

Réunion publique de lancement

Auditorium des Capucins

29 avril 2019 - 18h30 / 20h30

RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT

Auditorium des Ateliers des Capucins - Brest

18h30 – 20h30

COMPTE-RENDU

PARTICIPANTS

85 participants dans le public

En tribune

M. François Cuillandre, Président de Brest métropole et maire de Brest
M. Yohann Nédélec, 2^{ème} 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)
Mme Marie Guichaoua, garante nommée par la Cndp

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

INTRODUCTION

Introduction par M. François Cuillandre, président de Brest métropole et maire de Brest

M. Le Président de la métropole remercie l'ensemble des participants pour leur présence lors de la réunion de lancement.

Il indique que la **première ligne de tram** a été l'occasion d'un réaménagement important de l'espace public, avec notamment une zone piétonne en centre-ville, un désenclavement du secteur de l'Europe, une meilleure liaison des extrémités est et ouest de la communauté urbaine de l'époque, métropole aujourd'hui. Ce réseau a été construit en ayant à cœur de favoriser l'**intermodalité**, c'est-à-dire la capacité à passer avec rapidité et facilité d'un mode de transport à un autre. C'est également une alternative pertinente à l'usage de la voiture individuelle.

Le développement du réseau a plusieurs raisons :

1/ une raison sociale : une voiture individuelle, au-delà de l'achat, coûte environ 6 000 euros par an. Un réseau de transport ajusté aux possibilités des foyers, c'est la garantie d'une mobilité accessible pour tous et toutes, en toute autonomie, des plus jeunes jusqu'aux plus âgés.

2/ une raison écologique et environnementale : afin de lutter contre le réchauffement climatique, Brest métropole s'est engagée à réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre par rapport au référentiel de 1990. Or, la part de la voiture individuelle représente 57% des gaz à effet de serre : offrir l'alternative des transports en commun participe fortement à l'objectif de réduction de la pollution atmosphérique.

Enfin, le transport en commun contribue à réduire les nuisances sonores ou encore les accidents liés à la circulation routière. C'est donc tout l'environnement qui est tranquilisé lorsque le réseau de transports en commun se densifie.

Ces deux raisons n'en nécessitent pas d'autres pour faire grandir le réseau. M. Cuillandre indique avoir depuis toujours souhaité que la première ligne en appelle une deuxième : « il ne s'agit pas d'un effet additionnel mais multiplicateur ». M. Le Président ajoute que le meilleur transport n'est pas celui qui ne coûte rien à l'usager (il y a toujours un coût quelque part) mais celui qui répond à ses besoins.

M. Cuillandre revient sur les différentes composantes du projet soumis à concertation :

- **une 2^e ligne de tramway entre la gare et l'hôpital de la Cavale Blanche**, passant par l'université et desservant Bellevue, un quartier faisant l'objet d'une opération de renouvellement urbain à caractère national.

- **une 1^{re} ligne de BHNS, Bus à haut niveau de service**, qui partirait de la gare pour aller jusqu'à Lambézellec, en passant par Kérigonan et les lycées, Kerichen et la Croix Rouge.

- **l'amélioration globale du réseau de transport** et de la liaison avec les autres communes de la métropole.

L'ensemble représente un investissement de 180 millions d'euros, un investissement qui a été cadré. Il est financé par les emprunts, subventions (sans doute plus limitées que pour la première ligne) et une augmentation de 0,2 points du Versement Transport (VT). Le VT est payé par tous les employeurs de plus de 11 salariés, non uniquement les employeurs privés. L'un des plus gros contributeurs au versement transport est d'ailleurs le CHU. M. Cuillandre, président du conseil de surveillance du CHU, indique que ses membres rappellent régulièrement la nécessité pour la Cavale Blanche d'être desservie par un réseau moderne de transports en commun.

Les propositions formulées répondent aux besoins d'accès aux services publics en matière d'enseignement, de santé, et s'inscrivent dans l'amélioration de l'axe nord/sud de la métropole, en cohérence avec la 1^{ère} ligne de tramway.

M. Cuillandre souligne que si des propositions concrètes sont faites (« nous ne partons pas d'une feuille blanche »), et un cadre donné pour des échanges constructifs, tout est ouvert. Les choix reviendront *in fine* aux habitants de Brest métropole, y compris le choix de ne rien faire.

C'est dans cet esprit de débat local et de démocratie participative que la métropole a souhaité se faire accompagner par la Cndp. Mesdames Trébaol et Guichaoua sont les deux garantes nommées par la Cndp pour veiller à la qualité, à la sincérité et à la clarté des informations communiquées au public. Elles veilleront au bon déroulement de la concertation et à la possibilité pour tous de poser ses questions. Cette concertation aura la forme d'une série de réunions et d'ateliers, dont le vice-président Yohann Nédélec dira un mot à la suite.

M. Cuillandre indique **que l'ensemble des habitants et usagers de la métropole sont invités à participer**. Le calendrier a été donné par la presse, il est également disponible sur Brest.fr. A cela s'ajoutent les supports diffusés en mairies et Jeparticipe.brest.fr.

Au 10 juillet, une réunion sera prévue pour conclure ce cycle de concertation et pour faire une première synthèse des avis et opinions exprimées.

Yohann Nédélec, vice-président de la métropole et maire du Relecq-Kerhuon, prend la parole. Il indique que la métropole vit aujourd'hui une étape essentielle. L'investissement de 180 millions d'euros est conséquent. La concertation proposée est une « véritable concertation », accompagnée par la Cndp.

Il s'agit par ailleurs de **changer d'échelle**. Le titre de cette concertation est « *mon réseau grandit* », et c'est bien de cela dont il s'agit : renforcer le réseau de la ligne A, du téléphérique également. L'arrivée d'une première ligne de tramway en appelait une deuxième, c'était un souhait des élus qui se concrétise aujourd'hui par la proposition d'une seconde ligne de tramway et d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service jusqu'à Lambézellec.

L'objectif est de **renforcer le réseau existant** : 27 millions d'utilisateurs sur le réseau de transport en commun, comme François Cuillandre l'a rappelé, et pour le seul tramway 11 millions d'utilisateurs. Il s'agit d'un point essentiel pour démontrer l'intérêt de cet équipement. Les habitants de la métropole ont adopté ce mode de transport. La métropole constate aujourd'hui des attentes, de l'UBO, des étudiants, de l'hôpital de la Cavale blanche, mais aussi de tout un quartier bien pourvu en habitant, Lambézellec, avec un passage par Kérichen et La Croix rouge, deux équipements majeurs du territoire.

Le projet prévoit ainsi **des lignes structurantes**. La métropole ne part pas d'une feuille blanche, une proposition est faite, avec des variantes. Cependant, rien n'est décidé à l'avance. M. Nédélec indique qu'il s'agit ce soir de ne pas se

limiter dans les échanges, les participants doivent pouvoir poser toutes leurs questions. Les propositions sont à construire, à amender, à affiner, sur le nombre de stations, les variantes, etc.

Pour les habitants de Kergoat, M. Nédélec, à l'instar de M. Cuillandre, rappelle que le quartier de Bellevue est en renouvellement urbain, il y a donc de vrais sujets dans ces espaces, avec la possibilité d'un passage d'un hypothétique tramway sur ce secteur. Sur Lambézellec, de la même manière, plusieurs variantes sont à l'étude.

Les garantes sont là pour veiller à l'état d'esprit de ces échanges que la métropole souhaite très constructifs, pour faire évoluer, pour amender les propositions faites.

M. Nédélec rappelle enfin de façon synthétique le dispositif de concertation proposé aux habitants et usagers de la métropole :

- 5 réunions publiques sur Brest métropole,
- 3 ateliers urbains,
- Des rencontres sur les marchés, en gare de Brest ; des rencontres au contact direct avec les professions qui n'ont pas forcément le temps de se libérer, CHRU, à l'hôpital Morvan ou sur le site de la Cavale Blanche.

Des demandes ont été formulées de la part d'établissements scolaires ou d'entreprises qui souhaitent aussi s'investir. M. Nédélec indique que la métropole ne va pas limiter son temps pour aller expliquer, travailler et amender cette nouvelle étape du développement des transport à Brest métropole.

Mme Catherine Trébaol et Mme Marie Guichaoua présentent leur rôle en tant que garantes.

Mme Guichaoua indique qu'elle sera présente en appui de Mme Trébaol, garante titulaire.

La Cndp est une Autorité Administrative Indépendante (AAI) créée en 1995 sous la loi Barnier. Elle regroupe un vivier de garants, 250 en France dont 15 en Bretagne. Mme Trébaol indique qu'elle sera présente aux côtés des participants et du maître d'ouvrage pour **accompagner le débat, veiller à ce que la parole circule, qu'elle soit comprise et que les participants puissent poser les questions qu'ils souhaitent. Mme Trébaol peut le cas échéant aider à reformuler les questions à l'attention de la maîtrise d'ouvrage.**

Mme Guichaoua complète en indiquant que l'un des principes de nomination est celui de la complète neutralité par rapport au projet. **Les garantes ne s'expriment pas sur le fond du projet ou les questions techniques mais sont là pour garantir le processus de concertation.** Elles observent son déroulement. Elles veillent à ce que les informations soient claires, sincères et complètes, qu'il y ait des **réponses apportées aux questions posées**, et que si un avis ne peut pas être ajouté au projet, que ceci soit assorti d'une explication.

Les garantes veillent également à **l'équité de la parole** : celle-ci a le même poids, qu'elle provienne d'un élu, une association, un particulier. Tout doit être pris en compte de la même façon, c'est un point de vigilance important.

Les garantes ont travaillé avec Brest métropole et BMa en amont. Elles ont apporté des conseils sur le déroulé, les modalités et le dossier de la concertation. Mme Trébaol et Guichaoua vont s'efforcer d'être présentes sur la majorité des temps de concertation. Elles interviennent comme personnes ressources pour tous les participants de la concertation, les porteurs comme le public. Il est notamment possible d'écrire, d'interpeller les garantes au besoin.

A l'issue de la concertation, les garantes disposent d'1 mois pour écrire le **bilan**, décrire ce qui s'est passé, ce que l'on en tire, et des propositions et conseils pour la suite de la concertation. Pour aller encore plus loin que ce qui aura été fait pendant ces 3 mois.

Mme Trébaol ajoute que des acteurs ont d'ores et déjà été rencontrés par les garantes.

Elle indique que Brest métropole a volontairement fait le choix de faire appel à la Cndp, les projets supérieurs à 150 millions d'euros pouvant prétendre à une concertation sous l'égide d'un garant. Cette concertation volontaire fait que les garantes ont pu librement prendre le pouls du contexte, de certaines personnes présentes dans la salle, pour qu'elles fassent part de leurs besoins en termes de concertation.

Tout au long de cette concertation, s'il devrait y avoir d'autres sujets, il est possible de joindre les garantes via l'adresse postale de la Cndp, et aux adresses mail suivantes :

catherine.trébaol@garant-cndp.fr

marie.guichaoua@garant-cndp.fr

Mme Trébaol conclut cette première présentation en indiquant qu'il est possible de contribuer jusqu'au 14 juillet. Le rôle des garantes est d'être sincères, d'assurer la sincérité, la responsabilité de la communication qui est faite au public. De s'assurer également que les informations techniques soient intelligibles et les questions respectueuses vis-à-vis du maître d'ouvrage et du projet.

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'échanges.

Claire Mével anime à la suite le temps d'échanges, 3 questions sont posées par la salle avant réponses de l'équipe de maîtrise d'ouvrage, ou des garantes sur certains points spécifiques du dispositif de concertation.

ECHANGES AVEC LA SALLE

Un habitant du quartier de Kergoat demande si le tramway passera au niveau des commerces de Kergoat ?

Concernant le **passage du tramway, notamment au niveau de Kergoat**, M. Nédélec indique qu'il n'est pas possible, à ce stade, d'indiquer où sera positionné l'arrêt, ce sujet est en débat. Il s'agit d'entendre les propositions et inquiétudes du public, ce qui aidera à identifier les emplacements les plus pertinents pour une station. « En aucun cas nous n'allons vous dire à ce stade où il va s'arrêter, mais votre remarque est notée au compte rendu. »

Pour Kergoat, M. Antonio complète en indiquant que les commerces sont surtout situés au début de l'avenue de Tarente. Si le tramway y passe, un arrêt sera prévu à proximité des commerces car c'est un lieu de destination. La réflexion sur le transport en commun en site propre est menée en même temps que l'opération de renouvellement urbain sur le quartier de Bellevue (NPNRU). Ceci s'accompagne d'une réflexion sur les rues vers lesquelles s'ouvrent les différentes places commerçantes. Les concertations transports et NPNRU sont menées de façon proche, les deux s'enrichissent. Il n'est donc pas possible de répondre de façon isolée. Et il y a une vraie opportunité à ce que les concertations soient corrélées, cela permet de prendre les décisions au bon moment.

Une habitante de l'avenue de Tarente demande où est prévu l'arrêt du tramway s'il passe par l'avenue. Elle indique que les arrêts de bus génèrent pour le moment des nuisances, notamment sonores, et souhaiterait connaître l'emplacement de la station, côté patinoire ou vers le parking ?

Comme pour la question précédente, il n'est pas possible à ce stade, d'indiquer où sera positionné l'arrêt puisque ce sujet est un des objets de la présente concertation.

Un habitant de Recouvrance interroge la maîtrise d'ouvrage sur l'extrémité de la ligne B, et un éventuel embranchement parc de Penfeld. Il questionne l'opportunité de relier directement le tramway en gare de Brest aux lignes ferrées pour permettre une desserte du Relecq-Kerhuon ?

Concernant la **potentialité d'un tram-train**, M. Nédélec indique que la collectivité ne se ferme aucune possibilité d'aller en gare de Brest pour ce motif. Il s'agit d'évoluer sur les mobilités, y compris à l'échelle du Pays, c'est pourquoi le lieu de Kerscao est noté sur les plans. Cependant, il ne s'agit pas d'une proposition à ce stade du projet, la collectivité étant également garante des deniers publics. Un projet de tram-train n'aurait pas de commune mesure par rapport au projet présenté ce soir, et intégrerait d'autres contraintes techniques. Mais la réponse est clairement oui, pourquoi ne pas aller, plus tard, vers du tram train ?

Concernant le lien avec Penfeld, M. Nédélec indique que dans l'absolu tout est possible dès lors où l'on va jusqu'au Carrefour des 4 vents (puis éventuellement vers Guilers, etc.), même si la collectivité privilégie à ce stade d'aller prioritairement vers l'hôpital.

Une habitante de la rue Penmarch au pied de la place de Strasbourg demande si la maîtrise d'ouvrage a étudié les autres solutions possibles, plutôt qu'un tramway ? Ainsi que les potentiels impacts socio-économiques, notamment au regard du retour d'expérience sur la première ligne de tramway. La participante fait notamment part d'un retour négatif sur le haut de la rue Jean Jaurès. « Il est aberrant que l'on se retrouve dans des endroits où les habitants n'ont plus envie d'aller. »

M. Nédélec intervient en réponse aux questions posées :

Concernant les autres solutions étudiées, ce projet est en effet le fruit d'études antérieures, le PLU facteur 4 notamment. Les liaisons ont été réfléchies en termes de maillages et de desserte des points avec de nombreux emplois et habitations, les zones de densité. Pour ce qui relève de l'impact économique, la réalisation de la première ligne a généré un impact sur les commerces. Ceux-ci seront moins concernés par la seconde ligne qu'ils ne l'ont été pour la première. Mais pour ceux qui le seraient, il existe un fond d'indemnisation pour la perte occasionnée.

Mme Guichaoua intervient pour demander si une étude a été faite sur les impacts socio-économiques du projet ?

M. Antonio indique que l'ADEUPA a produit une série de publications sur les **impacts de la première ligne** : avant / travaux / après. Toutes sont téléchargeables sur le site de [l'ADEUPA](#). **Sur les prochaines lignes ce travail est en cours**, il sera à approfondir en vue de l'enquête publique (une étude socio-économique à intégrer au dossier).

Un habitant de Bellevue intervient pour poser plusieurs questions :

- quid du pont de la Villeneuve : un autre pont serait-il envisagé, ce qui serait logique pour garantir la sécurité des liaisons SAMU ?

- le diaporama sera-t-il accessible ?

- évoquant le terme de « tram sur pneu », le participant interroge sur l'opportunité du choix d'un tramway pneu sur Bellevue ? Il mentionne être favorable au développement des transports sur la métropole, mais pointe les risques de nuisances sonores générées par le tramway.

- concernant la ligne A : un rallongement pourrait-il être envisagé, notamment vers Gouesnou ? Le participant regrette de voir des personnes de Gouesnou entrer dans la ville dense, de même que pour Plouzané.

Concernant le pont de la Villeneuve, il n'est pas prévu d'en construire un deuxième, le pont actuel permettrait de supporter le tramway.

Concernant la communication du support de présentation, M. Nédélec n'y voit pas d'inconvénient à l'issue de la phase de réunions publique. A noter qu'un document téléchargeable en ligne (le dossier technique complet) reprend l'ensemble des éléments présentés ce soir.

Philippe Cou évoque quelques données concernant **le tramway sur pneu**. Il en existe 3 en France : à Nancy, Clermont-Ferrand, Caen. A Nancy et Caen, les modes reviennent au fer, notamment en raison d'un défaut technique du matériel roulant fourni par Bombardier. Ce débat a eu lieu à Brest au moment des échanges sur la première ligne de tramway, en 2007. Le choix avait été fait par la collectivité d'un mode fer, notamment dans l'optique d'un développement un jour du mode tram-train (même écartement de rail).

M. Cuillandre intervient à cette occasion, tout en entendant ce qui est dit quant aux nuisances sonores, il rappelle sa conviction que le mode fer est le plus pertinent sur une longue période.

Pour ce qui relève de **la ligne A et de son renforcement / prolongement** : le projet actuel constitue bien un renforcement du réseau existant. Il faut pour M. Nédélec avoir à l'esprit le coût financier d'une ligne de tramway : environ à 23 millions d'euros du km, en fonction du nombre de passagers transportés. L'objectif est ainsi **d'aller là où se situe le plus grand nombre de passagers potentiels**. Pour autant, la collectivité ne reste pas inactives sur **les autres lignes**,

avec par exemple le travail de lien entre la porte de Gouesnou (arrêt du tramway) et les pôles de vie par exemple, et la création de **plateformes de rabattement**.

Nathalie Chaline, élue adjointe au quartier de Saint-Marc à la Ville de Brest, prend la parole. Elle relève les questions posées sur le quartier de Bellevue, tout en indiquant que pour elle la concertation porte plus largement sur la ville et la métropole. En ce sens, est-ce que dans le cadre des discussions il sera possible d'agir sur les autres quartiers, communes de la métropole, ces questions pourront-elles être notées et ce travail réutilisé ? Ou la concertation porte-t-elle uniquement sur la ligne B et sur ses variantes ?

Mme Trébaol intervient pour quelques précisions quant aux modalités et au périmètre de la concertation. Il est en effet possible de poser toutes ses questions, il appartient cependant à la maîtrise d'ouvrage de prendre le temps d'apporter des réponses. Celles-ci ne seront pas forcément les plus complètes à ce stade car **les études se poursuivent et un certain nombre de réponses se trouveront lors de la phase post-concertation**.

Ensuite, concernant la **traçabilité**, Mme Trébaol rappelle que la séance est enregistrée en vue du compte-rendu, elle-même et Mme Guichaoua sont garantes de cette traçabilité. Par ailleurs, les garantes produiront un bilan, retraçant les modalités de la concertation, ce qui a été fait, les réponses apportées (si toutes les réponses ont été apportées) et les choix faits après la concertation, ce qui est du ressort de la maîtrise d'ouvrage.

Un habitant du quartier Quatre moulins, demande s'il a été envisagé, à la place de la ligne B de tramway, de mettre en place un BHNS, qui serait pour le participant moins lourd financièrement et en termes de travaux.

Une habitante de Bellevue fait part d'un retour d'expérience sur la première ligne de tram. A sa connaissance, celle-ci a généré des problèmes sur les immeubles, certaines fragilités lors des travaux : pour cette seconde ligne un état des lieux sera-t-il fait ? Autre question : au niveau des espaces verts, avenue de Tarente, que deviendront les 37 arbres ?

Un habitant de l'avenue de Provence, et usager régulier du bus, indique que pour lui le quartier de Bellevue est globalement bien desservi (10/12 minutes vers centre-ville). Il signale qu'à l'arrêt Gascogne lorsqu'il descend du bus il reste assez peu de passagers (3,4), et que le bus qui part de la Cavale Blanche est très souvent vide. Si le but est de rejoindre la Cavale blanche, la variante ne serait-elle pas préférable ?

Par ailleurs, l'avenue de Provence est bordée d'arbres, que deviendront-ils ? De même que le terrain prévu pour le remisage du tramway (avec des immeubles de chaque côté) ? Le participant, craignant que le béton ne remplace les zones végétales, demande s'il ne serait pas plus pertinent de chercher à améliorer l'offre existante. Enfin, un magasin Carrefour city a été construit, il y a quelques mois, avenue de Provence, que deviendra-t-il ?

M. Nédélec prend la parole sur les différentes questions posées. Il indique tout d'abord que les propositions qui sont faites demeurent des propositions et non des objets validés, il s'agit d'une première étape d'études soumise à concertation.

Concernant le **mode de transport choisi**, le projet présenté est une proposition. Il apparaît plus pertinent à la collectivité de mettre en place un tramway au niveau de Bellevue, compte tenu du nombre de personnes et d'emplois desservis. La qualité de service est équivalente à Lambézellec, mais il ne s'agit pas du même mode. L'avis émis quant au mode de transport sur Bellevue est tout à fait recevable et collecté par la collectivité.

Sur la thématique des **espaces verts** : la part d'espaces verts a progressé avec la première ligne de tramway. Les inquiétudes sont tout à fait compréhensibles et il n'est pas possible de donner une information précise sur les arbres qui pourraient être abattus à ce stade des études. La collectivité porte une attention à conserver des espaces végétaux, de respiration au sein de la ville.

Le **site proposé pour le remisage** et relevé par le participant est une proposition, il en existe une seconde au niveau de l'hôpital de la Cavale Blanche.

François Cuillandre confirme que si l'on prend l'exemple de la première ligne, la collectivité a replanté davantage que ce qui a dû être abattu. Il attire l'attention des participants sur les surfaces engazonnées, quasiment la moitié, qui auparavant étaient bitumées.

Victor Antonio complète : **les surfaces enherbées ou engazonnées** démarrent à Saint-Exupéry, jusqu'à Porte de Plouzané, et de l'autre côté commencent au niveau du Géant Casino et vont sur les deux branches, Kergaradec et Froutven. Il y a eu beaucoup de surfaces engazonnées. Ceci correspond à un vrai désir de végétalisation de la part de la population, il s'agit d'une donnée d'entrée, c'est l'un des intérêts de la concertation. Les services vont faire le maximum pour qu'il y ait des arbres.

Catherine Trébaol intervient pour demander des précisions quant au carrefour city.

Victor Antonio indique que dans les emprises dessinées, **il n'est pas prévu pour le site de remisage de détruire de bâtiment**, seulement d'occuper la place disponible. Ce site n'a pas pour le moment la préférence de la collectivité, la solution qui est poussée est plutôt celle entre le Questel et le CHRU. La collectivité note l'opposition *a priori* à l'implantation sur ce site de la part du participant qui s'est exprimé.

Concernant l'évocation de **dégradations sur les immeubles** : M. Antonio indique ne pas avoir souvenir de courriers reçus ou de demandes sur la première ligne. La collectivité utilisera les meilleures méthodes pour éviter de fragiliser le bâti. Et pourra avoir recours à un constat huissier avant et après.

Marif Loussouarn, adjointe au maire en charge de l'égalité femme-homme et de la jeunesse, intervient pour plusieurs questions :

- **Concernant le nouveau pont en parallèle du Bouguen : pourra-t-on penser à le sécuriser par un dispositif anti-chutes ?**

- **Sera-t-il possible, à l'avenir, de disposer d'information pour les arrivées, Gouesnou, Bohars, et. ?**

En outre, Mme Loussouarn indique la nécessité de pouvoir se déplacer sur des distances courtes à vélos, ce qui interroge sur la capacité de la collectivité à prendre en compte et faciliter ces déplacements vélos. Il est également important de pouvoir monter avec son vélo dans le tramway.

- Il est en outre essentiel de rassurer sur les ruptures de charge : donner à comprendre comment cela se passe, par exemple pour les personnes qui vivent au nord de l'agglomération et qui viennent à l'hôpital. Il s'agit de donner envie à ces personnes de monter dans le tramway ou le BHNS.

Une habitante de Lambézellec indique son intérêt pour le BHNS. Elle questionne le risque de suppressions de places de stationnement autour de l'hôpital Morvan, notamment sur l'avenue Foch. La participante relaie enfin l'importance de préserver les espaces verts, et un regret de ne pas voir l'avenue Jean Jaurès avec de la verdure.

Un habitant de la Cavale Blanche, près du lycée, dit comprendre l'utilité de venir à l'hôpital, pour les visiteurs, les personnels, ou encore les personnes qui vont au lycée, ou encore à Thalès. Il souhaiterait disposer de précisions quant au coût : la ligne est-elle plus chère ou moins chère que la précédente, et quels sont les impacts sur les équilibres financiers ?

Sur le pont du Bouguen, M. Nédélec confirme l'attention portée à la sécurisation de l'éventuel futur pont.

Concernant **le vélo**, celui-ci est amené à prendre de plus en plus de place dans la vie des habitants et usagers. Le schéma directeur vélos sera voté d'ici la fin de l'année. La métropole travaille avec des associations expertes sur ces sujets. Il y a par ailleurs eu un sondage en ligne et des réunions sur les communes de la métropole. M. Nédélec confirme que tous ces éléments sont à intégrer pour faciliter les déplacements vélos. Le nouvel opérateur apportera à ce propos 1200 vélos électriques. Il n'est pas toujours possible de transporter son vélo dans le tramway, néanmoins, pour les locataires des nouveaux vélos, ceux-ci seront pliants donc autorisés, c'est une première réponse.

Sur le **stationnement le long de l'avenue Foch**, la collectivité n'en est pas encore à ce niveau de détail. L'important est de ne pas opposer les modes : la collectivité veut favoriser les transports en commun, sans frustrer les automobilistes souhaitant se garer. Il s'agit de trouver une cohérence d'ensemble.

M. Antonio indique que les besoins de stationnements entre la faculté Ségalen et l'hôpital Morvan sont en effet importants. Les transports en commun vont desservir ces sites et peuvent être de nature à diminuer la pression du stationnement. Ensuite, c'est aux architectes et ingénieurs de faire en sorte que l'on conserve le maximum de stationnements dans les zones sous tension. Les premières études réalisées portent à croire que l'on peut conserver du stationnement sur l'avenue Foch, il s'agira ensuite de faire des choix concernant la répartition des modes sur la voirie. Ce travail reste à conduire mais l'on sait qu'il y a un besoin de stationnement dans ces zones-là, et que l'une des solutions peut aussi être apportée par les transports en commun.

Concernant **la desserte de la Cavale Blanche**, et en lien avec les remarques concernant le manque de fréquentation en bout de ligne : M. Nédélec indique que les transports en commun sont en effet peu fréquentés lorsque des personnes abandonnent en pensant aller plus vite en voiture. Il s'agit de rendre le transport en commun plus attractif pour tous (usagers, étudiants, etc.). De nombreuses voitures n'ont plus de places pour stationner à la Cavale blanche.

M. Cuillandre abonde sur **la question de l'accessibilité et du stationnement** sur le site de la Cavale Blanche. Il préside le conseil de surveillance du CHRU et cette question y revient très régulièrement. Sur l'hôpital de la Cavale les places de parking ont été augmentées, mais celui-ci demeure tout le temps plein. Certains médecins disent que des patients arrivent en retard car tournent pour trouver une place. Or le site de la Cavale Blanche va se développer, certains services (exemple : cancérologie) seront transférés du site de Morvan (qui sera maintenu) à la Cavale Blanche. Et il n'est pas souhaitable de poursuivre dans une logique d'étalement urbain. La question de l'accessibilité par ce mode de transport intéressant, important, se pose donc.

Concernant **le coût**, celui-ci est globalement identique à la première ligne de tram, il a été donné en présentation, notamment par rapport au versement transport (VT) – toutes les entreprises privées et les publics (y compris Brest métropole) de plus de 11 salariés, cotisent pour le VT.

Un habitant de Bellevue demande quel est le prix au km d'une ligne de BHNS ?

Isabelle Beauvillard, du groupe scolaire Sainte-Anne, indique que 1500 personnes travaillent au sein du groupe scolaire, chaque jour. Concernant le passage par la place Albert 1^{er}, le pont dédié au passage du tramway jouxtera le pont existant et sera donc dans le périmètre de Saint-Anne. Qu'en est-il de la concertation concernant ce passage ? La station serait-elle positionnée, à l'instar du lycée Dupuy de Lôme, juste devant l'établissement ? Mme Boidard indique avoir vu deux configurations, une station sur l'avenue Foch (« mais cela dépend de où à Foch »), et de l'autre côté au niveau de l'université, ce qui ferait une distance importante.

Bernadette Malgorn, élue communautaire et municipale, prend la parole. Mme Malgorn émet le vœu que cette concertation permette d'obtenir les réponses aux questions de son groupe, dont celles posées avant le conseil de métropole relatif au lancement de la concertation. Mme Malgorn indique que le projet se fonde sur des documents stratégiques dont les données remontent à plusieurs années. Serait-il possible de disposer des études réalisées, et de l'enquête ménages 2018 (car l'étude actuelle repose sur l'enquête 2008) ?

Mme Malgorn souhaite des explications sur le coût relatif du BHNS et transport sur rail. Elle indique qu'il y a peut-être eu une confusion lors des échanges entre un BHNS et un tramway sur roue, il s'agit de deux choses différentes. L'élue demande si le coût d'un nouveau pont est bien intégré dans les coûts présentés ?

Mme Malgorn réitère enfin les questions formulées par écrit auprès du président lors des précédentes instances de la métropole.

Victor Antonio présente la **simulation budgétaire réalisée entre différents scénarios**, à la fois sur Bellevue et sur Lambézellec.

Il s'appuie pour cela sur la projection d'un tableau présenté ci-contre.

	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

Présentant les différents scénarios, M. Antonio indique que la réalisation de 2 lignes de BHNS (scénario 4) – 129 millions d'euros – s'avérerait en effet moins coûteuse qu'un scénario 3 (en jaune) en investissement. Cependant, les études s'intéressent non seulement à l'investissement, mais également au coût de fonctionnement. Or un BHNS s'amortit sur une vingtaine d'années, tandis qu'un tramway s'amortit sur au moins 30 ans car le matériel roulant est plus durable. Un tramway permet également de transporter davantage de personnes (200, voire 250, contre 120 pour un BHNS, avec le besoin d'un chauffeur par bus). Ainsi, **M. Antonio indique que, sur une période longue, si la collectivité est en mesure de remplir le mode tramway (condition essentielle), elle a davantage intérêt à aller vers ce mode.** Le BHNS fonctionne quant à lui pour Lambézellec, au vu des besoins de desserte, un peu justes pour aller vers un mode plus lourd de type tramway.

M. Antonio complète sur l'analyse des coûts du services année par année :

Ne rien faire coûte environ 57 millions d'euros par an ; un tramway sans le BHNS, environ 64 millions d'euros par an
La création d'une ligne BHNS et tramway (colonne jaune), environ 65 millions d'euros. Si 2 BHNS sont créés, ceci devient plus coûteux, comme décrit précédemment. Ces coûts sont supportés :

- avec les ventes de titres : plus vous remplissez votre mode de transport, plus vous avez de recettes
- avec le versement transport (VT) payé par les employeurs,
- enfin, les contribuables, les impôts locaux.

Si la collectivité ne réalise pas d'investissement, elle n'augmente pas le versement transport, les employeurs continuent à payer ce qu'ils payaient auparavant. Les contribuables doivent quant à eux, dans cette configuration, payer 2,4 millions d'euros, c'est-à-dire davantage que lorsque la collectivité développe son réseau.

Les 3 autres hypothèses (investissement de la collectivité) génèrent une augmentation du VT à 2%, ce qui accroît les recettes.

En synthèse, ce qui appelle le moins le budget général, serait une seule ligne de tramway vers Bellevue ou une ligne tramway Bellevue et une ligne BHNS Lambézellec. En revanche, le scénario intégrant deux lignes de BHNS impacterait assez fortement le budget général de la collectivité et le budget des ménages. **Ce qui est proposé par la collectivité est donc un scénario avec une réflexion sur le long terme, faisant en sorte de solliciter le moins possible le budget général de la collectivité, c'est-à-dire les impôts ménages, et donc d'avoir le meilleur rendement possible sur les titres de recette.**

Un participant dans la salle demande des précisions concernant les 3,6 millions d'euros par an.

Victor Antonio indique que le chiffre de 3,6 est l'une des 3 sources de recettes, rappelle les 3 sources, et mentionne que ce tableau est une synthèse d'études plus poussées sur la question.

M. Nédélec, en réponse à Mme la représentante du **groupe scolaire Sainte-Anne**, indique que Mme Trébaol a rencontré la structure, et que la collectivité a bien noté l'attente de travail en commun sur les points cités, l'insertion place Albert 1^{er} et les stations.

En réponse à Mme Malgorn, M. Nédélec indique ne pas avoir évoqué de tramway sur pneu. Il mentionne que **les études citées** sont, pour celles de l'ADEUPA, disponibles publiquement. Pour ce qui relève de **l'enquête ménage déplacement**, M. Nédélec indique que les chiffres sont encore pour partie bruts, l'ensemble de la matière devrait être disponible pour le mois de juin/juillet. Il ne s'agit pas d'un souhait de la collectivité de masquer des informations, les élus n'ont pas la maîtrise sur la finalisation de cette étude, qui sera ensuite rendue publique.

Enfin, M. Nédélec confirme que le **pont est bien intégré au coût prévisionnel de 180 millions d'euros**, l'ensemble des aménagements envisagés ont été intégrés.

CONCLUSION

F. Cuillandre remercie l'ensemble du public pour sa présence ce soir. Cette première réunion en appelle de prochaines, notamment jeudi soir à Guilers. M. Cuillandre rappelle que toutes les contributions sont bien entendues les bienvenues, y compris celles en faveur de la page blanche.

Fin de la séance à 20h30