

Rencontre acteurs 2 Monde associatif

Siège de Brest métropole, à Brest

20 mai 2019 - 18h30 / 20h40

RENCONTRE AVEC LE MONDE ASSOCIATIF

Brest métropole – salle B10

18h30 – 20h40

COMPTE-RENDU

PARTICIPANTS

18 participants dans le public :

Amaury Sautron, Vivre la Ville – PIMMS de Brest
Camille Bougeard, Vivre la Ville – PIMMS de Brest
Hervé Jamin, En route pour l'emploi
Geneviève Etesse, Mission locale du Pays de Brest
Yvon Thomas, CLCV
Jean-Paul Faudet, CLCV
Igor Brioist, BAPAV
Sylvain Penven, BAPAV
René Le Goas, O.R.B.
Fanch Crozon, APF
Gilbert Rollet, APF
Géraldine Le Locq, ASF
Eric Pineau, ASF
Christophe Le Gall, ASF
Myriam Nourry, Les Partageurs
Laurent Porhel SATO
Arnaud Ledeun, association Valentin Haüy
Cénéric Morel, association Valentin Haüy

En tribune

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, Brest métropole aménagement

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

INTRODUCTION

M. Nédélec remercie l'ensemble des participants pour leur présence lors de cette rencontre dédiée au monde associatif.

L'objet des échanges est la nouvelle phase de développement des transports en commun en site propre sur la métropole. Plus précisément, le projet se compose de 3 éléments, soumis à concertation :

- Une ligne de tramway partant de la gare et allant vers Bellevue, desservant l'hôpital de la Cavale Blanche, le quartier de Bellevue,
- Une ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS), partant de la gare et allant vers Lambézellec, en passant notamment par les groupes scolaires de la Croix Rouge et Kérichen,
- Un renforcement du réseau de transport métropolitain.

L'ensemble va être présenté par Victor Antonio, de Brest métropole, et Philippe Cou, de BMA. Ce qui est soumis à la discussion, c'est l'opportunité même de faire ce projet, avec des amendements possibles, mais aussi la possibilité de ne rien faire.

La métropole est dans le cadre de cette concertation accompagnée par Mme Trébaol, pour la Commission nationale du débat public (Cndp). Cet accompagnement se déroule sur une longue séquence, jusqu'au 14 juillet, ponctuée de 18 rencontres. Mme Trébaol représente la Cndp, sollicitée pour encadrer la concertation. La garante est présente pour recadrer les débats ou reformuler les questions le cas échéant. Sa présence est une sécurité, notamment au moment de « rendre la copie », le bilan, suite à la phase de concertation.

Mme Trébaol prend la parole et indique que la Cndp est une Autorité Administrative Indépendante fondée par la loi Barnier, en 1995. La Cndp intervient en matière de concertation quand l'impact socio-économique d'un projet est important. Dans le cas du projet soumis à concertation, Mme Trébaol indique que la Cndp ne serait pas intervenue si elle n'y avait pas été invitée par Brest métropole. La Cndp compte 250 garants en France.

Mme Trébaol indique assurer une présence neutre, afin de garantir une démarche de transparence, ainsi qu'une communication responsable. Mme Trébaol est rémunérée mais non salariée de la Cndp. Son souci est de rendre compte de ce qui se dit, d'assurer une traçabilité des contributions : courriers, via le site [JeParticipe](#), lors des rencontres, etc.

Marie Guichaoua est la seconde garante, intervenant en appui, et présente lors de certains temps de concertation (non ce soir).

A l'issue de la phase de concertation, les garantes ont pour rôle de rédiger le bilan de concertation. Dans celui-ci, les participants doivent pouvoir identifier leurs questions, et les réponses apportées. Il est normal qu'à ce stade des études il ne soit pas possible de répondre à toutes les questions.

PRESENTATION DU PROJET

M. Victor Antonio, directeur des mobilités de Brest métropole, et M. Philippe Cou, directeur opérationnel de Brest métropole aménagement, présentent le projet et ses différentes composantes.

Victor Antonio rappelle les modalités de la concertation, avant le temps d'échanges.

TEMPS D'ÉCHANGES

A la suite, 3 questions sont posées par la salle avant réponses de l'équipe de maîtrise d'ouvrage.

Un représentant de Brest à pied et à vélos (BAPAV) remercie pour la présentation et l'invitation. Il indique plusieurs questions et points d'attention de la part de l'ensemble des aménageurs vélos :

1. Dans tous les trajets, vigilance quant à l'artificialisation des sols. Il s'agit d'un impact fréquent dans des projets d'infrastructures, et il est dommage de voir la verdure disparaître (avenue sur l'université citée en exemple).

2. Vigilance quant aux « décrochages » et tournants sur les voies de tramway. Le participant cite l'exemple de la courbe au niveau du cinéma le Mac Orlan à Recouvrance : existe-t-il des solutions techniques pour diminuer les nuisances sonores ?

3. Sera-t-il possible pour le vélo d'emprunter les voies du bus en site propre ? A Rouen, la question s'est posée sur le Téor, ligne de bus en site propre. En raison d'un conflit avec les conducteurs de bus, les vélos ont été un temps interdits, puis à nouveau autorisés car ne constituant pas une gêne. Sur toutes les lignes tramway et bus, il est important de garantir un double sens cyclable, et de clarifier la situation dès le départ : quel est le statut du vélo sur le site propre ?

Un représentant de la CLCV intervient de même pour relayer plusieurs questions.

Le représentant indique tout d'abord que l'association était favorable à la ligne de tramway, dès le départ, en regrettant les résultats du précédent référendum. Il était déjà important à l'époque (1991) de développer les transports en commun compte tenu de la circulation trop importante sur la ville. Aujourd'hui, il s'agit d'une urgence climatique. La CLCV est donc heureuse que l'on puisse améliorer le réseau de transport public, la voiture étant amenée à devenir de plus en plus anachronique.

En sus de son soutien au projet, la CLCV formule plusieurs questions :

- 1. La végétalisation du parcours serait pour l'association pertinente sur tout le linéaire, même en ville. L'association indique que cela est possible. Si certaines zones doivent néanmoins être minérales, le participant se prononce en faveur d'un béton perméable. Plusieurs villes le pratiquent, dans une lutte contre le réchauffement climatique. Et pour chaque arbre coupé, un arbre devrait être replanté, voire 2, pour avancer vers une re-naturalisation de la ville, qu'a souligné le Conseil économique social et environnemental.*
- 2. Le bruit est un point d'attention important, en retour d'expérience sur la première ligne, quand les courbes sont prononcées. La CLCV demande que le tracé soit examiné avec le moins de courbes possibles. Par exemple : rue de Gascogne, après la rue de Fougères, avant Brest Business School, la CLCV évoque la possibilité de faire un tracé « quasi rectiligne » en « mordant » sur la rue de Fougères ou sur le parking de la copropriété. Idem sur le rond-point de Provence : éviter d'être trop proche des habitations et avoir la courbe la plus large possible.*
- 3. L'association indique beaucoup travailler avec les copropriétés. Dans ce cadre, lui ont été remontés des exemples de bâtiments sur lesquels les secousses ont produit des malfaçons ou des problèmes. Le participant demande que lorsque le tramway passe à proximité, par exemple rue du Bourbonnais, des constats puissent être faits pour vérifier que la structure du bâti ne change pas au fil du temps. Les copropriétés ont beaucoup insisté sur ce point.*
- 4. La CLCV demande s'il ne serait pas pertinent d'envisager un tracé se prolongeant au-delà de La Cavale Blanche, pour desservir un maximum de personnes, par exemple le lycée de l'Amiral Ronarc'h, quasiment en entrée du CHU : pourquoi pas une station en bas du CHU pour desservir à la fois ses personnels et les usagers du lycées (plus de 1000 scolaires ainsi que les personnels ? Ceci serait à examiner de plus près.*

M. Nédélec intervient à ce propos en indiquant que l'un des objectifs de la concertation est bien également de formuler des propositions. La dernière remarque a également été mentionnée par d'autres participants en cours de concertation.

Sur la problématique du **bruit**, Victor Antonio indique que la ligne A de tramway était en effet sonore, notamment lors de la mise en service (nouveau modèle de matériel roulant). Les services de la métropole ont mis quelques années à convaincre le constructeur Alstom que le problème était réel, plusieurs villes en ont témoigné. Ainsi, les rames crissaient beaucoup les premières années, c'est moins le cas aujourd'hui. A en effet été mis en place un système de graissage entre la roue et le rail. Il a pour cela fallu convaincre les services de sécurité que le tramway allait toujours pouvoir freiner.

Aujourd'hui les crissements sont beaucoup moins présents, même si certains demeurent. En outre, la graisse utilisée est biodégradable. En conséquence, elle part avec l'eau de pluie. Certains jours, le tramway crisse donc encore comme auparavant, mais cette gêne a disparu à de nombreux endroits. Pour ce qui relève de la problématique spécifique du Mac Orlan, les services sécurité n'autorisaient pas, jusqu'à peu, l'utilisation des graisses sur cet endroit précis. C'est aujourd'hui possible, la situation devrait donc s'améliorer. Pour la prochaine ligne, ce sujet va être regardé de près, le constructeur l'a bien compris.

Concernant les **vélos sur la voie bus** : à Brest, les chauffeurs admettent facilement que des vélos puissent circuler sur les voies bus. Certains relaient par ailleurs que le confort y est parfois meilleur que sur les pistes cyclables. Sur le BHNS, il n'y a *a priori* pas de raison que cela soit différent que sur les voies de bus actuelles, ce sera sûrement le cas. En revanche, sur la voie tramway ce n'est pas possible, le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, service régalién en la matière, interdit les vélos sur la plateforme. Il s'agit alors de trouver à chaque fois une solution pour que les vélos aient une place sur l'itinéraire, ceci fait partie du programme de l'aménagement.

Sur l'**artificialisation des sols**, Philippe Cou indique que lors de l'enquête publique sur la ligne A de tramway A, le comparatif avait été fait par rapport aux eaux pluviales et la collectivité était excédentaire. Le tramway a ainsi permis de limiter l'artificialisation des sols. Pour la ligne B, il serait possible d'aller un cran au-dessus. A ce stade, les espaces enherbés sont en quelque sorte placés dans une « grosse jardinière béton ». Un voyage à Caen a permis aux équipes de voir un autre procédé, permettant un contact direct avec la terre, et qui pourrait constituer une nouvelle solution.

Concernant la **végétalisation**, M. Cou indique ne plus avoir à l'esprit le nombre exact d'arbres plantés sur la ligne A, même si le projet était très qualitatif, avec une diversité d'espèces végétales. Le projet de la ligne B répond aux mêmes standards.

Au sujet des demandes vis-à-vis des copropriétés, Philippe Cou indique que lors de la phase chantier et en exploitation, des **vibrations** peuvent en effet monter au niveau des immeubles. Il y a la phase chantier et la phase exploitation, la collectivité est vigilante quant à la proximité des immeubles lors de la pose des voies. Quand les immeubles sont trop proches, la collectivité préfère proposer des constats huissiers (bilan de l'état de l'immeuble avant les travaux). Il pourrait être envisagé de les systématiser pour les immeubles les plus proches.

Concernant la **proposition de prolongement au-delà du CHRU de la Cavale Blanche**, Victor Antonio indique que la métropole est heureuse que plusieurs participants demandent « plus de tram », ceci est à mettre en regard des coûts et financements. La demande formulée est en effet loin d'être isolée.

Mme Trébaol demande une précision au participant : souhaite-t-il des relevés avant la mise en œuvre des travaux liés à la construction de la plateforme du tramway ou mise en service du tramway. Le représentant de la CLCV indique que pour la première ligne, des constats ont été faits pour les bâtiments publics, il s'agirait de les faire pour tous les bâtiments, publics et privés, à proximité de la ligne, avant les travaux, pour les bâtiments qui devaient supporter un enclage de la ligne aérienne de contact.

Un participant intervient pour l'APF, France Handicap.

1. Il intervient tout d'abord en tant que contribuable. A la lecture de la presse, il indique avoir eu connaissance d'une intervention de M. Nédélec présentant le BHNS comme proposant quasiment le même confort et le même service que le tramway, mais étant plus souple, moins cher, et ne nécessitant pas de travaux aussi lourds qu'un tramway. Dans ce cas, pourquoi ne pas faire 2 BHNS, si ceci est moins cher, moins lourd, etc. ?

2. En tant que représentant de l'APF, il indique que les options sont importantes à analyser, car 50 mètres comptent lorsque l'on est en situation de handicap. C'est un point important, pour la marche, mais aussi pour les fauteuils, manuels notamment. Il évoque à ce sujet le contournement Bellevue (variante par Le Gorgeu). Pour l'APF, cette variante conduirait à s'éloigner des pôles de vie. Or, il est important de permettre une desserte au plus près des habitations et des centres de vie.

Pour l'hôpital, la problématique d'une desserte proche se pose également : « cela change tout si c'est en haut ou en bas ». Néanmoins, une desserte du bas avec des ascenseurs ou des escalators pourraient venir compenser le désagrément, si cela permet de poursuivre la ligne.

L'APF insiste : il s'agit néanmoins d'un sujet important, il faut desservir « au plus près de ».

3. Le participant fait part d'un retour d'expérience sur la première ligne de tramway. Il souhaite qu'un maximum d'éléments issus du retour d'expérience de la première ligne puissent être pris en compte pour améliorer le prochain projet. L'APF avait en effet relevé 276 points à reprendre sur le tracé de la ligne A, en comptant pour partie les 30% de places de stationnement PMR qui avaient été supprimées et n'ont pas été refaites. Le participant cite également les problèmes de dévers, d'encombrement de voirie, de lampadaires au milieu du trottoir (PMR, poussettes), et cite également l'anecdote d'un arbre en travers en sortie du tramway.

4. Il demande à ce qu'à l'occasion de la construction du tramway, soient supprimés les petits seuils de magasins. Ceci a été fait ponctuellement sur la première ligne, alors que l'association a constaté que cela avait été fait pour des seuils de garages. Le participant a conscience que c'est avant tout au propriétaire d'engager ces actions selon la législation, mais il peut être intéressant de profiter des travaux et reprises de trottoirs pour les réaliser.

5. L'association préconise des rencontres régulières et en amont (au stade du projet), ainsi qu'en cours de travaux, pour éviter des problèmes et des surcoûts.

6. Le participant indique enfin souhaiter que la collectivité définisse une hiérarchisation entre les besoins : il pratique le vélo électrique et est attentif à cela. Cependant, pour lui, la priorité revient aux PMR, fauteuils manuels notamment, ou personnes ayant des difficultés pour marcher, plutôt qu'aux vélos. Il cite l'exemple de la place PMR obtenue devant le cinéma Les Studios, cette place est éloignée de l'entrée alors même que des arceaux vélos ont été créés juste devant. A Saint-Martin, le même problème se pose selon lui. Il est important d'être au maximum dans l'angle. Il indique que des personnes avec cannes ne viennent plus en centre-ville car il faut marcher. Certains publics nécessitent davantage ce type d'attention.

Une représentante de l'association Les partageurs, pose 3 questions :

1. Pourquoi une ligne BHNS et une ligne tramway, pourquoi pas 2 BHNS, pourquoi ne pas conserver et améliorer la ligne 1 ?

2. *Le projet coûte au total 180M euros, néanmoins, quelle est la répartition entre ses différentes composantes ? Concernant les aménagements, la participante est étonnée d'apprendre qu'un deuxième pont est envisagé à côté du pont Schumann, alors qu'un bus pourrait peut-être permettre de conserver le pont existant.*

3. *Si l'on regarde le réseau projeté en 2025, celui-ci est très orienté vers le centre-ville. Quid des déplacements entre communes extérieures à Brest, pourquoi ne pas imaginer des lignes « chronobus » (exemple de Nantes), également autour de la métropole ?*

Le responsable de la section citoyenne et accessibilité au sein du collectif sourds Finistère indique que lors de la construction de la première ligne, la question de l'accessibilité aux sourds s'est posée, rien n'a été prévu pour eux. Il signale que lorsqu'un incident survient, le manque d'informations visuelles le bloque. Par ailleurs, lorsqu'un usager sourd cherche à acheter un ticket de transport, si un problème survient, il n'est pas possible de communiquer et de le résoudre, l'usager se retrouve bloqué. Il indique, comme autre exemple, que dans le téléphérique, lorsqu'une annonce est prévue, elle n'est pas accompagnée de visuels. Il n'y a pas d'écrans ni de caméras. Ces éléments devaient être prévus, et rien n'a été fait.

Un représentant de l'association La route pour l'emploi intervient pour demander s'il serait envisageable de mettre en place un bus qui ferait le tour de Brest Métropole. Lui-même travaille souvent avec des personnes en recherche d'emplois qui ont des difficultés de déplacement pour se rendre sur leur lieu de travail, cela peut leur prendre jusqu'à 2h.

Le participant demande si des agents sont prévus dans les P+R pour conseiller les usagers sur leur trajet, et si des vélos électriques seront envisagés dans ces P+R ?

Concernant le choix entre BHNS et tramway, M. Nédélec, indique que deux possibilités sont en effet présentées. Le tramway et le BHNS sont des modes qui ne correspondent pas aux mêmes échelles, ni aux mêmes densités de population.

Un tramway coûte environ, en investissement, 23 millions d'euros du km, le BHNS environ 13 millions d'euros du km. Dans ce contexte, pourquoi du tramway, pourquoi du BHNS ? M. Nédélec confirme que le confort est similaire dans un BHNS, en revanche le résultat attendu est différent, et l'on ne transporte pas la même typologie de personnes.

En termes d'investissement il s'agit de deux projets différents. Il est à noter qu'un tramway s'amortit sur une durée de 30 ans, moitié moins sur un BHNS.

En termes de maintenance et d'entretien, ces deux modes de transport sont également distincts. On pourrait croire initialement qu'un 2nd BHNS serait moins coûteux, mais sur le temps long, en fonctionnement, ce n'est pas la réalité des choses.

De même en termes de capacité, on ne transporte pas le même nombre de personnes.

L'objectif est de s'adapter aux besoins, ces propositions ont été mûrement réfléchies.

En retour sur la remarque formulée par l'association **Les Partageurs**, selon laquelle le projet, le plan **renvoie vers le centre-ville**. M. Nédélec confirme que c'est une réalité. Un réseau de transports en commun ne se crée pas par hasard.

La proposition soumise à concertation est formulée en fonction de la densité de population. Les chiffres sont à ce titre assez parlants (vers l'hôpital de la Cavale Blanche, Lambézellec), avec 75 000 personnes potentiellement concernées.

M. Nédélec détaille un plan présentant les opportunités de desserte pour appuyer son propos.

Il indique néanmoins que les liaisons en rocade comme c'est indiqué sur le document présenté issue du plan local d'urbanisme dit PLU facteur 4, M. Antonio et M. Cou compléteront.

A partir du 1^{er} septembre 2020, un nouveau réseau, sur la métropole, va être présenté avec le nouveau délégataire de service public, RATP Dev. L'objectif est de se laisser du temps, compte tenu de l'échéance électorale de mars 2020 pour échanger et concerter avec les nouvelles équipes, de mars à juin, pour établir le nouveau réseau en septembre 2020. A cette occasion, des adaptations seront faites, qui ne solutionneront sans doute pas tout, mais constitueront un progrès.

Victor Antonio indique, en reprenant le **plan du PLU facteur 4, les lignes déjà réalisées, celles proposées, celles qui sont planifiées à plus long terme, liaisons circulaires notamment**. La collectivité agit en priorité là où il y a des besoins en capacité. Ces lignes structurantes desservent beaucoup de personnes. Un fois cette « colonne vertébrale » constituée, l'objectif est de connecter en rocade, avec des itinéraires de ronde, qui existent déjà en bus, mais que la collectivité améliorera. Ces lignes sont plus complexes car, autant sur des trajets en direction du centre-ville, il y a beaucoup de publics potentiels et un nombre limité de rupture de charges, autant les lignes de périphérie connaîtront fatalement davantage de ruptures de charge, et donc une moins grande attractivité. C'est pour cela qu'elles sont

réalisées plus tard, avec des lignes capacitaires qui elles sont suffisamment attractives pour que les personnes acceptent des correspondances.

En réponse **sur la thématique des scénarios financiers**, Victor Antonio décrit les scénarios envisagés, à l'aide du tableau ci-dessous :

- pas d'investissement,
- tramway entre la gare et le CHRU de la Cavale Blanche + renforcement réseau,
- tramway entre la gare et le CHRU de la Cavale Blanche + BHNS entre la gare et Lambézellec + renforcement réseau,
- BHNS entre la gare et le CHRU de la Cavale Blanche + BHNS entre la gare et Lambézellec + renforcement réseau.

	Pas d'investissement	Tram Gare CHRU + renforcement du réseau métropolitain	Tram Gare CHRU + BHNS Lambézellec + renforcement du réseau métropolitain	BHNS Gare CHRU + BHNS Lambézellec + renforcement du réseau métropolitain
Montant de l'investissement	0	140 M€	180 M€	129 M€
Coût du service + remboursement d'emprunt	56,9 M€ / an	64,4 M€ / an	65,1 M€ / an	67,2 M€ / an
Les EMPLOYEURS payent	41,1 M€ / an	49,5 M€ / an	49,5 M€ / an	49,5 M€ / an
Les USAGERS payent	13,1 M€ / an	14,5 M€ / an	14,7 M€ / an	14,1 M€ / an
Les CONTRIBUABLES payent	2,4 M€ / an	0,4 M€ / an	0,9 M€ / an	3,6 M€ / an

Il indique que l'objectif est de placer l'outil de transport le plus efficace, là où l'on peut le remplir.

Pour le tramway, si celui-ci est rempli, le besoin reste d'un seul chauffeur, le mode est plus efficace et capacitair. Transporter beaucoup de monde dans un tramway, sur le long terme, coûte moins cher que de transporter le même public dans un bus. Par contre, si la collectivité ne parvient pas à remplir un tramway, mieux vaut lui privilégier un BHNS. C'est pour cela que les propositions s'alimentent de l'analyse des densités autour des lignes. La ligne où la densité est la plus importante est celle de Bellevue. Ainsi, le mode tramway s'y justifie sur la durée, il se révèle moins coûteux à exploiter qu'avec de nombreux bus. Le tramway s'amortit en outre sur une durée plus longue qu'un BHNS.

Victor Antonio décrit pour appuyer son propos les différents chiffres présentés dans le tableau. Les 2 lignes de BHNS sont en investissement moins élevées. Mais en fonctionnement, le coût est important (67 M euros/an).

Il existe 3 sources de financement, détaillés dans le tableau : recettes usagers, employeurs, contribuables.

Dans le cadre d'un réseau rénové avec de nouveaux projets, le versement transport peut être porté à 2%. L'augmentation de ce versement permet de disposer d'un apport de 49,5M euros par an. Sans investissement d'infrastructure, il n'est pas possible de justifier l'augmentation du versement transport.

En matière de recettes, il faut rappeler que le transport public est largement déficitaire, c'est la raison pour laquelle ce service est assuré par la collectivité. En matière de recette, c'est le scénario ligne tramway et ligne BHNS qui est le plus intéressant.

Reste la différence à payer pour financer le scénario, ce qui va rester à la charge des contribuables (impôts ménages). L'absence d'investissement se révèle en réalité coûteuse, car sans le versement transport, les contribuables sont amenés à verser davantage. Un scénario tramway est quant à lui quasi à l'équilibre. Le scénario tramway + BHNS est un peu plus mobilisateur, et le scénario avec 2 BHNS est celui pour lequel les contribuables vont être le plus mobilisés.

Une participante demande si la raison en est l'amortissement qui est sur 15 ans pour un BHNS ?

Victor Antonio confirme, il s'agit en effet d'un calcul sur du très très long terme. La raison en est également que le BHNS est légèrement moins attractif qu'une ligne de tramway pour le public. Suite à question, Victor Antonio précise que le versement transport ne peut pas être augmenté au-dessus de 2%.

Un participant intervient pour indiquer que pour lui cette explication est vraiment importante, notamment par rapport à ce que certains peuvent dire : « cela va alourdir les finances de la ville, on va payer plus d'impôts ». Victor Antonio indique que ce tableau figure dans le dossier technique. L'explication orale est néanmoins utile.

Victor Antonio revient **sur le sujet du handicap**, les questions importantes qui ont été posées, et ce qui n'a pas été correctement fait sur la première ligne de tramway. En effet, un projet comme celui-ci se fait avec des humains, et parfois l'humain fait des erreurs. Des décideurs, architectes, jusqu'au maçon, il y a parfois des pertes en ligne dans l'information. Il est possible de se dire que tout doit être vu très en amont. Néanmoins, il faut tout de même s'attendre à des pertes en lignes à la fin, des choses que l'on n'arrive pas toujours à faire de façon parfaite. Ce qui fait qu'un aménagement est réussi ou pas, cela tient souvent à du détail.

M. Antonio reprend les termes du participant : « 276 loupés, au moins. » La collectivité porte une attention à faire du mieux possible, néanmoins un budget est nécessaire pour des reprises après coup. 14 passages en revue ont été nécessaires pour voir ce qui n'allait pas, et plus de 600 000 euros dépensés pour corriger. Un budget correctif sera nécessaire sur la ligne B, même si la collectivité va s'efforcer de faire du mieux possible.

Le participant reprend la parole pour revenir sur la question des dévers : s'il faut que la pluie s'écoule, un dévers de 2% n'est en revanche pas utile. Ce seuil a même souvent été dépassé. Le participant propose ainsi de mettre dans les cahiers des charges un seuil inférieur à la loi. Il rappelle la complexité de pousser un fauteuil lorsqu'il y a un dévers, un dévers étant différent d'une pente, il s'agit d'un défaut de construction.

Victor Antonio indique que sur le dévers, si l'on veut des seuils de magasins accessibles, il faudra rattraper. Dans certains cas, en effet, des libertés ont été prises avec la norme. Des campagnes de sensibilisation avec l'ensemble des concepteurs en fauteuil seront peut-être utiles à l'avenir.

Le participant suggère également que « celui qui fait, en bout de ligne », dispose d'un gabarit, pour évaluer si celui-ci passe ou non (ex : boursoufflure de béton empêchant les passages de fauteuils).

Victor Antonio confirme cet objectif de mieux faire, tout en indiquant que des rectifications en fin de projet ne pourront sans doute pas être évitées.

Concernant **l'accessibilité aux personnes sourdes** ou malentendantes : les distributeurs ne comprennent en effet pas de clavier pour communiquer en cas de souci. Victor Antonio indique qu'il va se renseigner sur ce qui se fait en la matière, sans savoir à ce stade si des solutions existent.

Dans le tramway, le principe de base est que les messages sont doublés en sonore / visuel. Ceci concerne les messages standards. Pour ce qui relève de la gestion des incidents, il sera utile d'en échanger avec le nouveau délégataire.

Le participant réagit en indiquant qu'une alarme visuelle qui se déclenche dans le tramway serait suffisante.

Victor Antonio précise qu'un poste est dédié pour les opérateurs au poste de commande. Il est aujourd'hui demandé aux chauffeurs de faire l'effort **de taper un message**, mais la collectivité a encore beaucoup de mal à l'imposer. Elle dispose d'une marge de progrès avec le futur délégataire de service public.

Sur le téléphérique, les messages visuels existent, la collectivité a cependant toujours des difficultés avec l'opérateur actuel pour faire prendre en compte ce message et ce handicap, c'est quelque chose sur lequel il s'agit de travailler, les systèmes existent.

Par rapport aux distributeurs de tickets, un clavier serait-il possible ?

Victor Antonio n'a pas connaissance de dispositifs similaires, mais va le regarder.

Pour ce qui relève du **pont Schumann**, Philippe Cou indique que l'ouvrage d'art aura un coût d'environ 11 M euros. Ce qui milite en faveur d'un nouveau pont est que la durée de vie du pont actuel n'est pas extraordinaire (30 ans environ), donc rénover ou refaire serait plus ou moins équivalent. Ceci diminuerait par ailleurs les nuisances chantier.

Concernant les **vélos à assistance électrique** : aujourd'hui on compte environ 200 vélos en location longue durée. La collectivité souhaite demeurer sur un principe longue durée mais la nouvelle DSP comprendra 1200 vélos, soit une multiplication par 6. Parmi ces vélos électriques, une offre de vélos cargos, et vélos électriques pliants sera proposée, non sur les Pôles d'échanges multimodaux (PEM) mais à l'agence commerciale de Bibus, à des prix très intéressants.

Concernant les PEM, des agents sont parfois présents sur site, pas systématiquement cependant. Dans la question était également indiquée le fait d'« aider les gens à composer leurs trajets ». A ce sujet, la nouvelle Délégation de service public comprend une nouveauté : le « MAS », Mobility as a Service. L'objectif est de pouvoir retrouver à un endroit la façon de composer un trajet composite, avec plusieurs offres de déplacements publics et privés, et qu'il soit aussi possible de les régler : Breizh Go, déplacement privé, offres de stationnement, etc. C'est un nouvel enjeu de mobilité.

Un participant demande comment sera-t-il possible d'entrer dans le bus : comme dans le tramway ou avec une palette ?

Philippe Cou indique que l'entrée se fera de la même façon que dans le tramway.

Le représentant de BAPAV revient sur la problématique vélo.

1. Il cite un autre enjeu : faciliter le franchissement des voies par les piétons et vélos, qu'il ne soit pas nécessaire de longer la voie sur 100 m pour traverser, notamment pour les PMR.

Quand l'espace est végétalisé, l'utilisateur doit marcher davantage pour pouvoir traverser. Le participant indique que ceci peut aller à l'encontre de la végétalisation, il s'agit de trouver le bon compromis.

2. Le franchissement actuel du pont du Bouguen est problématique pour les vélos, or il est indiqué que celui-ci restera le même. Le participant indique que de nombreux cyclistes vont sur le trottoir en raison de conflits avec la voiture et d'un sentiment d'insécurité. La circulation sur le trottoir génère quant à elle des conflits avec les piétons et PMR. Serait-il possible de dévier un double sens cyclable avec le pont tramway, et de laisser le pont du Bouguen actuel pour les piétons uniquement ? Cela permettrait de séparer les flux.

3. Il relaie la question d'autres participants : tant qu'à faire passer le BHNS par la place Albert 1^{er}, pourquoi ne pas envisager une descente vers l'Harteloire, cela permettrait notamment de desservir plus efficacement le lycée Sainte-Anne, des correspondances avec la ligne A, etc. et questionne sur l'éventualité d'un prolongement de la ligne vers le parc de Penfeld, l'espacement permettant d'accueillir un Pôle d'échanges multimodal (PEM), capable d'absorber 2,6% du bassin versant.

Philippe Cou indique que **les traversées** des voies sont murement réfléchies, afin d'avoir les parcours les plus simples, tout en répondant à des problématiques de visibilité, du chauffeur, dans les courbes, etc. La collectivité s'efforce de ne pas allonger les distances avant traversées, mais y est parfois contrainte pour des enjeux de sécurité.

Concernant la place du vélo sur le pont du Bouguen, en principe à l'horizon de la mise en service il n'y aurait plus de bus sur le pont existant. Cela permettrait de revoir la place de chacun au sein de ce pont existant. Il n'y avait pas idée de créer un nouveau pont et d'y mettre des pistes cyclables, car la place serait suffisante sur l'existant.

Concernant **le tracé du BHNS** l'équipe demande des précisions par rapport à la proposition formulée :

Puisque le BHNS passe par la place Albert 1^{er}, l'idée serait de le diriger vers l'Harteloire, plutôt que vers la gare. Ceci permettrait une connexion avec la ligne A. Il s'agirait de créer un axe nord / sud, mais « qui serait vraiment nord/ sud sans aller jusqu'au pôle d'échange multimodal de la gare. ».

Victor Antonio indique qu'il est possible de regarder cette proposition plus finement, cela sera fait. Cependant, à côté de l'ancienne gendarmerie, la densité de population n'est pas très importante, et sur le pont de l'Harteloire, il n'y en a bien sûr pas : il s'agit de km sur lesquels le tramway ne dessert pas beaucoup de riverains et usagers potentiels.

Concernant la suggestion d'aller à la Penfeld à partir du carrefour des 4 vents, là aussi le parcours ne comprend pas beaucoup de riverains et d'opportunités. Le site de la Penfeld est certes intéressant à desservir, mais il ne fonctionne pas tous les jours.

Un représentant de la CLCV indique que l'axe Tanguy Prigent / boulevard de l'Europe est saturé aujourd'hui en heures de pointe. Le franchissement du pont de la Villeneuve par le tramway ne risque-t-il pas de constituer un goulot d'étranglement ?

Le participant soulève une piste : utiliser la voie piétonne comme voie normale (3 voies normales) et faire un encorbellement pour supporter voies piétonnes et cyclables. Il s'agit d'une question financière et technique.

Un représentant de Brest à pied et à vélos prend la parole pour signaler que les acteurs associatifs peuvent travailler sur un cahier d'acteurs et le faire remonter. C'est ce que le BAPAV va produire, après avoir pris connaissance de l'ensemble des documents mis à disposition. Il salue l'effort de la métropole d'avoir mis à disposition l'ensemble des documents techniques. Il incite les autres associations à également produire un cahier d'acteur.

Un participant souligne l'enjeu de « ne pas oublier les associations, et de travailler avec elles pour faire ». Représentant une association de malvoyants, il indique que le bus électrique est quelque chose qui fait peur. Il sera important de travailler sur des signaux sonores, et autres pistes. Le participant indique que les associations seront là pour travailler avec les équipes de la métropole, il est important de ne pas oublier les demandes qui ont pu lui être faites.

M. Nédélec remercie pour ces contributions, et cet investissement.

Mme Trébaol demande à l'agence Scopic, qui accompagne la métropole dans le cadre de la concertation, d'apporter des précisions sur les synthèses produites lors des séances, et le moment auquel le public pourra les consulter en ligne ?

Claire Mével, consultante Scopic, indique que des **comptes rendus** sont produits pour les différentes séances de concertation (réunions publiques, acteurs, etc.). Ceux-ci retranscrivent les remarques formulées, les échanges, les réponses apportées, et sont transmis à la collectivité dans un délai d'une semaine. Ils sont ensuite relus, notamment par les garantes pour assurer la traçabilité des échanges. Mme Trébaol complète en indiquant qu'elle relit actuellement les premiers comptes rendus. Le délai entre la réunion et la mise en ligne est ainsi d'environ 15 jours à 3 semaines.

Victor Antonio répond sur le sujet du **pont de la Villeneuve**, qui aurait une configuration du même type que celui de Recouvrance, à savoir un site partagé.

Reprenant ce qui a été dit sur le pont du Bouguen, il indique que ce dernier prend place après un carrefour compliqué (Place Albert 1^{er}). Dans ce contexte, la collectivité ne sait pas insérer une phase supplémentaire dans l'automate de feu pour assurer une bonne intégration du tramway sur un site partagé. Un nouveau pont semble ainsi nécessaire.

Sur le pont de la Villeneuve, en revanche, les carrefours amont et aval sont plus éloignés et simples. Il est possible d'insérer le tramway dans de très bonnes conditions, sans quasiment dégrader la circulation sur le pont. D'où cette solution, plus économique, qui fonctionne sur le pont de Recouvrance. Les études détaillées vérifieront que cette solution est pertinente sur le pont de la Villeneuve.

Victor Antonio ajoute un point d'éclairage supplémentaire : le CHRU fait aujourd'hui des investissements importants sur le site de La Cavale Blanche, selon eux ceux-ci généreront 30 % de fréquentation supplémentaire. En ce sens, la desserte par un tramway est essentielle, car les accès actuels se font essentiellement en voiture. Il s'agit vraiment de changer d'échelle sur le transport public pour permettre cette évolution du CHRU et offrir de nouvelles façons de s'y rendre.

Un participant demande si l'insertion sur le pont ne posera pas de souci pour les urgences ?

Victor Antonio indique que les **urgences** ont besoin de sortir de l'hôpital le plus vite possible, ce besoin ne se pose pas autant lors du retour vers l'hôpital. A ce moment, le patient est en général stabilisé. Le demande de priorité est surtout dans le sens hôpital vers le centre-ville.

Les services de Brest métropole rencontrent le directeur de l'hôpital cette semaine, d'autres rencontres ont déjà été organisées et de prochaines seront prévues car il existe de nombreux sujets d'interface entre les deux projets. Celui-ci en est un. La collectivité sait gérer le niveau de priorité et donner la priorité à l'ambulance quand elle se présente. C'est à intégrer dans les études.

CONCLUSION

M. Nédélec remercie l'ensemble des participants, rappelle les modalités d'information et de contribution, jusqu'au 14 juillet.

L'ensemble de ces contributions permettront d'adresser le meilleur projet à partir du mois d'octobre, au rendu définitif de cette séquence de concertation.