

Bilan final de la concertation préalable

La concertation préalable relative au projet de tramway de l'agglomération brestoise s'est déroulée sur plusieurs étapes, de novembre 2002 à avril 2007.

1 - Une concertation, lors de la phase de définition du dossier, qui a donné lieu à un bilan intermédiaire de la concertation lors du Conseil du 17 décembre 2004.

Cette 1^{ère} étape avait pour objectif d'exposer les raisons du projet.

Elle s'est scindée en différents temps :

- 1^{er} temps : dès le lancement du projet à la fin de l'année 2002, en amont des premières études de faisabilité pour expliquer les raisons motivant le lancement du projet,
- 2^{ème} temps : un an plus tard, en décembre 2003, pour restituer les études préalables de faisabilité,
- 3^{ème} temps : à la fin de l'année 2004, avant le vote du Dossier de Prise en Considération (DPC) qui a marqué une étape majeure dans le projet.

Cette concertation a donné lieu :

- à de nombreuses réunions publiques ou plus ciblées qui ont rassemblé plus de 2500 personnes,
- à une large information de publics variés, au travers de documents de communication amplement distribués,
- à l'ouverture d'un site internet dédié à ce sujet.

Les interrogations ont porté sur de multiples thèmes :

L'opportunité du projet, le tracé, les coûts, la réorganisation du réseau de bus, les impacts du projet sur le fonctionnement urbain et l'attractivité de l'agglomération, le fonctionnement des transports en commun en site propre, les modes envisageables, les travaux, la concertation et la démocratie locale.

L'ensemble de ces thèmes a été abordé globalement lors des études préalables ou des phases d'approfondissement qui les ont suivies.

A l'issue des études préalables de faisabilité, finalisées par l'élaboration d'un Dossier de Prise en Considération, un bilan intermédiaire de la concertation a été présenté (annexe jointe).

Les études se sont poursuivies sur 2005 et 2006.

Le dossier de tramway est entré dans une phase opérationnelle : la concertation s'est donc prolongée en début d'année 2007.

2 - Une concertation sur des thématiques précises, en amont des études d'avant-projet.

- **le matériel roulant**

Le 9 février 2007, le Conseil de Communauté de Brest métropole océane a fait le choix du matériel roulant en optant pour un système de tramway sur fer. Ce choix s'est opéré à l'issue d'analyses comparatives présentées lors de différentes réunions publiques :

- le 28 novembre 2006 aux contributeurs du Versement Transport,
- le 21 décembre 2006 en réunion publique,

- **l'insertion du tramway et les projets connexes**

- Les objectifs

Les réunions publiques avaient pour **objectif de présenter et de recueillir l'avis de la population** sur l'implantation des stations, la localisation des parkings relais, les différentes possibilités d'insertion du tramway dans l'espace public (latéral, axial), les premières pistes de réflexion des opérations connexes en termes de cheminements piétons, circulation automobile et cycliste, réorganisation du réseau de bus. Elles ont aussi été l'occasion d'informer à nouveau sur les grandes données du projet.

- Le déroulement

Quatorze réunions publiques se sont déroulées dans l'ensemble des villes de Brest métropole océane et les différents quartiers de Brest :

- Bohars le 12 février 2007
- Guipavas le 15 février 2007
- Bellevue le 19 février 2007
- Plougastel-Daoulas le 5 mars 2007
- Le Relecq-Kerhuon le 8 mars 2007
- Saint-Marc le 12 mars 2007
- Brest centre le 15 mars 2007
- Gouesnou le 19 mars 2007
- Guilers le 21 mars 2007
- Lambézellec le 26 mars 2007
- Plouzané le 29 mars 2007
- Europe le 2 avril 2007
- Rive droite le 4 avril 2007
- Recouvrance le 11 avril 2007

Ces réunions étaient présidées par les élus en charge du dossier et/ou le maire de la commune, le Maire-adjoint du quartier.

Ces réunions ont été filmées et enregistrées de manière à tirer parti pleinement de la richesse des débats.

L'invitation à ces différentes réunions s'est faite par :

- affichages : 87 panneaux seniors, 60 panneaux Decaux, 700 affichettes chez les commerçants et les lieux publics de l'agglomération,

- voie de presse : tenue d'une conférence de presse présidée par Annick Cléac'h et Marif Loussouarn le 29 janvier 2007, nombreux communiqués de presse avant chaque réunion, achat d'espaces publicitaires dans la presse quotidienne régionale -Ouest France et Télégramme -16 parutions pendant deux mois-, information dans les journaux municipaux (Sillage et les lettres d'information des communes),
- courrier, notamment à l'ensemble des membres des conseils consultatifs de quartier...,
- page d'information sur le site de Brest métropole océane et le www. tram.info.

A noter que la mise en place d'une charte graphique, au caractère affirmé, a permis d'identifier et de repérer l'information et assurera par la suite la lisibilité du projet.

Parallèlement à ces réunions publiques, des réunions plus ciblées ont eu lieu.

- au foyer de Kerlivet le 21 février 2007,
- avec des associations de personnes handicapées le 5 février 2007,
- avec des associations d'usagers du vélo le 07 février 2007,
- avec l'ensemble des salariés de la compagnie des transports Bibus le 26 février 2007.

Les réunions étaient constituées de différents temps :

- les exposés : introduction par les élus, exposé sur la ligne de tram et le projet urbain de la collectivité par Victor Antonio, responsable de la Mission Tramway à Brest métropole océane, exposé technique sur l'insertion du tramway dans le tissu urbain et maquette dynamique par Philippe Cou et Victor Antonio,
- une séance de questions/réponses avec le public.

➤ La participation

Dans les quartiers et communes de la Communauté Urbaine, la participation a été importante.

- Bohars : 30 personnes
- Guipavas : 120 personnes
- Bellevue : 100 personnes
- Plougastel-Daoulas : 40 personnes
- Le Relecq-Kerhuon : 100 personnes
- Saint-Marc : 100 personnes
- Brest centre : 120 personnes
- Gouesnou : 80 personnes
- Guilers : 40 personnes
- Lambézellec : 70 personnes
- Plouzané : 90 personnes
- Europe : 50 personnes
- Rive droite : 80 personnes
- Recouvrance : 80 personnes

Au total, plus de 1100 personnes ont participé aux réunions.

Lors des réunions publiques, les participants se sont vus remettre une fiche rappelant les modalités de la concertation et les prochaines étapes du projet. A compter de la 4^{ème} réunion publique, une plaquette d'information générale sur le projet leur a été remise.

Les réunions ont donné lieu à de nombreux articles dans la presse, ce qui a permis à une large population de se tenir informé (la revue de presse est joints au présent bilan).

➤ Les thèmes abordés

La concertation se déroulant dans une phase d'études du projet, les débats ont été riches, portant à la fois sur des questions globales relatives au projet dans son ensemble, et sur des questions plus spécifiques.

Les questions globales

Les réunions ont été l'occasion de répondre précisément à des questions globales sur le contexte et les modalités du projet.

- le réseau de transports publics à long terme : la restructuration des lignes de bus, l'axe Nord-Sud (connexion avec le tram, prolongement sur la gare et le Port de Commerce...), la construction d'une seconde ligne de tram et le calendrier envisagé.
- le fonctionnement du tramway : alimentation en énergie, lignes aériennes, franchissement de la plate-forme par les véhicules.
- la tarification du tramway, en lien avec les bus, celle des parkings-relais.
- le stationnement et la suppression supposée de places au centre-ville.
- des points d'insertion spécifiques, relatifs notamment au Pont de Recouvrance (système de levage, fonctionnement du tram lors du levage, travée, cheminements piétons ...), à la cohabitation des usages rue Jean Jaurès (tram, piétons, vélos, livraisons, stationnement, circulation automobile...), à la rue St Exupéry...
- le chantier : sa durée, son organisation, le réseau de bus durant la phase travaux, la prise en compte des professionnels riverains.
- le coût du projet –investissement (demande de précisions sur ce que l'investissement comprend précisément –fonctionnement, son financement – Versement transport – crainte de délocalisations des entreprises et d'augmentation des impôts ménages. Retour sur investissement en termes de création d'emplois, de gains environnementaux.
- le tracé : le choix de l'axe est-ouest par rapport aux générateurs de trafic tels que l'hôpital de la Cavale blanche, les facultés...le mode de calcul de la fréquentation.
- le choix du système tramway par rapport au trolleybus ou les bus aux biocarburants.

Ces questions globales ont mobilisé de nombreuses personnes avec des prises de positions positives ou négatives selon les intervenants.

<p style="text-align: center;">Les questions plus spécifiques donnant lieu à des approfondissements lors des études d'avant-projet</p>

- le nombre de stations :

Certains habitants pensent que la distance entre certaines stations est trop importante et projettent les futures stations de tram sur les stations actuelles de bus. Une explication leur a été donnée sur le compromis à trouver entre vitesse commerciale et proximité.

Sur deux secteurs géographiques en particulier, quelques personnes ont jugé le nombre de stations trop restreint.

Ainsi, trois stations (Pilier Rouge-Octroi-Coat Ar Guéven) sont projetées sur la rue Jean Jaurès qui est en pente ; il convient de regarder l'implantation d'une station à la hauteur de Saint-Martin.

Par ailleurs, une remarque similaire a eu lieu dans le quartier de l'Europe à partir duquel quatre stations sont programmées : Pontanézen, Europe, Hermitage et Kergaradec. Afin de tenir compte des avis des habitants, il conviendrait d'étudier une nouvelle station au niveau de la rue de Verny et de rééquilibrer vers le sud les stations Europe et Pontanézen.

- la localisation des stations :

Sur Kergaradec, quelques habitants craignent la localisation de la station en site axial du fait de traversées piétonnes plus importantes pour rejoindre la station et de la sortie des véhicules du futur giratoire jugée insécurisante. Une localisation en latéral du côté du parking-relais ou à l'intérieur de ce dernier mérite d'être étudiée.

Sur la branche en direction du Froutven, l'emplacement de la station Kerlaurent fait débat. Des demandes ont été formulées pour la déplacer plus à l'est (du côté du gymnase) afin de desservir le quartier Keradrien, Pont Neuf. De plus, une distance importante entre les deux stations a été déplorée ; la configuration de la ligne laisserait la possibilité d'aménager une station intermédiaire dans le futur en fonction de la demande.

A l'extrémité ouest de la ligne, deux sites seront à confronter pour la localisation de la station Technopôle : le premier au pied du château d'eau, le second au niveau de l'entreprise Thalès.

D'une manière plus globale, le positionnement des stations terminus (Kergaradec, Froutven, Technopôle) devra être examiné de façon à ménager des possibilités d'extensions futures quelles que soient leurs directions.

- le dimensionnement des parkings-relais/le nombre :

Des remarques ont porté sur la taille des parkings-relais, jugés petits (celui de Kergaradec, notamment, prévu pour 200 places).

La capacité de ces parkings-relais en surface pourra être augmentée en fonction de la demande. Des réservations seront opérées afin d'anticiper l'avenir.

Par ailleurs, un intervenant a émis le souhait de construire un parking-relais à proximité du rond-point de Coat Tan ; la question sera étudiée en lien avec le devenir du Polygone.

- le réseau global tram/bus :

De nombreuses questions ont porté sur le réseau global incluant le tramway et les bus. Les interventions ont été particulièrement nombreuses dans les communes non desservies directement par le tramway (Plougastel-Daoulas, Le Relecq-Kerhuon, Bohars) et dans certains quartiers de Brest (Saint-Marc particulièrement, Lambézellec).

Les utilisateurs sont, en particulier, sensibles à la question du temps de parcours et à la réduction des correspondances.

Le besoin de cohérence entre l'offre tramway (fréquence, amplitude) et celle des autres lignes du réseau a été souligné, de même que le besoin de desserte fine des quartiers pour faciliter la mobilité des personnes âgées, l'amélioration du réseau de soirée, la liaison avec le réseau de cars interurbains, le réseau ferré ou l'aéroport.

A plusieurs reprises, a été évoquée la possibilité de liaisons entre quartiers sans passer par le centre-ville :

- desserte du Port de Commerce,
- desserte de l'Ecole Navale,
- rabattement vers le tramway depuis Lambézellec (Kergaradec, Europe, Strasbourg...) et certaines communes.
- liaisons directes entre communes sans passer par Brest,
- desserte directe des établissements scolaires et de la base navale.

La question des tarifs a également été fréquemment évoquée.

Les études de restructuration globale du réseau, qui ont débuté en mars 2007, intégreront ces réflexions.

Sur la construction du réseau à long terme, une concertation fine sera organisée dans les villes de Brest métropole océane et les différents quartiers.

- La prise en compte du vélo :

Une forte attente s'exprime sur la prise en compte du vélo, mode doux complémentaire au tram ; la pratique du vélo est jugée insécurisante en ville. Les études d'avant-projet s'attacheront à donner leur place à ce mode : continuité des cheminements vélo afin de sécuriser les usagers du vélo, mise en place de parkings surveillés, possibilité de prendre le tramway avec le vélo dans des plages horaires définies (hors heures de pointe, le dimanche...). Ces actions seront définies en concertation avec les associations d'usagers du vélo.

- L'étendue de la zone piétonne :

La zone piétonne a reçu un accueil favorable. Peu de remarques ont été formulées sur l'étendue proposée de la zone piétonne. Une personne est intervenue sur la dénomination de « zone piétonne » jugée impropre car occupée largement par le tram. Les accessibilités riveraines et les livraisons devront être étudiées.

- Les cheminements piétons :

De nombreuses remarques ont été faites sur l'attention à porter à la qualité et à la sécurité des cheminements piétons dans des secteurs comme la place de Strasbourg, le quartier Europe-Pontanézen (où se déplacent beaucoup de scolaires, enfants, personnes âgées et handicapées...), la future zone du Froutven où s'installeront de nombreuses enseignes commerciales. Par ailleurs, la sécurité de l'accès des piétons aux stations, situées en site central, a soulevé plusieurs questions.

- L'accessibilité au tramway :

Une forte attente s'est exprimée sur la question de l'accessibilité de la chaîne des déplacements. Le tram sera accessible et permettra de tirer vers le haut l'ensemble du réseau. Cette question sera travaillée avec les associations de personnes handicapées.

- Prolongation de l'axe nord-sud jusqu'à la gare – Desserte du port de commerce en bus :

L'itinéraire du tramway dessert la place de la Liberté, située à 450 mètres de la gare routière et ferroviaire. Dans le cadre de la restructuration du réseau, il sera nécessaire de réfléchir à une meilleure accessibilité de ces points par un prolongement de l'axe bus nord-sud jusqu'à la gare dans un premier temps, puis jusqu'au port de commerce où sera implanté un parking-relais sur le site anciennement occupé par le Groupement Pétrolier Brestois.

Conclusion

La concertation s'est donc déroulée tout au long du processus de définition du projet, pendant 5 ans, à des temps bien définis.

Au total, ce sont plus de 30 réunions publiques, 20 réunions plus ciblées qui se sont déroulées sur le projet.

La concertation a réuni plus de 3600 personnes.

Le débat a clairement évolué au cours du processus : d'un débat animé portant sur l'opportunité du projet, son coût, il s'est au fur et à mesure centré sur le fonctionnement du tramway, les plus values à attendre, les impacts sur le fonctionnement de la ville, la réorganisation du réseau de bus et de la circulation automobile.

La concertation a permis à la population de s'exprimer, de donner son avis et d'amender le projet sur quelques points.

Elle se poursuivra tout au long du processus de décision avec des réunions publiques, une information-communication en continu : un site internet dédié au projet sera opérationnel à l'automne 2007, des journaux d'information seront distribués dans les boîtes aux lettres de l'ensemble des foyers de la Communauté Urbaine.

De manière plus spécifique, Brest métropole océane poursuit son travail de partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie : l'observatoire des effets du tramway, monté conjointement

avec cette institution, est l'occasion de récolter des données à caractère économique sur le tracé du tramway et de diffuser une information.

Un travail de fond est également entrepris avec les associations de personnes handicapées, les associations d'usagers du vélo, les conseils consultatifs de quartiers, les commerçants ; ces publics sont appelés à devenir des prescripteurs du projet, à se faire les porte-parole des futurs usagers pour enrichir le projet.