ville, et plus largement concernant les déplacements de rocade en transport en commun, Victor Antonio salue la pugnacité de l'habitant ayant effectué 3 correspondances pour venir. « En général, à 2 correspondances on perd l'usager. » Ce qui rejoint la difficulté d'organiser des lignes radiales. Souvent les lignes sont organisées depuis et en direction du centre. Le transport public est très compétitif en secteur urbain dense. Or sur les itinéraires radiaux, il est difficile de remplir les bus. Ce qui fait que lorsque l'on se déplace en périphérie, on perd du temps par rapport à la voiture. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas le faire. Le PLU facteur 4 indique des liaisons de contournement, notamment par le Boulevard de l'Europe, qui permettraient de rejoindre des équipements majeurs du territoire. Lorsqu'il n'y a pas de densité, il est difficile pour le transport en commun de rencontrer son public, néanmoins la collectivité voit émerger de plus en plus de demandes, auxquelles il s'agira de répondre.

Par ailleurs, à l'instar des applications citées par l'habitant de Plougastel, **des applications sont développées par des particuliers et associations pour améliorer les mobilités**. Cela ne fait pas partie du projet soumis à la concertation actuelle, mais il s'agit d'un point intégré à la future Délégation de Service Public (DSP). Cette manière d'envisager les mobilités se nomme par un acronyme « MAS, Mobilité As a service ». En synthèse : sur un seul site (application, site internet), il est possible de retrouver toutes les offres de transport, publiques ou privées. Ceci va permettre à chacun d'organiser son trajet avec les différents modes. L'application Covoiturage à Plougastel, si elle rend un service au public, sera référencée sur le site Bibus, pour que l'utilisateur puisse composer son trajet, y compris en alternative au transport public, et tout régler en une seule fois.

En ce qui concerne la **ventilation des coûts d'investissement**, Philippe Cou indique que les 180 millions d'euros envisagés se découpent comme suit :

- 135 millions d'euros pour le tramway,
- 5 millions d'euros pour les pôles d'échanges multimodaux.
- 40 millions pour le BHNS. Cependant, ces 40 millions constituent un « reliquat » après conception du tronc commun servant à la fois au tramway et au BHNS. On peut ainsi compter environ 50 millions si l'on se place uniquement dans le BHNS.

Il faut en moyenne compter 23 millions d'euros du km pour le tramway et 13 millions euros du km pour le BHNS.

Mme Trébaol souhaite préciser qu'il n'existe **pas de lien entre le grand débat national et la concertation actuelle sur le développement du réseau de transport de la métropole**. Elle n'a pas pour mission de rapporter des propos locaux à Paris pour utilisation dans le grand débat national.

Concernant l'**accessibilité**, elle entend la remarque et cite les efforts et remarques formulées en ce sens par Mme Kervern, adjointe à la mairie de Brest en charge des droits et de la citoyenneté des personnes en situation de handicap.

Elle rappelle que les valeurs de la Cndp sont la neutralité, la sincérité des propos, et de permettre une parole accessible.

Une habitante de la commune de Plouzané indique emprunter régulièrement le bus. Elle signale que lorsque l'on vient de Plouzané pour rejoindre le tramway, de nombreuses problématiques de traversées se posent. On doit attendre pour traverser au niveau de la station. Des personnes traversent au feu rouge, le chauffeur s'arrête pour laisser passer ces personnes. Elle attire l'attention de la maîtrise d'ouvrage sur la sécurité des traversées, ainsi que sur l'articulation entre les arrivées / départs pour permettre des correspondances. Ainsi, elle témoigne du fait que le tramway part fréquemment alors que des usagers arrivent, ce qui les contraint à attendre 5 minutes.

Elle interroge également la maîtrise d'ouvrage par rapport au trajet en direction de l'Hôpital de la Cavale Blanche. Elle indique emprunter la ligne 15 du bourg de Plouzané pour la station Fort Montbarey, puis le tramway jusqu'au Valy-Hir, puis la ligne 4, ce qui conduit à un parcours complexe, contre 20 minutes en voiture. Est-ce que le projet permettra de gagner du temps sur ce parcours ?

Une habitante, Présidente de Plouzané au bourg, indique qu'à son sens la réflexion porte fortement sur la liaison des communes périphériques avec le centre de Brest. Or il est étonnant de ne pas évoquer l'enjeu des transports en commun entre les centres des communes, la possibilité de se déplacer en interne sur la commune, et entre les différents pôles, notamment le Technopôle. La liaison n'est toujours pas optimale.

Elle indique qu'un autre pôle d'attractivité, et en fort développement, lui semble oublié : le port de commerce de Brest. Il y a un manque de transport en commun sur cette zone, sujet auquel le projet ne semble pas répondre.

Un habitant de Saint-Pierre interroge sur la partie de la ligne B qui se trouve entre le pont de la Villeneuve et la Cavale Blanche. Il s'agit des territoires enclavés. Or il remarque que les études ne mentionnent pas d'habitants / usagers potentiels à proximité de l'arrêt. Pour le participant, ceci s'explique car le terminus est mal situé, le déplacer permettrait d'élargir cette zone de chalandise. Il suggère un prolongement de la ligne

vers le carrefour du Questel. Il indique rejoindre les commentaires précédents sur Plouzané. Les liaisons vers la partie du nord du quartier sont relativement difficiles. Pourquoi ne pas prolonger les liaisons ?

M. Nédélec reprend la remarque par rapport à un **prolongement au-delà du CHRU**. Concernant la proposition de prolongement vers le Questel, elle peut en effet être pertinente, et est consignée. Il faut en revanche avoir en tête les coûts, à savoir environ 23 millions d'euros du km pour une ligne de tramway. Il s'agit de savoir quelle est la distance de ce prolongement éventuel (le participant indique 500 m, déjà occupés par la zone de dépôt). Cette proposition émise dans le cadre de la concertation qui est notée. Plusieurs personnes ont déjà formulé cette remarque. Les garantes et les services consignent ces remarques pour que la meilleure décision puisse être prise à l'issue de la concertation.

Concernant les **liaisons en interne, dans les quartiers**, ce n'est pas le sujet de ce soir, mais cette problématique pourra être traitée dans le cadre de l'arrivée du nouveau délégataire, RATP Dev. Il lui appartiendra, à partir 1^{er} juillet prochain, de faire des propositions. En revanche, la mise en place d'un nouveau réseau dès septembre 2019 a été jugée trop rapide. La collectivité a estimé qu'il était nécessaire de concerter d'abord avec les habitants, les élus, et puis de travailler une fois les nouvelles équipes municipales en place, avec le délégataire. Le nouveau réseau prendrait ainsi place en septembre 2020. La concertation sur la DSP devra permettre d'améliorer le réseau de transports en commun, de corriger certains éléments, en cohérence avec les professionnels. Les éléments soulevés ce soir sont hors du champ de la concertation actuelle, mais seront nécessairement pris en compte, dans un second temps.

Mme Trébaol précise que **le garant n'intervient pas dans les propositions techniques qui sont faites**. Le garant est un élément neutre, qui écoute, veille à ce que les questions soient entendues, dans le cadre du bilan. Le garant intervient sur la forme, non sur le fond.

M. Antonio revient sur les remarques concernant **les circulations au niveau des arrêts de tramway**. En effet, la pression du départ du tramway peut conduire à des conduites dangereuses. Plusieurs lignes de bus arrivent sur les pôles d'échanges. Pour assurer la régularité et la fiabilité du tramway, il est nécessaire que celui-ci parte à heures fixes, sans attendre nécessairement d'autres usagers. Néanmoins, une correspondance manquée est souvent moins problématique lorsque l'on sait que le prochain tramway arrive dans 6 minutes. A l'inverse, lorsque les fréquences sont larges, on demande aux bus d'attendre. Lors de la mise en service du tramway, ce reproche était fréquent au début. Le conducteur de tramway peut attendre un peu, mais pas trop, pour éviter des retards et ne pas dégrader le niveau de services. M. Cou complète en indiquant que l'aspect sécurité doit être intégré dans la conception des aménagements en station.

Un habitant de La Trinité à Plouzané remarque que le tramway ne va pas jusqu'à Plouzané : il manque selon lui 3 km pour les Plouzanéens. Les sites industriels comme Thalès sont desservis, mais pas les habitants.

Il rejoint les remarques formulées quant à la sécurité. Le site Porte de Plouzané n'est à son sens pas le meilleur endroit, il s'agirait de le prolonger jusqu'au rond-point de Kerzeniel, voire jusqu'à la rue Général de Gaulle, pour mieux desservir le Technopôle et les habitants du centre. Il indique qu'autrefois le tramway passait à la Trinité et se rendait jusqu'au Conquet.

Le participant demande si un trolley bus ne pourrait pas être envisagé, qui coûterait selon lui moins cher, ou une solution de bus électriques avec super condensateurs, sans caténares ?

Il pointe enfin l'enjeu d'améliorer les pistes cyclables, et cite les difficultés actuelles et les conflits d'usages au niveau de Thalès.

Un habitant de Plouzané témoigne que lorsqu'il arrive de la ligne A de tramway pour prendre la ligne 15, étant en situation de mobilité réduite, il rencontre fréquemment des personnes qui viennent le chercher pour traverser la première voie vers la troisième voie rentrant sur Brest, traverser le parvis et demander au chauffeur d'attendre son arrivée.

Il indique que pour lui, le terminus de la ligne A de tramway est mal placé, et aurait dû être placé de l'autre côté du parvis.

Le participant demande où serait-il possible de trouver l'enquête ménage / déplacement évoquée précédemment.

En dernière remarque, le participant souhaite signaler, même si ce sujet sort du cadre strict de la concertation, que le service Accemo¹ est pour lui à améliorer. Il est aujourd'hui très difficile de disposer d'un véhicule, avec des refus fréquents, faute de moyens. Il relaie à cette occasion la problématique des « connexions inexistantes » vers la Cavale Blanche.

Une habitante relève que le Pont Albert Louppe est en mauvais état mais très emprunté. Elle demande quels moyens sont prévus pour maintenir la mobilité de tous entre Plougastel et le Relecq-Kerhuon ?

Elle indique par ailleurs, qu'à l'inverse de ce qui a pu être dit, certaines lignes de bus sont complètement pleines, c'est notamment le cas de la ligne 552. Ceci est particulièrement prégnant au mois de septembre, à la rentrée des classes, elle en a avisé Kéolis, sans être satisfaite de la réponse apportée. Elle relève qu'au bout d'un moment les élèves se lassent de bus bondés et/ou de retard, et trouvent des solutions alternatives, mais que cette solution n'est pas satisfaisante.

La participante indique, concernant les aménagements en station, qu'il ne faut pas oublier les déposes minutes, Porte de Plouzané, le parking Thalès ou le drive sont utilisés par les usagers du tramway à défaut d'un parking adapté. A Fort Montbarey le parking n'est pas adapté à de la dépose minute, il est nécessaire de disposer d'un ticket pour y entrer.

Enfin, elle questionne la maîtrise d'ouvrage : les lignes 15 et 13 pourraient-elles aller vers la Cavale Blanche en direct, pour éventuellement faire le lien avec le tramway ? Ceci permettrait en outre aux habitants du bourg d'aller jusqu'à la Cavale Blanche, rendrait service aux lycéens, aux personnes qui travaillent au Technopôle, en lien avec la faculté des sciences.

Concernant le terminus de la ligne A qui serait mal placé, M. Antonio indique que la collectivité entend le souhait de prolongement jusqu'au rd point de Kerzeniel. Ceci ne relève pas du projet présenté aujourd'hui, mais est en réflexion actuellement. Une étude avait été lancée il y a quelques années sur les extensions possibles de lignes tramway. Cela représente des coûts à mettre au regard des personnes transportées. La collectivité s'efforce de présenter dans les projets des ratios entre coûts et services rendus, ce qui explique que tout ne puisse pas être opéré en même temps.

L'enquête ménage déplacement sera prochainement publiée sur le site de l'ADEUPA, agence d'urbanisme. Il sera possible de voir l'évolution depuis l'étude précédente de 2004. A ce sujet, M. Nédélec précise que la période est marquée par la concertation actuelle, puis celle sur les ascenseurs urbains à partir du 28 mai. Pour éviter des confusions, il n'était pas souhaité que trop d'informations soient communiquées en même temps.

Concernant **Accemo**, le service de transport adapté pour les personnes à mobilité réduite, mal voyantes ou mal entendant (Bibus – Brest métropole), M. Antonio précise que la collectivité a conscience des défauts et limites du service. Dans le cadre de la DSP (Délégation de service public), la métropole a demandé à l'ensemble des candidats de renforcer l'offre. C'était l'un des gros problèmes de la DSP actuelle, la métropole a donc mis des moyens pour améliorer ce service. Une offre plus conséquente montera en puissance dans le cadre de la nouvelle DSP.

M. Antonio confirme que le **Pont Albert Louppe** est en mauvais état. Cependant, il s'agit d'un ouvrage de l'Etat, qui représente une charge importante, pour des services limités. Les services de l'Etat connaissent son état dans le détail, la métropole non. Le préfet y a interdit la circulation des véhicules agricoles. Il est encore possible pour les piétons et vélos d'y circuler, non pour les engins lourds. La collectivité ne souhaite pas risquer un bus sur ce pont.

¹ *Accemo* : le service de transport adapté pour les personnes à mobilité réduite, mal voyantes ou mal entendant (Bibus – Brest métropole).

Concernant le **remplissage des bus**, on peut en effet parfois constater que des lignes ne sont pas assez « pleines » et certaines trop. Notamment sur les cars scolaires, la première semaine de rentrée scolaire est très complexe car la composition des classes n'est donnée par les chefs d'établissement que très tardivement. Ensuite, assez rapidement, Kéolis est capable d'adapter l'offre le mieux possible, même si cela n'est pas toujours optimal.

Il est à noter que sur certains établissements très importants, Kerichen et La Croix Rouge, le BHNS offrira une desserte intéressante et capacitaire. Des lignes de cars scolaires seront bien sûr conservées, car des établissements ne sont pas sur le tracé de la ligne B ou D. La participante précise à cette occasion que la ligne 552 concerne le lycée de l'Amiral Ronarc'h.

Concernant **les déposes minute dans les Pôles d'échanges multimodaux**, la métropole note la remarque et indique qu'elle y sera attentive.

Concernant **les pistes cyclables**, M. Cou indique que l'espace géographique étant limité, il est parfois nécessaire, au cas par cas, de réaliser des mutualisations entre les voies dédiées à différents modes de transport, vélos, piétons, voitures, etc. Il faudrait sinon une trentaine de mètres pour être en mesure d'additionner tous les modes. La collectivité doit donc parfois faire des choix, et les corriger le cas échéant. Par ailleurs, M. Cou indique que les mobilités évoluent. Par exemple : qu'est-ce qu'une trottinette électrique, où la met-on ? Il s'agit de s'adapter à ces nouveaux modes de déplacement, à leur effet sur l'espace. Des choix sont donc parfois nécessaires, mais on remarque aussi que parfois, lorsque l'on mêle l'ensemble des mobilités (zones partagées), « tout le monde se calme ». Paradoxalement, ces systèmes produisent parfois un apaisement et une réduction du danger.

M. Cou répond sur **l'opportunité du trolley bus**. Il existe plusieurs modes de transport, bus, trolley, tramway, etc. avec chacun ses propres caractéristiques. L'important est d'adapter le mode au besoin. Le trolley bus est actuellement une technologie un peu vieillissante en France (présente à Lyon, Saint-Etienne, Limoges). On y est sur des lignes aériennes de contact (LAC), peu compatibles avec le tramway, ce n'est pas le même voltage. La collectivité a donc privilégié à ce stade le bus électrique. Par ailleurs, le trolley est, comme le tramway, contraint par un espace de tracé défini, il peut « tirer quelque peu sur ses tiges », mais avec des limites. Il y a par ailleurs de plus en plus d'offres industrielles en matière de bus électrique aujourd'hui, à la différence du trolley. La situation aura peut-être évolué à l'horizon 2025.

Concernant **l'opportunité d'une ligne bus desservant directement la Cavale**, Victor Antonio indique que cela sera un sujet à mettre à la concertation dans le cadre de la définition du nouveau réseau.

Une participante se questionne sur le franchissement du pont de la Villeneuve. Qu'est-il prévu sur ce pont, un maintien des voies existantes ou la création d'une nouvelle voie, par encorbellement ou autre (enjeu du départ rapide des centres de secours) ?

Un habitant de Lampaul-Plouarzel pose une question sur les flux voitures qui arrivent sur Guilers. Il indique mettre aujourd'hui autant de temps entre Lampaul et le bois de Keroual qu'entre le bois et les universités. La connexion entre les deux l'intéresserait. Par ailleurs, il indique qu'il manque une continuité de mobilité sur Ploudalmézeau, Saint-Renan. Ceci impose aux usagers la solution du véhicule individuel, ce qui génère des embouteillages et pollutions. Il interroge ainsi la collectivité sur l'organisation des pôles d'échanges multimodaux, et la façon dont seront organisées les connexions, notamment avec la variante au niveau du Boulevard de l'Europe ?

M. Antonio revient sur les deux ponts traversés par le tramway : **le pont de la Villeneuve**, et le pont Schuman.

Pour ce dernier, qui se situe à proximité d'une place complexe (Place Albert 1^{er}, avec 5 voies qui y arrivent), les techniciens ont jugé préférable de concevoir un deuxième pont pour éviter que le tramway ne soit perturbé par le fonctionnement du carrefour, et inversement.

Sur le pont de la Villeneuve, le tramway pourrait partager le site avec les voitures comme sur le pont de Recouvrance. Sur celui-ci, les carrefours sont assez simples et ne sont pas « collés » au pont. Les tramways viendraient y remplacer les lignes de bus. Il est à noter qu'un tramway inséré dans le flux de circulation ne prend pas plus de place que 2 bus, donc peu de réserves de capacité. Les premières études tendent ainsi à montrer que les conditions de circulation ne

seront pas beaucoup dégradées. Ces points vont être vérifiés pour confirmer cette analyse ou identifier si des solutions plus lourdes sont nécessaires.

Il est également à noter que le tramway va constituer l'une des solutions pour mieux accéder à l'hôpital de la Cavale Blanche. Il ne s'agit pas d'un problème, mais d'une réponse supplémentaire ; aujourd'hui pour y aller, il faut soit utiliser le bus, soit la voiture. Si l'accès n'est possible qu'en voiture, il n'y aura jamais assez de parkings. L'hôpital se développe, avec notamment l'oncologie, l'ambulatorio, un projet d'extension qui va générer +20 ou 30% de fréquentation. Le tramway est ainsi un moyen supplémentaire de desservir l'hôpital et d'éviter une « fuite en avant » en matière de flux voitures et de stationnements.

Suite à une question de la participante dans la salle, M. Antonio précise que l'ambulance a priorité sur le tramway. Suite à échange avec les services de l'hôpital, il est à noter que les ambulances doivent avant tout aller vite quand elles quittent l'hôpital. Elles rentrent ensuite, une fois le patient stabilisé. L'urgence est au départ de rejoindre la personne en détresse. Ce point est intégré comme niveau de sécurité fort en sortie de l'hôpital.

Concernant les **flux qui arrivent sur Guilers depuis Ploudalmézeau ou Saint-Renan**, M. Antonio confirme qu'aujourd'hui, le transport est organisé à l'échelon de la Métropole. Néanmoins, les échelles élargies sont considérées, l'enquête ménage déplacement a été faite à l'échelle du Pays de Brest. Un travail est fait avec la Région, pour une complémentarité au-delà de la métropole, mais ceci reste de la compétence de la Région, essentiellement concentrée sur le transport scolaire.

CONCLUSION

Après un rappel des modalités de contribution et de participant, M. Nédélec conclut le temps d'échanges en remerciant les participants pour leur présence.

La concertation consiste aussi en des propositions et contre-propositions, avec des éléments qui reviennent, comme par exemple la ligne 15, la desserte de l'hôpital de La Cavale Blanche, un prolongement au Questel. Ceci va permettre d'améliorer le projet et la feuille de route qui sera définie à partir de septembre. Les élus auront en effet à se déterminer à l'issue de la phase de concertation en conseil de métropole à l'automne prochain.

Fin de la séance à 20h50.