

Bilan des garantes CNDP sur ascenseurs urbains brestois

Conférence de Presse du 4 octobre 2019

Les garantes sont intervenues sur un terreau fertile à la concertation dans une métropole où il existe une véritable culture de la co- construction des projets. Les garantes ont été peu sollicitées en réunion ou par écrit (4 mails).

La concertation a eu lieu du 28 mai au 14 juillet 2019. Dans le cadre de la concertation « Mon réseau grandit », le projet « Les ascenseurs du port » sont présentés à titre informatif sous forme d'une option et le renvoi à la concertation sur les ascenseurs urbains est explicite.

A noter que le projet n'entre pas dans le champ de la saisine obligatoire de la Commission nationale du débat public et qu'à ce titre, le bilan n'est pas publié sur le site de la CNDP.

Une concertation sur une courte durée qui a bien fonctionné :

Nombre de participants à la concertation : 505 participants au total

Nombre d'avis recueillis et de questions posées : 222 contributions

71 contributions en ligne sur le site www.jeparticipe.brest.fr ont été reçues, soit à peu près autant que pour la concertation « Mon réseau grandit » qui a fait l'objet de 18 réunions publiques. A noter que le nombre de contributions en ligne est important pour une concertation courte (6 semaines) et portant sur un projet beaucoup moins coûteux (6.3 millions d'euros) que celle portant sur mon réseau grandit (180 millions d'euros). Fort argumentées, elles exprimaient des positions qui étaient différentes de celles exprimées en réunion, sur les stands ou en balade urbaine.

Pour mémoire, quelques dates clés

- Le 12 février 2019, Brest métropole a saisi à la CNDP pour la désignation deux garantes pour les deux projets « Mon réseau grandit » et « Les ascenseurs du port »
- Les garantes ont été nommées le 6 mars 2019 n° 2019 40 pour la concertation relative aux ascenseurs urbains
- La première réunion à Brest Métropole s'est déroulée le 21 mars 2019
- L'avis de concertation a été publié le 11 mai dans le Télégramme puis de nouveau le 17 juin dans le Télégramme et le 18 juin dans Ouest France pour l'avis rectificatif mentionnant deux temps de concertation complémentaires
- Une étude de contexte a été effectuée et remise à la CNDP le 22 mai avant le début de la concertation
- La concertation a débuté le 28 mai après une annonce par conférence de presse le 22 mai et s'est terminée le 14 juillet à minuit.
- Le bilan sera présenté à la CNDP le 4 septembre 2019
- La maîtrise d'ouvrage présentera son bilan au Conseil de métropole avant la fin de l'année 2019

Comment s'est passée la concertation ?

La concertation s'est organisée au plus proche des lieux d'implantation des ascenseurs. Elle a été circonscrite au centre- ville et au port de commerce mais a été annoncée à tous les habitants de la

métropole par information sur le magazine Sillages de Brest métropole (numéro de mai), par les annonces faites par voie de presse, radio et affiches sur les rampes d'accès au port et par la diffusion d'une lettre d'information aux riverains du port du cours Dajot. La conférence de presse du 22 mai a eu lieu à la Carène.

L'étude de contexte nous a conduit à rencontrer 8 acteurs du territoire sur 14 sollicités¹.

A la suite de l'étude de contexte, deux temps de concertation ont été rajoutés à la demande des garantes (annonce légale du 17 et 18 juin) :

- un stand sur le port le 28 juin à l'heure du déjeuner
- un stand le 13 juillet sur le cours Dajot de 17 h 30 à 21 h 30 avant le feu d'artifice
- La préparation de cette concertation s'est déroulée de manière efficace avec la maîtrise d'ouvrage qui a rapidement réagi à la demande de rajout de temps de concertation, conséquence des discussions avec les acteurs rencontrés lors de l'étude de contexte.
- Le temps court de la concertation et son déroulé en même temps que la concertation sur « Mon réseau grandit » a permis de mobiliser une dynamique de la maîtrise d'ouvrage et une dynamique de la participation. Compte tenu du nombre restreint de réunions, les élus ont été présents sur les trois réunions prévues initialement et lors de la rencontre sur le port.
- L'organisation de la concertation et notamment le rajout de deux temps de rencontre sur site, a permis une bonne information sur le projet et de recueillir l'avis d'un grand nombre de personnes. La balade urbaine a facilité la compréhension de l'insertion des ascenseurs dans le paysage et les échanges entre la maîtrise d'ouvrage et les participants ont permis de nourrir le projet.

L'ensemble des rencontres a été marqué par une bonne articulation entre les temps d'information et les temps de contribution. Les équipes projet se sont montrées très à l'écoute et ont su répondre aux questions posées. A noter, leur volonté de toujours mettre en avant l'objet de la concertation proposée, à savoir la discussion sur l'opportunité de tels projets.

Comment le projet a – t- il été perçu ?

- Le projet est accessible, visible, appréhendable dans l'espace et dans le temps
- Des préoccupations d'intégration paysagères (visibilité de l'ensemble depuis le Port et insertion cours Dajot)
- Une grande attente sur la qualité de services (plages d'ouverture importante, accès aux PMR et autres handicaps facilités).
- L'accès à la Gare est un point important du dispositif et des variantes d'implantation sont proposées.
- Les avis très contrastés exprimés en réunion ou via les registres démontrent bien que ce projet est fondamental pour les Brestois : il fait surgir leur attachement au patrimoine, met en exergue des visions de la ville différentes selon les générations, selon les modes de vie.
- Les débats ont montrés que le projet ne fait pas l'unanimité et qu'il a du mal à convaincre majoritairement

¹ Ont été rencontrés les compagnies Penn Ar Bed et le Brestoa, la Carène, la capitainerie du Port, le Seamen'club, le comité départemental des pêches, Pôle emploi et la direction interrégionale de la mer

- L'option BHNS inscrite dans la concertation « Mon réseau grandit », qui se déroulait en parallèle, est souvent revenue comme un élément influent du projet. A partir de cette option se dessinaient plusieurs propositions formulées par les participants : et si on ne construisait qu'un seul ascenseur ? et si on imaginait un funiculaire ? et si le BHNS était un bus électrique en site partagé ? Il sera donc important dans la suite de la concertation d'intégrer pleinement cette option aux discussions.

Bilan des garantes CNDP sur le renforcement des transports métropolitains brestois

Conférence de Presse du 4 octobre 2019

Les garantes sont intervenues sur un terreau fertile à la concertation dans une métropole où il existe une véritable culture de la co- construction des projets. Malgré trois autres concertations¹ en cours en même temps, le projet a été bien perçu dans son périmètre, ses objectifs et son calendrier. Le taux de participation a été bon et en comparaison à d'autres extensions de réseau comme à Tours par exemple, meilleur en réunions publiques et plus important proportionnellement en nombre d'avis déposé via les modes traditionnels (participation en réunion ou sur les stands, registres.).

Les garantes ont été peu sollicitées en réunion ou par écrit (4 lettres, un cahier d'acteur provenant d'une association, 11 mails).

Population aggro de tours : 353 000 habitants	Brest métropole : 208930 habitants
Participants en réunion publique : 1000	778
627 avis en ligne	86 avis en ligne
583 avis (autres modes)	596 avis
35 avis au garant	15 vis au garant

Le public en participant activement par écrit (registres papier et numériques) ou lors des réunions publiques, des rencontres sur site et des ateliers de contribution a exprimé des propositions concrètes. Il y a eu un fort investissement des usagers qui témoigne du grand attachement à leur quartier (Bellevue notamment), à leur cadre de vie (préoccupations environnementales) et d'une volonté d'utiliser les transports en commun à condition que leurs conditions de vie soient prises en compte : globalement, les deux lignes nouvelles sont perçues comme une évolution positive et les demandes de prolongement de lignes et de renforcement du réseau métropolitain vont au-delà de ce qui est soumis à concertation.

Les participants se sont approprié l'ensemble des outils de contribution mis en place pendant cette concertation. On peut noter un nombre important de contributions (189 sur 596) via les registres papier et numériques, ce qui confirme l'intérêt de multiplier le nombre de supports. On remarque que ces avis et contributions ne rejoignent pas toujours ceux exprimés lors des rencontres physiques. Peut-être est-ce dû au fait qu'il s'agisse d'expressions de personnes n'ayant pas eu l'occasion d'entendre les informations précises en réunion (notamment sur la question du coût du projet). La concertation en ligne voit apparaître plus d'avis contre le projet et on remarque que les arguments opposés ont souvent reçu une réponse lors des réunions.

PM notre travail a consisté à :

- n °1) Du 21 au 29 mars - Un regard attentif sur les documents de concertation (vérification de la lisibilité des objectifs, de la clarté de ce qui est soumis à concertation , de l'organisation de la concertation, de la forme des documents)

¹ Le projet de renouvellement urbain de Bellevue, le schéma directeur vélo, la liaison Nord de Lambézellec

- n °2) Du 3 au 27 avril – Des rencontres avec les acteurs brestois pour faire évoluer le cas échéant les modalités de concertation, qui a débouché sur une étude de contexte remise à Brest Métropole et à La CNDP.
- n °3) Du 29 avril au 10 juillet : une présence à disposition des usagers lors de tous les temps de concertation
- n °4) Du 14 juillet au 14 août L'écriture du bilan de la concertation et sa présentation à la Commission Nationale de Débat public le 4 septembre.

Nos constats :

Nous avons souligné dans notre bilan :

- L'ensemble des temps de concertation ont pu accueillir aussi bien des publics experts que non-experts, créant des discussions riches et argumentées.
- Le maître d'ouvrage a su créer un cadre favorable à l'expression des différentes problématiques et les a consignées
- Un travail important conjoint entre l'ensemble des acteurs du projet, avec des efforts de pédagogie de la maîtrise d'ouvrage se manifestant par des compléments d'information donnés en séance si certaines questions le nécessitaient.
- Des réponses en séance à toutes les questions posées, à des réponses différées par écrit si elles nécessitaient des recherches d'informations ou des vérifications.
- L'accessibilité aux échanges a été renforcée (présence d'une traductrice en langues des signes, facilitatrice graphique, moyens d'accessibilité lisibles sur le site de Brest métropole pour chaque réunion eu égard à la salle choisie).
- Une volonté d'aller au-devant des usagers (ateliers de contribution, stands, réorganisation du dispositif de concertation pour les sites hospitaliers à la demande des garantes, réunion spécifique la Marine et Naval group) ;

Ce que nous avons entendu :

A propos du projet dans son ensemble

- Le projet présenté est globalement accepté par les participants Le projet est vu comme vertueux sur le plan du paysage urbain et du développement durable : il limite l'accès de la voiture en ville, fait reculer la part de l'autosolisme et fournit l'opportunité du réaménagement des espaces publics pour les mobilités douces.
- Les principaux arguments en faveur de l'agrandissement du réseau sont liés aux temps de parcours jugés trop longs actuellement et plébiscitent des accès optimisés à l'hôpital et à la gare. Les réflexions des participants portent sur tous les modes de transport (collectifs publics, routiers et modes actifs).
- Les participants souhaitent que le projet facilite les déplacements durables de manière générale sur la métropole. Pour cela, ils s'expriment pour :
 - une bonne articulation du présent projet avec les lignes de bus existantes et d'une réorganisation du réseau existant
 - une desserte en rocade des villes de la métropole, sans avoir à passer par Brest centre, un renforcement de l'accessibilité à l'aéroport

- Des souhaits de renforcement du réseau apparaissent comme le prolongement du BHNS jusqu'à Kergaradec est mis en perspective avec la réflexion et la concertation sur le contournement routier de Lambézellec.
- Toutefois, certains préféreraient l'amélioration du réseau existant et d'autres posent la question de la création de deux lignes de BHNS (au lieu d'une ligne de tramway et d'une ligne de BHNS). Ces avis ne sont pas majoritaires.
- Le respect de l'environnement est une priorité (respect des espaces verts, diminution de la pollution, des gaz à effet de serre et de la pollution sonore)
- Le tramway comme le BHNS sont vus comme des facilités pour les personnes à mobilité réduite (PMR) surtout si les correspondances sont limitées.
- Une expression plus forte sur l'opportunité du tramway chez les usagers et personnel des hôpitaux mais un intérêt également pour le BHNS.
- La justification du projet a été critiquée car elle se fonde sur des documents stratégiques dont les données remontent à plusieurs années, notamment l'enquête ménages déplacements de 2008. L'enquête 2018 a été terminée durant la concertation.
- La sécurité et les services aux voyageurs ont été abordés par les participants (des demandes notamment sur une bonne information sur les correspondances, des limitations de celles-ci, des allongements des amplitude horaire sur le réseau(notamment des transports de nuit pour aller à l'hôpital)mais aussi plus de cohérence des horaires de tous les moyens de transports pour faciliter l'intermodalité.

Financement et coût

- Le coût du projet a fait l'objet de nombreuses questions, que ce soit pour comparer le prix d'un BHNS par rapport à un tramway, mais aussi la comparaison avec le coût de la première ligne de tramway. L'ensemble des combinaisons possibles des 2 nouveaux moyens de transport ont été envisagés et questionnés par les participants y compris le coût des ouvrages d'art et chaque scénario a fait l'objet d'une réponse technique et financière de la part de la collectivité.

Intermodalité et accessibilité

- Les participants se sont exprimés en faveur d'une possibilité accrue de pratiquer l'intermodalité et à l'intégration des modes doux de déplacement dans ce projet, notamment par la possibilité de monter dans les transports avec son vélo et des continuités aménagement vélo le long des lignes de tram et de BHNS et perpendiculairement à celles-ci en flux séparé.
- Une forte inquiétude est apparue concernant les pertes de lignes de bus existantes dès lors que le tramway et le BHNS seraient en fonctionnement. Une reproduction de la situation vécue sans concertation suffisante lors de la mise en œuvre de la ligne A serait dommageable.
- L'implantation des stations de tramway et de bus doit être organisée pour être optimisée (peu de distance) et doit être lisible dans les aménagements d'espace et sur les documents de communication (plans du réseau, plans aux arrêts).
- Des demandes d'aménagement pour des modes actifs (encorbellement, voie spécifique pour chaque mode) pour les deux ponts, Schuman et de la Villeneuve.

Le projet nourrit d'autres attentes...

- une amélioration de la desserte des quartiers Nord de Lambézellec vers les facultés
- une ligne de bus entre le port de commerce et le port de plaisance ou un prolongement du tramway jusqu'à Océanopolis.
- des bus équipés pour transporter les vélos des communes périphériques vers le centre
- un prolongement de lignes pour assurer un lien complet entre le port de Commerce et Keraudren.