

# Atelier de contribution 3 Quartier Brest-centre

Hôtel de Ville, à Brest

24 juin 2019 - 18h30 / 21h

## ATELIER DE CONTRIBUTION 3

Quartier Brest-centre, hôtel de ville

24 juin 2019

18h30-21h

### COMPTE-RENDU

#### PARTICIPANTS

**18 participants**

##### En introduction et présentation

Victor Antonio, directeur mobilités, Brest métropole  
Guillaume Conseil, responsable d'opérations, Brest métropole aménagement (BMA)

Marie Guichaoua, garante nommée par la Commission nationale du débat public (Cndp), était également présente tout au long de l'intervention pour observer son déroulement et écouter les échanges.

*Animation par Claire Mével, consultante, agence Scopic.*

#### INTRODUCTION

**Mme Mével** indique en introduction l'objet et le déroulé du premier atelier de contribution, avant de laisser la parole à Mme Marie Guichaoua et M. Victor Antonio.

**Mme Guichaoua** présente son rôle dans la concertation.

La Cndp est une institution indépendante, créée en 1995, qui a vocation à suivre les projets qui ont un impact sur leur environnement, qu'il soit naturel ou socioéconomique. La Cndp compte un vivier d'environ 250 garants en France, missionnés par la Cndp pour suivre les projets localement.

Les garants ne sont ni employés de la Cndp, ni de Brest métropole, ils suivent l'ensemble du processus de concertation, sur une période entre 15 jours et 3 mois pour une concertation préalable selon le code de l'environnement. Concrètement, une phase préliminaire permet de travailler avec Brest métropole sur les modalités, avec des rencontres d'acteurs.

Ensuite, les garantes sont présentes lors des temps de concertation pour observer, reformuler au besoin les questions, et interpeller le maître d'ouvrage si certaines questions restent en suspens. Les garantes peuvent aussi aider à reformuler les questions du public et sont à sa disposition en cas de remarque sur le processus de concertation.

La dernière action est la rédaction du bilan, une fois tous les temps de concertation terminés (1 mois plus tard). Ce bilan récapitule tous les sujets débattus, les principaux avis exprimés, les orientations qu'ont pris les débats. Ceci permet de délivrer des conseils à Brest métropole sur les suites. Les garantes suivent le projet « Mon réseau grandit », mais sont également garantes de la concertation sur « les Ascenseurs du port ». L'un des principes clés pour la participation est l'équité de la parole : peu importe l'acteur qui s'exprime, sa parole a le même poids et doit être entendue à égalité.

**M. Antonio** remercie Mme la garante pour cette intervention, ainsi que les participants pour leur présence. Il introduit la présentation technique.

## SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

A la suite d'une présentation synthétique du projet par l'équipe, les participants sont invités à contribuer sur les supports mis à leur disposition. Ces échanges font l'objet d'une restitution synthétique de chaque groupe, en plénière.

La partie ci-dessous synthétise les points majeurs retenus et restitués par les participants :

- dans la partie « En synthèse » de chaque panneau (items soulignés),
- oralement lors du temps d'échanges.

A la suite, la maîtrise d'ouvrage a été invitée à répondre à certaines questions ou remarques qui appelaient des compléments.

Les contributions formulées sur les supports apparaissent de façon exhaustive dans la partie « détail des contributions », à la fin du document.

### LES POINTS MAJEURS RELAYÉS PAR LES PARTICIPANTS

#### **Groupe A**

Le premier groupe indique avoir travaillé de façon productive et avec un véritable engouement citoyen, sans être pour autant d'accord sur tout. Il indique être d'accord sur le tracé du tramway, dans son origine / destination. Il s'agit d'un véritable « gain de prestation » pour le transport en commun.

Il indique également son accord pour le projet de BHNS, sous réserve du tracé proposé dans le centre. En revanche, le groupe regrette que les lignes de bus existantes n'apparaissent pas, ceci permettrait de comparer les prestations. En lien, le groupe indique l'importance de conserver les itinéraires clés des lignes existantes. C'est un sujet d'inquiétude, par exemple pour ce qui concerne la rue Victor Hugo. Les participants craignent des « suppressions hasardeuses », mais indiquent, suite aux échanges avec les techniciens, que cela pourrait être pris en compte par rapport au volume de desserte.

Les participants pointent l'importance de davantage de P+R en bouts de ligne, ceci ressort de façon forte et unanime dans les groupes.

Enfin, le groupe se questionne sur le retour sur investissement. Le projet coûterait 180 millions euros : comment ceci se justifie et se rentabilise-t-il dans le temps ? Quels sont les coûts de fonctionnement associés ? C'est pour le groupe un point à approfondir, peut-être aussi dans la communication.

Considérant les variantes, le groupe indique qu'il ne lui apparaît pas opportun d'avoir un tracé commun tramway et BHNS jusqu'à Liberté / jusqu'à la place Albert 1<sup>er</sup> sur certaines variantes. Un tracé alternatif est proposé par le groupe, (cf annexe), au cœur du quartier Cerdan. Quelques participants relèvent l'intérêt de prolonger le tramway sur le port, plutôt que de mettre en place des ascenseurs urbains.

Le groupe s'accorde sur le fait que les vélos seraient à autoriser dans les transports en commun en périodes creuses, en complément d'aménagements cyclables adaptés.

Enfin, le groupe soulève la nécessité de replacer le projet dans une vision globale du réseau de transport de la métropole.

## Groupe B

Le groupe relève que la seconde ligne de tramway permettra de faciliter les déplacements de la population (à tous âges).

Celle-ci est un vrai point fort du projet, qui permettra de relier des espaces urbains très peuplés. Le groupe relève qu'il s'agit d'un projet diversifié (tram + BHNS) et sécurisant, permettant de diminuer la place de la voiture dans Brest.

Le groupe propose d'approfondir l'utilisation de la voie SNCF et la liaison en tram-train vers le Relecq-Kerhuon.

Il s'interroge par ailleurs sur la cohabitation entre les nouvelles lignes projetées et la circulation des nouveaux transports urbains individuels. Le groupe, à l'instar du premier, s'interroge sur la possibilité d'embarquer d'autres moyens de transport (les vélos et trottinettes) dans le tramway et le BHNS.

Il préconise d'intégrer une dimension artistique, le déploiement d'œuvres artistiques sur le parcours. Concernant la dimension écologique, le groupe propose par ailleurs d'utiliser les deux lignes projetées comme leviers pour reverdir la Ville (espaces verts et cultivables).

Pour ce qui relève des variantes, le groupe se prononce en faveur de :

- pour la ligne B, un terminus tramway faisant le lien avec la ligne 4.
- pour la ligne D, une préférence pour un BHNS allant jusqu'à la gare et passant dans le centre-ville par Kérigonan – Glasgow – Hôtel de Ville

Par ailleurs, le groupe émet d'autres propositions : pourquoi pas une ligne permettant une liaison port de commerce < > port de Plaisance ? Les participants proposent en outre un « chronobus », jusqu'à l'aéroport. En lien, ils préconisent de prévoir suffisamment de place pour les valises dans le tram B et le BHNS qui desservent la gare.

Dernier point clé soulevé, le groupe indique avoir «essayé de tenir compte des opportunités offertes par l'existant».

## Groupe C

Le groupe s'accorde sur l'intérêt d'un désenclavement de l'hôpital de la Cavale blanche, permis par la ligne B de tramway, et d'inciter à moins utiliser la voiture. La ligne D et son tracé correspondent pour le groupe à un réel besoin d'usagers et d'habitants.

Parmi les points à approfondir, le groupe pointe notamment l'enjeu de la sécurité lors de la phase de travaux, avec un retour d'expérience à effectuer sur la première ligne de tramway : « réduire les inconvénients qu'a pu connaître la première ligne ».

Le groupe souhaiterait des précisions sur le budget, et la répartition financière des différents postes. Par exemple : combien le pont va-t-il coûter, ou la destruction de la barre d'immeubles, quelle répartition entre les modes, etc. ?

Concernant la ligne de tramway, le groupe demande pourquoi la ligne est-elle si courte ? Pourquoi ne pas desservir le lycée Amiral Ronarc'h, le fort du Questel, ou prolonger vers Océanopolis ?

Le groupe détaille oralement, lors de la restitution, ses positions sur les variantes pour le tramway : il indique être favorable à la variante 1 dans le quartier de Bellevue, mais souligne l'importance de faire passer la ligne par Kergoat. Les avis sont partagés concernant la variante 3 (desserte du CHRU). Le groupe souligne l'intérêt de prolonger cette ligne, côté Cavale Blanche et/ou en descendant vers le port / Océanopolis.

Pour ce qui relève de la ligne de BHNS, le groupe indique être favorable à la variante (boucle) dans le quartier de Lambézellec. En revanche, il demeure favorable au tracé de base pour le tracé en centre-ville.

## Groupe D

Le groupe indique avoir débuté sa réflexion par les atouts de la ligne D. Celle-ci permet des liaisons vers les ascenseurs, voire même plus tard plus loin, en sortant du système BHNS, sur le port. La ligne permettrait par ailleurs la desserte de la fac, de la cité scolaire de Kérichen, de l'agence centrale de BMH (Kérigonan).

La ligne B, quant à elle, recueille un « oui unanime », pour la desserte permise de l'hôpital, de différents équipements patinoire, etc.

Pour les points à approfondir, le groupe indique la liaison en bus « ordinaire » (dans la circulation générale) vers le port, en prolongement de la ligne D.

Les participants relèvent l'intérêt de prévoir, dès la construction de cette deuxième ligne de tram les extensions futures, liaisons SNC, Penfeld, et potentiellement une autre ligne ailleurs. Plusieurs propositions sont ainsi formulées :

- prolonger la ligne B jusqu'au carrefour du Questel pour desservir à la fois le lycée, le centre d'équitation et la zone d'activité médicale derrière hôpital.
- prévoir une connexion avec le réseau SNCF et un potentiel train-tram vers Landerneau / Landivisiau.
- prévoir un aiguillage au niveau de Bourbonnais pour un embranchement éventuel ensuite vers Penfeld / Guilers, pour prendre le tram, « peut-être pas avec la même fréquence, mais au moins un ou deux par heure ». Il s'agit pour les participants d'un lieu très emprunté par les usagers venant de l'extérieur et se dirigeant vers Brest. Le groupe relève qu'il pourrait être intéressant, plus tard, d'envisager un PEM à cet endroit.

Concernant les variantes, le groupe se prononce, pour la ligne B, en faveur du tracé de base, sans aucune variante.

Pour la ligne D de BHNS, les participants préconisent de ne pas retenir les variantes 2B et 2C, afin d'éviter les ruptures de charge ou les redondances entre les tracés. La première leur apparaît pertinente pour desservir le CDAS, place de Bretagne.

Le groupe pose par ailleurs les questions suivantes sur le matériel roulant :

- l'achat des rames de tramway a été réalisé en groupement de commande avec Dijon, ce qui avait diminué le prix des rames, d'autres collectivités prévoient-elles la même chose ?
- serait-il possible de disposer du plan prévisionnel de l'aménagement du terminus gare ?

## LE TEMPS D'ÉCHANGES

***Un participant réagit suite aux présentations des groupes pour insister sur l'enjeu d'avoir une liaison optimale vers l'aéroport. La prestation de service était selon lui meilleure avant le tramway, il lui apparaît impérieux d'améliorer cela.***

Victor Antonio intervient à la suite des prises de parole pour répondre à certaines questions émergeant de la restitution des groupes.

Concernant la mention des lignes structurantes et existantes,

Elles ne sont pas indiquées à ce stade car ces lignes seront revues pour tenir compte des nouvelles liaisons structurantes, si celles-ci sont actées. L'enjeu sera d'éviter des doublons entre les lignes de transport public.

Les tracés définitifs devront, en ce sens, être connus. Les réflexions seront différentes selon les variantes, par exemple entre la variante par Kergoat et la variante par Le Gorgeu, à Bellevue. Un travail sera bien effectué sur les lignes de bus mais il n'est cependant pas possible d'y travailler avant de connaître la variante retenue. Ce type de concertation ne peut pas avoir lieu trop tôt. Dans l'hypothèse d'une mise en service au mieux en 2025, cela pourrait être réalisé vers 2024.

Concernant les retours sur investissements,

Victor Antonio précise que le transport public est par définition déficitaire, c'est pour cette raison qu'il est assuré par la collectivité. C'est aussi pour cela que d'autres ressources que les tickets sont nécessaires, notamment le versement transport. Il s'agit pour la collectivité d'être la moins déficitaire possible, et donc d'orienter des lignes structurantes sur des zones denses.

C'est aussi en fonction de ces critères que le mode est arbitré, plus ou moins « lourd » en fonction de la densité rencontrée. Si un mode lourd est rempli, il coûte au final moins cher sur le long terme, notamment parce qu'il offre une plus grande capacité et est plus attractif. Par ailleurs, le mode tramway s'amortit sur une période deux fois plus longue qu'un BHNS. Il est donc plus intéressant, sur des périodes longues, et si la collectivité est en mesure de le remplir. L'objectif est ainsi que l'euro investi soit le plus efficace possible.

Victor Antonio décrit à la suite le tableau dédié aux scénarios financiers, qui est par ailleurs disponible dans le dossier technique, support de la concertation.

Il indique que le coût de service est constitué de l'exploitation mais aussi du remboursement de l'emprunt. Si l'on observe le tableau ci-dessous, on constate que l'augmentation du versement transport (VT) permet d'obtenir 49,5 M€ par an (sachant que le taux de 2% est un maximum). Cette augmentation du VT peut se justifier par des investissements dans des projets de transports structurants.

Ces projets structurants permettent également d'augmenter le versement des usagers, car le réseau est plus attractif.

A noter que le scénario avec 2 lignes de BHNS rapporte un peu moins de recettes usagers que celui avec un tramway seul ou un tramway et un BHNS, car le mode BHNS est un peu moins attractif que le tramway, et rapporte donc un peu moins en recette.

Concernant le reste à charge pour le contribuable, on constate ici que ce qui appelle le plus le budget des contribuables est le scénario où la collectivité n'investit pas, car celui-ci produit :

- un réseau limité en capacité, qui n'attire pas d'usagers supplémentaires,
  - une impossibilité à justifier l'augmentation du versement transport, en l'absence d'amélioration du service,
- Un scénario tramway seul (et renforcement du réseau métropolitain) permet de faire baisser très fortement la part des impôts ménages. Le scénario avec 2 BHNS permet en revanche moins de recettes tickets, et donc une sollicitation plus importante des impôts ménages.

	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 la place des vélos dans les bus,

Les vélos ne sont pas complètement interdits, si l'usager dispose d'un vélo pliant, son entrée est permise aux heures de pointe. Le couloir est en revanche trop étroit pour un vélo traditionnel. Il y a aujourd'hui une tolérance pour les trottinettes ou vélos pliants, mais ceci dépend encore de l'affluence. En revanche, il est possible dans le BHNS d'entrer à toutes les portes, ce qui peut faciliter le passage avec un vélo.

### Concernant le souhait de disposer de davantage de pistes cyclables,

Ceci est inscrit au programme de l'opération, dans le cadre d'un aménagement de façade à façade. Au-delà des lignes B et D, le projet est aussi l'occasion de réinterroger les continuités cyclables à une plus large échelle. Victor Antonio indique par exemple que, lorsqu'un cycliste vient de Guilers vers Brest, il bénéficie d'une piste cyclable aménagée par le département, le long de la RD 5. A son arrivée à Penfeld, son trajet se complexifie jusqu'au carrefour des 4 vents. L'objectif est de venir combler ces discontinuités.

### Concernant le détail des budgets, selon les variantes et les différentes composantes du projet,

Les calculs ont été faits, néanmoins, lorsque l'on commence à détailler, chacun peut faire son « assemblage propre ». La collectivité a donc préféré présenter un coût global de 180 M€. Par exemple, si la variante descendant jusqu'aux ascenseurs n'est pas retenue, ceci permettra de « gagner » 3M€ ; la variante dans Kergoat est plus coûteuse car plus complexe à insérer ; le tracé de base dans Lambézellec permet d'aménager deux fois moins de voirie par rapport à la variante proposant une boucle, etc.

Il serait ainsi possible de donner tous les coûts détaillés, mais cela nécessite de dire à quelle variante on s'intéresse, et peut conduire à un tableau conséquent et complexe. La collectivité est à disposition si une personne souhaite des coûts plus précis sur les variantes.

### ***Mme Guichaoua prend la parole pour relever d'autres questions posées :***

- ***le prolongement de la ligne vers le port ?***
- ***la question du tram-train.***

Concernant le prolongement de la ligne vers le port, la proposition de la collectivité est de mettre en place un site propre (voie dédiée) pour le BHNS jusqu'au square Beauteemps / Beaupré. Ensuite, il est possible d'imaginer que le bus poursuive, et qu'il ne soit plus en site propre sur le port de commerce. La proposition est d'aller sans surcoût jusqu'au port, sans site propre, l'ajout d'une voie dédiée serait plus coûteuse.

### ***Un participant demande jusqu'où la ligne irait-elle sur le port ? Pourquoi pas jusqu'à Océanopolis ?***

Victor Antonio indique que la ligne 4 s'arrête au bout de la forme de radoub n°1. La nouvelle ligne pourrait se prolonger jusque-là, mais il pourrait aussi être envisagé d'aller jusqu'au rond-point du Gaz, avec la possibilité d'aménager un P+R assez facilement.

Aujourd'hui la desserte d'Océanopolis s'opère en passant par le centre-ville. Ceci nécessite de faire un tour dans le centre-ville, mais permet de desservir un plus large public. A l'inverse, le passage par le port ne permet pas de desservir un grand nombre de personnes sur le chemin. On entre ici dans une logique financière. Il pourrait être envisagé en période estivale de mettre en place des liaisons plus rapides, passant par le port.

### ***Est-ce que vous avez une enveloppe maximum, avez-vous prévu d'aller jusqu'à 200 M€ ?***

Victor Antonio explique le raisonnement de la collectivité en termes de capacité de désendettement. Le week-end précédent était présenté le compte administratif sur l'exercice 2018.

Aujourd'hui, la collectivité dispose d'une capacité autour de 5 ans, ce qui est un bon chiffre. On estime en général que sous les 8 ans une collectivité est dans le vert, ce qui permet d'avoir des taux intéressants pour des prêts.

Entre 8 et 12 ans, la collectivité passe en zone orange, elle commence à figurer parmi les collectivités plus endettées.

Au-delà de 12 ans, il lui est complexe de trouver des prêteurs, ou à des taux très importants.

Les élus ont demandé aux techniciens une proposition permettant de demeurer dans la zone verte, c'est-à-dire sous un taux de désendettement de 8 ans.

Pour un budget de 180 M€, la collectivité arrive à 8 ans, elle se situerait donc toujours dans la zone verte. Si le projet est plus cher, des choix seront sans doute à faire. Soit des investissements seront abandonnés ou reportés pour aller jusqu'à 200 M€ sur le projet « Mon réseau grandit », soit la collectivité choisira de passer dans la zone orange.

Concernant le tram-train, Victor Antonio confirme que cette hypothèse future est prise en considération dans le cadre du projet. Aujourd'hui l'insertion dessinée au niveau de la gare est plutôt celle d'un tramway qui tourne, au niveau du mur de soutènement de Gambetta, contourne le café et se dirige vers la gare pour éventuellement se raccrocher un jour au réseau SNCF et permettre une liaison tram-train.

Néanmoins aujourd'hui le tram-train n'est pas forcément à l'ordre du jour des techniciens car au-delà du Relecq-Kerhuon, le territoire n'est plus du ressort de la métropole. Il est possible par exemple d'échanger avec la communauté d'agglomération de Landerneau, mais c'est elle qui a la possibilité de décider de ce qui s'opère en la matière sur son territoire. Le projet présenté permet de se préserver des possibilités.

Par ailleurs, les tram-trains sont des matériels roulants spécifiques, capables de rouler à la fois comme des tramways, en ville, et sur le réseau ferré national. En ville cela nécessite des véhicules légers, capables d'accélérer et de s'arrêter très rapidement, en toute sécurité. Sur le réseau ferré, c'est la réglementation SNCF Réseau qui s'applique, les trains sont ainsi conçus comme des véhicules blindés, avec de nombreux impératifs, notamment pour protéger les usagers (circulation à grande vitesse). Le tram-train doit réunir l'ensemble de ces critères, il coûte donc plus cher. Les rames du tramway brestois ont coûté 2,05 M€ l'unité, ceci monte à plus de 4 M€ pour le tram-train. Ceci est notamment dû à ces difficultés réglementaires, les réglementations sont plus homogènes dans d'autres pays.

***Un participant suggère, si le problème est essentiellement réglementaire et non technique, de ne pas s'y attacher et de proposer le projet.***

C'est la réglementation qui oblige à faire des véhicules correspondant à certains critères techniques (réglementation train et tramway). Les deux réglementations ne sont pas coordonnées. Par ailleurs, techniquement, il faudrait, pour qu'un tramway puisse circuler sur le réseau ferré national, qu'il soit « bi-énergie », compatible avec les deux typologies de courants.

***Un participant revient sur la question posée concernant la possibilité de s'allier avec une autre collectivité pour l'achat de rames à plus bas coût.***

Victor Antonio revient sur le groupement de commande réalisé avec Dijon, pour la première ligne. Dans la même optique, la collectivité a ainsi commencé à discuter avec Tours et Le Havre, dont les créneaux de temps pourraient être plus ou moins compatibles. Pour Tours c'est à ce stade plus complexe compte tenu du souhait de cette collectivité de proposer du courant par le sol et un design plus particulier. Ceci resterait à affiner.

A l'interjection d'un participant, Victor Antonio indique qu'il est plus complexe de s'allier au niveau européen car les critères diffèrent. Or, des commandes de véhicules différents deviennent moins intéressantes pour le constructeur.

***Un participant demande si la collectivité a déjà pu prévoir l'incidence des projets sur la circulation routière dans la ville ?***

Un travail a été fait avec le bureau d'études Egis, qui demande à être complété. Par exemple, au niveau du pont de la Villeneuve, pour un tramway en site banalisé.

Une étude de circulation plus précise avec le bureau d'études SCE a été commandée. Différents projets comme la voie nord Lambézellec, le tramway, l'accroissement de la fréquentation du site CHRU de la Cavale Blanche sont à mettre en relation. C'est en cours, donc la collectivité pourra tirer des conclusions pour savoir si le projet fonctionne.

Une étude particulière va également être menée sur le centre-ville, pour savoir comment les automobilistes circulent avec l'intégration des nouvelles lignes éventuelles.

Enfin, les études vont aussi être affinées sur toute la partie sur laquelle le BHNS arrive à Lambézellec, avec le boulevard de l'Europe, et de nombreux véhicules provenant de Bohars, de Guilers, etc.



## CONCLUSION

Claire Mével remercie les participants pour leurs contributions et les échanges riches de la soirée. Elle présente les modalités de contribution, en présentiel (réunion publique du 10 juillet) et à distance, jusqu'au 14 juillet prochain.

Julie Boiveau, facilitatrice graphique, décrit à la suite les grands points retenus pour l'élaboration de la fresque de synthèse (non exhaustive).

- des points communs aux deux lignes : la prise en compte des modes doux, la place pour les vélos et les trottinettes (dans les bus, dans la ville via des voies dédiées), la diminution du nombre de voitures, les connexions aux lignes de bus, le volet financier et le retour sur investissement, les acquisitions de rames, la sécurité durant les travaux,
  - concernant le tramway : un engouement, un gain qualitatif, la desserte de l'hôpital Cavale Blanche, le passage par Bellevue, les prolongements éventuels (port, Océanopolis, Questel, « pousser » en tram-train jusqu'au Relecq-Kerhuon),
  - concernant le BHNS : la connexion à l'ascenseur du port, la proposition de tracé alternatif,
- Par ailleurs, Julie Boiveau note la question des parkings relais et l'importance de P+R adéquats, la connexion à la navette aéroport, les pôles d'échanges multimodaux vers Guilers et la Penfeld, etc.

*Fin de la séance à 21h.*

## DÉTAIL DES CONTRIBUTIONS

### Groupe A

#### Points forts

- 1 - OK sur le tracé départ / arrivée (tram) – 2/5 préfèrent le tracé 2
- 2 - gain de prestation

#### Obstacles / points à approfondir ?

- 1 - erreur : pourquoi les lignes existantes ne sont pas sur le plan ? (analyse desserte)
- 2 – attention à garder les itinéraires comme par exemple la rue Victor Hugo
- 3 - plus de parkings-relais au bout des lignes
- 4 - retour sur investissement ? (1/5)

#### Opinion / remarques sur les variantes présentées (tramway ou BHNS) ?

- 1 – alternative au tracé commun gare / place de la liberté – BHNQS : autre tracé \*\*\*\* (macarons verts : suppression)
- 2 - tramway jusqu'au port à la place des ascenseurs urbains (3/5)
- 3 – vélos autorisés sur certaines heures (5/5) en complément, plus d'aménagement cyclable.

**Propositions sur la carte :** une proposition de tracé alternatif pour le BHNS – voir la carte.

#### Les 3 points forts dégagés des échanges :

- 2<sup>de</sup> ligne de tram + BHQS si parcours adapté
- engouement citoyen
- vision globale du réseau et de BMO.

Notes jointes sur la table, en sus du panneau de contribution collective : quid de la sécurité ; pas de doublon BHNS tram (tracé alternatif pour le BHNS) ; pas d'ascenseur.

**QUID DE LA SÉCURITÉ?**

**SUITE A LA PRÉSENTATION DU PROJET**

Quels points forts identifions-nous pour le projet ?

- 1 OK SUR TRACÉ DÉPART ARRIVÉE (TRAM)
- 2/5 PRÉFÈRENT TRACÉ 2
- 2 GAIN DE PRESTATION

À l'inverse quels sont les obstacles / Points à approfondir ?

- 1 ERREUR : POURQUOI LES LIGNES EXISTANTES NE SONT PAS SUR LE PLAN ? (ANALYSE DESSERTE)
- 2 ATTENTION À GARDER LES ITINÉRAIRES COMME PAR EXEMPLE LA RUE VICTOR HUGO
- 3 DE PLUS DE PARKING-RELAIS AU BOUT DES LIGNES
- 4 RETOUR SUR INVESTISSEMENT ? (1/5)

Avons-nous déjà une opinion / remarques sur les variantes présentées (tramway ou BHNS) ?

- 1 ALTERNATIVE AU TRACÉ COMMUN GARE / PLACE DE LA LIBERTÉ – BHNQS : AUTRE TRACÉ \*\*\*\* (MACARONS VERTS : SUPPRESSION)
- 2 TRAMWAY JUSQU'AU PORT À LA PLACE DES ASCENSEURS URBAINS (3/5)
- 3 VÉLOS AUTORISÉS SUR CERTAINES HEURES (5/5) EN COMPLÉMENT, PLUS D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE

**mon réseau GRANDIT**

**OCUS SUR LES TRACÉS DANS BREST CENTRE**

Nos remarques et points d'attention sur la cartographie.

**EN SYNTHÈSE**

Les 3 points forts dégagés de nos échanges :

- 2<sup>de</sup> ligne de tram + BHQS si parcours adapté
- ENGAGEMENT CITOYEN
- VISION GLOBALE DU RÉSEAU ET DE BMO

**LEGÈRE**

- Ligne Tramway A
- Téléphérique
- Ligne D BHNS (projet)
- Variante de tracé
- Ligne B tramway (projet)
- Reconstruction PEM existant
- Gare
- Hôpitaux
- Université / Collèges / Lycées
- Équipements culturels et sportifs

**Groupe B**

**Points forts**

- une deuxième ligne de tram : facilitant pour les déplacements de la population (à tous âges).
- 2<sup>ème</sup> ligne vers l'hôpital
- relier des espaces urbains très peuplés
- un projet diversifié (tram + BHNS) et sécurisant, encore moins de voitures dans Brest.

**Obstacles / points à approfondir ?**

- tram-train : utiliser la voie SNCF vers le Relecq-Kerhuon
  - cohabitation nouvelles lignes projetées et circulation des nouveaux transports urbains individuels
  - possibilité d'embarquer le moyen de transport dans le tram et le BHNS
  - art sur le parcours
- comment reverdir la Ville en utilisant ces deux lignes projetées ? (espaces verts et cultivables)
- à la Cavale Blanche choisir l'option tram qui fait le lien avec la ligne 4.

**Opinion / remarques sur les variantes présentées (tramway ou BHNS) ?**

- préférence pour un BHNS qui va jusqu'à la gare
- préférence pour un BHNS par Kérigonan – Glasgow – Hôtel de Ville
- variante : port de commerce => port de Plaisance
- chronobus projeté jusqu'à l'aéroport
- place pour les valises dans le tram B et le BHNS qui desservent la gare.

**Propositions sur la carte : X**

**Les 3 points forts dégagés des échanges :**

- intégration des dimensions artistique, écologiques et de la cohabitation avec les nouveaux modes de transport urbains individuels et une extension tram-train.
- nous avons essayé de tenir compte des opportunités offertes par l'existant.

**CONCERTATION PUBLIQUE TRANSPORTS • TEMPS D'ATELIER**

**mon réseau GRANDIT**

Présentez-vous sur votre table. Il vous est à cette occasion possible d'apposer une gommette là où vous habitez, sur la carte.  
À vos crayons ! Après ce tour de table, complétez collectivement le support ci-dessous.

**30'** SUITE À LA PRÉSENTATION DU PROJET

Quels points forts identifions-nous pour le projet ?  
*... une deuxième ligne de tram facilitant les déplacements de la population à tous les âges...  
 ... relier des espaces urbains très peuplés...  
 ... un projet diversifié (tram + BHNS) et sécurisant...  
 ... encore moins de voitures dans Brest.*

À l'inverse quels sont les obstacles / Points à approfondir ?  
*... la cohabitation nouvelles lignes projetées et circulation des nouveaux transports urbains individuels...  
 ... la possibilité d'embarquer le moyen de transport dans le tram et le BHNS...  
 ... comment reverdir la ville en utilisant ces deux lignes projetées...  
 ... à la Cavale Blanche choisir l'option tram qui fait le lien avec la ligne 4.*

Avons-nous déjà une opinion / remarques sur les variantes présentées (tramway ou BHNS) ?  
*Préférence pour un BHNS qui va jusqu'à la gare...  
 Préférence pour un BHNS par Kérigonan - Glasgow - Hôtel de Ville...  
 Variante : port de commerce => port de Plaisance...  
 Chronobus projeté jusqu'à l'aéroport...  
 Place pour les valises dans le tram B et le BHNS qui desservent la gare.*

**20'** FOCUS SUR LES TRACÉS DANS BREST CENTRE

Nos remarques et points d'attention sur la cartographie.  
> Post-it et stylos à disposition

**10'** EN SYNTHÈSE

Désignez 1 rapporteur qui sera chargé de restituer les 3 points ci-contre, à tous !

Les 3 points forts dégagés de nos échanges :  
 Intégration des dimensions artistiques, écologiques et de la cohabitation avec les nouveaux modes de transport urbains individuels et une extension Tram - Train...  
 Nous avons essayé de tenir compte des opportunités offertes par l'existant.

Legend:  
 - Ligne Tramway A  
 - Ligne D BHNS (projet)  
 - Variante de tracé  
 - Ligne B tramway (projet)  
 - Reconstruction PEM existant  
 - Gare  
 - Hôpitaux  
 - Université / Collège / Lycées  
 - Équipements culturels et sportifs

**Groupe C**

**Points forts**

- désenclavement de l'hôpital de la Cavale Blanche
- inciter plus d'habitants à moins prendre leur voiture
- la ligne D de BHNS répond à un besoin réel des habitant

**Obstacles / points à approfondir ?**

- lors de la phase de travaux, rester vigilant quant à l'accessibilité PMR
- connaître la répartition pour chaque sur le budget
- desservir le lycée Amiral Ronarc'h ? Océanopolis ? Carrefour du Questel ?
- pourquoi seulement 5 km ? La ligne A fait 14 km !

**Opinion / remarques sur les variantes présentées (tramway ou BHNS) ?**

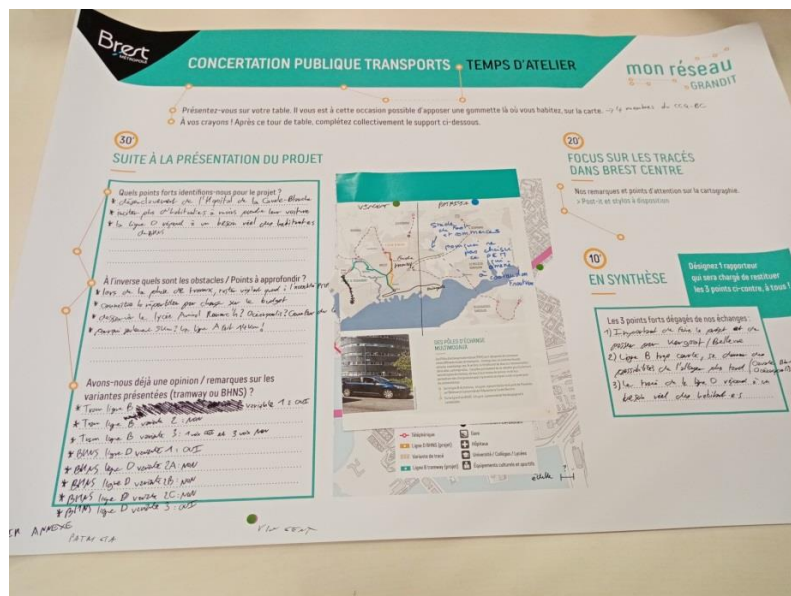
- tram ligne B – variante 1 : oui
- tram ligne B – variante 2 : non
- tram ligne B – variante 3 : 1 voix oui et 3 voix non
- BHNS ligne D variante 1 : oui
- BHNS ligne D variante 2A : non
- BHNS ligne D variante 2B : non
- BHNS ligne D variante 2C : non
- BHNS ligne D variante 3 : non

**Propositions sur la carte :**

Un participant du groupe propose une double branche tramway (fourche), l'une allant vers Bellevue, l'autre allant vers Lambézellec. Avec un prolongement vers le port de commerce et de plaisance.  
 Une participante pointe l'intérêt du PEM permettant de desservir le stade de foot et des commerces. « Pourquoi ne pas choisir ce PEM qui amène à Coataudon Frouven ? »

**Les 3 points forts dégagés des échanges :**

- 1/ important de faire le projet et de passer par Kergoat / Bellevue.
- 2/ ligne B trop courte, se donner des possibilités de l'allonger plus tard (Cavale Blanche, Océanopolis).
- 3/ le tracé de la ligne D répond à un besoin réel des habitants.



**Groupe D**

**Points forts**

- la liaison potentielle avec le port de la ligne D. La desserte de la fac de médecine, de la cité scolaire de Kérichen, l'agence nationale de BMH.
- desserte de l'hôpital par la ligne B !!! l'université, la patinoire, la CPAM. Potentiel tram-train vers Landerneau – Landivisiau.

**Obstacles / points à approfondir ?**

- liaison en bus ordinaire avec le port en prolongation de la ligne D.
- y-a-t-il des communautés prévoyant un tram ? pour diminuer le coût des rames comme avec Dijon.
- prolonger la ligne B jusqu'au carrefour du Questel pour desservir le lycée Ronarc'h, le centre d'équitation et ZAM derrière l'hôpital.
- présenter un plan prévisionnel du terminus « gare »
- prévoir un aiguillage au niveau de Bourbonnais pour un possible embranchement vers Penfeld.

**Opinion / remarques sur les variantes présentées (tramway ou BHNS) ?**

- sur la ligne D, éviter les variantes 2B et 2C, favoriser la variante 1, pour desservir le CCAS (CDAS ?), place de Bretagne.
- le trajet de référence de la ligne B est à privilégier.

**Propositions sur la carte :**

- plan gare ? liaison SNCF ? A quoi peut ressembler la restructuration de la gare routière, **Sernam**, etc. ?
- éviter les redondances entre tramway et BHNS sur les portions gare / Albert 1<sup>er</sup>.

**Les 3 points forts dégagés des échanges :**

- pas de redondances BHNS / tram, ni de rupture de charge
- partir sur une liaison avec le port du BHNS
- prévoir l'extension future du réseau de tram : liaison SNCF / embranchement Penfeld / croisement ligne E (peu lisible)

**CONCERTATION PUBLIQUE TRANSPORTS TEMPS D'ATELIER**

**mon réseau GRANDIT**

Présentez-vous sur votre table. Il vous est à cette occasion possible d'apposer une gommette là où vous habitez, sur la carte.  
A vos crayons ! Après ce tour de table, complétez collectivement le support ci-dessous.

**30' SUITE À LA PRÉSENTATION DU PROJET**

**Quels points forts identifions-nous pour le projet ?**  
 - la liaison potentielle avec le port de la ligne D. La desserte de la fac de médecine, de la cité scolaire de Kérichen, l'agence nationale de BMH...  
 - Desserte de l'hôpital par la ligne B !!! l'université, la patinoire, la CPAM...  
 - Potentiel tram-train vers Landerneau - Landivisiau...

**À l'inverse quels sont les obstacles / Points à approfondir ?**  
 - liaison en bus ordinaire avec le port en prolongation de la ligne D...  
 - y-a-t-il des communautés prévoyant un tram ? pour diminuer le coût des rames comme avec Dijon...  
 - prolonger la ligne B jusqu'au carrefour du Questel pour desservir le lycée Ronarc'h, le centre d'équitation et ZAM derrière l'hôpital...  
 - présenter un plan prévisionnel du terminus « gare »...  
 - prévoir un aiguillage au niveau de Bourbonnais pour un possible embranchement vers Penfeld...

**Avons-nous déjà une opinion / remarques sur les variantes présentées (tramway ou BHNS) ?**  
 - sur la ligne D, éviter les variantes 2B et 2C, favoriser la variante 1, pour desservir le CCAS (CDAS ?), place de Bretagne...  
 - le trajet de référence de la ligne B est à privilégier...

**20' FOCUS SUR LES TRACÉS DANS BREST CENTRE**

Nos remarques et points d'attention sur la cartographie.  
 - Post-it et stylos à disposition

**10' EN SYNTHÈSE**

Désignez 1 rapporteur qui sera chargé de restituer les 3 points ci-contre, à tous !

**Les 3 points forts dégagés de nos échanges :**  
 -> Sans de redondance BHNS / tram, ni de rupture de charge  
 -> Partir sur une liaison avec le port du BHNS  
 -> Prévoir l'extension future du réseau de tram : liaison SNCF / embranchement Penfeld / croisement ligne E

**Legend:**  
 - Ligne Tramway A  
 - Tramway  
 - Ligne D BHNS (projet)  
 - Variante de tram  
 - Ligne B tramway (projet)  
 - Reconstruction PEM existant  
 - Gare  
 - Hôpital  
 - Université / Collèges / Lycées  
 - Équipements culturels et sportifs