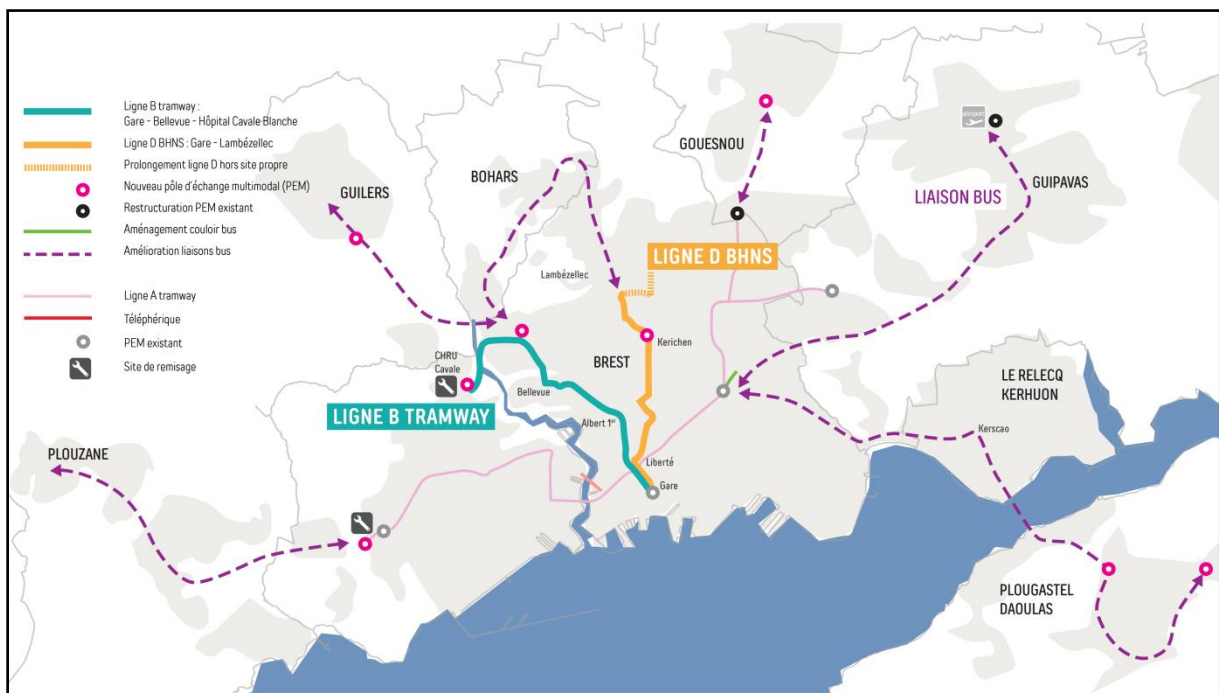


Arrêté préfectoral du 27 octobre 2022

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET D'URGENCE
DU PROJET DE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE TRANSPORT EN
COMMUN DE BREST METROPOLE « MON RESEAU GRANDIT »
EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI
SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE BREST METROPOLE

Enquête N°E22000157/35

28 novembre 2022 – 6 janvier 2023



Partie 1
RAPPORT D'ENQUETE

Fait à Brest, le 24 février 2023

SOMMAIRE

1. PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE	4
2. LE PROJET MON RÉSEAU GRANDIT PRÉSENTÉ À L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	6
2.1. CONCERTATION PREALABLE	6
2.1.1. CONCERTATION PHASE 1 :	6
2.1.2. CONCERTATION PHASE 2	10
2.2. DESCRIPTION DU PROJET OBJET DE LA DEMANDE DE DUP.....	12
2.2.1. Le projet en quelques chiffres	12
2.2.2. La ligne B du tramway.....	12
2.2.3. La ligne D du Bus à Haut Niveau de Service BHNS.....	13
2.2.4. Le couloir de bus Rue de Paris	14
2.2.5. Les pistes cyclables	14
2.2.6. Les pôles d'échanges multimodaux (PEM)	15
2.2.7. Espaces végétalisés.....	17
2.2.8. Adaptation places de parking	17
2.2.9. L'extension de l'atelier de maintenance	19
2.2.10. Le coût du projet et son financement	19
2.3. L'UTILITE PUBLIQUE ET L'URGENCE DU PROJET	20
2.4. L'IMPACT DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	23
2.4.1. Description des milieux concernés	23
2.4.2. Description des enjeux	25
2.4.3. Description des impacts et mesures.....	28
2.4.4. Enquête environnementale à venir	29
2.5. EVALUATION SOCIOECONOMIQUE.....	29
2.6. CONSULTATION ADMINISTRATIVE SUR LE PROJET SOUMIS A LA DUP	30
3. MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI DE BREST METROPOLE	32
3.1. CONCERTATION PREALABLE	32
3.2. DESCRIPTION DU PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI	32
3.3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET DE MEC DU PLUI.....	32
3.4. CONSULTATION ADMINISTRATIVE SUR LE PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI	33
4. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	34
4.1. ORGANISATION DE L'ENQUETE	34
4.2. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE	35
4.3. PUBLICITE, AFFICHAGE, INFORMATION DU PUBLIC.....	36
4.4. DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	38
4.5. BILAN DE L'ENQUETE.....	41
5. SYNTHESE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS FORMULEES PAR LE PUBLIC SUR LE PROJET « MON RESEAU GRANDIT », OBJET DE LA DEMANDE DE DUP, ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	43
5.1. ENQUETE PUBLIQUE.....	44
5.1.1. L'expression du public	44
5.1.2. Observation de la commission d'enquête	45
5.2. OBSERVATIONS GENERALES SUR LE PROJET	45

5.2.1. L'expression du public	45
5.2.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	50
5.3. PROJET DE TRAMWAY	51
5.3.1. L'expression du public	51
5.3.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	60
5.4. PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS).....	60
5.4.1. L'expression du public	60
5.4.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	64
5.5. POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX	64
5.5.1. L'expression du public	64
5.5.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	67
5.6. AMENAGEMENTS CYCLABLES.....	68
5.6.1. L'expression du public	68
5.6.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	75
5.7. RUE DE PARIS	76
5.7.1. L'expression du public	76
5.7.2. Question de la commission d'enquête :	76
5.8. SCHUNT.....	76
5.9. COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET	76
5.9.1. L'expression du public	76
5.9.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	77
5.10. RESEAU BIBUS	77
5.10.1. L'expression du public	77
5.10.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	79
5.11. TRAM-TRAIN.....	79
5.11.1. L'expression du public	79
5.12. DIVERS.....	79
6. SYNTHESE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS FORMULEES PAR LE PUBLIC SUR LE PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI, ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	80
6.1. L'expression du public	80
6.2. Observations et questions et de la commission d'enquête	80
7. PROCES VERBAL DE SYNTHESE.....	81
8. MEMOIRE EN REPONSE DE BREST METROPOLE.....	82
9. CLOTURE DE LA PARTIE 1 – RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE	82

Annexes :

1. Tableau récapitulatif des observations
2. Procès-verbal de synthèse et questions de la commission d'enquête remis le 20 janvier 2023.
3. Mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse et aux questions de la commission d'enquête du 3 février 2023

1. PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

Installée le long de la rade de Brest, Brest métropole est constituée de 8 communes : Brest, Bohars, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas et Plouzané. Elle s'étend sur 220 km² et rassemble 214 022 habitants.

Brest métropole est la plus petite des métropoles françaises au plan institutionnel, mais la deuxième agglomération de Bretagne.

Le périmètre de Brest métropole délimite quatre types de territoires urbains :

- Le centre-ville de Brest qui regroupe la plupart des fonctions urbaines centrales. Il se caractérise par un relief marqué, la présence de coupures urbaines (le fleuve Penfeld et la base navale répartie sur ses rives), et une architecture issue de la reconstruction d'après-guerre. Le quartier du Port de Commerce est séparé de l'hyper centre par la topographie.
- Les quartiers périphériques, qui développent autour du centre-ville, présentent des identités fortes : Lambézellec, Recouvrance, Saint Pierre, Saint Marc, Bellevue, Saint Martin...
- Les 7 communes autres que Brest qui présentent des populations de 3 500 à 15 000 habitants et qui sont structurées autour de centres urbains. Malgré une fonction résidentielle dominante, elles préservent une identité forte et abritent plusieurs équipements de niveau métropolitain (aéroport sur Guipavas, Technopole sur Plouzané...).
- L'espace rural ou semi-rural minoritaire sur le territoire mais qui abrite une population dispersée importante sur certains secteurs (Plougastel-Daoulas) et une agriculture dynamique.

Brest métropole est l'autorité organisatrice des mobilités, en charge de la conception et de la mise en œuvre d'une politique cohérente en matière de transport.

Face à une population restant globalement stable, le réseau de transport urbain de la métropole, présente depuis les années 1990 une offre également stable en kilomètres. En revanche, son organisation a très fortement évolué et continue de s'adapter régulièrement.

- Mise en service de l'axe nord/sud (site propre bus discontinu de 8 km) en 2004 ;
- Mise en service de la première ligne de tramway en 2012 qui a permis d'augmenter de +30% la fréquentation globale du réseau.

La part modale de l'automobile, au sein du Pays de Brest comme de la métropole, a baissé de deux points entre 2003 et 2017 pour atteindre 68%. La part modale de transport collectif dans la métropole avoisine les 10%.

Le choix retenu par Brest métropole, dans le cadre du PLUi facteur 4, est de développer un réseau permettant à long terme d'atteindre une part modale de 20%, en cohérence avec des engagements pris au sein du Plan Climat Air Énergie territorial (PCAET) 2019-2025, à l'horizon 2025 pour lutter contre le réchauffement climatique.

La volonté politique de la Métropole est de créer un réseau structurant de Transports en Commun en Site Propre (TCSP).

La première phase de mise en œuvre de ce réseau structurant de TCSP a eu lieu en 2004 avec la création d'une ligne de Bus Nord/Sud en site propre discontinu.

La deuxième phase a consisté en la réalisation de la ligne A en 2012 et de la ligne C (téléphérique urbain mis en service en 2016).

Depuis 2018, Brest métropole étudie la mise en œuvre d'une troisième phase de développement du réseau de transport collectif en site propre.

Il s'agit d'un projet global intitulé « Mon réseau grandit » qui comprend la création de deux nouveaux axes forts de TCSP (une deuxième ligne de Tramway et une ligne de Bus à Haut niveau de Service BHNS) et le renforcement de l'offre de transport sur toutes les communes de la métropole. Des études de faisabilité ont été conduites.

Une délibération du conseil de métropole en date du 1^{er} février 2019 a défini les objectifs et caractéristiques principales du projet ainsi que les modalités de concertation préalable.

Le bilan de cette concertation a servi de base à l'élaboration du programme qui a été soumis à délibération le 15 décembre 2020 au conseil de métropole. La délibération a permis de lancer la phase opérationnelle le projet, avec la passation d'un mandat de maîtrise d'ouvrage à Brest Métropole aménagement (BMA) SPL. Au sein de BMA l'équipe Tram 2, multidisciplinaire, est dédiée au projet.

Le mandataire a ensuite lancé la consultation pour la désignation d'un maître d'œuvre global pour le projet : EGIS RAIL ingénieuriste spécialisé dans les transports en commun.

La phase Avant-Projet a démarré mi 2021.

À l'automne 2021, une deuxième phase de concertation sur le projet a permis de converger sur les tracés définitifs des deux infrastructures linéaires (tramway et BHNS).

La délibération du conseil de Brest métropole du 29 avril 2022 entérine la mise à jour du programme de l'opération suite à la concertation 2021 et aux études d'avant-projet et de coût du projet.

Le projet de développement du réseau de transport en commun de Brest métropole intitulé « Mon réseau grandit » consiste en : la réalisation d'une deuxième ligne de tramway de la gare de Brest à l'hôpital de la Cavale blanche ; d'une ligne de bus à haut de niveau de service (BHNS) de la gare de Brest au quartier de Lambézellec ; la création de 8 pôles d'échanges multimodaux (PEM) sur les communes de Brest, Guilers, Gouesnou et Plougastel-Daoulas ; la restructuration de 2 pôles d'échanges existants ainsi que l'amélioration des liaisons avec les communes de la métropole ; l'extension de l'atelier de maintenance de tramways et l'aménagement d'une portion de la rue de Paris et de pistes cyclables rue Paul Doumer.

C'est ce projet qui fait l'objet de la présente enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique et d'urgence du projet de développement du réseau de transport en commun de Brest métropole « Mon réseau grandit », emportant mise en compatibilité du PLUi sur le territoire des communes de Brest métropole.

Cette enquête est organisée conformément aux dispositions des articles :

- L.110-1 et suivants, R.111-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatifs à l'acquisition des emprises foncières nécessaires à la réalisation des travaux ;
- L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants du code de l'environnement. (Conformément aux dispositions de l'article L110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque l'opération est susceptible d'affecter l'environnement, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est menée selon les formes déterminées par le code de l'environnement);
- L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants du code de l'environnement dans le cadre d'une opération susceptible d'affecter l'environnement (rubriques 6 et 7 annexées à l'article R.122-2 du présent code) ;
- L.153-54 et suivants et R.153-14 du code de l'urbanisme relatifs à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec une déclaration d'utilité publique ;

- L.1511-2 à L.1511-4 du code des transports concernant l'évaluation économique et sociale à laquelle est soumis le projet « Mon réseau grandit », joint au dossier soumis à enquête publique régie par le code de l'environnement.

Précisions :

L'enquête publique conjointe portant sur la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation de l'opération (enquête parcellaire) fait l'objet d'un rapport et de conclusions distincts.

Le projet « Mon réseau grandit » fera ultérieurement l'objet d'une autre enquête publique environnementale, avec évaluation environnementale, portant sur 3 volets : « loi sur l'eau », les effets des coupes et abattages sur les alignements d'arbres, et les dérogations au titre des espèces protégées. Cette seconde enquête visera à obtenir les autorisations environnementales nécessaires à la réalisation du projet.

2. LE PROJET MON RÉSEAU GRANDIT PRÉSENTÉ À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2.1. CONCERTATION PREALABLE

2.1.1. CONCERTATION PHASE 1 :

Une première phase de concertation volontaire s'est déroulée du 29 avril au 14 juillet 2019, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public.

Deux garantes ont été désignées par la CNDP : Catherine TREBAOL, Marie GUICHAOUA.

La concertation a permis d'organiser :

• 5 réunions publiques du 29 avril au 10 juillet 2019	255 participants
• 3 ateliers de contribution du 5 juin au 24 juin 2019	122 participants
• 6 rencontres acteurs du 6 mai au 9 juillet 2019	101 participants
• 4 rencontres sur site du 16 mai au 26 juin 2019	300 participants
	Total 778 participants

Bilan des garantes : Synthèse, des observations et propositions recueillies

Concertation

- Le public a apprécié se voir présenter plusieurs variantes.
- Certains se sont exprimés en faveur d'un positionnement de la réflexion au niveau du bassin de vie, malgré les limites administratives.
- Certains participants se sont interrogés sur les moyens mis en place pour rendre compte des échanges dans les différentes réunions et pour informer l'ensemble des participants.
- Les participants utilisent le registre numérique pour s'interpeller entre eux et apporter aux autres internautes des éléments d'information après une participation aux réunions publiques. Les avis se construisent argumentés par les positions des uns, relayés par des apports de participants au débat.
- La concertation en ligne voit apparaître plus d'avis contre le projet.

Opportunité générale du projet

- Le projet présenté est globalement accepté par les participants.
- Cependant, certains avis exprimés ont remis en cause la création de ces nouvelles liaisons et y préféreraient l'amélioration du réseau existant. 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.
- Les lignes présentées sont globalement dirigées vers le centre. Or le souhait de nombreux avis exprimés est de pouvoir se déplacer plus facilement entre communes de la métropole, en reliant plus facilement les pôles d'activités et universitaires.
- 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 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.
- Le tramway comme le BHNS vont améliorer les transports 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 déplacements ménages de 2008. L'enquête 2018 a été terminée durant la concertation.
- Du fait du calendrier électoral à venir, plusieurs participants se sont interrogés sur la mise en place du projet en cas de changement de municipalité.
- Un nouveau délégataire de service public (DSP) pour les transports est entré en fonction en juillet 2019. La concertation avec ce nouveau DSP a été questionnée. Quant à ce projet, le futur gestionnaire est attendu dans ses prises de décisions pour ne pas diminuer le nombre de bus, voire supprimer certaines lignes.
- 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. Ils anticipent des perspectives d'aménagement du territoire qu'offre le terminus à la gare de Brest : les prolongements en tram train jusqu'au Relecq-Kerhuon, Landerneau et Landivisiau sont cités plusieurs fois. Les usagers demandent de penser le réaménagement des voies connexes aux axes supports du tram et du BHNS, car il y aura un report modal et des interconnexions complexes à gérer. Sont aussi demandés des aménagements cyclables en parallèle mais aussi en perpendiculaire aux lignes créées et des dessertes pour les deux lycées (Sainte Anne et l'Harteloire).
- Les réflexions des participants portent sur tous les modes de transport (collectifs publics, routiers et modes actifs) : le prolongement du BHNS jusqu'à Kergaradec est mis en perspective avec la réflexion et la concertation sur le contournement routier de Lambézellec.

Sécurité et services aux voyageurs

- Le besoin d'une information suffisante sur les correspondances a été exprimé, afin de donner envie aux usagers d'utiliser ces moyens de transports plutôt que leur voiture.
- De nombreux participants s'expriment en faveur de la limitation de la rupture de charge, afin d'encourager pleinement l'utilisation de ces nouvelles liaisons.
- Garantir la sécurité lors des changements de mode de transport mais également à l'intérieur des transports en commun.
- Des questions et des propositions (allongement) de l'amplitude horaire, sur des transports de nuit pour aller au travail à l'hôpital.

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.
- Il a été plusieurs fois demandé également de présenter l'impact financier de la réalisation d'un seul des projets présentés : uniquement le tramway, uniquement le BHNS ou uniquement le renforcement du réseau métropolitain, le coût de chaque ouvrage d'art (pont du Bouguen dit Schumann).
- Des propositions de combinaisons de variantes : 2 lignes de BHNS + des pistes cyclables + 1 ligne jusqu'à l'aéroport + des parkings sont évoquées d'un point de vue financier comme des pistes d'économies suggérées. Est également proposé de refaire un groupement de commande avec une autre ville pour l'achat des rames.
- Le coût des projets est questionné avec inquiétude essentiellement sur les registres de concertation numériques et manuscrits.
- D'autres réflexions non majoritaires émergent : la gratuité est interrogée, une réflexion sur le péage urbain comme un levier de renouvellement urbain est abordée. Il est demandé de prendre en compte d'autres critères sociaux économiques mais aussi de dépasser les « limites psychologiques du coût en pensant global (la durée de vie du matériel roulant, le taux de remplissage, la fréquence d'utilisation, l'évolution des mœurs). Enfin, « le tramway fait peur car c'est une option coûteuse à tous points de vue (financier/ environnemental (abattage d'arbres, fonctionnellement en cas d'incident : la ligne est bloquée longtemps, nuisances sonores)»

Intermodalité : modes actifs et autres modes de déplacements, l'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.
- Prévoir des continuités aménagement vélo le long des lignes de tram et de BHNS et perpendiculairement à celles-ci en flux séparé.
- Des recommandations pour une mise en œuvre des travaux incluant les modes actifs.
- Cohérence des horaires de tous les moyens de transports pour faciliter l'intermodalité.
- 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. La prise en compte de l'environnement.
- Des craintes quant aux nuisances ont été exprimées : nuisances sonores, suppression des espaces verts, impacts socio-économiques, notamment sur les commerces.
- De nombreux avis ont été exprimés en faveur de la préservation des espaces verts, notamment des arbres sur l'Avenue de Provence.

Sur l'opportunité du tramway

- Le projet est apprécié car il dessert de nombreux équipements.
- L'opportunité est cependant questionnée à plusieurs reprises : « Une autre solution que le tram a-t-elle été étudiée ? », « Pourquoi ne se contente-t-on pas des bus existants en les améliorant ? », « Avez-vous pensé au trolley bus ? au trolley bus à haut niveau de service ? »
- Expressions sur les variantes.
- La question des prolongements de ligne est très présente

- La préservation de la qualité de vie du quartier de Bellevue.
- Concernant les 2 variantes du quartier Bellevue, la majorité des avis exprimés est favorable à un passage au cœur du quartier. Dans ce cas, le tramway est vu comme un outil de requalification urbaine, permettant de donner des perspectives nouvelles au quartier.

Bilan du maître d'ouvrage :

L'idée de renforcer et développer le réseau a fait consensus et permet de valider la poursuite de la démarche. Les données d'entrée financières et les hypothèses de fréquentation attendue n'ont pas permis de proposer dans cette phase de concertation une desserte du Port de Commerce par un mode lourd de type tramway ou BHNS.

Principaux enseignements de la 1^{ère} phase de concertation retenus par le maître d'ouvrage

S'agissant de la ligne B Tramway :

- Le mode tramway est très majoritairement validé, il n'est pas remis en cause dans la poursuite de la démarche ;
- Le tracé intérieur par Kergoat qui était proposé en solution de base est confirmé par la concertation. Le tracé par l'avenue Le Gorgeu est abandonné pour la suite des études ;
- La desserte du site de la Cavale Blanche du CHRU sera étudiée en solution de base de façon à positionner une station tramway sur le parvis face à l'entrée principale sous réserve de faisabilité et de possibilité d'extension ultérieure vers le Questel. La variante basse le long du bd Tanguy Prigent reste à l'étude pour garantir la faisabilité de la desserte du secteur ;
- L'opportunité et la faisabilité d'une future extension jusqu'au carrefour Tanguy Prigent / Mozart seront étudiées (desserte du Questel).

S'agissant de la ligne D BHNS :

- Les variantes de tracé communes avec la ligne B par l'avenue Foch ont été jugées n'offrant que peu d'intérêt par la majorité des personnes qui se sont exprimées sur le sujet. Ces variantes sont abandonnées à ce stade. La variante Camille Desmoulins – Albert 1er – Doumer reste cependant une variante à étudier. Le tracé de référence est maintenu sur Glasgow – Mathieu Donnart ;
- Les variantes de tracé permettant d'accéder au centre-bourg de Lambézellec (place des FFI) restent à approfondir. Elles sont au nombre de 3 : Marcelin Duval – Yves Giloux dans les 2 sens ou Jules Lesven – Robespierre dans les 2 sens ou une boucle Duval – Giloux – place des FFI – Robespierre – Lesven.

S'agissant du renforcement du réseau métropolitain :

- Des lignes rapides de bus depuis le Relecq-Kerhuon et Plougastel ont été proposées en rabattement sur la place de Strasbourg. Des suggestions de rabattement vers le port de commerce ont été formulées. Elles vont être étudiées et les hypothèses seront intégrées à la réflexion lors des prochaines étapes de concertation ;
- Pour répondre aux critiques d'un réseau construit en étoile et rendant difficiles les liaisons périphériques, l'étude de l'opportunité et de la faisabilité d'une ligne de transport public en rocade empruntant le boulevard de l'Europe va être menée. Sa connexion aux 2 extrémités de la ligne A, à la future ligne B et à la future ligne D améliorerait le maillage du réseau. L'attractivité potentielle d'une telle ligne pourrait être vérifiée par des phases de test après la construction des lignes structurantes B et D.

2.1.2 CONCERTATION PHASE 2

Le bilan de la concertation, approuvé lors du conseil de métropole du 4 octobre 2019 a identifié un certain nombre d'enjeux et permis d'orienter certains choix de tracé sur les variantes soumises à concertation. Ces éléments ont permis de poursuivre les études préliminaires qui ont été menées entre octobre 2019 et mars 2020. Leur but était de vérifier la faisabilité des différentes solutions d'insertion du tramway, du BHNS et des pôles d'échanges multimodaux, de définir les grandes lignes du programme et les montants d'investissement associés.

Brest métropole a fait le choix d'une 2^{ème} phase de concertation volontaire sur le projet « Mon réseau grandit », pour nourrir les phases d'études d'Avant-Projet (AVP).
Cette concertation s'est déroulée du 16 septembre au 25 novembre 2021.

Cette phase a bénéficiée de la présence d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) concertation : la société SCOPIC.

Les sujets de la concertation étaient les suivants :

- L'emplacement des stations (desserte des usagers, services et équipements, confort des stations, lisibilité) ;
- La qualité des espaces publics (partage de l'espace entre les modes de déplacement, aménagement, ambiance paysagère) ;
- La multimodalité : passage d'un mode de déplacement à un autre.

Cette seconde phase de concertation a mobilisé 1383 participants et donné lieu à 1132 contributions.

Principaux enseignements de la 2^{ème} de concertation retenus par le maître d'ouvrage

• Sur le tracé et ses variantes :

TRAMWAY

- Une préférence nette pour la variante Kergoat et une large majorité pour la variante Gascogne (tracé droit), avec néanmoins un avis contraire fortement exprimé des proches riverains dans le quartier de Bellevue ;
- Les variantes au niveau de l'hôpital de La Cavale Blanche et l'option Questel : priorité à la desserte des équipements (notamment via la variante basse) et des quartiers (via la mise en œuvre de l'option Questel).

BHNS

- Des avantages et des inconvénients des différentes possibilités d'insertion au niveau du bourg de Lambézellec.

• Sur les demandes de prolongation des tracés :

Afin d'améliorer la desserte globale des transports en commun sur la métropole, les participants à la concertation ont formulé de nombreuses demandes de prolongation des lignes :

- Vers le Questel (ligne B Tramway) ;
- Vers le Fort Montbarey (ligne A Tramway) ;
- Vers les quartiers nord de Lambézellec (ligne de BHNS) ;
- Vers le port de commerce (ligne de BHNS et ligne B Tramway).

• **Sur l'insertion :**

Les participants ont exprimé le souhait de renforcer la place des mobilités actives au sein du projet et plus largement sur la métropole.

Les participants préconisent ainsi de :

- Prévoir des pistes cyclables continues et sécurisées le long des lignes et sur les nouveaux aménagements ;
- Sécuriser les voies piétonnes.

Sur tous les secteurs d'insertion des nouvelles lignes, les participants expriment des préoccupations quant à la suppression de parkings et places de stationnements pour les riverains ainsi que pour les commerçants.

• **Sur les espaces publics :**

Les préconisations des participants concernant l'espace public visent à créer une ville plus agréable, fonctionnelle, sécurisée et accessible à toutes et tous.

Les participants ont souligné toute l'importance de végétaliser l'espace public, et ce de manière plurielle : bandes de verdure, fleurs sauvages, arbres fruitiers... Pour les participants, l'enjeu n'est pas tant la préservation des arbres que l'aménagement d'une ville moins minérale, plus écologique et plus agréable pour ses habitants.

• **Sur le confort voyageur :**

Selon les participants à la concertation, le confort voyageur est à renforcer via du mobilier urbain confortable et fonctionnel.

Le confort voyageur passe aussi par la lisibilité et l'accessibilité des stations : intégration de la signalétique en breton, informations en temps réel sur l'ensemble du réseau et sur les places de stationnements libres dans le cas des PEM, équipements accessibles aux personnes handicapées.

• **Sur les places de stationnement et sur la circulation**

- Les participants sont préoccupés par la réduction des places de stationnement pour les riverains et pour les commerçants : des points de tension identifiés rue Mathieu Donnart, sur Kerigonan, rue Yves Collet, avenue Clemenceau
- Une préconisation : aménager des parkings ou créer des stationnements pour les riverains, par exemple rue Mathieu Donnart au niveau du garage désaffecté à Kerigonan, au niveau de la faculté, ...

2.2. DESCRIPTION DU PROJET OBJET DE LA DEMANDE DE DUP

2.2.1. Le projet en quelques chiffres

Ligne B tramway		Ligne D Bus à Haut Niveau de Service	
5,1 km gare de Brest – CHRU Cavale Blanche		3,7 km gare de Brest – Place des FFI à Lambézellec	
11 stations		13 stations (dont deux existantes)	
17mn de temps de parcours		17mn de temps de parcours	
8 rames 1 connexion au tramway ligne A		10 bus électriques	
58 000 personnes concernées		44 000 personnes concernées	
25 000 voyageurs par jour		13 000 voyageurs par jour	
18 km/h vitesse d'exploitation		16 km/h vitesse d'exploitation	
Renforcement de l'intermodalité et extension de l'atelier de maintenance			
Pôles d'Échange Multimodal	1 couloir de bus aménagé rue de Paris	1 atelier maintenance	
8 nouveaux PEM	2 pistes cyclables rue Paul Doumer et rue du Duc d'Aumale + création d'un	Porte de Plouzané	
2 PEM existants restructurés	réseau dédié le long des infrastructures créées	1 zone de remisage	
	Un schunt	CHRU	

2.2.2. La ligne B du tramway

Le projet de ligne de tramway partira du Pôle d'échange multimodal de la gare SNCF de Brest, empruntera l'avenue Clémenceau en longeant le Quartz, croisera la ligne A du tramway Place de la Liberté, obliquera rue Duquesne puis avenue Foch devant la Faculté Victor Segalen et l'hôpital Morvan.

La ligne atteindra le campus universitaire du Bouguen au-delà de la Place Albert 1^{er}, par la création d'un nouveau pont en parallèle au Pont Schuman.

La ligne se prolongera sur l'avenue le Gorgeu jusqu'à la rue de Kergoat, où elle s'insèrera dans les quartiers de Kergoat puis de Bellevue par les rues de Kergoat, du Duc d'Aumale et Maréchal de Valée pour rejoindre l'avenue de Tarente par la création d'un nouveau pont sur le vallon de Normandie.

La ligne suivra ensuite l'avenue de Provence, puis la rue de Fougères à proximité de la Brest Business School, pour rejoindre le boulevard de l'Europe, traversera le pont de La Villeneuve en voie unique pour atteindre le boulevard Tanguy Prigent. Elle se poursuivra jusqu'à la dernière station qui dessert le CHRU de la Cavale Blanche. Le lien vers l'hôpital se fera alors via un cheminement piéton et par un ascenseur incliné entre la station située boulevard Tanguy Prigent et le parvis de l'hôpital.








La zone de chalandise de la ligne de tramway est estimée à environ 58 000 opportunités de desserte au stade des études de faisabilité et dessert directement des équipements importants du territoire (le CHRU de la Cavale Blanche, l'École de Commerce, Brest Business School, la Patinoire / Rinkla Stadium, le campus universitaire du Bouguen, le campus universitaire Segalen, la faculté de médecine, le site hospitalier Morvan, la scène nationale du Quartz, la gare ferroviaire et routière ainsi que des équipements divers majeurs du centre-ville (Sous-Préfecture, Salle de spectacle la Carène, Tribunal, Hôtel de ville, Hôtel de métropole, place de la Liberté...).

Le périmètre du projet prévoit le réaménagement de façade à façade des espaces publics traversés, incluant une réflexion élargie notamment aux modes actifs (piéton/vélos) et à la végétalisation.

Selon Brest métropole, l'intégration de la ligne de tramway dans le tissu urbain doit pouvoir répondre à plusieurs échelles de réflexion, celle de la ligne, du quartier et enfin à l'échelle du lieu.

Le maître d'ouvrage souhaite donner une cohérence globale aux aménagements, avec un niveau de qualité des espaces publics et un niveau de service équivalent sur la totalité du linéaire.

Plan des lignes de tramway et de BHNS avec positionnement des stations et des pistes cyclables

	Piste cyclable unidirectionnelle		Absence d'aménagement cyclable
	Piste cyclable bidirectionnelle		Traversée de la plateforme par la piste cyclable bidirectionnelle
	Voie BHNS ouvert au vélo avec surlargeur		Voie partagée, mixte cycle + piéton
			Continuité cyclable sur itinéraire alternatif hors corridors TCSP



2.2.3. La ligne D du Bus à Haut Niveau de Service BHNS

Le projet de ligne partira du Pôle d'échange multimodal de la gare SNCF de Brest, empruntera l'avenue Clémenceau en longeant le Quartz, croisera la ligne A du tramway Place de la Liberté, bifurquera vers le pôle bus Liberté avant d'emprunter la rue de Glasgow au niveau de l'hôtel de ville.

La ligne se poursuivra sur la rue de Glasgow pour desservir le quartier Saint-Martin, jusqu'à emprunter la rue Mathieu Donnart puis le Boulevard Montaigne. La ligne suivra ensuite le boulevard Léon Blum en passant entre la cité scolaire Kerichen et le groupe scolaire Croix-Rouge avant de rejoindre la rue Jules Lesven.

L'arrivée à Lambézellec se fera via les rues Jules Lesven et Robespierre, pour une dernière station du BHNS au cœur du bourg de Lambézellec, place des FFI. La ligne se prolongera ensuite en site banalisé sur les rues Yves Giloux et Marcelin Duval, jusqu'au terminus entre les rues Kermaria et Koat Bihan. La ligne fera son demi-tour au rond-point Koat Bihan.

Selon Brest Métropole, le tracé du BHNS est conçu afin de desservir au mieux les zones de densité, que ce soient des zones d'habitats, des pôles d'emplois, des pôles scolaires, ou des équipements de diverses natures.

La zone de chalandise de la ligne BHNS est d'environ 44 000 opportunités de desserte selon les études de faisabilité. La ligne desservira directement le bourg de Lambézellec, le quartier Richepin (quartier politique de la ville), les cités scolaires Kerichen et Croix-Rouge, le quartier Saint-Martin, la scène nationale du Quartz, la gare Ferroviaire, la gare routière ainsi que des équipements divers majeurs du centre-ville (Sous-Préfecture, Salle de spectacle la Carène, Tribunal, Hôtel de ville, Hôtel de métropole, place de la Liberté...).

Le principe de conception de la ligne de BHNS est une plateforme majoritairement en site propre intégral, c'est-à-dire inaccessible aux modes de transport individuels. Ceci a pour but de garantir une vitesse et une régularité du système de transport au service de la clientèle, ce qui renforce son attractivité.

Le périmètre du projet prévoit le réaménagement de façade à façade des espaces publics traversés, impliquant une réflexion élargie notamment aux modes actifs (piéton/vélos) et à la végétalisation.

Comme pour le projet de tramway, l'intégration d'un BHNS dans le tissu urbain doit pouvoir répondre à plusieurs échelles de réflexion, celle de la ligne, du quartier et enfin à l'échelle du lieu. À l'échelle de la ligne, il s'agit de donner une cohérence globale aux aménagements, avec un niveau de qualité des espaces publics et un niveau de service équivalent sur la totalité du linéaire.

2.2.4. Le couloir de bus Rue de Paris

Reliant la Place de Strasbourg à l'entrée de Coataudon, la rue de Paris est une voie structurante de l'agglomération brestoise, empruntée chaque jour par environ 11 000 véhicules, dont 420 bus et poids lourds. Elle est intégrée au périmètre du projet pour améliorer la desserte de la ligne 12 (qui dessert la commune de Guipavas) jusqu'à son point de rabattement sur la ligne A du tramway, Place de Strasbourg.

Le projet consiste à créer un couloir d'approche pour le bus en arrivée au carrefour en amont de la Place de Strasbourg, dans le sens montant. Selon Brest métropole, les études ont permis de démontrer qu'un site propre double sens ne se justifiait pas.

2.2.5. Les pistes cyclables

La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 a créé une obligation de réalisation d'aménagements cyclables lors de la construction ou du réaménagement de voies.

Le projet « Mon réseau grandit » vise à réorganiser les pistes cyclables de manière plus sécuritaire, notamment grâce au récent retour d'expériences du guide du CEREMA paru en août 2021 qui compile des préconisations sur les largeurs dédiées aux cycles, la qualification des différents types d'aménagement suivant le contexte automobile, et autres reconfigurations pour améliorer leur sécurité au niveau des carrefours.

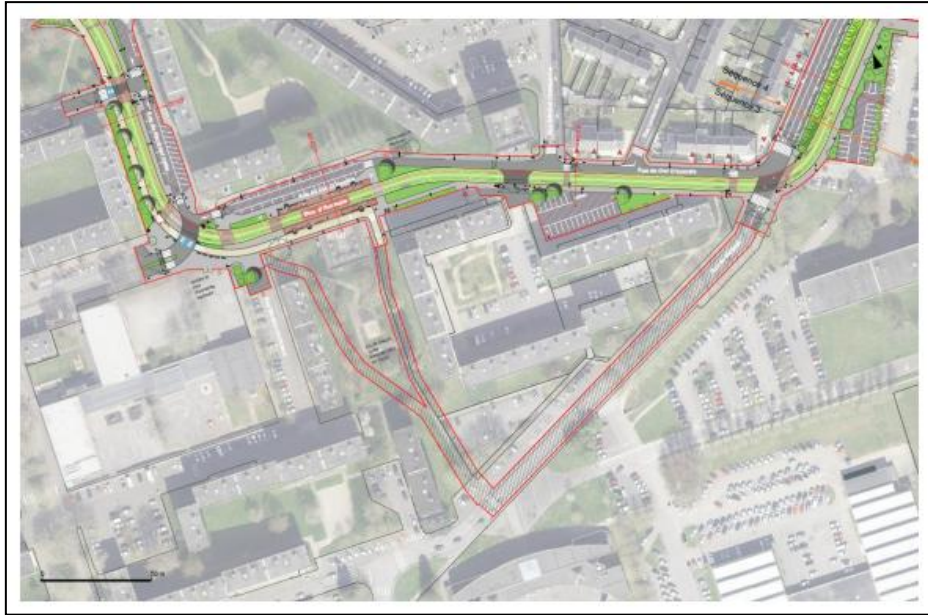
Ainsi, lorsque c'est possible, l'intégration de pistes cyclables le long des nouvelles infrastructures de TCSP est prévue à l'exception de deux secteurs :

Pistes cyclables rue Paul Doumer

La rue Mathieu Donnart étant insérée dans un réseau de voiries résidentielles étroites ne permet pas son aménagement. Il est prévu l'aménagement de pistes cyclables de part et d'autre de la rue Paul Doumer sur le secteur qui correspond à la jonction entre le boulevard Montaigne et la place Albert premier.

Pistes cyclables Duc d'Aumale

Au regard de l'étroitesse des rues dans le secteur Duc d'Aumale, l'insertion de pistes cyclable le long du tracé du futur tramway n'est pas possible. Le projet propose donc l'insertion d'un itinéraire via le cœur d'îlot puis rue de Kergoat :



2.2.6. Les pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Le projet « Mon réseau grandit », en complément des deux lignes de transport en commun en site propre, prévoit le renforcement de l'intermodalité à l'échelle globale du réseau de transports et du territoire métropolitain par la création de nouveaux pôles d'échanges et le réaménagement des pôles d'échanges existants.

Ainsi :

Trois pôles d'échanges multimodaux seront créés le long des nouvelles lignes

Tramway B :

- secteur Provence, (157 places)
- secteur CHRU Cavale Blanche (99 places)

BHNS D :

- secteur Kertatupage (191 places).

Chacun de ces PEM comprendra un parc relais conséquent, des quais bus et car, dépose minute, covoiturage, stationnement vélos en vue de faciliter l'intermodalité et le report modal pour les usagers venant des quadrants nord-ouest et nord-est du Pays de Brest et de la métropole.

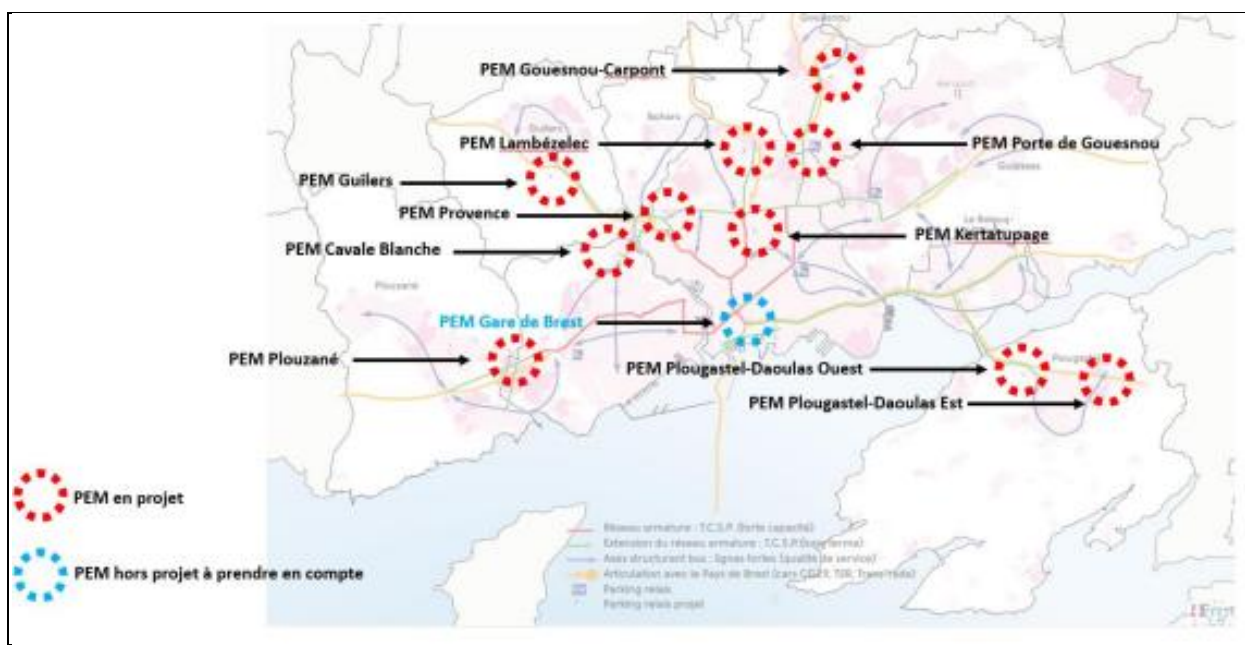
Le pôle d'échange « Porte de Gouesnou » (195 places) sera aménagé : création d'un cheminement piéton abrité, libération d'emprises pour la création d'un bâtiment de services et identification d'une emprise pour la création d'un local chauffeur pour les cars de la Région.

Réalisation d'un shunt routier pour améliorer la traversée de l'échangeur pour accéder à ce pôle d'échanges, afin d'améliorer la qualité de service de la ligne 16 de bus desservant Gouesnou et l'accessibilité au pôle.

Six pôles d'échanges seront créés en périphérie de Brest :

- PEM Plouzané, (100 places) à proximité immédiate de l'actuel centre de maintenance des tramways de la ligne A ;
- PEM Guilers (Coat-Mez) : création d'un pôle d'échanges à l'entrée de Guilers le long de la route départementale (51 places) ;
- PEM Gouesnou (Carpont) (188 places) : création d'un pôle d'échanges à l'entrée de la commune de Gouesnou permettant de recueillir les flux de déplacement issus du nord de la commune ;
- PEM Plougastel-Daoulas Nord-Ouest (24 places + 20 places de covoiturage) et Nord-Est : l'amélioration des connexions permettra de mieux connecter Plougastel-Daoulas et le sud du Pays de Brest à la métropole. Deux pôles d'échanges et des améliorations de la desserte interne de la presqu'île permettront d'améliorer les temps d'accès à la ville dense ;
- PEM Aéroport : création d'un pôle d'échange multimodal au niveau de l'aérogare de l'aéroport de Guipavas.

Localisation des pôles d'échanges multimodaux



Nota : la carte matérialise un PEM Lambézellec qui n'est pas intégré au projet « Mon Réseau grandit » tel que soumis à enquête publique.

Les adaptations aux PEM dans le cadre du projet sont les suivants :

- Le réaménagement du pôle d'échange « Porte de Gouesnou » sera complété par la réalisation d'un shunt routier au niveau de l'échangeur de la RN12, en provenance de la RD788 depuis Gouesnou vers la RD112, pour limiter la congestion en amont du pôle d'échanges, et ainsi faciliter son accessibilité.



- Gare : Le réaménagement du PEM Gare fera l'objet d'une opération distincte du présent projet. Les stations terminus du Tramway et du BHNS venant s'insérer dans ce pôle Gare, une interface importante devra exister entre les 2 projets.

2.2.7. Espaces végétalisés

Le bilan concernant les arbres localisés dans les emprises du projet « Mon réseau grandit » est le suivant :

Site	Quantité initiale	Arbres conservés	Arbres supprimés	Arbres transplantés	Arbres replantés dans les emprises projets
Tramway	673	298	356	19	329
BHNS	234	122	112	-	51
Rue de Paris	25	11	14	-	11
PEM	160	54	106	-	120
TOTAL	1092	485	588	19	511

2.2.8. Adaptation places de parking

Le projet « Mon réseau Grandit » va avoir un impact important sur le stationnement routier sur les axes desservis. Les tableaux suivants affichent l'évolution du nombre de places de stationnement dans les rues traversées par le nouveau tramway et le nouveau BHNS ainsi que dans la rue de Paris.

Bilan des places de stationnement sur le tracé du tramway (AVP 29 avril 2022)

Rue	Nombre de places initiales	Nombre de places restituées	Bilan
Boulevard Tanguy Prigent 'CHRU	28	0	-28
Parking Brest Business School	14	0	-14
Rue de Fougères	42	12	-30
Parking rue de Lesneven	29	0	-29
Rue de Lesneven	8	8	-8
Avenue de Provence	60	0	-60
Avenue de Tarente	79	0	-79
Rue du Maréchal Valée	47	21	-26
Rue du Duc d'Aumale	55	43	-12
Av. Maréchal Foch - Faculté de Lettres et Sciences Humaines / Pl. Albert 1er	153	7	-146
Av. Maréchal Foch - Faculté de Lettres et Sciences Humaines / rue Duquesne	15	0	-15
Rue Duquesne	10	0	-10
Avenue Georges Clémenceau	59	0	-59
Avenue Amiral Réveillère	126	40	-86
TOTAL	725	138	-594

Bilan des places de stationnement sur le tracé du BHNS (AVP 29 avril 2022)

Rue	Nombre de places initiales	Nombre de places restituées	Bilan
Rue Robespierre	37	21	-16
Rue Jules Lesven	50	15	-35
Rue Bertrand d'Argentré	7	0	-7
Boulevard Léon Blum	7	2	-5
Rue Alfred de Courcy	13	1	-12
Boulevard Montaigne	6	0	-6
Rue Paul Doumer	15	15	15
Rue Mathieu Donnart	57	0	-57
Rue de Glasgow - Malakoff / Donnart	30	0	-30
Rue de Glasgow - Malakoff / Dupleix	40	18	-22
Rue de Glasgow - Dupleix / Liberté	7	0	-7
Place de la liberté	36	6	-30
Total	305	78	-227

Rue	Nombre de places initiales	Nombre de places restituées	Bilan
Rue de Paris	44 (stationnement sans marquage)	12	-32

En parallèle, et afin de dissuader les automobilistes de rentrer dans le centre ville, des stationnements seront créés dans les nouveaux pôles d'échanges multimodaux ou ceux restructurés, favorisant le stationnement des usagers venant de l'extérieur de Brest.

Ces derniers proposeront le nombre de places suivant :

PEM	Places de parking	Dont covoiturage	Dépose minute	TOTAL
Cavale Blanche	97	16	2	99
Provence	155	15	2	157
Kertatupage	188	18	3	191
Gouesnou Carpont	185	60	3	188
Porte de Gouesnou	195 déjà existantes	-	3	-
Guilers	49	10	2	51
Plougastel ouest	22	22	2	24
Plougastel est	0	-	existant	-
Plouzané	98	18	2	100

2.2.9. L'extension de l'atelier de maintenance

L'exploitation de la ligne B du tramway prévoit la mise en service de 8 rames de tramway supplémentaires. L'entretien et la maintenance de ces engins moteurs seront effectués au niveau de l'atelier de maintenance des rames de la ligne A du tramway localisé au 11 Avenue 1^{ère} DFL. Il est relié à la ligne A au niveau de la station Porte de Plouzané par un accès en triangle permettant l'accès aussi bien depuis la station précitée que depuis l'est.

Afin d'assurer la maintenance des rames de tramway supplémentaires, l'atelier doit être étendu. Un nouveau bâtiment sera construit en parallèle de l'existant sur l'espace en herbé.

2.2.10. Le coût du projet et son financement

Le coût du projet

Au stade des études d'avant-projet, le coût d'investissement du projet « Mon réseau grandit » était estimé à environ 150 M€ HT en considérant l'ensemble des aménagements proposés, aux conditions économiques de septembre 2019, hors provisions pour aléas et imprévus.

Ce coût se répartissait en :

- 85,782 M€ pour les aménagements tramway, incluant l'extension de l'atelier de maintenance,
- 17,026 M€ pour les infrastructures BHNS,
- 8,44 M€ pour les pôles d'échanges multimodaux,
- 21,6 M€ correspondant au coût d'achat de 8 rames de tramway nécessaires à l'exploitation de la nouvelle ligne, hors provisions pour aléas et imprévus,
- 7,318 M€ pour les travaux préparatoires et déviation des réseaux qui seront engagés en amont des travaux,
- 7,792 M€ pour les acquisitions foncières, situées sur les communes de Brest, et aux autres frais induits par la libération du foncier.

Le coût d'achat des véhicules BHNS n'était pas pris en compte dans le coût du projet car cet achat aurait été pris en compte indépendamment dans le cadre du renouvellement de la flotte bus.

Ces coûts ont été actualisés en novembre 2021 :

Appréciation sommaire des dépenses	Montant en K€ Valeur Sept 2019	Budget Actualisé Montant K€ Valeur novembre 2021
Études hors maîtrise d'œuvre	1 654	1 703
Maîtrise d'ouvrage	14 682	15 019
Maîtrise d'œuvre globale	9 404	9 686
Acquisitions foncières et libérations d'emprises	7 792 (*)	7 792 (*)
Déviations des réseaux et travaux préparatoires	7 318	7 786
Aménagements tramway	85 782	91 571
Aménagements BHNS	17 027	18 048
Matériel roulant	21 600	22 032
Opérations induites: PEM et aménagements axe structurant	8 440	8 980
Aléas	18 401	19 579
Total	192 100	202 196

Figure 1 : Appréciation sommaire des dépenses

(*) dont environ 1,3 millions représentant la valeur des biens appartenant au porteur du projet.

Le coût d'exploitation et d'entretien annuel associé à la mise en service du projet est estimé à ce stade des études à 4,15 M€.

Le financement du projet

Le plan financement prévisionnel du projet est constitué de :

- 15% de subventions (Etat, Région, FEDER...);
- 85% d'autofinancement (Versement Mobilité. (VM = Taxe versée par les employeurs publics et privés de plus de 11 salariés, qui finance exclusivement les transports publics) qui permettra de rembourser à terme les emprunts souscrits en phase d'investissement).

2.3. L'UTILITE PUBLIQUE ET L'URGENCE DU PROJET

D'après le maître d'ouvrage, l'utilité publique du projet repose sur :

- La réponse apportée par celui-ci aux enjeux du territoire ;
- Son inscription dans une stratégie de planification globale ;
- La prise en compte des attentes des populations ;
- La maîtrise des impacts du projet sur l'environnement ;
- Son équilibre socio-économique.

Selon le dossier d'enquête, le projet répond aux objectifs suivants :

- Créer un service de transport rapide, fiable et accessible, répondant aux besoins de déplacements du secteur :
 - Un mode tramway et BHNS capacitaires et bénéficiant de la priorité aux carrefours ;
 - Une offre de fréquence des circulations des transports en commun aux heures de pointe adaptée aux besoins de la population ;

- Des rames et bus modernes et confortables ;
- Des stations et un matériel roulant accessibles, notamment aux personnes à mobilité réduite.
- Mieux desservir et connecter le territoire de Brest au réseau structurant de transports en commun existant :
 - Des liens renforcés entre les principaux quartiers de la ville ;
 - Des correspondances efficaces avec le tramway de la ligne A mais également l'ensemble du réseau de bus existant ;
 - Une desserte efficace de la gare ferroviaire ;
 - Des pôles d'échanges multimodaux (PEM) répartis sur tout le territoire de la métropole permettant de compléter le réseau de PEM existant.
- Faciliter l'accès aux centralités et équipements du secteur :
 - **Tramway** équipements desservis : la gare ferroviaire, la gare routière et des équipements majeurs du centre-ville (Sous-préfecture, Salle de spectacle la Carène, Tribunal, Hôtel de ville, Hôtel de métropole, place de la Liberté...), la scène nationale du Quartz, le site hospitalier Morvan Brest, faculté de médecine, le campus universitaire du Bouguen, le campus universitaire Ségalen, la Patinoire Rinkla Stadium, Business School, le CHRU ;
 - **BHNS** équipements desservis : des équipements divers majeurs du centre-ville (Sous-Préfecture, Salle de spectacle la Carène, Tribunal, Hôtel de ville, Hôtel de métropole, place de la Liberté...), la gare ferroviaire, la gare routière, la scène nationale du Quartz, le site hospitalier Morvan, la faculté de médecine, le campus universitaire Ségalen, les cités scolaires Kerichen et Croix-Rouge (plus de 8000 scolaires et étudiants), le quartier Richepin, Le bourg de Lambézellec ;
- Accompagner le développement au cœur du Pays Brestois, en coordination avec les projets urbains ;
- Requalifier les espaces publics, notamment en faveur des modes actifs :
 - Contribuer à atténuer les effets de coupures urbaines ;
 - Créer un itinéraire cyclable continu le long des tracés ;
 - Améliorer le maillage des modes actifs existants ;
 - Offrir des espaces publics de qualité et dans le respect de la vie locale.

L'intérêt socio-économique du projet

Le maître d'ouvrage indique dans le dossier que la population de Brest métropole devrait voir son solde augmenter dans les prochaines années, engendrant de nouveaux besoins de déplacements sur le territoire liés aux habitudes de vie de ces populations.

L'augmentation du nombre d'emplois évoquée par le maître d'ouvrage entraînerait de nouveaux besoins en mobilité, dont les pratiques de déplacements dépendent de l'offre de service en transport en commun établie sur le secteur.

La présence d'établissements supérieurs et lieux d'activités physiques conduit indéniablement à des trajets depuis et vers ces lieux et dont les flux sont importants et localisés notamment en heures de pointe, pour accueillir le personnel administratif et étudiants ainsi que des visiteurs. Le développement de l'offre d'enseignement et l'attractivité du cœur de métropole devraient renforcer les flux de déplacements.

Une réponse structurante doit être apportée à ces évolutions pour permettre une organisation des flux de déplacements et assurer une organisation de l'espace viaire. En l'absence d'un tel service, la voiture pourrait rester le mode privilégié pour se déplacer quotidiennement.

Face aux problèmes de congestion et aux questions environnementales, la réalisation d'un mode structurant et capacitaire permettrait d'absorber une partie des flux et aussi de désengorger les routes lors d'évènements spécifiques.

L'intégration dans la conception urbaine de pistes cyclables au droit de site propre tramway permet une réorganisation et revalorisation des modes actifs, des cheminements sécurisés et également du rabattement en station. La construction des plateformes de tramway est donc indissociable des aménagements cyclables formant une organisation urbaine forte. L'intermodalité est ainsi facilitée tout en étant encouragée et permet un trajet sans véhicule personnel motorisé.

Justification de l'urgence du projet

Selon le dossier d'enquête, le caractère urgent des travaux nécessaires à la réalisation du projet résulte :

- Des impératifs de délais résultant du planning prévisionnel (début de la phase travaux au deuxième semestre 2023) ;
- Des délais prévisionnels de fixation des indemnités par le juge de l'expropriation, à savoir un délai de 18 à 24 mois, la saisine ne pouvant être envisagée qu'à compter de l'ouverture de l'enquête soit le 3^{ème} trimestre 2022. Ce délai ne permet d'envisager une maîtrise foncière totale qu'en 2024 ;
- Des conséquences financières d'un retard (perte de financements, exécution des marchés) ;
- Des conséquences du retard sur la qualité du service public des transports et pour la population, les riverains ;
- D'une analogie avec des projets similaires (Rennes, Toulouse, Nîmes, Grand Besançon, Saint Etienne).

A ce jour, il est prévu de commencer les travaux de réalisation du projet au deuxième semestre 2023 afin de respecter la mise en service du projet de transport en commun en fin 2025 début 2026. Tout retard dans l'exécution de ces travaux, du fait d'un retard de prise de possession de parcelles nécessaires à leur exécution, impliquerait des décalages de planning importants, notamment du fait de l'impossibilité de réaliser certains travaux durant certaines périodes de l'année afin de préserver le milieu naturel et sa biodiversité associée.

Pour Brest métropole, le caractère urgent des travaux se justifie également au regard du planning prévisionnel, de l'ampleur du projet à construire sur l'ensemble de la métropole et des travaux complexes à entreprendre :

- Réalisation de travaux préparatoires de dégagement des emprises (abattage d'arbres d'alignement à prévoir aux bonnes périodes écologiques, démolition diverses, terrassement, installation des bases travaux...) et de déviation de réseaux sur un périmètre important en milieu très urbanisé et complexe ;
- Organisation des itinéraires de substitution des circulations ;
- Création d'ouvrages d'art complexes à réaliser sur le tracé du tramway ;
- Réalisation des travaux de voirie et trottoirs définitifs d'un côté puis de l'autre de la plateforme TCSP impliquant une multiplicité des corps de métier devant intervenir impliquant une coordination précise des nombreuses interventions ;
- Pose de la voie ferrée pour le tramway et du revêtement de la plateforme BHNS ;
- Pose des équipements électriques (Poteaux support de ligne aérienne de contact, alimentation, poste de redressement, signalisation et télécommunication) ;
- Finitions et équipements des stations ;
- Essais.

S'agissant d'un projet d'infrastructure linéaire, l'opération nécessite un ordonnancement et un phasage très rigoureux des travaux qui permettront de limiter la durée des perturbations des riverains liées au chantier (troubles liés aux perturbations du trafic, au stationnement, à l'accessibilité des riverains aux commerces et services, préjudice commercial subi par les exploitants d'activités économiques, nuisances sonores et liées plus généralement au chantier). L'objectif étant de rationaliser les travaux afin de limiter dans le temps les effets négatifs induits par le chantier.

Enfin, l'aspect foncier et les acquisitions nécessaires à la réalisation du projet sont aussi des éléments justifiant le caractère urgent de la procédure.

2.4. L'IMPACT DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

2.4.1. Description des milieux concernés

Pour la réalisation de l'étude d'impact, le maître d'ouvrage s'est appuyé sur la définition de 3 aires d'études :

- L'aire d'étude immédiate : il s'agit des emprises des différentes composantes du projet « Mon réseau grandit ».
- L'aire d'étude rapprochée : il s'agit d'un tampon de 250 mètres autour de l'aire d'étude immédiate.
- L'aire d'étude élargie : il s'agit d'une aire à géométrie variable permettant en principe de s'adapter à chaque impact potentiel du projet sur l'environnement.

Milieu physique

Le climat est océanique : humidité importante et températures douces aussi bien en hiver qu'en été. Les précipitations y sont nombreuses tout au long de l'année mais d'intensité faible en général. Le changement climatique en cours devrait s'accroître dans les décennies à venir et provoquer notamment une hausse des températures moyennes, des événements climatiques extrêmes plus fréquents et une hausse du niveau de la mer. L'enjeu lié au climat est donc jugé modéré.

L'aire d'étude rapprochée est d'ailleurs d'ores et déjà exposée à plusieurs risques naturels :

- Le risque inondation par remontée de nappes et par submersion marine ;
- Le risque mouvement de terrain du fait de retrait ou gonflement de sols argileux ;
- Le risque sismique ;
- Le risque météorologique ;
- Le risque d'exposition au radon.

Ces risques sont malgré tout jugés relativement faibles et représentent donc peu d'enjeu pour le projet.

Le relief de l'aire d'étude rapprochée est peu important. La topographie y est toutefois vallonnée par endroits et quelques pentes marquées sont présentes.

Le projet est situé dans le bassin versant du fleuve Penfeld et à proximité immédiate de la Rade de Brest. Une unique masse d'eau souterraine couvre l'aire d'étude rapprochée, le socle de l'Elorn. Ces entités hydrographiques sont régies par le SDAGE "Loire Bretagne" ainsi que par le SAGE "Elorn".

Par ailleurs, le réseau d'assainissement d'une grande partie de la commune de Brest est vétuste ce qui est source de pollution de la nappe, de la Penfeld et de la Rade de Brest en général. Enfin, l'aire d'étude immédiate du PEM de Guilers Coat-Mez est située dans un périmètre de protection rapproché de captage en eau potable.

Milieu naturel

L'aire d'étude rapprochée ne traverse aucune zone de protection réglementaire ou contractuelle. La **zone Natura 2000** la plus proche se situe à 1 km au nord de l'aire d'étude rapprochée du PEM Plougastel Nord-Ouest. Plusieurs zones d'inventaires sont également situées à proximité (ZNIEFF de type I et II) mais aucune au sein de l'aire d'étude rapprochée.

Des zones humides avérées, identifiées au PLUI de Brest métropole, sont présentes dans l'aire d'étude rapprochée mais sont situées en dehors de l'aire d'étude immédiate, avec une absence d'enjeux à l'exception du secteur d'études de Gouesnou où une zone humide est présente mais ne devrait pas être impactée.

Les alignements d'arbres présents et étudiés dans les emprises du projet présentent un état correct d'un point de vue physiologique et mécanique, à l'exception des secteurs Duval et Clemenceau, qui présentent chacun des arbres avec une perte mécanique importante, permettant d'envisager un remplacement des végétaux déficients.

Le milieu urbain reste un environnement assez défavorable pour la végétation et les arbres, qui doivent notamment s'adapter à des ressources limitées pour leur développement, supporter les pollutions aériennes, du sol, mais également lumineuses, être capable de s'adapter à des changements et des contraintes spatiales importantes.

Les enjeux écologiques de l'aire d'étude sont localisés sur des secteurs végétalisés par des espaces verts ou de milieux boisés.

Une **station de flore protégée Serapias** à petites fleurs est potentiellement toujours présente dans l'aire d'étude sur le secteur du CHRU de Cavale blanche.

Concernant la faune, un enjeu fort est localisé sur le vallon du Moulin à Poudre traversé par le Pont Schuman abritant une population importante de **l'Escargot de Quimper**.

Les espaces verts et alignements d'arbres abritent **plusieurs espèces protégées d'oiseaux** dont notamment le Chardonneret élégant et le Verdier d'Europe. Ces espaces constituent également des habitats de chasse et de gîte potentiel pour **les chiroptères** (espèces protégées) dont notamment la Noctule de Leisler et le Murin à oreilles échanquées.

Milieu humain

L'aire d'étude se situe sur les communes de Brest, de Guilers, de Gouesnou et de Plougastel-Daoulas. Différents documents en vigueur permettent de donner des orientations en matière de planification et d'aménagement du territoire : le SCoT du Pays de Brest, le Plan Local d'Urbanisme facteur 4 de Brest métropole ou encore le Plan Climat Air Energie Territorial.

Le projet s'inscrit dans des zones denses de la métropole en matière de population, d'activités et d'emplois. On y retrouve notamment :

- Des zones résidentielles importantes,
- Des établissements publics structurants (établissements scolaires, établissements de santé, lieux culturels, administrations...),
- Des zones d'activités ou commerciales génératrices de déplacements.

En ce qui concerne **les transports**, Brest métropole est pourvue d'infrastructures variées et, malgré son isolement géographique, est plutôt bien desservie que ce soit par voie aérienne, ferroviaire ou routière. Son offre en transport en commun est importante et la métropole développe également les modes doux. Malgré des trajets courts et souvent internes à la métropole, les modes motorisés et en particulier l'usage individuel de la voiture sont encore prédominants.

Cadre de vie et santé publique

Enfin, l'aire d'étude du projet est soumise à certains **risques technologiques** dont les principaux concernent le transport de matière dangereuse ainsi que la pollution pyrotechnique du fait des activités industrielles réalisées dans la métropole et des nombreux faits de guerre ayant eu lieu sur le territoire. Des réseaux de transport de gaz et d'électricité à haute tension sont également présents à

proximité. De même, de nombreux échantillons de sols mettent en évidence la présence de métaux lourds et autres polluants sur l'ensemble de l'aire d'étude immédiate.

La qualité de l'air de l'aire d'étude rapprochée est plutôt bonne. En effet, les mesures réalisées par Air Breizh mais aussi celles réalisées dans le cadre du projet ont montré un respect des normes européennes en vigueur. Mais si les valeurs limites sont respectées, certains seuils sont atteints en particules fines PM10 (particules de diamètre inférieur à 10 µm) et PM2.5 (particules de diamètre inférieur à 2,5 µm). A noter que certaines mesures sont supérieures aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, beaucoup plus strictes que le cadre réglementaire européen. De plus, plusieurs établissements sensibles sont présents dans l'aire d'étude rapprochée (écoles, hôpitaux...). L'enjeu lié à la qualité de l'air est donc fort.

Le niveau sonore de l'aire d'étude rapprochée est modéré mais comporte des axes particulièrement bruyants, correspondant à des axes principaux de circulation (Avenue Foch, rue la Motte Picquet, rue de l'Harteloire, boulevard Montaigne, boulevard Léon Blum et boulevard de l'Europe). Hormis certains axes (avenue Victor Le Gorgeu, rue de Glasgow, rue Yves Collet et rue Professeur Langevin), l'écart entre les niveaux mesurés pour les périodes diurne et nocturne est significatif, ce qui traduit une nette diminution de la circulation en période nocturne.

L'aire d'étude comprend également beaucoup d'établissements sensibles aux **vibrations**. Du fait de la nature du projet, l'enjeu lié à l'environnement vibratoire est jugé fort.

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit dans un environnement très lumineux dû à une urbanisation importante. C'est particulièrement le cas en centre-ville où la **pollution lumineuse** est forte mais la périphérie est également touchée ce phénomène.

Patrimoine et paysage

Le projet s'inscrit en grande majorité en **milieu très urbain**. Entre hauts immeubles et avenues plantées, l'influence de la Penfeld se fait sentir dans les paysages traversés au nord du centre-ville. Une seconde influence vient du relief, plus calme à l'approche du centre-ville, mais créant des points de vue notoires au fil de l'itinéraire. La végétalisation de la ville de Brest, son centre-ville riche de nombreux monuments, et les espaces verts protégés par le recensement du PLU, permettent de caractériser plusieurs séquences comme présentant un **grand intérêt patrimonial**. Les enjeux paysagers sont globalement modérés.

Le patrimoine culturel présent dans l'aire d'étude est marqué principalement par la présence du **Site Patrimonial Remarquable du centre-ville de Brest**. On retrouve également au sein de ce site trois monuments historiques inscrits. A Gouesnou, l'aire d'étude rapprochée du PEM de Gouesnou est située à proximité immédiate du périmètre de protection du monument historique classé constitué de l'Eglise, l'arc de triomphe et la fontaine de Gouesnou.

L'aire d'étude est peu concernée par le **patrimoine archéologique** en dehors de quatre points localisés, sur des surfaces assez réduites. Les enjeux liés au patrimoine archéologique sont faibles.

2.4.2. Description des enjeux

Les enjeux environnementaux sont synthétisés de manière thématique dans les deux tableaux suivants.

Thématiques		Enjeux environnementaux	Niveau d'enjeu
Milieu physique	Contexte climatique	Climat océanique, peu d'évènements exceptionnels de grande ampleur. Incertitudes liées au changement climatique.	Modéré
	Contexte topographique	Quelques pentes présentes dans l'aire d'étude rapprochée.	Modéré
	Géologie	Sols plutôt perméables.	Faible
	Eaux superficielles	Présence de cours d'eau dans l'aire d'étude rapprochée.	Fort
	Eaux souterraines	Présence d'une nappe à l'affleurement présentant des enjeux de conservation.	Fort
	Captage d'alimentation en eau	PEM de Guilers Coat-Mez situé dans un périmètre de protection rapproché d'un point de captage en eau potable.	Fort
	Risques inondation	Risque inondation modéré et très localisé. Pas de PPRi.	Modéré
	Risque mouvement de terrain	Risque mouvement de terrain faible.	Faible
	Risque sismique	Risque sismique faible.	Faible
	Risque feu de forêt	Pas d'espaces boisés conséquents.	Pas d'enjeu
	Risque météorologique	Pas de phénomène climatique d'ampleur importante.	Faible
	Potentiel radon	Présence importante de radon dans la région.	Modéré
Milieu naturel	Zones de protection réglementaires et contractuelles	Pas de zone de protection réglementaire ou contractuelle à proximité.	Pas d'enjeu
	Zones d'inventaire	Pas de zone d'inventaire dans l'aire d'étude rapprochée.	Pas d'enjeu
	Zones humides	Pas de zone humide dans l'aire d'étude immédiate.	Faible
	Boisements	Présence de plusieurs espaces boisés.	Modéré
	Diagnostic écologique faune flore	Présence potentielle d'une station de flore protégée : Le Serapias à petites fleurs. Présence de l'avifaune et des chiroptères protégés en nombre important. Présence d'une espèce de mollusque protégée : l'Escargot de Quimper.	Modéré
	Continuités écologiques et réservoirs de biodiversité	Ambition locale de trame verte et bleue définie et déclinée sous forme d'OAP dans le PLU de Brest métropole.	Modéré
Milieu humain	Urbanisme réglementaire	Zonage A et N, emplacements réservés et espaces boisés classés interceptés.	Fort
	Population	Concentration importante de population. Croissance démographique quasi nulle.	Modéré

	Logement	Concentration de logements importante.	Fort
	Emploi	Présence de pôles d'activité importants.	Fort
	Proximité des pôles générateurs de déplacements	Beaucoup d'équipements publics à proximité : administration, enseignement, sport, culture...	Fort
	Projets de développement à venir	Plusieurs projets en relation avec Mon réseau grandit à proximité.	Fort
	Activités économiques	Plusieurs pôles d'activité et zones commerciales importants à proximité.	Modéré
	Tourisme et loisirs	Lieu de tourisme important. Beaucoup d'évènements attractifs organisés et large palette d'équipements sportifs et culturels situés dans l'aire d'étude rapprochée.	Modéré
	Infrastructures de transport	Infrastructure de transport longue et moyenne distance développée. Offre en transports en commun importante.	Fort
	Déplacements	Déplacements motorisés encore très majoritaires. Promotion importante des modes doux et collectifs.	Fort
	ICPE & SEVESO	Deux ICPE soumises à enregistrement situées dans l'aire d'étude rapprochée.	Faible
	Transport de matières dangereuses	Territoire particulièrement concerné par le transport de matières dangereuses.	Fort
	Sites et sols pollués	Densité importante de d'anciens sites industriels BASIAS et un site pollué BASOL. Traces de plusieurs métaux lourds et autres polluants dans les échantillons de sols sur l'ensemble de l'aire d'étude.	Fort
	Risques pyrotechniques	Nombreux faits de guerre recensés dans l'aire d'étude rapprochée.	Fort
	Réseaux	Réseaux structurant de transport de gaz et d'électricité haute tension.	Fort
	Servitudes d'utilité publique	Périmètre lié aux servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage interceptées.	Modéré
Cadre de vie et santé	Qualité de l'air	Qualité de l'air plutôt bonne. Présence d'établissements sensibles.	Fort
	Environnement sonore	Niveau sonore modéré avec certains axes importants particulièrement bruyants.	Fort
	Environnement vibratoire	Présence d'équipements sensibles dans l'aire d'étude rapprochée	Fort
	Pollution lumineuse	Contexte très urbain impliquant une pollution lumineuse importante.	Fort
Patrimoine culturel et paysage	Entités paysagères	6 entités paysagères traversées, à la fois urbaines, rurales et caractérisées par la présence de la Rade de Brest.	Modéré
	Séquences paysagères	Ville végétalisée, riche de nombreux monuments et présentant un intérêt patrimonial important.	Modéré
	Patrimoine culturel	Le centre-ville de Brest est inscrit aux Sites Patrimoniaux Remarquables. Trois monuments inscrits aux monuments historiques sont présents dans l'aire d'étude. Le PEM Gouesnou Carpont est situé en bordure d'un périmètre de protection de monument historique.	Fort
	Archéologie	Quatre zones de présomption archéologique à proximité, de surfaces assez réduites.	Faible

2.4.3. Description des impacts et mesures

L'étude d'impact identifie deux phases distinctes dans son analyse :

- La phase travaux,
- La phase d'exploitation.

Pour chaque phase :

- Les impacts sont identifiés de manière thématique, en précisant s'ils sont directs ou indirects, quantitatifs ou qualitatifs, de court, moyen ou long terme ;
- Les mesures mises en œuvre sont décrites et qualifiées : mesures d'évitement, de réduction, de compensation ou d'accompagnement de l'impact ;
- L'impact résiduel est qualifié : de nul à fort, en passant par négligeable, faible, modéré. A noter que l'impact résiduel peut être positif (amélioration par rapport à la situation initiale).

Pour l'essentiel des impacts, les mesures mises en œuvre relèvent de **l'évitement** ou de la **réduction**. Néanmoins, s'agissant des coupes et abattages d'arbres prévus dans le cadre du projet, les mesures mises en place relèvent de la **compensation** : il s'agira de plantations d'arbres in situ en lieu et place des arbres abattus, et du financement de la plantation d'arbres pour contribuer au projet d'agroforesterie porté par Brest métropole à Bodonou, pour un impact résiduel qualifié de négligeable par le maître d'ouvrage en phase d'exploitation.

Sans viser l'exhaustivité ici, il convient de développer au moins les thématiques environnementales pour lesquelles l'impact résiduel sera fort ou modéré. Ceux-ci relèvent tous de la **phase travaux**, et non de la phase d'exploitation :

- Un impact résiduel fort est attendu pour une station de flore protégée : le Sérapia (espèce d'orchidée). Cette espèce est possiblement présente au niveau du CHRU de la Cavale Blanche, et un déplacement de station de flore est prévu ;
- Un impact résiduel modéré est attendu pour l'avifaune, en raison de destruction d'habitats, de la possibilité de destruction accidentelle d'individus et de dérangement lié aux travaux, malgré les mesures mises en place pour éviter, réduire ou accompagner l'impact ;
- Un impact résiduel modéré est attendu pour les alignements d'arbres en phase travaux, en raison du risque de dommages par collisions avec les engins de chantiers et atteintes au niveau des racines, et ce malgré la mise en place de dispositifs de protection des arbres. ;
- Enfin, un impact résiduel modéré est attendu s'agissant des mollusques en raison de la destruction d'habitats, la pollution d'habitats propices aux escargots de Quimper, la destruction d'individus et leur dérangement, et ce malgré les mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre.

Par ailleurs, la mise en œuvre du projet, et tout particulièrement du BHNS et de la ligne de tramway, a des effets divers en **période d'exploitation** sur le niveau d'émissions sonores. Si l'essentiel des secteurs bénéficiera d'un statut quo ou d'une réduction des émissions sonores, d'autres verront le niveau progresser le long du tracé, jusqu'à 9,5dB en période diurne (6h-22h) et 8,5 dB en période nocturne (22h-6h). Ainsi, un secteur comprenant deux bâtiments connaîtra un impact significatif : il s'agit du carrefour entre les rues du Duc d'Aumale, rue Maréchal Vallée et rue Général Archinard. Cet impact significatif est lié à une courbe de faible rayon du tracé du tramway, générateur de crissement. L'étude d'impact indique que la mise en place d'un dispositif anti-crissement (lubrification de la zone de contact roue-rail) permettrait de supprimer le risque d'impact significatif sur ces deux bâtiments.

Toujours en phase d'exploitation, les impacts vibratoires liés en particulier à la ligne de tramway présentent un risque élevé avenues Clémenceau et Foch, avenue Victor Le Gorgeu, rues du Duc

d'Aumale et du Bosquet et avenue de Tarente. Pour y faire face, une pose spécifique de rails est prévue sur les secteurs à risque. Il s'agit :

- soit de pose intermédiaire : pose de voies avec semelles sous rails assouplies,
- soit de pose performante : pose de voie avec composants élastiques disposés sous la plateforme (couramment appelée dalle flottante).

Ces dispositifs anti-vibratiles devraient suffire à respecter les niveaux cibles de niveaux vibratoires et de bruit solidien. Toutefois, pour le secteur situé avenue Victor Le Gorgeu, un impact résiduel reste possible à hauteur du laboratoire de la faculté de Sciences et Techniques, nécessitant une vigilance accrue et une analyse approfondie.

Enfin, en matière de qualité de l'air, s'agissant des particules fines PM₁₀, le seuil d'information et de recommandation de 50 µg/m³ en maximum journalier est atteint pour l'ensemble des scénarios, sur les voies de circulation les plus importantes et peuvent atteindre des zones habitées.

Pour les particules fines PM_{2,5} l'objectif de qualité de 10 µg/m³ en moyenne annuelle est dépassé sur les principaux axes routiers de la zone d'étude (axes structurants et axes routiers pour lesquels les trafics sont les plus importants), pour les 5 scénarios. Ces dépassements sont liés à la pollution de fond à Brest mesurée de 7,5 µg/m³, à la station Brest Macé, très proche de l'objectif de qualité de 10 µg/m³. Quel que soit le scénario, les simulations montrent que ces dépassements restent localisés sur les voies de circulation et n'atteignent pas les zones habitées. Selon l'étude d'impact, les simulations montrent que ces dépassements devraient persister dans le futur et que l'aménagement du projet devrait avoir un impact favorable sur ces dépassements observés notamment sur la ligne du tramway étant donné que le trafic routier diminuera. Les dépassements des valeurs réglementaires sont principalement conditionnés par le niveau de la pollution de fond.

2.4.4 Enquête environnementale à venir

Le maître d'ouvrage a fait le choix de dissocier un certain nombre d'objets de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et urgente du projet de développement du réseau de transport en commun de Brest Métropole « mon réseau grandit ».

Ainsi, une seconde enquête publique environnementale sera organisée ultérieurement dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. Celle-ci aura pour support un dossier d'autorisation environnementale comprenant l'évaluation environnementale du projet ainsi que plusieurs volets :

- le volet Loi sur l'eau au titre du L.181-2 du code de l'environnement (dossier soumis à autorisation environnementale) ;
- le volet milieu naturel avec un dossier de demande de dérogation à la réglementation des espèces protégées au titre du L.411-2 du code de l'environnement ;
- le volet concernant l'abattage des arbres d'alignement au titre du L.350-3 du code de l'environnement.

2.5. EVALUATION SOCIOECONOMIQUE

En application du code des transports, tout projet, dont le coût est supérieur à 83 millions d'euros, est soumis à des obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport, et notamment à la réalisation d'une évaluation économique et sociale, dont le cadre est fixé par l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014.

Cette évaluation fait apparaître les impacts quantitatifs suivants, classés par thèmes :

Augmenter et faciliter les déplacements en transport en commun

- 3,8 millions de nouveaux déplacements à l'année de mise en service du projet ;
- 475 400 heures de temps de parcours économisées, se traduisant par un gain monétarisé de 123 M€ et 130 M€.

Améliorer l'environnement et la qualité de vie dans l'agglomération

- Diminution de 7,8 millions des kilomètres parcours en voiture personnelle à l'année de mise en service ;
- Entre 17 500 et 38 100 tonnes de CO² économisées sur 30 ans ;
- Gains d'externalités estimées 21 M€₂₀₂₁ pour la collectivité.

Dynamiser l'économie et l'emploi

- 824 emplois directs et 692 emplois créés par la phase chantier.

Pertinence de l'investissement public

- Investissement public du projet à 192 M€ ;
- la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) correspond à la somme des coûts et avantages actualisée sur la durée de l'évaluation. Cet indicateur reflète le bénéfice global actualisé du projet pour la collectivité. Ici la VAN-SE du projet est positive : 61 M€ ;
- Baisse de la subvention d'équilibre versée à l'Autorité Organisatrice des Transports.

L'analyse fait également apparaître des impacts quantitatifs par thème.

Augmenter et faciliter les déplacements en transport en commun

- Offre plus fiable, rapide, et fréquente ;
- Hausse du confort pour les usagers ;
- Augmentation du nombre de Kilomètres TC.

Améliorer l'environnement et la qualité de vie dans l'agglomération

- Réduction des pollutions atmosphériques et effet de serre liés aux circulations routières ;
- Baisse de l'insécurité routière ;
- Requalification urbaine et développement d'une offre cyclable qualitative.

Dynamiser l'économie et l'emploi

- Amélioration de l'accessibilité en transport en commun au centre de la métropole (emplois, commerces, services) depuis le Nord et l'Ouest.

Pertinence de l'investissement public

- Investissement initiaux élevés
- la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) positive.

2.6. CONSULTATION ADMINISTRATIVE SUR LE PROJET SOUMIS A LA DUP

Le projet « Mon réseau grandit », entériné par délibération du conseil de Brest métropole du 29 avril 2022, a été transmis pour avis à différentes administrations, collectivités ou organismes.

La synthèse de ces avis est présentée ci-après.

Conseil départemental du Finistère, courrier du 8 septembre 2022

Les deux projets de Tramway et de BHNS et les PEM associés s'appuieront sur le réseau de voirie et modifieront les conditions de circulation entre les bassins de vie du Pays de Brest et le bassin d'emploi Brestoïse, ainsi que les conditions d'accès au CHRU et à la gare.

Les contraintes de circulation et les reports de trafic sont présentés très succinctement, uniquement à l'heure de pointe du soir et à l'horizon 2028.

Les données du Département montrent des fluctuations différentes selon l'heure de pointe, par exemple sur la RD 67 (+25%), avec une saturation à terme du réseau routier départemental.

Certains aménagements sur le réseau routier départemental en accompagnement de la création de PEM et de leur fonctionnement peuvent interroger en termes de fonctionnalité ou de lisibilité. Le département veillera au respect des préconisations techniques garantissant le meilleur fonctionnement des aménagements et la sécurité routière.

Il en fera un préalable au transfert des terrains nécessaires à la mise en œuvre de ces PEM.

Chambre d'agriculture du Finistère : message électronique du 2 août 2022. Aucune remarque hormis de s'assurer que la suppression des EBC en ville ne soit pas compensée par le boisement des terres agricoles.

Communauté de communes de Crozon (CCPCAM) message électronique du 6 septembre 2022

Note avec intérêt la création de PEM sur la commune de Plougastel-Daoulas.

Le volet maritime est absent du projet, il constitue également une piste de réflexion en matière de transport collectif entre les deux rives de la Rade de Brest.

La CCPAM souhaite connaître les intentions de BM sur ce volet maritime.

Commune de Plouzané, courrier du 7 septembre 2022.

Avis favorable car le projet va conforter les conditions de déplacement des usagers et renforcer l'attractivité et le rayonnement métropolitain.

La création du PEM « Les Portes de Plouzané » bénéficiera aux habitants de l'Ouest de la métropole. Cependant, une attention particulière devra être portée à la préservation de la fluidité du trafic routier sur le pont de la Villeneuve.

Agence Régionale de la Santé (ARS)

Les impacts du projet en termes de qualité de l'air et de nuisances sonores sont particulièrement détaillés et permettent de conclure que l'impact sanitaire sera favorable sur le territoire. Le développement des pistes cyclables en parallèle des voies de transport en site propre permet une amélioration de la desserte en liaisons douces, comme préconisé dans le PCAET.

Le projet de PEM de Guilers Coat Mez, situé dans le périmètre de protection rapprochée des captages de Keroual, devra respecter les prescriptions de l'arrêté de DUP des périmètres de protection, notamment en ce qui concerne l'évacuation des eaux pluviales qui ne pourront être infiltrées.

Le projet d'extension de l'atelier de maintenance va rapprocher l'activité de la zone d'accueil des gens du voyage. Il serait utile d'évaluer l'impact de ce rapprochement en terme d'impact sonore.

Avis de la Direction Régionale des affaires culturelles (DRAC) du 4 juillet 2022.

Informe qu'aucun site archéologique n'est actuellement recensé dans l'emprise de l'aire d'étude ou sa proximité immédiate. Sauf élément nouveau, la réalisation d'un diagnostic archéologique préalable ne sera donc pas demandée.

3. MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI DE BREST METROPOLE

3.1. CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable sur le projet de MECDU a été lancée le 11 janvier 2022 suite à la délibération d'ouverture de Brest métropole du 13 décembre 2021, qui a fixé notamment les modalités de mise à disposition du dossier au public. Les objectifs poursuivis dans le cadre de la concertation préalable fixés par Brest métropole étaient de permettre aux habitants, associations locales et de protection de l'environnement et toute autre personne concernée :

- De prendre connaissance des évolutions projetées pour rendre le PLU compatible avec le projet « mon réseau grandit » ;
- De donner un avis à un stade précoce de la procédure sur les évolutions envisagées, et le cas échéant de formuler ses observations ou propositions.

Les modalités définies consistaient en la mise à disposition d'un dossier comportant les objectifs et caractéristiques principales du projet de mise en compatibilité du PLU, ainsi qu'un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement. Ce dossier était mis disposition sur internet et à l'Hôtel de Brest métropole et chacun avait la possibilité de s'exprimer sur registre, par voie postale ou par messagerie électronique.

Cette concertation s'est achevée le 08 février et a fait l'objet d'un bilan approuvé par le conseil de Brest métropole le 25 mars 2022 et publié.

Au terme de la concertation, aucune contribution n'a été enregistrée.

3.2. DESCRIPTION DU PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI

Le projet « Mon réseau grandit » respectera les dispositions générales du règlement du PLUI facteur 4 approuvé en janvier 2014, notamment en ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, où l'infiltration doit être priorisée.

Le projet est incompatible avec la présence de trois EBC sur la ligne du BHNS et avec deux emplacements réservés au bénéfice du Conseil départemental et Brest métropole

Le projet s'inscrit par ailleurs au sein des zonages UC, UE, UH, UP, US, N et NL. Une incompatibilité est identifiée dans le zonage UP. Le projet n'est pas autorisé sur ce secteur.

En conséquence, la mise en compatibilité du PLUi implique :

- la réduction de l'emplacement réservé n°65, relatif à un élargissement de voirie,
- la suppression de l'emplacement réservé n°92, relatif à un élargissement de voirie,
- la correction du tableau des emplacements réservés en conséquence,
- la réduction des espaces boisés classés situés rue de Kerichen, à l'angle de la rue Jules Lesven et du boulevard Léon Blum, et à l'angle des avenues Amiral Réveillère et Salaun Penquer,
- la modification du règlement de la zone Up afin d'y autoriser à l'article UP2 – Occupations et utilisation du sol soumises à des conditions particulières – les constructions, aménagements et installations liés aux infrastructures de transport.

3.3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET DE MEC DU PLUI

L'étude d'impact du projet « Mon réseau Grandit » vaut évaluation environnementale de la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi.

3.4. CONSULTATION ADMINISTRATIVE SUR LE PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI

Le projet de mise en compatibilité du PLUI, entériné par délibération du conseil de Brest métropole le 25 mars 2022, a été transmis pour avis à différentes administrations, collectivités ou organismes et a fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint.

La synthèse de ces avis et compte-rendu est présentée ci-après.

Avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) du 19 juillet 2022, préalable à l'approbation de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Brest métropole, portant sur la réduction de trois espaces boisés classés nécessaire à la réalisation du projet « Mon réseau grandit ».

Avis favorable assorti de deux recommandations :

- Donner des précisions dans le dossier général sur l'aspect EBC du projet.
- Garantir le maintien de l'alignement d'arbres situé en bordure de la rue de Kérichen (protection au titre de la Loi Paysage).

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 20 septembre 2022.

- Article UP2 du règlement de la zone UP : Ajout aux occupations et utilisations autorisées des « constructions, aménagements et installations liés aux infrastructures de transport » : avis favorable ;
- Réduction de l'emplacement réservé n°65, Bd de l'Europe relatif à un élargissement de voirie : avis favorable ;
- Suppression de l'emplacement réservé n°92, rue de Paris, relatif à un élargissement de voirie : avis favorable ;
- Servitudes d'Espaces Boisés Classés (EBC)
 - Angle Amiral Réveillère et Salaun Penquer : avis favorable ;
 - Angle de la rue Jules Lesven et du boulevard Léon Blum : avis favorable ;
 - Rue de Kerichen : pour faire suite aux recommandations de la CDNPS, l'EBC sera remplacé par une protection au titre des éléments naturels du paysage tels que prévu à l'article L.123-1-5 – III- 2 du Code de l'urbanisme.

Architecte des Bâtiments de France message électronique du 4 août 2022 : demande que l'avis de la CDNPS relatif à la suppression/adaptation des 3 trois EBC soit suivi.

Conseil départemental du Finistère, courrier du 8 septembre 2022 : pas de remarque particulière, l'ER n°65 pour l'élargissement du Boulevard de l'Europe n'a plus d'intérêt.

Chambre d'agriculture du Finistère : message électronique du 2 août 2022 : une remarque hormis de s'assurer que la suppression des EBC en ville ne soit pas compensée par le boisement des terres agricoles.

Commune de GOUESNOU : message électronique du 19 septembre 2022. Pas d'observations particulières à formuler.

Avis de la mission régionale d'autorité environnementale de Bretagne (MRAe) sur le projet de mise en compatibilité du PLUi de Brest Métropole pour le projet de développement des transports en commun.

La MRAe a été sollicitée par courrier reçu le 5 juillet 2022. Dans son courrier, en date du 6 octobre 2022, la MRAe informe qu'elle n'a pas pu étudier le dossier dans le délai de trois mois qui lui était imparti. En conséquence elle est réputée n'avoir aucune observation à formuler.

4. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

4.1. ORGANISATION DE L'ENQUETE

Désignation de la commission d'enquête

Par courrier, enregistré au greffe du tribunal administratif de Rennes le 6 octobre 2022, le préfet du Finistère a demandé la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Brest Métropole et la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation d'une deuxième ligne de tramway, d'une ligne de bus à haut niveau de service, ainsi qu'au renforcement de l'intermodalité du réseau par la création de huit pôles multimodaux.

M. le Président du tribunal administratif a désigné, par ordonnance du 17 octobre 2022, une commission d'enquête composée de la façon suivante :

Présidente : Mme Danielle FAYSSE, urbaniste.

Membres de la commission d'enquête :

- M Joris LE DIREACH, urbaniste ;
- M. Bruno BOUGUEN, ingénieur de la construction navale en retraite.

Réunions de la commission d'enquête avec l'autorité organisatrice de l'enquête et le maître d'ouvrage

- Le vendredi 21 octobre par visioconférence avec les représentants de la préfecture et de Brest métropole : présentation du projet « Mon réseau grandit », organisation générale de l'enquête et préparation de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique ;
- Le 17 novembre 2022 : présentation du projet, reconnaissance sur sites du tracé de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service, du tracé de la piste cyclable prévue Avenue Paul Doumer, du tracé de la ligne de tramway, des pôles d'échange multimodal situés sur ces tracés, réunion et échanges avec les membres de la commission d'enquête suite à la lecture du dossier d'enquête publique ;
- Le 18 novembre 2022, visite des autres pôles d'échange multimodal, du projet d'aménagement de la rue de Paris, paraphe des dossiers d'enquête publique et ouverture des registres d'enquête.

Personnes rencontrées lors de ces deux journées de présentation de visites et d'échanges:

Brest Métropole :

- M. Yohann NÉDÉLEC 6^{ème} vice-président Mobilités Grands projets Rade de Brest Métropole,
- M. Gwenaël LEBLONG MASCLET, Directeur général adjoint,
- M. Fabien PEYRARD, Responsable du service Projets, Prospective, Programmation à la direction des Mobilités.

Brest Métropole Aménagement - Equipe du Mandat TRAM 2

- M. Philippe COU, Directeur,
- Mme Caroline VILOTITCH, Directrice adjointe,
- Mme Bénédicte ARPIN, Négociatrice foncière,
- Mme Sandrine LE PROVOST, Chargée de communication chantier,
- M. Guillaume CONSEIL, Responsable infra.

L'arrêté de M. le Préfet du Finistère portant ouverture de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'urgence du projet de développement du réseau de transport en commun de Brest métropole « Mon réseau grandit », emportant mise en compatibilité du PLUI sur le territoire des communes de Brest métropole, a été pris le 27 octobre 2022.

Il précise :

- Qu'il s'agit d'une enquête conjointe avec celle portant sur la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation de l'opération (enquête parcellaire) (voir rapport et conclusions distincts sur cette enquête) ;
- Que l'enquête se déroulera du 28 novembre 2022 à 09h00 au 6 janvier 2023 à 18h00, soit pendant 40 jours consécutifs ;
- Que pendant la durée de l'enquête le dossier d'enquête sera consultable au siège de l'enquête fixé à l'hôtel de Brest métropole, en mairies de Brest centre, Bohars, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas et Plouzané, ainsi que dans les mairies de quartier de Brest suivantes : Lambézellec, Europe, Saint-Pierre, Quatre Moulins, Bellevue et Saint-Marc, aux jours et heures habituels d'ouverture au public ;
- Que le dossier sera également consultable en version électronique sur le site des services de l'État du Finistère : www.finistere.gouv.fr, rubrique : Publication – Publications légales – Enquêtes publiques ainsi qu'à l'adresse suivante : <http://monreseaugrandit.enquetepublique.net> et sur un poste informatique à la préfecture du Finistère – 42 bd. Dupleix – 29000 QUIMPER ;
- Que le dossier sera aussi consultable via le site de Brest métropole : <https://jeparticipe.brest.fr> et sur le site du projet : <https://www.monreseaugrandit.fr/> .

Cet arrêté indique également que pendant toute la durée de l'enquête le public pourra formuler ses observations :

- soit oralement lors des permanences des commissaires enquêteurs,
- soit dans les registres d'enquête déposés dans chaque lieu d'enquête,
- soit par courrier adressé au siège de l'enquête à la Brest Métropole,
- soit sur le registre dématérialisé accessible depuis le lien suivant : <http://monreseaugrandit.enquetepublique.net>,
ou à partir du lien disponible sur le site internet des services de l'État dans le Finistère : <https://www.finistere.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques> ou le site <https://jeparticipe.brest.fr> ou le site du projet : <https://www.monreseaugrandit.fr/>,
- soit par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante monreseaugrandit@enquetepublique.net.

4.2. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE

Conformément à l'article R123-8 du Code de l'environnement et R.112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'ensemble des documents mis à la disposition du public dans les 15 lieux d'enquête précités, sur le site Internet des services de l'Etat ainsi que sur le site de Publilégal hébergeant le registre électronique était constitué des pièces suivantes :

- Pièce 0 : Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique du 27 octobre 2022
- Pièce A : Guide de lecture
- Pièce B : Désignation du demandeur '
- Pièce C : Informations juridiques et administratives '
- Pièce D : Plan de situation du projet '
- Pièce E : Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants '

- Pièce F : Plan général des travaux
- Pièce G : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce H : Étude d'impact sur l'environnement réalisée par le Cabinet SYSTRA de Paris
 - Pièce H1 – Étude d'impact – Préambule
 - Pièce H2 – Étude d'impact – Résumé Non Technique
 - Pièce H3 – Étude d'impact – Description de projet
 - Pièce H4 – Étude d'impact – Esquisse des principales solutions envisagées
 - Pièce H5 – Étude d'impact – Etat initial de l'environnement
 - Pièce H6 – Étude d'impact – Incidences et mesures
 - Pièce H7 – Étude d'impact – Chapitre spécifique aux infrastructures de transport
 - Pièce H8 – Étude d'impact – Natura 2000
 - Pièce H9 – Étude d'impact – Auteurs des études, méthodes utilisées et difficultés rencontrées '
- Pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Pièce J : Évaluation socio-économique
- Pièce K : Dossier d'enquête parcellaire (pour mémoire)
- Pièce L : Bilans de la concertation, avis et décisions émis sur le projet (dont l'estimation du Domaines du 19 octobre 2022)
- Additif : localisation de l'aire de covoiturage PEM Plougastel NO

- Registre d'enquête : Registre d'enquête publique DUP et mise en compatibilité du PLUi

4.3. PUBLICITE, AFFICHAGE, INFORMATION DU PUBLIC

Affichage

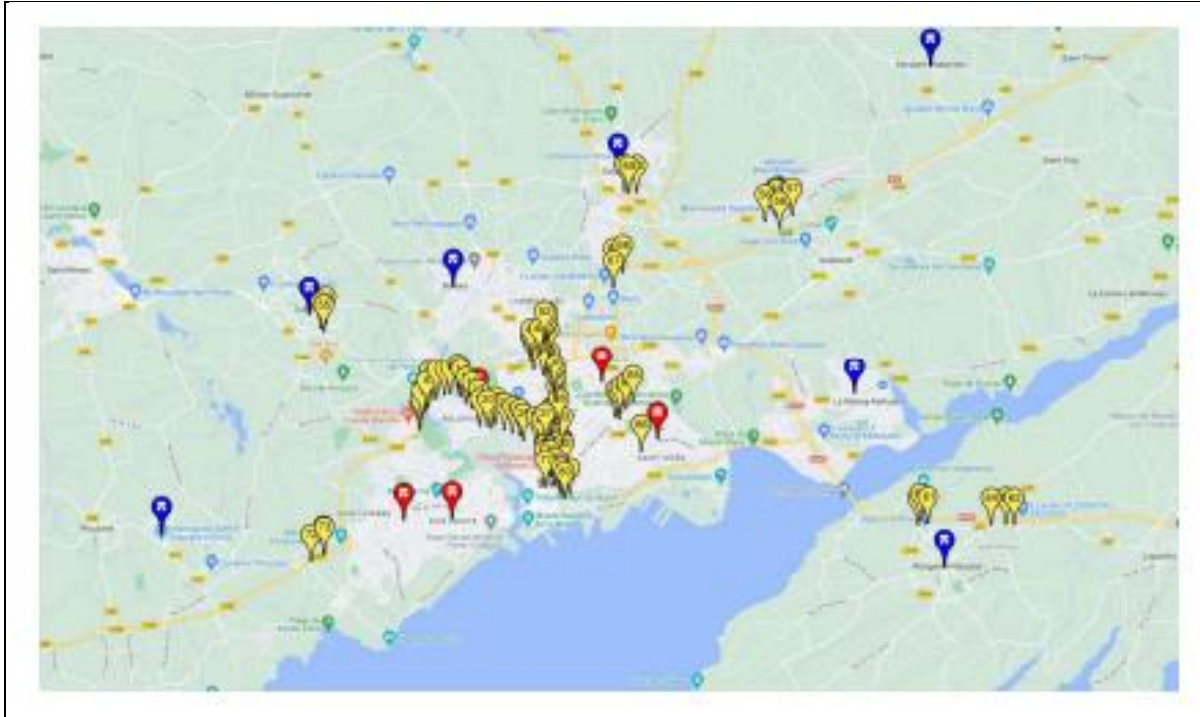
L'avis d'enquête a été affiché au siège l'enquête, à Brest métropole, et dans les communes de Brest, Bohars, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas et Plouzané, ainsi que dans les mairies de quartier de Brest suivantes : Lambézellec, Europe, Saint-Pierre, Quatre Moulins, Bellevue et Saint-Marc, avant le 12 novembre 2022, et pendant toute la durée de celle-ci.

L'avis était également consultable, sur le site internet des services de l'État dans le Finistère :

- <https://www.finistere.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques/Monreseau-grandit-projet-de-developpement-du-reseau-de-transport-en-commun-de-Brest-metropole>
- Sur le site de l'enquête : <https://app.publilegal.fr/Enquetes2>
- Sur le site du Maître d'ouvrage : <https://jeparticpice.brest.fr/projets-en-participation/projets-en-participation/dialoguecontinu-mon-reseau-grandit-3724>
- Sur le site projet Mon réseau grandit : <https://www.monreseaugrandit.fr>

Des affiches sur fond jaune, format A2, ont également été installées dans les mairies de Brest Métropole et les mairies annexes précitées et sur les lieux concernées par le projet en 97 points, visibles depuis la voie publique :

- Tracé de la ligne de Tramway,
- Tracé du BHNS,
- Pistes cyclables en projet, (Ave Paul Doumer, Ave du Duc d'Aumale)
- Rue de Paris,
- Pôles d'échange multimodaux.



Cet affichage a été contrôlé par la société Publilégal à plusieurs reprises, et attesté par un huissier les :

- 7/11/2022 - 10/11/2022 : Mise en place avec constat huissier + livraison affiches ;
- 28/11/2022 - 02/12/2022 : Deuxième contrôle avec constat huissier et contrôle des dossiers ;
- 12/12/2022- 16/12/2022 : Contrôle des dossiers ;
- 09/01/2023-12/01/2023 : Constat d'huissier et retrait des affiches.

Les avis dans la presse ont été publiés dans les délais réglementaires :

Département Finistère – Ouest-France et Télégramme :

- 1^{er} avis le 10 novembre 2022,
- 2^{ème} avis le 28 novembre 2022.

Communication sur l'enquête publique

Outre cette publicité réglementaire, l'enquête publique a fait l'objet de nombreuses actions de communication et d'information et de plusieurs articles dans la presse locale :

- Affichage 8m², 2m² et 2m² dynamique ;
- Journal du projet diffusé dans toutes les boîtes aux lettres de Brest Métropole ;
- Guide de l'enquête publique diffusé dans toutes les boîtes aux lettres de Brest Métropole ;
- Conférence et communiqués de presse ;
- Panneaux d'exposition pour les lieux d'enquête accompagnant registre et dossiers ;
- Posts réseaux sociaux et sur site internet.

Le 21 novembre 2022 s'est déroulé à l'hôtel de Métropole, siège de l'enquête, une conférence de presse sur le lancement de l'enquête publique en présence de M. François Cuillandre, Maire de Brest et Président de Brest métropole et de Yohann Nédélec, Vice-président de Brest métropole, en charge des Mobilités, Grands projets, Rade.

Les communiqués ont été relayés dans les articles ci-dessous :

- 21/11/2022 : Brest.fr : Mon réseau grandit : enquête publique du 28 novembre au 6 janvier,
- 21/11/2022 : Côté Brest : Tram, bus à haut niveau de service... : l'enquête publique va débiter à Brest,
- 21/11/2022 : Ouest-France : Tram de Brest : dernière ligne droite avant les travaux !
- 21/11/2022 : L'enquête publique pour le tramway à Brest va bientôt commencer,
- 28/11/2022 : Ouest-France : Tram, l'enquête publique sur le projet de la ligne de tram B démarre aujourd'hui,
- Décembre 2022 : Sillage : Mon réseau grandit enquête publique en cours,
- 09/12/2022 : Télégramme : Second tram et BHNS à Brest : l'enquête publique se poursuit,
- 31/12/2022 : Ouest-France : Deuxième ligne de tram à Brest : dernière semaine pour donner son avis sur le projet,
- 31/12/2022 : Ouest-France : Le chiffre Tram, enquête publique.

L'enquête a également été annoncée sur les sites internet de certaines communes de Brest métropole.

4.4. DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Conformément aux dispositions de l'arrêté de M. le Préfet du Finistère prescrivant l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'urgence du projet de développement du réseau de transport en commun de Brest métropole « Mon réseau grandit » emportant mise en compatibilité du PLUI sur le territoire des communes de Brest métropole, un dossier d'enquête et un registre d'enquête publique ont été mis à la disposition du public du 28 novembre 2022 à 09h00 au 6 janvier 2022 à 18h00, soit pendant 40 jours consécutifs, au siège de l'enquête, à l'hôtel de Brest Métropole, en mairies de Brest centre, Bohars, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas et Plouzané, ainsi que dans les mairies de quartier de Brest suivantes : Lambézellec, Europe, Saint-Pierre, Quatre Moulins, Bellevue et Saint-Marc, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Le dossier était consultable en version électronique sur le site des services de l'État du Finistère ainsi qu'à l'adresse suivante : <http://monreseaugrandit.enquetepublique.net> et sur le site de Brest métropole. Enfin, à la préfecture du Finistère à Quimper, un poste informatique tenu à la disposition du public permettait de consulter le dossier.

Demande de complément d'information

Des les premiers jours de l'enquête, la commission d'enquête a estimé que la délimitation de l'aire de covoiturage de Plougastel-Daoulas n'apparaissait pas clairement sur les pièces E - Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, F - Plan général des travaux et H3 - Étude d'impact - Description de projet du dossier d'enquête.

A sa demande, un additif précisant la localisation de l'aire de covoiturage du Pôle d'échange multimodal Nord Ouest de Plougastel-Daoulas a été annexé au dossier d'enquête publique le mercredi 7 décembre 2022.

Les permanences de la commission d'enquête

L'ensemble des permanences s'est déroulé dans de bonnes conditions de réception du public, chacun a pu consulter le dossier d'enquête, et les tracés des lignes, s'informer auprès des commissaires enquêteurs et émettre son avis sur le projet, soit oralement, soit par inscription dans les registres d'enquête.

Afin d'informer et de recevoir les observations des personnes malentendantes, les commissaires enquêteurs étaient assistés d'une traductrice en langue des signes lors des permanences du 13 et du 20 décembre. Ce dispositif a permis d'accueillir une personne, qui n'a pas souhaité formuler d'observation.

A chaque permanence, les commissaires enquêteurs ont vérifié la complétude du dossier d'enquête publique. Ils ont été souvent amenés à constater la disparition de certaines pièces qui ont été rapidement remplacées par les services de BMA.

La commission d'enquête a tenu 27 permanences, elle y a reçu **99 personnes**, principalement en mairies de quartier de Lambézellec (25 personnes), de Bellevue (18 personnes) et au siège de l'enquête à Brest métropole (22 personnes).

Lieux	Dates permanences	N° de permanence	Nombre de personnes reçues
Hôtel de Brest métropole (siège de l'enquête)	Lundi 28 novembre 2022 de 10h00 à 13h00	1	2
	Mardi 13 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	11	11
	Vendredi 6 janvier 2023 de 15h00 à 18h00	27	9
Mairie de quartier Brest-centre	Samedi 10 décembre 2022 de 10h00 à 13h00	10	4
	Mardi 20 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	18	2
	Jeudi 29 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	22	0
Mairie de Gouesnou	Mardi 29 novembre 2022 de 9h30 à 12h30	3	1
	Lundi 19 décembre 2022 de 14h30 à 17h30	16	3
Mairie de Guilers	Jeudi 8 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	7	4
Mairie de Guipavas	Vendredi 9 décembre 2022 de 14h30 à 17h30	9	3
Mairie de Plougastel-Daoulas	Mardi 20 décembre 2022 de 9h00 à 12h00	17	3
	Mercredi 4 janvier 2023 de 14h30 à 17h30	23	3
Mairie de Plouzané	Mercredi 14 décembre 2022 de 9h00 à 12h00	12	1
Mairie de quartier Lambézellec	Mardi 29 novembre 2022 de 15h30 à 18h30	4	9
	Vendredi 9 décembre 2022 de 10h00 à 13h00	8	6
	Mercredi 21 décembre 2022 de 10h00 à 13h00	19	5
	Vendredi 6 janvier 2023 de 10h00 à 13h00	26	5
Mairie de quartier Europe	Mercredi 30 novembre 2022 de 10h00 à 13h00	5	0
	Mercredi 21 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	20	2
Mairie de quartier Saint-Pierre	Mercredi 14 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	13	2
	Jeudi 5 janvier 2023 de 15h30 à 18h30	25	2
Mairie de quartier Bellevue	Lundi 28 novembre 2022 de 15h30 à 18h30	2	7
	Jeudi 8 décembre 2022 de 10h00 à 13h00	6	2
	Jeudi 15 décembre 2022 de 10h00 à 13h00	14	1
	Jeudi 29 décembre 2022 de 10h00 à 13h00	21	0
	Jeudi 5 janvier 2023 de 10h00 à 13h00	24	8
Mairie de quartier Saint-Marc	Jeudi 15 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	15	2
TOTAL			99

Les permanences ont été très calmes. La commission d'enquête a surtout rencontré les riverains des tracés des lignes de tramway et de BHNS projetés.

Elle a également reçu 4 des propriétaires ou représentants des propriétaires de parcelles bâties concernées par le périmètre d'expropriation. Seuls trois propriétaires individuels, en indivision ou en copropriété, ont déposé des observations.

L'enquête, ouverte le lundi 28 novembre 2021 à 9 heures, s'est terminée le vendredi 6 janvier 2022 à 18 heures. Elle s'est déroulée dans le calme et sans incident.

Sur le site internet, les pièces constituant le dossier ont fait l'objet de 2 065 téléchargements, se répartissant comme suit :

Désignation	Téléchargements
Sommaire composition du dossier	106
Avis d'enquête	74
Pièce 0 : Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique du 27 octobre 2022	60
Pièce A : Guide de lecture	154
Pièce B : Désignation du demandeur	53
Pièce C : Informations juridiques et administratives	64
Pièce D : Plan de situation du projet	204
Pièce E : Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants	166
Pièce F : Plan général des travaux	109
Pièce G : Appréciation sommaire des dépenses	67
Pièce H : Étude d'impact sur l'environnement réalisée par le Cabinet SYSTRA de Paris	
Pièce H1 – Étude d'impact – Préambule	62
Pièce H2 – Étude d'impact – Résumé Non Technique	71
Pièce H3 – Étude d'impact – Description de projet	148
Pièce H4 – Étude d'impact – Esquisse des principales solutions envisagées	86
Pièce H5 – Etude d'impact – Etat initial de l'environnement	70
Pièce H6 – Etude d'impact – Incidences et mesures	86
Pièce H7 – Étude d'impact – Chapitre spécifique aux infrastructures de transport	57
Pièce H8 – Étude d'impact – Natura 2000	51
Pièce H9 – Étude d'impact – Auteurs des études, méthodes utilisées et difficultés rencontrées	45
Pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	48
Pièce J : Évaluation socio-économique	54
Pièce K : Dossier d'enquête parcellaire (pour mémoire)	103
Pièce L : Bilans de la concertation, avis et décisions émis sur le projet (dont l'estimation des Domaines du 19 octobre 2022)	97
Additif : localisation de l'aire de covoiturage PEM Plougastel NO	31

4.5. BILAN DE L'ENQUETE

L'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'urgence du projet de développement du réseau de transport en commun de Brest métropole « Mon réseau grandit » emportant mise en compatibilité du PLUi sur le territoire des communes de Brest métropole a donné lieu à **194 contributions écrites et une contribution orale** qui se répartissent de la façon suivante :

Lieu d'enquête	Acronyme	Inscriptions au registre	Courriers	Contribution orale	Total	Commentaires
Registre électronique	eR	144			144	eR1 à eR144 dont 39 mails
Brest métropole DUP	BM	3	8	0	11	
Brest métropole PAR	BM				3	3 contributions reçues sur l'adresse électronique de l'enquête parcellaire concernent la DUP
Brest centre	BC	5 DUP +1 Parc	0	0	6	Une observation parcellaire concerne la DUP
Quartier Bellevue	BB	2 dont une sur Parc	0	0	2	Une observation parcellaire concerne la DUP
Quartier Lambézellec	BL	6	0	1	7	
Quartier Saint-Marc	BSM	1	0	0	1	
Quartier Saint-Pierre	BSP	3	0	0	3	
Quartier Europe	BE	5	0	0	5	
Quartier 4 Moulins	B4M	0	0	0	0	
Bohars	BO	0	0	0	0	
Guilers	GL	2	1	0	3	
Gouesnou	GN	1	3	0	4	
Guipavas	GP	1	1	0	2	
Le Relecq Kerhuon	LRK	0	0	0	0	
Pougastel Daoulas	PG	2	2	0	4	
Plouzané	PZ	0	0	0	0	
TOTAL		176	15	1	195	

Conformément aux dispositions de l'article R.123-13 du code de l'environnement, les inscriptions portées dans les registres d'enquête subsidiaires ont été transmises au siège de l'enquête, à Brest métropole pour être annexées au registre principal.

Précisions :

- L'inscription n° 2 du registre DUP Gouesnou, datée du 7 janvier 2023, soit après la clôture de l'enquête publique, n'a pas été prise en considération.
- Certaines personnes ou associations se sont exprimées à plusieurs reprises ;

- Chaque contribution peut comprendre plusieurs demandes ou observations portant sur des sujets différents ;
- Plusieurs personnes différentes ont déposé des contributions strictement identiques.

9 associations ou organismes se sont exprimées lors de cette enquête publique.

Nom de l'association ou organisme	Référence des observations
Morgane BERTHELE Association des Paralysés de France	DUP/eR3 et eR31, DUP/BE/1à 5
Christian BARDINET CLCV de BREST	DUP/eR67 et DUP/BM/C3
David DERRIEN Association A quoi ça serre	DUP/eR91
Thierry GUEZENNEC CCI Métropolitaine Bretagne Ouest	DUP/eR105
M. LE FEUVRE Association AIR BREIZH	DUP/eR110
Association Brest à pied et à vélo	DUP/eR113
CDC Habitat	DUP/eR/ 134
F CARO Conseil Syndical de la Copropriété	DUP/BL/R1 et R4
Maxime LE SAOUT Groupement d'employeurs serres de Lanvian,	DUP/GP/C1

7 partis politiques, élus, ou groupes ont formulé des observations sur le projet « Mon réseau grandit ».

Nom de l'organisme	Référence des observations
Groupe Municipal Minoritaire "Marchons pour le Relecq Kerhuon"	DUP/BM/C5
M. Stephane ROUDAUT, maire de Gouesnou	DUP/eR83 et DUP/BM/C6
André SALAUN, adjoint à Gouesnou	DUP/eR103 et eR126
Loïc RAULT Locmaria-Plouzané, Conseiller communautaire Pays d'Iroise Communauté	DUP/eR135 et DUP/BSP/R3
M. Pierre OGOR, maire de Guilers	DUP/GL/C1
Mme Bernadette MALGORN Groupe des élus de « Brest, c'est Vous! »,	DUP/eR112 et DUP/BM/C7
M. PENARGUEAR, Adjoint à Gouesnou	DUP/eR143

5. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC SUR LE PROJET « MON RÉSEAU GRANDIT », OBJET DE LA DEMANDE DE DUP, ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Chaque déposition a été examinée par la commission d'enquête et est référencée dans le tableau de synthèse joint au présent procès-verbal. Chaque déposition peut comprendre plusieurs demandes ou observations ou propositions portant sur différentes thématiques.

Ainsi les 195 contributions ont été ventilées en 398 observations, propositions ou demandes.

Ce tableau permet à toutes les personnes qui ont participé à l'enquête de retrouver le résumé de leur intervention.

A partir des observations recueillies et des avis émis lors de la consultation administrative, la commission d'enquête a effectué une synthèse thématique et, si nécessaire, a posé des questions.

Répartition des avis

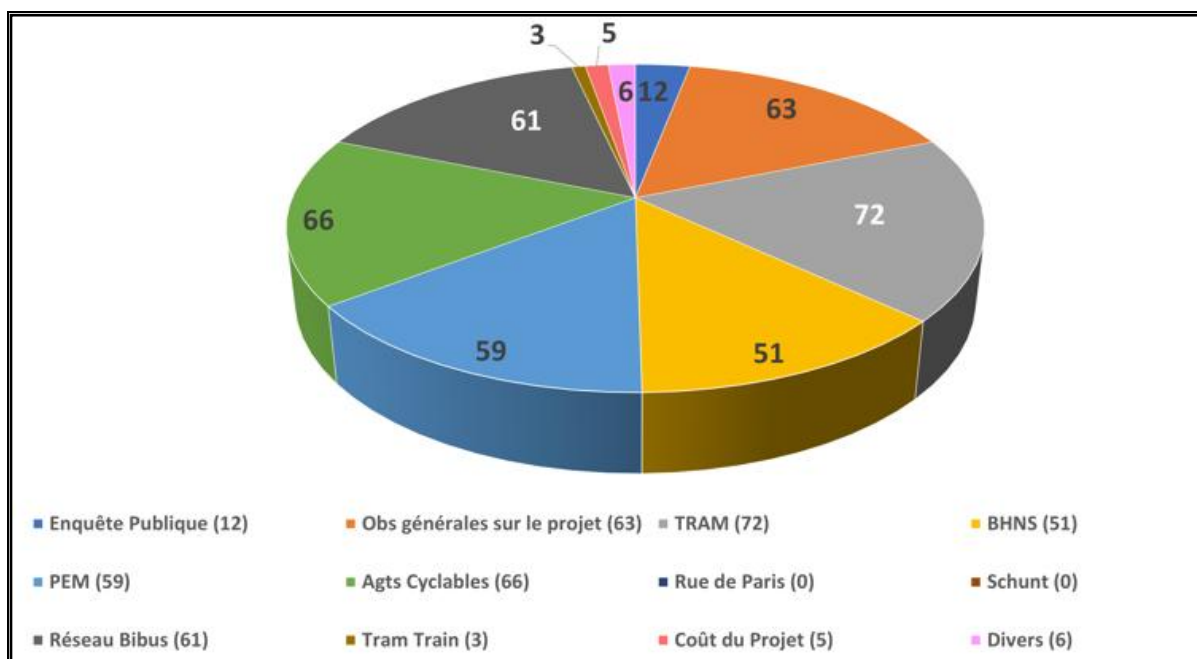
Certaines personnes ou associations se sont exprimées à plusieurs reprises, ce qui ramène à environ 185 le nombre de personnes privées ou publiques qui se sont exprimées sur le projet « Mon réseau grandit ».

En définitive peu d'intervenants ont émis un avis tranché sur le projet. La plupart des contributeurs ont exprimé des demandes ou des avis sur une thématique particulière (stationnement, environnement, aménagements cyclables, PEM, réseau BIBUS...) sans pour autant se prononcer sur l'utilité publique du projet. Quelques intervenants ont soumis leur avis favorable à la satisfaction d'une demande particulière.

Parmi ces contributions la commission a recensé :

- 19 Avis favorables
- 2 Avis favorables sous condition ou réserve clairement exprimés,
- 10 Avis défavorables

Répartition des 398 observations par thèmes



5.1. ENQUETE PUBLIQUE

5.1.1. L'expression du public

Hormis les deux premières vérifications du bon fonctionnement du registre électronique (eRegistre) et de l'adresse électronique, effectuées par les membres de la commission d'enquête, et le message électronique d'une personne souhaitant connaître les modalités de consultation du dossier d'enquête en ligne, 9 observations expriment l'opinion du public sur les conditions de déroulement de l'enquête publique, parmi lesquelles un groupe politique.

5.1.1.1. La publicité et l'information relative à l'enquête publique

Une meilleure communication pour rendre l'enquête publique « plus utile » a été réclamée.

Un intervenant relève que les articles de presse parus pour annoncer le lancement de l'enquête publique indiquent que la « discussion est close ».

Lors de ses permanences, la commission d'enquête a pu constater que cette opinion est largement répandue dans l'opinion du public qui s'interroge sur l'intérêt de cette enquête publique et son impact sur la décision finale.

5.1.1.2. Le dossier d'enquête publique

Un intervenant remercie pour la qualité du dossier qu'il juge clair et précis.

A l'inverse, une autre personne constate que le dossier de l'enquête est très "dense". Elle indique avoir éprouvé des difficultés pour rechercher des éléments du dossier (exemple : "pistes cyclables"). Elle estime que « même si l'enquête publique est une "bonne idée" cela peut être rédhibitoire ».

Cette opinion a été souvent entendue lors des permanences tenues par les commissaires enquêteurs. Les critiques ont essentiellement porté sur le manque de lisibilité des plans présentés dans les pièces E et H3 (figures d'insertion) et parfois sur les ruptures de continuité entre les planches (exemple BHNS planches 3, 4, 5). L'absence de localisation des places de stationnement supprimées a également été évoquée lors des permanences.

Un intervenant (DUP/eR80), qui a par ailleurs formulé de nombreuses remarques sur l'impact environnemental du projet, a procédé à une analyse critique de certaines pièces du dossier d'enquête publique :

Pièce E notice explicative

- Remarque générale sur la forme : les figures ne sont pas appelées dans le corps du texte, de sorte qu'il est parfois difficile de comprendre quel paragraphe elles illustrent. Exemple de la Figure 9 : ambiance Cavale, mais pas de lien établi avec la figure précédente pour localiser cette "ambiance" sur la carte. Cette absence de lien entre le texte et les illustrations masque également certaines incohérences entre ce qui est écrit et ce qui est représenté. Ainsi certaines illustrations semblent à l'échelle pour la largeur allouée à chaque mode de déplacement, d'autres non, ou alors ne respectent pas les largeurs et distances normées, par exemple pour une bande cyclable, ou la distance à respecter pour dépasser un cycliste sur une voie mixte.
- Les termes "revitaliser" (pour les centres) et "qualitatifs" (pour les matériaux) sont flous et subjectifs, est-il possible de préciser ces termes dans un glossaire ou proposer des exemples pour les rendre spécifiques ou mesurables ?

Pièce H6 étude d'impact page 11 "il apparaît que le projet «Mon réseau grandit» n'est pas de nature à générer des volumes importants de déblais et ne nécessite pas non plus un apport important de remblais" : "important" n'est ni spécifique ni mesurable et n'a donc aucune valeur dans cette phrase. Qu'est-ce qu'un volume important de remblai, par rapport à quoi ?

5.1.1.3. Le déroulement de l'enquête publique

L'enquête s'est déroulée du 28 novembre 2022 au 6 janvier 2023. Durant cette période, la commission d'enquête a tenu 27 permanences, réparties sur l'ensemble du territoire de Brest métropole.

Cette organisation a donné lieu à quelques critiques :

Le Groupe Municipal Minoritaire "Marchons pour le Relecq Kerhuon" (DUP/BM/C5) et un autre intervenant ont regretté l'absence de permanence en mairies de Bohars et du Relecq Kerhuon.

Deux autres personnes ont demandé une planification plus adaptée (horaires) des réunions de l'enquête publique pour les personnes en activité (commerçants) et pour les personnes résidant dans les communes limitrophes.

5.1.2. Observation de la commission d'enquête

Dossier d'enquête : La CE rappelle avoir exposé à Brest métropole que le courrier de la MRAe, qui figure dans le dossier (pièce L- Décisions et Avis) qui déclare n'avoir aucune observation à formuler, ne porte que sur la mise en compatibilité du PLU (titre de la réponse), et pas sur la demande de déclaration d'utilité publique au titre du projet «Mon réseau grandit».

5.2. OBSERVATIONS GENERALES SUR LE PROJET

5.2.1. L'expression du public

63 observations sur le projet « Mon réseau grandit » ont une portée générale. Il s'agit d'observations concernant le projet dans son ensemble, ou plusieurs points du projet à la fois (à titre d'exemple, une observation portant à la fois sur le tram et le BHNS, ou sur le tram et les PEM).

Opportunité / justification

Pour les défenseurs du projet, celui-ci offre une solution aux personnes qui ne conduisent pas, il s'inscrit dans les enjeux majeurs de mobilité, offre une réponse aux pollutions, pour faire face à l'urgence liée à la progression de la circulation des automobiles et aux difficultés qui en découlent, pour améliorer l'efficacité des transports en commun, parce qu'il est cohérent avec le SCoT, le PLUi et le PCAET, ou encore parce qu'il va générer des emplois, des retombées économiques pour le territoire et des opportunités pour les entreprises. L'association Brest à pied et à Vélo reconnaît et salue l'utilité publique d'un projet de transport en commun capacitaire en site propre associé à des aménagements favorisant l'intermodalité et la multimodalité, et reconnaît également que les emplacements et lignes proposées font partie des principales implantations nécessaires pour permettre la réduction nécessaire du trafic automobile dans la zone agglomérée de Brest.

A l'inverse, les détracteurs du projet, dont notamment le Groupe des élus de « Brest, c'est Vous! » (DUP/eR112) et des riverains de la rue Mathieu Donnart, contestent :

- Un projet basé sur des hypothèses démographiques trop optimistes et erronées, avec des conséquences financières ;
- Un projet perçu comme visant à rapprocher la périphérie du centre-ville, mais au détriment de ce dernier et de ses habitants ;
- L'insuffisance d'analyse des besoins et du transfert modal, et leur projection sur la durée de vie des investissements ;

- L'absence de prise en compte des plans de déplacement d'entreprise (PME) des principales entreprises et institutions de l'agglomération, tant au niveau de la métropole que du pays de Brest ;
- Un modèle de transport dépassé, en particulier s'agissant du tramway dont la structure lourde ne permet pas de s'adapter à l'évolution de la ville, ses dynamiques urbaines, et au flux de voyageurs ;
- La nécessité de réaliser la ligne de tramway et le BHNS de concert, ne serait-ce que pour limiter les temps de travaux et les coûts.

Ils interrogent :

- Quel est le public qui est visé pour augmenter la fréquentation des TC ?
- Ces travaux étaient-ils urgents pour répondre à des besoins clairement identifiés et non supposés ?
- L'échéance de mise en service en 2026 est-elle vraiment impérative ?
- Les diagnostics ont-ils été sincères ?
- Le modèle proposé est-il le plus pertinent sur le plan environnemental ou financier au regard du contexte économique ?

Plusieurs observations, en grande partie réalisées par l'Association des Paralysés de France, ont trait à l'accessibilité des ouvrages et matériels roulants du projet : demandes de revêtement anti-dérapant, d'un boîtier de compostage dans les espaces PMR, signalement de la gêne générée par le plot central dans les rames pour les fauteuils roulants et demande de rames réellement adaptées, notamment aux heures de pointe, demande d'un aménagement de stations adapté aux non-voyants et mal-voyants (pour différencier les rampes des marches).

Quelques observations portent sur l'aménagement des stations, en complément de celles pré-citées relatives à leur accessibilité PMR. Ainsi l'association CLCV de Brest demande que l'arrêt Tram et BHNS Gare Gambetta soit largement couvert depuis la gare SNCF. Un autre pétitionnaire craint que cette station dénature la gare.

Les observations générales relatives au tracé expriment le regret, soit de la réalisation de deux lignes quasi-parallèles se rendant au même point du centre-ville, soit que les tracés du projet empruntent les principaux axes de circulation et craignent les conséquences.

Les observations relatives au stationnement rappellent la nécessité de conserver du stationnement pour les riverains, en citant parfois des secteurs spécifiques (Clémenceau). Certains craignent que la réduction du stationnement riverain n'ait pour conséquence de détourner les habitants du centre-ville des transports en commun, et d'en faire fuir la population familiale.

Pour le groupe des élus de « Brest, c'est Vous! » (DUP/eR112), libérer l'espace public du stationnement implique de le prévoir en nombre suffisant dans les constructions privées. Elle craint en outre les conséquences du décalage entre la suppression des stationnements sur rue et la livraison des parkings en ouvrage, et rejette toute méthode coercitive. Elle considère qu'on ne peut réduire la place des voitures dans l'espace public sans adapter au préalable l'offre en stationnement et l'urbanisation.

La seule observation générale relative au prolongement a été réalisée par le maire de Gouesnou, qui considère que la prochaine phase de déploiement du réseau en site propre intégrera un prolongement de la ligne A du tramway au plus proche des centres-villes de Gouesnou, Guipavas et Plouzané, ainsi qu'un prolongement de la future ligne D de BHNS vers le port de commerce d'une part, et, d'autre part, vers la zone de Kergaradec afin de réaliser une connexion avec la ligne A.

En ce qui concerne la circulation, les plus défavorables aux projets craignent une dégradation des conditions de circulation, tant en phase travaux qu'après la mise en service, qui aura pour

conséquence une progression des embouteillages, et estiment que le projet n'apporte pas de solution aux habitants de la périphérie. Ils considèrent normal de permettre aux habitants de circuler et stationner au plus proche de chez eux. D'autres, bien que favorables au projet, s'interrogent sur les conséquences pour ceux qui n'ont pas la possibilité d'utiliser les transports en commun pour leur déplacement domicile-travail, et craignent un allongement de leur durée. Certains anticipent que le choix du tramway avenue Foch et du BHNS avenue de Glasgow va compliquer la circulation pour les autres modes de transport dans ces axes stratégiques d'accès au centre-ville, et repousser la circulation automobile dans des axes inadaptés à ce trafic.

Le projet soulève plusieurs questions :

- Les cars interurbains emprunteront-ils également la rue de Glasgow au départ de la gare routière ?
- Pièce E notice explicative page 129 tableau 15 : les prévisions de trafic sont établies sur la base du trafic actuel, alors que le tram sera mis en service au mieux en 2026. Comme Brest métropole doit tenir ses objectifs de diminution du trafic automobile de 5% par an conformément au PCAET, pourquoi ne pas intégrer cette baisse de 30% à 40% d'ici la mise en service du tram B et du BHNS ?
- Quelle est l'estimation du nombre d'uvp/h avenue de Glasgow dans le sens conservé, et intégrant le report de trafic dans le sens supprimé avenue Foch ?

Un déposant préconise d'attendre la mise en œuvre de la nouvelle ligne de tram pour analyser ses conséquences sur les flux de circulation afin de mieux identifier le futur tracé du BHNS

Les observations relatives à l'environnement sont de nature diverse.

Certaines présentent un caractère général et établissent des propositions :

- Nécessité de conserver / planter un maximum d'arbres pour leur effet de lutte contre les îlots de chaleur. Demande d'un inventaire et de l'analyse de leur état sanitaire ;
- Nécessiter de revoir à la hausse l'ambition s'agissant des arbres, tant leur nombre que l'essence, la taille, l'adaptabilité au réchauffement climatique ;
- Nécessité de préciser les futures ambiances paysagères ;
- Moins de minéral, plus de végétal ;
- Nécessité de préserver la trame verte dans le cadre des travaux ;
- Privilégier des revêtements plus clairs que l'enrobé noir, pour éviter des sols à plus de 50°C l'été !

D'autres établissent un constat général :

- Manque d'ambition dans le contexte de changement climatique ;
- Les solutions aux besoins de déplacements de la population doivent être les plus respectueuses de l'environnement ;
- La pollution du centre-ville va s'accroître en raison des reports de circulation ;
- L'angle Clémenceau-Gambetta est très bruyant ;
- La Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) semble insuffisamment prise en compte. L'objectif de réduction de 4 à 5 % du trafic automobile qui se déduit du PCAET n'est ni évoqué ni traduit en termes de moyens à mettre en œuvre pour le respecter et a un impact direct sur certains points du dossier d'enquête ;
- L'absence d'intégration d'une compensation dans le cadre de la destruction d'éléments naturels protégés au titre de l'article L123-1-5-7 du code de l'urbanisme, les travaux et ouvrages de voirie d'intérêt général étant règlementairement dispensés, est contestable.
- Le principe de la compensation de manière plurielle de l'abattage de centaines d'arbres, par du gazon ou des buissons, est contestable.

D'autres posent des questions :

- Quel est le bilan précis relatif à la réduction de l'imperméabilisation et à l'artificialisation des sols par le projet ?

- Le projet présenté est-il la meilleure réponse aux besoins de mobilité dans l'agglomération brestoise, tant en termes d'impact sur l'environnement qu'en termes de coûts ?
- L'installation d'ombrières photovoltaïques est-elle toujours prévue sur l'extension de l'atelier de maintenance ? aux abords du CHRU ? Sur les PEM ?

Un intervenant (DUP/eR80) émet de nombreuses questions et critiques et remarques relatives à l'environnement en s'appuyant sur les pièces E « *Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants* » et H6 « *Etude d'impact – Incidences et mesures* » du dossier, reprises ci-après :

Pièce E notice explicative page 35 le bilan du tableau en figure 43 n'est pas clair, que cherche-t-on à afficher, quel est le bilan en nombre d'arbres ? Il n'y a pas d'équivalence entre un arbre en pleine maturité qu'on arrache, et un jeune arbre qu'on plante. Le bilan total est donc très négatif en termes de puits de carbone, de biodiversité (le milieu et les habitats naturels seront détruits pendant les travaux) et d'ombrage : on supprime plus de la moitié des arbres ! Globalement sur cette page on voit bien les arbres conservés sur les plans, mais on ne voit pas lesquels sont supprimés, ce qui introduit un biais dans l'analyse.

Pièce E notice explicative page 36 sur l'éclairage : "Qu'il renforce la sécurité, facilite les déplacements nocturnes ou permette de mettre en valeur notre patrimoine, il revêt une importance majeure dans les villes et dans les campagnes et est sources de progrès." En quoi l'éclairage public est une source de progrès ? C'est aujourd'hui un problème environnemental majeur et la première source de pollution lumineuse, son rôle est à revoir intégralement ! Par exemple, quel intérêt d'éclairer la chaussée voitures, à part au niveau des passages piétons pour leur sécurité ? Le reste de la chaussée est naturellement éclairé par les phares des voitures. De même, "révéler les façades des boulevards", à quelle fin ? La mise en valeur du patrimoine la nuit n'est plus une priorité quand il faut drastiquement réduire notre consommation d'énergie : on en profitera suffisamment de jour. "Eclairer la voûte des arbres" est aussi inutile et gaspilleur d'énergie qu'incompatible avec le rôle des arbres pour la biodiversité et la vie nocturne de la faune. On s'inquiète plus de la durabilité du mobilier face au climat, que de son impact environnemental. Eclairer les voitures ne sert à rien, en ce sens, des mats à 8m de haut sont bien inutiles. Un éclairage beaucoup plus tamisé orienté exclusivement sur les cheminements piétons (moins de puissance d'éclairage nécessaire, moins de diffusion) et les croisements de flux (passages piétons) suffira largement à assurer la sécurité des personnes.

Pièce E notice explicative page 129 tableau 15 : les prévisions de trafic sont établies sur la base du trafic actuel, alors que le tram sera mis en service au mieux en 2026. Comme BM doit tenir ses objectifs de diminution du trafic automobile de 5% par an conformément au PCAET, pourquoi ne pas intégrer cette baisse de 30% d'ici la mise en service du tram B et du BHNS ?

Pièce H6 étude d'impact page 9 MR 1 : Diminution des émissions de polluants et GES par l'efficience de l'organisation du chantier :

- Le titre est trompeur, par rapport à un état initial sans chantier, le projet ne va pas diminuer ses émissions, elles seront positives en valeur absolue.
- Rien de mesurable dans ce paragraphe, on lit que le projet « adopte une démarche cycle de vie garantissant une conception bas carbone » mais il n'est nulle part fait mention des calculs effectués pour évaluer l'impact du chantier, des hypothèses prises pour ces calculs, de la méthodologie utilisée, du gain en émissions par rapport à des matériaux traditionnels, etc.

Pièce H6 étude d'impact page 10 impacts résiduels sur le climat : ce paragraphe est une farce honteuse ! Jamais on ne mesure les émissions de CO2 du projet pendant son cycle de vie, et on se permet de déclarer que ce sera négligeable par rapport aux émissions mondiales. Cette phrase

minimise l'impact du chantier sur le changement climatique, tout comme l'impact du changement climatique sur le chantier, avant même d'avoir réalisé le moindre inventaire des impacts. Combien de m³ de béton, avec quelle valeur de teqCO₂ par tonne de béton produite et transportée ? C'est un parti pris très subjectif et déconnecté des réalités et du contexte actuel, avec une augmentation, déjà constatée, en fréquence et en intensité des événements climatiques extrêmes à Brest. De fait, cette étude fait l'impasse complète sur le bilan en émissions de CO₂ du projet, se contentant de dire qu'elles sont négligeables. La somme, au niveau mondial, des émissions locales « négligeables » aboutit pourtant au changement climatique et à l'effondrement de la biodiversité, il est donc temps que Brest métropole prenne ses responsabilités pour atteindre les objectifs de réduction des émissions, plutôt que chercher à minimiser l'impact de ses grands chantiers. La première étape passe par un calcul à défaut d'une mesure, de mise en place d'actions de réduction mesurées et, en dernier recours, de mesures de compensation elles aussi mesurées.

Pièce H6 étude d'impact page 23 risque météorologique : pas de mention du risque de canicule? Quelle organisation du chantier par 40°C dans une zone où les arbres sont abattus, supprimant toutes les sources d'ombrage, avec la chaleur supplémentaire générée par les moteurs des engins de chantier ?

Pièce H6 étude d'impact page 103 sur la qualité de l'air : "Une croissance de 12 % (basé sur les prévisions de croissance entre la situation actuelle et 2028) du trafic a été retenue entre 2028 et 2048 faute de données plus précises". C'est contradictoire avec le plan climat et les objectifs du projet, PCAET qui vise une diminution de 5% par an pour chaque secteur, donc le transport. Pourquoi cette hypothèse de croissance en opposition totale avec les objectifs européens, nationaux et métropolitains de réduction du trafic automobile ? Pourquoi la zone d'étude se limite-t-elle à une bande autour du réseau, et pas à toute la métropole brestoise, le tram devant améliorer la situation dans toute la ville ? L'amélioration de la qualité de l'air se base sur une hypothèse de modernisation progressive du parc, sans démontrer que par le passé cette modernisation a amélioré la qualité de l'air (du fait de l'augmentation du trafic).

Pièce H6 étude d'impact Page 41 MC 3 : Mesure de compensation pour l'habitat favorable à la nidification de l'avifaune : les mesures compensatoires pour l'avifaune doivent être mises en œuvre avant le début du chantier pour être efficaces, faute de voir disparaître les populations visées par discontinuité de leur habitat naturel pendant le chantier. En outre, le verdier et le chardonneret ne sont pas les seules espèces à enjeu écologique : les populations de pinçons, de moineaux et autres oiseaux communs sont elles aussi en forte diminution depuis 20 ans. La première cause est la perte d'habitat du fait de l'urbanisation effrénée. Ces espèces doivent être considérées elles aussi dans les impacts.

Remarque d'ensemble : aucune mesure compensatoire n'est intégrée dans le budget du projet présenté dans la notice explicative. Aucun calcul, même préliminaire, n'est fait pour appréhender l'impact du projet sur les limites planétaires comme le changement climatique, l'accès à l'eau potable, les matières premières, etc. ne permettant pas au lecteur d'appréhender les impacts de manière concrète, autrement qu'avec des qualificatifs flous comme « négligeable » ou « limité ». Plutôt qu'insérer le projet dans le contexte de métropole brestoise qui est le sien, on rappelle à plusieurs reprises que son impact au niveau mondial est négligeable, au lieu d'adresser sérieusement le sujet. Combien de m³ d'eau potable sont nécessaires, pour combien de m³ de béton ? Combien de litres de gazole pour faire tourner les engins de chantier ? Combien de tonnes de minerai extraites pour la fabrication des rails, des poteaux, de l'électronique de gestion du réseau et des rames ? Combien de barils de pétrole et de tonnes de roche pour le bitume ? Quelle consommation électrique crête pour cette nouvelle ligne, alors que le réseau est déjà, aujourd'hui, sous forte tension ? Quel mix énergétique a été considéré sur la durée de vie de ce nouveau réseau ? C'est ça, l'impact environnemental du projet, dès la phase étude et jusqu'à la mise au rebut des rames.

L'absence de méthodologie claire est criante dans tout le document : on ne mesure pas les émissions de CO₂, on base le succès des mesures compensatoires pour la faune sur des inventaires a posteriori donc sans incidence sur la poursuite du projet.

En dehors des thèmes précités (accessibilité, stations, tracé, stationnement, prolongement, circulation, environnement), d'autres observations ont été formulées. Elles concernent :

- les incivilités entre les usagers des différents modes de transport et la nécessité de dédier des voies à chaque mode,
- les éléments de signalétique prévus,
- la nécessité d'une campagne de communication rappelant les bonnes pratiques du partage de la chaussée,

De manière plus anecdotique, une observation relative au sentiment d'insécurité le soir et le dimanche dans les transports en commun, et une autre sur l'opportunité de déplacer la station d'analyse de la qualité de l'air « Desmoulins » ont été exprimées, et quelques questions diverses ont été posées :

- Quel sera l'impact du projet sur la Commune de Plougastel-Daoulas ?
- Les éléments du projet relatifs à l'accessibilité sont-ils soumis à la réflexion des personnes en situation de handicap ?
- L'accès aux cabinets médicaux sera-t-il facilité lors des travaux ?

5.2.2. Observations et questions de la commission d'enquête

Circulation stationnement

- La circulation et le stationnement VL devant la gare de Brest seront-ils maintenus en l'état ? Quel sera l'impact sur la circulation automobile dans ce secteur ?

Le conseil départemental du Finistère, dans son courrier du 8 septembre 2022 émet les observations suivantes : "Les deux projets de Tramway et de BHNS et les PEM associés s'appuieront sur le réseau de voirie et modifieront les conditions de circulation entre les bassins de vie du Pays de Brest et le bassin d'emploi Brestois, ainsi que les conditions d'accès au CHRU et à la gare. Les contraintes de circulation et les reports de trafic sont présentés très succinctement, uniquement à l'heure de pointe du soir et à l'horizon 2028. Les données du Département montrent des fluctuations différentes selon l'heure de pointe, par exemple sur la RD 67 (+25%), avec une saturation à terme du réseau routier départemental."

- Quelle est la réponse de BM à ces critiques et demandes du conseil départemental ?

Impacts cumulés.

- Quid de la prise en compte du projet d'aménagement de la gare dans l'analyse des impacts cumulés au sein de l'étude d'impact ?

Impact environnemental

- Quelles seront les évolutions des parts modales après mise en service du projet «Mon réseau grandit» ?
- Quelles sont les potentialités d'installation de panneaux photovoltaïques sur l'ensemble du projet ?

Pollution de l'air : Si les différents polluants devraient respecter les seuils réglementaires avec la mise en œuvre du projet, il n'en va pas de même des particules fines PM_{2,5} et PM₁₀. Pourtant, le projet devrait aboutir à un report modal, ce qui semble en première lecture permettre d'envisager une réduction de ces particules fines. En outre, l'électrification du parc automobile à un horizon 2048 semble également militer en ce sens.

- Dès lors, pourriez-vous nous apporter davantage de précisions sur les dépassements des seuils réglementaires restant attendus avec la mise en œuvre du projet ?

Analyse socio-économique (pièce J)

Cette analyse fait apparaître les impacts attendus. Il y est notamment mentionné la création de 824 emplois directs et 692 emplois créés par la phase chantier, sans aucune destruction d'emploi mentionnée, fût-elle indirecte. Or plusieurs contributions attribuent à la ligne A du Tramway des liquidations de commerce et des destructions d'emplois.

- Avez-vous des retours d'expérience sur la ligne A ?
- Pourquoi ne pas intégrer une quote-part de destruction d'emploi ?
- Pouvez-vous mettre à jour cette analyse, la VAN-SE s'appuyant sur les données de 2019 (coût du projet) quand les gains d'externalité sont estimés en euros base 2021 ?

5.3. PROJET DE TRAMWAY

5.3.1. L'expression du public

72 observations, dont 3 rédigées par une association, un groupe municipal, et un syndicat de copropriété, portent sur le projet de création d'une nouvelle ligne de tramway entre La Cavale Blanche et la gare de Brest. Les observations et propositions d'ordre général seront traitées sans un premier temps. Dans un second temps, la commission d'enquête examinera les observations planche par planche, selon l'ordre de la pièce E du dossier d'enquête publique : Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants.

Précision : les observations relatives aux aménagements cyclables font l'objet d'un chapitre spécifique : 3.6.

Observations générales

Outre les intervenants qui ont formulé des observations générales sur l'ensemble du projet « Mon réseau grandit », une dizaine de personnes se sont exprimées, souvent de façon anonyme, sur l'opportunité de créer une nouvelle ligne de tramway, les modalités de sa réalisation ou encore l'information des habitants sur l'avancée du chantier.

D'autres observations générales portent sur le choix du tracé, la connexion des deux lignes de tramway ou le prolongement de la ligne et son impact global sur l'environnement.

Opportunité - justification

Certains intervenants soutiennent le projet :

- Beau projet qui doit mener Brest vers une transition pour le bien-être de tous autour des lieux de résidences, de travail ;
- Favorable à la réalisation de la deuxième ligne de tram, qui aurait d'ailleurs dû précéder la première.

D'autres s'appuient sur l'expérience de la première ligne pour fonder une opinion plutôt négative :

- Vu l'expérience de la première ligne de tramway, les conséquences des travaux sur l'environnement, le coût, son impact sur les commerces et le fait que les tramways roulent à vide à certaines heures, l'utilité publique du projet n'est pas démontrée ;
- L'activité commerciale du quartier Recouvrance a été détruite par la ligne de tram, les parkings et les voies cyclables ont été réduits, voire oubliés (absence de voies cyclables rue de Siam et rue Jaurès) ;
- Les rails de tramway sont dangereux par temps de pluie pour les piétons et les cyclistes, et aux intersections pour les voitures ;

- La construction causera beaucoup de désagréments, durera longtemps et générera encore des faillites et suicides de commerçants... pour un service rendu figé et très discriminant. Sans compter les nuisances sonores durant les travaux et après lors de son exploitation.

Plusieurs intervenants estiment que le tramway est un moyen de transport rigide, très bruyant, «froid», pas très moderne qui exige des travaux trop importants et trop onéreux et préféreraient la réalisation d'une ligne de BHNS, ou de trolleybus :

- Plutôt que des travaux pharaoniques pour une 2^{ème} ligne de tramway, pourquoi n'avoir pas étudié plus de lignes de BHNS ?
- Le projet a pour effet de supprimer trop de places de stationnement, il existe déjà un bus sur ce tracé donc il est possible de faire un BHNS ;
- Le trolleybus est un moyen de transport silencieux, non polluant et très souple puisqu'il peut être équipé d'un moteur thermique pour rouler hors tension dans les endroits à fortes pentes et permet donc de desservir des quartiers éloignés ou non équipés de lignes aériennes de contact. Il aurait permis de relier facilement le Questel et aussi de créer des bifurcations temporaires pour desservir le parc des expositions lors d'événements ou le Moulin Blanc via le port de commerce, voire relier un grand parking après le pont de l'Iroise, côté Plougastel-Daoulas ;
- Un trolleybus est rapide à mettre en place car il n'y a que le réseau électrique à installer (de toute façon obligatoire pour le tram), on peut agrandir et modifier au fur et à mesure les parcours sans travaux pharaoniques et les véhicules (électriques eux aussi) ne génèrent ni pollution immédiate, ni bruit car sur pneumatiques. De plus, ces véhicules possèdent une petite réserve d'énergie pour pouvoir se déplacer et désencombrer les rues en cas de panne de réseau.

Une personne estime même que « depuis des décennies il est de bon ton pour cette municipalité de gaspiller l'argent de ses contribuables pour des projets dispendieux autant que peu rentables en utilité et efficacité. On préfère faire la chasse aux automobilistes ; tant pis si, venant de la périphérie ou de quartiers mal desservis, ils n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leurs propres véhicules. »

Coordination du chantier, information des habitants

Un intervenant cite l'exemple de Valenciennes où un effort a été réalisé pour planifier et coordonner l'intervention des différents prestataires sur la ligne de tram afin d'éviter de perturber le trafic et les riverains (nuisances). Il indique ne pas avoir pas rencontré ces prises en compte lors de la construction de la première ligne à Brest.

Il souhaite que la communication sur l'avancée du projet soit meilleure que pour la première ligne.

Actions d'accompagnement

Faire des appels d'offre autour de la ligne nouvelle de Bellevue pour des commerces.

Tracé, prolongement, connexions

Plusieurs demandes de prolongement ou de modification du tracé général de la ligne B ont été recensées :

- La faire aboutir ou démarrer au port de commerce qui devient un des centres administratifs constitué et un lieu de vie important de la métropole ;
- Prolongement jusqu'au Questel, pour mieux desservir les habitants de la Cavale Blanche et apaiser la circulation devant le CHU ;
- Prolongement jusqu'au terminus de Thalès. Cela permettrait de contourner Brest quand il y a des perturbations ou des travaux en ville (Pont de Recouvrance) et serait utile aux futurs lotissements (Kerlinou, Fontaine Margot) ;
- Prolongement jusqu'à la ligne A à hauteur de Fort Monbarey, afin d'assurer la liaison Saint-Pierre - Boulevard de l'Europe ;
- Desserte de la salle des expositions de Penfeld, point focal de la ville, en le contournant avant de rejoindre le CHU de la Cavale Blanche. Ce qui permettrait aussi un accès aux jardins des rives de Penfeld et aussi de prévoir à terme une liaison avec Guilers, puis plus tard St Renan ;

- Prolongement après l'hôpital pour la terminer au parc de Penfeld, pour desservir les résidents du Nord de Brest (Guilers, St Renan et la côte Nord).

Une personne note qu'il est question de connecter les lignes de tramway A et la future ligne B par un raccordement orienté en direction de la gare uniquement. Elle demande un double raccordement car cela permettrait de relier directement les 2 terminus de la ligne B au terminus Porte de Plouzané de la ligne A. Dans l'idéal, tous les terminus seraient accessibles directement entre eux, ce qui permettrait de multiplier les itinéraires possibles. (Plan en annexe) (DUP/eR14).

Il est demandé de planifier dès maintenant une interconnexion des lignes A et B en venant de Bellevue/Cavale pour ensuite aller vers les portes de Gouesnou/Guipavas.

Une interrogation : sur le plan, on a l'impression que la ligne B de tram ne passerait pas à Liberté.
Un regret : la desserte de l'aéroport pour l'ensemble des usagers demeurera également toujours aussi compliquée.

Environnement

Un intervenant (DUP/eR16) n'a pas trouvé l'estimation de la pollution engendrée par la création des voies nécessaires à la deuxième ligne de Tram.

En se basant sur wikipédia il a calculé que la deuxième ligne de tram est prévue pour faire 5.1 km (en double voies), ce qui conduirait à une pollution de : 5100 tonnes de CO2, rien que pour la construction des rails.

Il rappelle que la première COP de Brest métropole s'est déroulée du 7 au 20 novembre, et qu'elle avait pour objet de lutter contre le changement climatique.

Il demande d'évaluer la pollution engendrée par la construction de la deuxième ligne de Tram :

- Fabrication des rails et caténaires,
- Construction des nouvelles rames,
- Travaux sur la voirie (travaux très conséquents que les brestois ont pu voir sur la ligne 1).

Ceci, afin de permettre aux brestois de la comparer avec la pollution engendrée par la mise en œuvre d'un BHNS sur le même trajet :

- équipement des voies de circulation existante (caténaires) ;
- construction de bus à haut niveau de service.

Pour cet intervenant, la mise en œuvre de BHNS, à la place du tram, lutterait beaucoup plus contre le changement climatique.

Une proposition qui s'inscrit dans le cadre de la sobriété énergétique : prévoir dans le cadre des travaux concernant la voirie utilisée par la future ligne de tram, de connecter les immeubles de particuliers au réseau de chaleur (produit par le Spertot).

Plusieurs constatations, demandes, ou critiques concernent la végétalisation de la ligne :

La CLCV (DUP/eR67) constate avec satisfaction que la plateforme de la ligne B de tramway est végétalisée sur plus de 70 % du tracé. Seule la plateforme située sur les ouvrages d'art ainsi qu'en centre-ville, lors de la mutualisation du site propre avec le BHNS de Liberté à la gare, est non végétalisée.

Un intervenant demande de privilégier la végétalisation de la ligne tram.

A l'inverse, une personne critique les grandes surfaces engazonnées qui ne résistent pas aux sécheresses et canicules subies par Brest, sauf à les arroser (ce qui sera couramment interdit par arrêté préfectoral). Elle estime qu'il serait beaucoup plus adapté de planter des arbres pour l'ombrage et le maintien de l'humidité dans les sols.

Rames

Quelques interventions portent sur la taille et l'aménagement des rames de tramway :

- Les rames de la ligne A ne sont pas toujours fonctionnelles ;
- Nécessité d'agrandir les rames et de mieux optimiser le volume avec plus d'espace debout et des allées de circulation plus larges entre les sièges ;
- Le tram de Montpellier est cité en exemple.

Fréquence

La CLCV (DUP/eR67) et un autre intervenant demandent si, compte tenu de la forte affluence (principalement de lycéens et étudiants) aux heures de pointe aux stations de bus entre Patinoire et Foch, une fréquence inférieure à 4-5 minutes ne pourrait pas être envisagée.

Au-delà de ces observations générales plusieurs observations, critiques et demandes portent sur des secteurs spécifiques du tracé projeté :

Planche 1 : Hôpital Cavale Blanche

Tracé

Le choix du tracé de la ligne, variante basse, et du lieu de terminus de la ligne de tram ne fait pas l'unanimité :

- Côté St Pierre, le boom d'habitants va augmenter fortement ces prochaines années. Or le tram coupe la voie de circulation devant l'hôpital. La circulation est déjà très dense et va se densifier. C'est le principal axe pour quitter Brest depuis St Pierre. Il aurait été judicieux de trouver une alternative ;
- L'arrêt de l'hôpital ne prévoit pas de station de bus, mais juste un arrêt. Les bus devront stationner et attendre, cela va engendrer un engorgement si plusieurs bus attendent ;
- Entre bus, cars scolaire, tram en attente et passagers, tout cela après le pont de la Villeneuve, des bouchons sont à prévoir... et un accès difficile à l'hôpital, ce qui posera problème pour les urgences ;
- Un terminus au Questel aurait évité ces encombrements.

L'aménagement de l'accès au CHU est jugé complexe par le Groupe des élus de Brest, c'est Vous! (DUP/eR 112). Il estime que si le choix de la variante basse à l'avantage de faciliter un prolongement ultérieur et d'éviter un ouvrage d'art, elle nécessitera des aménagements complémentaires qui ne sont pas clairement chiffrés.

Station

Une demande : il apparaît souhaitable que l'ensemble des personnes (notamment les personnes à mobilité réduite) admises à l'hôpital de la Cavale Blanche puissent bénéficier à partir de la station d'un accès couvert pour l'ensemble du cheminement.

Stationnement

Pour certains, le stationnement de voitures pour les clients du tramway sera compliqué, car il sera mélangé avec celui de l'hôpital, d'où l'intérêt de créer un terminus décalé (Questel) pour permettre de ne pas mélanger ces types de stationnement.

Circulations

La CLCV (DUP/eR67) comprend que, pour des raisons financières, le tram ne sera pas prolongé jusqu'au Questel. Pour autant il lui paraît indispensable, entre la station sur le rond-point et le quartier de la Cavale blanche, d'améliorer les cheminements de deux manières :

- Entre le rond point et le chemin qui remonte de Penfeld vers le fond de la rue Tino Rossi (logements sociaux Aiguillon Construction et école Louise Michel) : élargissement et stabilisation du chemin pour le rendre praticable ;

- Entre la station Hôpital et le carrefour Tanguy-Prigent/rue Audemar : prévoir un cheminement passant près du parking silo puis derrière l'école d'infirmières, sur le parking longeant Tanguy-Prigent et continuant jusqu'au carrefour en coupant à gauche de l'ancien bâtiment de EDF, au lieu de contourner le bâtiment comme aujourd'hui.

Planche 2 : Pont de la Villeneuve

Ouvrages d'art

Pour certains, la problématique du projet actuel est la traversée de la Penfeld sur le pont de la Villeneuve et de la vallée du Moulin à poudre par le pont Schumann. Or, ces deux ponts sont déjà saturés par le trafic des bus et véhicules divers. Y faire passer un tramway en site propre ou partagé relève de la gageure, car implique soit la suppression du passage des piétons et cyclistes, soit un report de trafic dans les rues avoisinantes.

Le Groupe des élus de Brest, c'est Vous! (DUP/eR 112) estime qu'il manque le doublement du pont de Villeneuve où la circulation est particulièrement difficile.

Planche 3 : Gascogne

Tracé

La CLCV (DUP/eR67) et un autre intervenant estiment que le tracé plus droit, obtenu suite à la concertation avec les riverains, pour la section Gascogne - Ecole supérieure de commerce est une bonne solution de compromis.

Station

Une personne demande que la station "Gascogne", relativement éloignée de la rue du même nom soit renommée station "Quizac" ou "Ecole Supérieure de Commerce".

Planche 4 : Bourbonnais

Stationnement

Certains constatent qu'Avenue de Provence les places de parking le long de la voie sont supprimées. Ils demandent, pour la desserte des nouveaux magasins, de conserver des places côté droit en descendant la voie, quitte à prendre de l'espace sur le terre plein central.

Les occupants des 20, 22, 24, 26 avenue de Provence se voient supprimer 29 places. Or c'est la seule offre de stationnement pour ces 60 logements. Le stationnement est impossible près du gymnase.

Ils interrogent sur la compensation possible et proposent de mettre la rue de Rennes en sens unique pour permettre le stationnement.

Planche 5 : Tarente

Stationnement

La CLCV (DUP/eR67) souhaite attirer l'attention sur les parkings de l'avenue de Tarente où les places de stationnement le long de la voie disparaissent. Or Bellevue est un des quartiers les plus denses de Brest (17 000 habitants). De plus, un projet de construction de 5 immeubles est prévu à l'endroit où, par le passé, a été menée une opération de dédensification.

Elle propose qu'à proximité de la rue du Bourbonnais, sur le terrain non aménagé avenue de Tarente, à la place de bâtiments, un petit jardin fleuri soit aménagé et un parking conservé pour tous les résidents.

Environnement

Une interrogation et plusieurs propositions :

- Quelle solution alternative pourrait-on trouver pour ne pas abattre d'arbres (Tarente, Provence)?

- Au lieu de faire passer le tram au milieu des voies existantes, le faire passer au ras des trottoirs ;
- Tailler les branches et protéger les caténaires.

Planche 6 : Patinoire

Pas d'observation particulière, hormis celles relatives à la suppression des places de stationnement avenue de Tarente (Cf. planche 5).

Planche 7 : Kergoat

Tracé

Un intervenant :

- S'oppose au tracé du tramway dans la rue du Maréchal de Valée car c'est une rue de desserte des différents immeubles, appréciée pour sa qualité paysagère. La suppression des arbres rendra cette rue désagréable pour les habitants ;
- Estime qu'il aurait été plus avantageux de continuer le long de la rue Duc d'Aumale, qui est une rue principale, ou du moins choisir une autre rue principale.

Un autre s'interroge sur le tracé de la ligne B du tram à Bellevue et sur les nuisances induites (sonores, visuelles, nettoyage des voies de tram la nuit) mais aussi celles dues à la création de la passerelle du vallon de Normandie et le surcoût de cet ouvrage d'art. Il s'inquiète des conséquences sur la circulation si le maintien de ce tracé est acté, et du risque de migration d'une partie de la population.

Il estime que ce projet devrait être l'occasion d'améliorer les endroits surchargés, or la rue de Kergoat où se trouve la faculté de droit, le restaurant universitaire, la cité U et l'IUT ne sera pas mieux desservie. C'est incompréhensible compte tenu de la densité du trafic de cette rue.

Il souhaite que la nouvelle ligne de tram desserve la fac de droit, le restaurant, la cité universitaire de Kergoat et l'IUT de Brest.

Stations

Ce même intervenant demande une modification des arrêts pour faciliter les déplacements des étudiants.

Stationnement

Une personne signale que le parking rue du maréchal de Valée est complet le soir et demande comment les habitants arriveront à garer leur voiture avec 50 places en moins rien que sur cette rue. Une autre constate que les places de stationnement se raréfient pour les riverains.

Circulation

Une proposition :

Puisque le tramway ne desservira pas la faculté de droit, ne peut-on pas envisager de passer la rue de Kergoat en sens unique (dans le sens rond point - fac de droit) ? Cela éviterait le chassé croisé anarchique de cette rue, surtout devant la rue de La Grandière et l'engorgement du rond-point de Dun Laoghaire, et permettrait de réaménager cette rue pour les piétons, les vélos et trottinettes de plus en plus nombreux. Un sens de circulation pourrait rendre cette rue très agréable et beaucoup moins polluée.

Un grand parking pourrait être aménagé rue Commandant Paul Vibert pour les personnes travaillant à l'UBO et pourquoi pas un parking relais pour les personnes venant de la Cavale Blanche ?

Un habitant le haut de la rue du Général Changarnier indique que, comme beaucoup de résidents de sa copropriété, il est globalement satisfait du tracé proposé. Cependant, il aimerait avoir des informations concernant la sortie en voiture du parking vers la rue du Duc d'Aumale. Il demande s'il

faut obligatoirement sortir sur la droite et rejoindre la rue Baratier pour pouvoir se rendre au centre ville.

Une personne signale que, dans la rue de Kergoat, les passages piétons sont très mal éclairés et souvent inondés.

Information en phase chantier

CDC Habitat (DUP/eR/ 134) qui possède plusieurs résidences situées le long du trajet du tram dans le quartier de Kergoat indique que les circulations vont être durablement perturbées durant le chantier, de même que le stationnement.

Il souhaite pouvoir adresser les informations préalables nécessaires via ses propres canaux de communication aux locataires. Il demande donc à être destinataire des informations bien en amont (5 jours ouvrés minimum).

Environnement

Un habitant s'inquiète du risque de vibrations causées par le passage des tramways car quand les bus passent, les maisons tremblent énormément.

Planche 8 : Bouguen

Tracé

La CLCV (DUP/eR67) constate que le tram actuel roule au pas en plusieurs endroits en raison des courbes trop serrées. Elle propose que devant la fac de lettres, le tram passe derrière la « tour miroir ».

Cette modification du tracé permettrait des courbes plus douces, provoquant également moins de nuisances sonores : celle à proximité de la tour miroir et la deuxième à l'entrée de la rue du Duc d'Aumale.

Environnement

Vibrations au niveau de l'université pour le tramway

La CLCV (DUP/eR67) demande que suite aux données techniques présentées dans l'étude d'impact, l'analyse complémentaire proposée et relative aux vibrations soit impérativement réalisée au niveau de l'université. Cette analyse devra intégrer des investigations en sous-sol.

Planche 9 : Université

Pas d'observation particulière, hormis celles relatives aux vibrations (Cf. planche 8).

Planche 10 : Pont Robert Schumann

Ouvrages d'art

Un intervenant regrette qu'il faille créer un deuxième pont au niveau du pont Schumann, alors qu'un BHNS aurait évité « cette aberration environnementale ».

Les résidents vivant en contrebas du pont Schumann (DUP/eR132, DUP/BM/R1 DUP/, DUP/BM/C 4 et DUP/eR/140, DUP/BM/C 8), rappellent que ce pont est déjà très fréquenté. Ils estiment que le risque de le partager avec le tramway est qu'il soit embouteillé comme c'est le cas actuellement avec le pont de Recouvrance qui crée des bouchons jusqu'au port lors des pics de circulation. Ils demandent comment ce problème sera endigué.

Ils pensent qu'il risque d'y avoir un report de circulation dans le quartier de Kerinou dont les rues sont très étroites et qui est déjà embouteillé par le trafic induit par la base navale.

Ces mêmes personnes alertent sur l'absolue nécessité de prévoir une protection anti-suicide, et anti-chute de tout objet possible, canettes de bière etc. car ils ne veulent pas revivre les traumatismes du passé.

Après consultation de la pièce E, page 126, une des intervenantes déclare ne voir aucune protection anti-suicide et demande si c'est cela qui est matérialisé par le schéma "J". Elle demande quel sera le matériau de construction du pont (béton?).

Une des intervenantes qui perçoit des revenus locatifs craint de les voir diminuer lors des travaux et peut-être de façon permanente du fait du bruit lié aux passages du tram dont l'amplitude horaire est « énorme ». Elle signale son obligation de déclarer l'existence de travaux à proximité de ses biens locatifs, ce qui découragera forcément les locataires potentiels.

Accès riverains

Ces personnes demandent que l'accès à leurs maisons pendant les travaux soit garanti.

Stationnement

Ces mêmes personnes demandent le maintien du seul parking public existant où garer leurs voitures pendant les travaux, c'est à dire celui situé en haut de l'impasse du Bois de Boulogne, ainsi que l'accès au parking situé en contrebas de l'impasse.

Nomination d'un médiateur

Elles demandent la création d'une médiation pour les particuliers, en miroir avec la médiation pour les professionnels, et la désignation d'un médiateur en tant qu'interlocuteur.

Environnement

Un spécialiste de l'escargot de Quimper apporte les précisions suivantes :

La présence de l'escargot de Quimper, espèce protégée est connue depuis longtemps sur la métropole brestoise. Il est regrettable que les études préalables du projet n'aient pas intégré une étude plus poussée de la répartition de l'espèce et de l'état écologique des populations présentes.

Le pont qui sera construit au niveau du pont Schumann est situé sur une station d'escargot au niveau de la rampe de lancement du pont. Il avait signalé la présence de l'espèce dans ce secteur en 2014 en envoyant par mail une carte au service écologie urbaine de Brest métropole (en pièce jointe).

PJ : cartographie matérialisant 3 zones de présence de l'escargot de Quimper.

Les personnes vivant en contrebas du pont Schumann, alertent sur l'absolue nécessité de prévoir un système anti-bruit permanent, jour et nuit, respectant les dispositions légales et de type enveloppant façon autoroute, car le bruit « rend fou ».

Elles déclarent vivre dans une jolie vallée arborée où l'on trouve faune et flore d'exception.

Elles demandent que les piliers du nouveau pont soient alignés sur ceux déjà existants et respectent l'existence de ce milieu naturel. Les grands arbres doivent être protégés, les éléments historiques, rotonde, fortifications, également.

Planche 11 : Foch

Stationnement

Une personne rappelle que les résidents du centre-ville ont eux aussi des voitures à garer et que les parkings existants sont déjà tous saturés.

Elle interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées avenue Foch.

Planche 12 : Hôpital Morvan

Stations

Un résident demande le déplacement de l'arrêt prévu au niveau du boulevard Clémenceau sur le pont de la place de la Liberté, juste après le raccordement des deux lignes.

Cette demande est motivée par le fait qu'actuellement, l'arrêt de bus situé boulevard Clémenceau génère de véritables nuisances sonores, des dégradations des poubelles, des tags sur les murs, intolérables.

Stationnement

Pour un intervenant, il est impératif de permettre aux patients et leurs accompagnants un stationnement facile et proche du CHU.

Planche 13 : Gare Gambetta

Tracé

Deux riverains de l'avenue Clémenceau à l'angle Clémenceau Gambetta (PARC/BM/M4) déclarent ne pas avoir eu connaissance du projet d'extension des rames de tramway dont ils ne contestent pas l'utilité.

Ils expriment des inquiétudes quant à la proximité des voies avec les immeubles (risques de chutes de passants près des rails, ces trottoirs étant très fréquentés).

Ils signalent l'impossibilité de faire stationner les véhicules aux portes des immeubles : pompiers, Samu, ambulances, portage des repas aux personnes âgées, et interrogent sur le ramassage des poubelles.

Ils demandent pourquoi il n'a pas été prévu d'installer les rails de l'autre côté de l'avenue, côté Quartz et Square Kennedy. Ce qui aurait permis le stationnement de ces véhicules d'urgence, handicapés, ...

Stationnement

Ils déplorent la suppression des parkings indispensables à ces anciens immeubles qui n'ont pas de garages.

Ils déclarent que la formule payante par abonnements convient parfaitement aux riverains.

Ils demandent où ils pourront se garer du fait de la suppression de cette contre-allée également utilisée par les spectateurs du Quartz, les clients des restaurants, les hôtels, les loueurs de voitures.

Ils ont compté 22 camions d'une société de location sur les parkings de la rue Amiral Reveillere qui doit selon le projet accueillir les cars de la gare routière.

Ils interrogent sur l'avenir des emplacements pour handicapés supprimés le long du square Kennedy avenue Clémenceau.

Environnement

Ils ont constaté qu'au niveau sonore, l'étude d'impact annonce 68 db(A) à leur porte, ce qui dans l'échelle des nuisances est qualifié de niveau "pénible". Impossible actuellement d'ouvrir les fenêtres sur l'avenue Clémenceau à cause du bruit. Ce niveau sera dépassé sur le boulevard Gambetta avec le terminus du tramway (clochettes, avertisseurs, valises, etc) et surtout dans le virage angle Clémenceau /Gambetta (crissement des rails). Ce à partir de 5h30 le matin.

Travaux

Enfin s'ajoute la gêne causée par les travaux pendant 2 ans minimum pour les propriétaires et locataires riverains qui ont déjà subi les travaux des ronds points il y a 3 ans ; fermeture déjà annoncée de commerces.

Station

Une personne s'oppose à la création d'une station de tram à la place de la gare routière car il y aura trop de trafic et trop de croisements. Ce sera dangereux.

5.3.2. Observations et questions de la commission d'enquête

Tracé, ouvrages

- La création d'un pont parallèle au Pont Schumann pour le tramway est-elle vraiment indispensable au regard de ses inconvénients : coût, présence d'espèce protégée (escargot de Quimper), demande de dérogation CNPN, nuisances sonores pour les riverains ?

Stationnement

- Avenue du Duc d'Aumale, où sont situées les places de stationnement supprimées et celles recrées ?
- 79 places vont être supprimées avenue de Tarente. Quelle est leur localisation ?
- Existe-t-il des solutions de stationnement pour les riverains de l'avenue de Tarente et ceux de l'avenue de Provence ?

Fréquence

Dans la pièce E, page 73, il est indiqué que : "Les services commerciaux proposés pour le tramway sont basés sur le niveau de service de la première ligne A de tramway. Les tramways circulent tous les jours à l'exception du 1er mai et assurent le service de transport de 05h00 à 01h00 avec un intervalle minimum de 6 minutes en période de pointe." Or, le guide de l'enquête publique mentionne lui une amplitude horaire de 5h30 à 0h30, soit une heure de moins.

- Pourriez-vous préciser l'amplitude horaire retenue ?
- Cela signifie-t-il que les lignes A et B auront des amplitudes horaires différentes ? Si oui, pour quelle raison ?

Impact environnemental

- Rue du Duc d'Aumale : Quelle solution si le graissage des rails n'est pas suffisant pour rester au niveau réglementaire des émissions sonores ?

Pour l'ARS, le projet d'extension de l'atelier de maintenance va rapprocher l'activité de l'aire d'accueil des gens du voyage.

- Quel sera l'impact de ce rapprochement, en particulier en terme d'impact sonore ?

5.4. PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

5.4.1. L'expression du public

51 observations, dont une formulée par l'association CLCV de Brest et une par un conseil syndical de copropriété, portent sur la création d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la place des FFI à Lambézellec et la gare de Brest.

Comme pour le chapitre consacré au projet de tramway, les observations et propositions d'ordre général seront traitées dans un premier temps. Dans un second temps la commission d'enquête examinera les observations planche par planche, selon l'ordre de la pièce E du dossier d'enquête publique : Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants.

Précision : les observations relatives aux aménagements cyclables font l'objet d'un chapitre spécifique : 3.6.

Observations générales

Quelques observations uniquement relèvent de cette rubrique. Elles sont résumées ci-après :

- Proposition d'attendre que la ligne B du tram soit réalisée afin d'identifier ses conséquences sur le report de trafic et la circulation, avant d'envisager la ligne de BHNS et de déterminer son tracé ;
- Indication qu'à ce stade, le BHNS n'est pas confirmé à court terme, en citant une interview du Président de Brest métropole dans un article du Télégramme ;
- Critique du choix d'un bus électrique pour le BHNS, en préconisant le recours à un moteur gazole dernière génération en remplacement ;
- Demande de conservation d'un maximum d'arbres parce que les nouveaux sujets plantés en remplacement mettront des années à grandir ;
- Demande d'investigations plus approfondies sur l'ensemble du parcours du BHNS pour limiter au maximum les vibrations et les nuisances sonores ;
- Place des FFI : quel traitement de l'espace public et quelle place accordée aux piétons, aux cyclistes et au stationnement ?

Au-delà de ces observations générales plusieurs observations, critiques et demandes portent sur des secteurs spécifiques du tracé projeté :

Planche 1 : Place des FFI

Prolongement

Une observation exprime le regret que le prolongement de la ligne jusqu'à Keraudrun ne soit pas effectué en site propre, considérant que le coût ne peut être invoqué comme argument.

Une autre regrette l'absence de desserte du Nord de Lambézellec et préconise le prolongement jusqu'à la gare ou l'hôpital de Bohars avec la mise en place d'un PEM, ce qui permettrait d'être réellement incitatif pour un report modal et ainsi limiterait les embouteillages route de Roch Glaz, rue de Loscoat et Vallée verte, et pallierait ainsi l'échec du contournement de Lambézellec.

Planche 2 : Lesven

Tracé

Une observation a mentionné que le passage dans la rue Jules Lesven n'était pas vu d'un bon œil par la plupart des riverains pour différentes raisons : les vibrations, nuisances sonores, les vitesses excessives malgré la limitation à 30 km/h, le cumul circulation voitures / bus, la suppression des places de stationnement, et l'inquiétude concernant l'augmentation possible de la taxe foncière du fait de l'apport d'un nouveau service.

Stationnement

6 observations contestent la suppression non compensée de 35 places sur les 50 dans la rue Lesven, et demandent leur maintien dès lors que la rue est suffisamment large et que son accès sera réservé aux riverains. Elles rappellent que ces places sont toutes occupées quotidiennement en soirée, que de nombreuses maisons ne disposent ni de garage, ni d'allée pour y stationner des véhicules, et craignent du stationnement spontané sur les trottoirs, rendant ceux-ci inaccessibles aux PMR et poussettes, ou le report du stationnement dans les rues perpendiculaires (Honoré de Balzac, Barbusse, Lautréamont).

Accès riverains

Cinq observations ont traité ce thème :

- La première signale que la sortie du 94 Ter, rue Jules Lesven est difficile ;
- La deuxième considère que la création d'une raquette de stationnement rue Sébastien Le Balp rendra plus difficile l'accès principal de l'habitation située au n°20, et demande en conséquence le maintien d'un accès secondaire par la rue Jules Lesven ;

- La troisième indique que le trafic traversant cette rue ne sera plus possible entre la rue Lautréamont et la rue Honoré de Balzac, ce qui devrait limiter le trafic hors riverains. Mais cela va entraîner pour ces derniers un gros détour dans des rues saturées pour arriver ou venir des rues Robespierre ou Marcelin Duval. Son auteur interroge sur la possibilité d'envisager, uniquement pour les riverains, un système permettant d'emprunter l'intégralité de la rue Jules Lesven ;
- La quatrième observation considère qu'il serait souhaitable de rendre les rues Honoré de Balzac, Henry Barbusse et Lautréamont accessibles uniquement aux riverains, au même titre que la rue Jules Lesven. A défaut, lorsque des personnes non riveraines s'engageront dans la rue Henry Barbusse ou Honoré de Balzac (qui semble changer de sens de circulation), elles s'engageront forcément dans la rue Jules Lesven ;
- La dernière observation demande en complément la même chose pour la rue Le Balp.

Environnement

Plusieurs observations rappellent le caractère avéré et démontré du phénomène vibratoire au passage des véhicules lourds dans la rue, et demandent en conséquence l'adaptation de la chaussée, la vérification post-réalisation selon une étude analogue à celle du 28 avril 2022, la limitation de la vitesse des bus dans la rue, et l'interdiction de stationnement des cars scolaires dans cette même rue.

La CLCV de Brest demande en complément le même traitement pour la rue Honoré de Balzac, sensible au même problème, avec des investigations en sous-sol tant pour cette dernière que pour la rue Jules Lesven.

Une observation demande des précisions concernant le projet d'abattage d'arbres rue Jules Lesven, considérant qu'il aura pour effet de dégrader l'environnement de leur habitation (rôle anti-bruit, anti-poussière, paysager).

Planche 3 : Baudelaire

Stations

Une observation indique la satisfaction de son auteur quant à l'emplacement du nouvel arrêt Saint-Christophe, proche de l'actuel arrêt Mirabeau.

Planche 4 : Blum

Aucune observation ne se rapporte directement à cette planche. Une observation, relative à l'aménagement du PEM Kertatupage, y fait indirectement référence.

Planche 5 : Kerichen

Stations

Le Conseil syndical de copropriété du 18 boulevard Léon Blum (résidence Bonne Nouvelle) (DUP/BL/R1) demande que le quai et la station soient déplacés de quelques mètres pour éviter d'être implantés au droit de l'immeuble 28/30 BD Léon Blum.

Accès riverains

Le Conseil syndical de copropriété du 18 boulevard Léon Blum (résidence Bonne nouvelle) attire l'attention sur l'aménagement au niveau de la sortie du parking et du parking souterrain situés de chaque côté du bâtiment. Il interroge en conséquence sur la compatibilité avec la création de la piste cyclable à cet endroit.

Planche 6 : Donnart

Une vingtaine d'observations porte sur le tracé du BHNS et ses conséquences dans ce secteur.

Tracé

Plusieurs personnes proposent de supprimer le sens voiture descendant rue Mathieu Donnart pour la passer en sens interdit sauf riverain. Le flux véhicule serait alors dévié par la rue Paul Masson, ou la rue Boileau, puis la rue Saint-Pol Roux pour rejoindre le boulevard Montaigne.

Une observation conteste le passage du BHNS par la rue Donnart, en raison de sa pente et son caractère stratégique pour la circulation du centre-ville, mais aussi de la destruction d'une habitation historique, et préconise que le BHNS emprunte la rue Saint-Pol Roux. Cet itinéraire permettrait de plus d'éviter le goulot d'étranglement du boulevard Montaigne et sa saturation.

Que se soit pour le passage des voitures, ou pour le passage du BHNS, plusieurs personnes signalent l'intérêt d'emprunter la rue Saint-Pol Roux en haut de laquelle des habitations ont été acquises et détruites (dans la rue Paul Masson).

Plusieurs personnes s'émeuvent de la destruction de l'habitation du n°40 de la rue Donnart, maison d'avant-guerre, qu'ils jugent incompréhensible en comparaison avec le maintien du bâtiment accueillant le bar « The Dubliners » pourtant en éperon dans la rue.

Enfin, une dernière personne demande l'agrandissement du carrefour entre la rue Mathieu Donnart et la rue Paul Doumer et du carrefour Saint Luc/ Boulevard Montaigne pour éviter les embouteillages.

Stationnement

6 observations contestent la suppression significative de stationnements rue Mathieu Donnart, non compensée dans le cadre du projet, et interrogent sur les solutions proposées tant pour les riverains que pour ceux qui travaillent à proximité immédiate. Elles rappellent que les stationnements sont très usités, tant par les riverains que par les étudiants de la faculté de médecine, les usagers de l'hôpital Foch, et que la pression va s'encore s'accroître avec la réalisation de la nouvelle résidence seniors et la suppression à venir des stationnements avenue Foch. Plusieurs solutions sont proposées dans les contributions :

- La création d'un parking en ouvrage à proximité : à la place des douches municipales ou des bâtiments de la médecine préventive, du service de capture des animaux de la ville de Brest (rue Mathieu Donnart et rue Alexandre Robot) ;
- La suppression du flux automobile (sauf riverains) dans la rue, permettant d'y conserver les stationnements ;
- Une politique visant à ne permettre l'accès au centre-ville et à son stationnement qu'aux habitants de ce quartier.

Une observation anticipe sur la mise en stationnement payant de la rue ou du secteur, et craint que cette solution ne pousse les riverains à employer leur véhicule chaque jour au lieu d'utiliser les transports en commun, pour ne pas payer le stationnement.

Planche 7 : Kerigonan

Stationnement

Une observation interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées en centre-ville, rappelant que les résidents de ce secteur ont eux aussi des voitures à garer, et que les parkings existants sont déjà tous saturés.

Planche 8 : Glasgow

Station

L'observation suivante est également valable pour la planche 9 : Clémenceau. Son rédacteur s'inquiète de la localisation de la station Hôtel de Ville et des nuisances générées pour les locataires des immeubles adjacents lors des arrêts du BHNS. Il souhaite en conséquence une implantation de la station plus éloignée des immeubles d'habitation. En outre, l'emplacement de cette station figurant au dossier ne permet pas l'accès aux PMR, en raison de la pente de la rue.

Stationnement

Une observation interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées en centre-ville, rappelant que les résidents de ce secteur ont eux aussi des voitures à garer, et que les parkings existants sont déjà tous saturés.

Environnement

Une observation a trait aux nuisances engendrées par les travaux rue de Glasgow et leurs conséquences pour les commerces et les loueurs, et demande si un accompagnement financier est prévu en compensation.

Une autre a trait aux abattages d'arbres, regrettant l'abattage non compensé rue de Glasgow (côté Est), poursuivant une politique de suppression des arbres, regrettable pour la qualité de vie des habitants, en centre-ville : rue Félix Le Dantec, rue Branda, place de la Liberté.

Planche 9 : Clémenceau

Stationnement

Une observation interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées en centre-ville, rappelant que les résidents de ce secteur ont eux aussi des voitures à garer, et que les parkings existants sont déjà tous saturés.

Prolongement

Deux observations demandent le prolongement du BHNS jusqu'au Parc à Chaînes afin de desservir le port de commerce, en raison du développement rapide de ce secteur.

5.4.2. Observations et questions de la commission d'enquête

- L'accès au lycée Kerichen par la rue de Kerichen sera-t-il supprimé pour les véhicules arrivant par le Nord Boulevard Léon Blum ? Il semble que la voie permettant de tourner à gauche sera supprimée. Les véhicules emprunteront-ils la voie d'accès au PEM de Kertatupage ?
- Rue Mathieu Donnart, la suppression du sens descendant pour les voitures pour la passer en sens interdit sauf riverains permettrait-elle d'éviter l'expropriation et la destruction de la maison située au n°40 ?

5.5. POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

5.5.1. L'expression du public

59 observations abordent cette thématique dont une grande partie concerne le PEM du Carpont sur la commune de Gouesnou (34 observations, dont 3 rédigées par des élus de la commune).

Précision : les observations relatives aux aménagements cyclables font l'objet d'un chapitre spécifique : 3.6.

5.5.1.1. Observations générales

Les personnes souhaitent plus d'information sur les futures lignes bibus prévues pour desservir les PEM autour des communes comme Guipavas, Gouesnou, Guilers, Plougastel-Daoulas. L'utilité de ces équipements serait alors plus évidente. Elles souhaitent aussi un dispositif incitatif pour l'utilisation des transports en commun orienté vers les communes limitrophes.

Le dimensionnement du nombre de places de parkings des PEM, est jugé trop faible. Il suscite des interrogations :

- Comment ont-elles été calculées et sur quels paramètres ?
- Pourquoi limiter le nombre de places à un seul niveau ?
- Quid des aménagements cyclables ?

Une autre personne s'interroge aussi sur l'efficacité et l'utilité des pôles d'échange multimodaux et la sécurité des véhicules garés, en particulier lors de stationnement la nuit.

Un intervenant déplore le manque de lisibilité de certains documents graphiques et constate aussi l'impossibilité d'apprécier l'impact de la zone de covoiturage sur les aménagements cyclables.

Un usager regrette l'absence d'outil d'aide à l'information aux PEM, pour favoriser le covoiturage ou le partage de voiture, par exemple par un affichage lumineux ou une application mobile.

L'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR113) constate que le nombre de places (auto) créées sur les PEM ne semble, en l'absence de mention d'une étude sur le sujet, justifié que par le nombre de places supprimées en centre-ville. Elle estime que la démarche correcte aurait été de se donner, en fonction des objectifs du PCAET par exemple, un objectif de transfert modal, permettant d'estimer une capacité des PEM (probablement bien supérieure), elle-même permettant de supprimer le stationnement équivalent au centre-ville.

5.5.1.2. Observations par PEM

PEM Carpont à GOUESNOU

Le maire, deux adjoints (DUP/BM/C6, DUP/eR103 et DUP/eR126, DUP/eR143) et un grand nombre de riverains ont signalé les difficultés actuelles de l'aire de covoiturage existante qui doit être transformée en PEM.

Le maire et ses adjoints sollicitent une réflexion globale associant le département du Finistère sur un autre emplacement et en y intégrant la configuration du rond-point Charles de Gaulle.

Les critiques concernent principalement les difficultés d'accès des riverains du quartier de Kerdidrun, l'aire de covoiturage se situant sur l'unique voie d'accès au lotissement qui comprend environ 73 maisons.

Les personnes, toutes défavorables au projet développent les arguments suivants :

- L'accès (entrée-sortie) au rond-point Charles de Gaulle est actuellement difficile et l'augmentation des places (65 dédiées au P+R et 60 au covoiturage) compliquera la situation ;
- Les usagers actuels de l'aire de covoiturage considèrent la voie routière comme un parking. La gêne des riverains est quotidienne, et donc source de conflits ;
- La dangerosité de cette portion routière est réelle ;
- La suppression d'un espace naturel (verger) à proximité n'est pas souhaitable ;
- Le manque d'équipements empêchant les demi-tours sauvages n'est pas sécurisant ;
- Les gens du voyage risquent de « squatter » le lieu ;
- L'aspect « entrée de bourg » sera peu attrayant ;
- Le développement d'un stationnement anarchique y compris dans le quartier, en cas de saturation du PEM (car sans possibilité d'évolution) ;
- Une fréquence de bus toutes les 10 mn, qui pourrait entraîner une gêne provoquée par le déplacement non maîtrisé des piétons ;
- Une fréquentation déjà importante du rond-point Charles de Gaulle qui est un axe clé pour l'accès aux deux voies expressives. L'ajout des bus pourrait être source de difficultés supplémentaires ;

- La voie routière du quartier devrait être indépendante de tout projet.

Propositions des riverains :

Ils précisent que l'aire de covoiturage actuelle du Carpont est très fréquentée et surtout très mal réalisée. Elle pourrait être améliorée (sans présence de bus ou de cars !) en ajoutant un parking sécurisé pour les vélos, en permettant un accès et une sortie directs, par la route de Guipavas, en la séparant de la voie d'accès au quartier de Kerdidrun.

Le futur PEM pourrait être très rapidement saturé sans aucune possibilité d'évolution. Les riverains proposent donc la création d'un PEM route de Bourg-Blanc, au Lantel (ancienne route de Bourg Blanc), plus adapté et avec un accès facilité des voitures venant du Nord et du Pays d'Iroise (avec si possible une jonction routière pour les usagers de Plabennec). L'aménagement du PEM pourrait y être bien plus aisé avec des places de parking plus conséquentes et une possibilité d'évolution réelle.

PEM Plougastel Nord Est

Une personne s'interroge sur ce PEM sans projet de ligne Bibus directe mais une autre souligne que les travaux rue de Kernevel, avec l'augmentation prévisible du flux, devraient être pris en compte pour dimensionner un réel PEM.

PEM Plougastel Ouest

Un habitant s'interroge sur la proximité du PEM avec le site Natura 2000 et la référence à l'Elorn ainsi que l'artificialisation de cette zone car l'urbanisation constante de ce secteur augmente la pression hydraulique sur ce chevelu de ruisseaux. Ces eaux pluviales transportent jusque dans l'Elorn toutes les pollutions (fluides, déchets divers...) qu'on retrouve aussi sur les parkings, voiries et sans doute les PEM. Il suggère de profiter de cette nouvelle artificialisation pour retravailler la protection de la zone humide.

PEM Guilers

Le maire (DUP/GL/C1) fait part de son souhait initial d'une implantation du PEM au sud du rond-point de Coat Mez afin de capter la population en provenance du Pays d'Iroise. Il n'est cependant pas opposé à ce PEM à condition qu'il soit modifié pour tenir compte des évolutions entérinées avec BMA (arrêt de bus plus adapté), mais estime que le projet manque d'ambition dans sa réalisation et qu'il n'y aura aucune évolution possible.

PEM Plouzané

Un riverain souhaite que le PEM soit réalisé en priorité pour favoriser rapidement le changement de modes de déplacements mais déplore le manque de phasage des travaux.

Un conseiller communautaire de Pays d'Iroise Communauté (DUP/eR135) précise que le PEM n'est pas accessible par le Nord pour les vélos et les automobilistes par le rond-point de Athabaskan ou celui de Kerzeniel.

Il souhaite un nouvel « abri vélos sécurisé » et s'interroge sur l'avenir du parking de Montbarey.

Il constate que le dépose minute pour les voitures en direction de Brest n'est pas bien matérialisé et trop petit. Il regrette l'absence de matérialisation d'un dépose minute complémentaire pour reprendre les passagers de l'autre côté de la rue (en direction de Plouzané).

PEM Kertatupage

Une habitante regrette que le tracé de la voie d'accès au PEM s'insère dans un espace vert récemment aménagé.

Elle indique que ce lieu est très fréquenté des riverains et permet aussi aux piétons et vélos de circuler hors des fortes contraintes de la circulation routière.

Elle note que l'accès au parking actuel du lycée Kerichen sera compliqué pour les voitures, circulant vers le centre-ville car l'existence du « tourne à gauche » semble compromise.

Elle s'interroge sur le libre accès du PEM pour uniquement les usagers du BHNS et sur le cheminement des piétons, en particulier pour l'accès au rond-point. Pour elle le PEM de Kertatupage est trop proche du centre-ville et il manque de mutualisation avec le parking Kerichen libre pendant les vacances. Un aménagement en parking silo pourrait limiter son impact sur l'environnement.

Elle souhaite que le parc de Kertatupage, qui est une réussite, ne soit pas défiguré.

PEM Cavale Blanche

Pour certains, le stationnement de voitures pour les clients du tramway sera compliqué, car il sera mélangé avec celui de l'hôpital, d'où l'intérêt de créer un terminus décalé (Questel) pour permettre de ne pas mélanger ces types de stationnement.

Demande de création d'un PEM

Quelques personnes, dont les élus du Groupe Municipal Minoritaire "Marchons pour le Relecq Kerhuon" (DUP/BM/C5), demandent la création d'un PEM près de la piscine au lieu-dit « la Cantine » sur la commune du Relecq-Kerhuon.

5.5.2. Observations et questions de la commission d'enquête

- Sur quelle logique de captation de flux ont été calculées les jauges des PEM ?
- Quels sont les principes d'organisation des circulations mis en place afin d'intégrer les flux générés par les PEM, notamment aux heures de pointe ?
- Comment envisagez-vous l'évolution des capacités des PEM et en particulier pour les PEM de Gouesnou (Carpont), Guilers, Plougastel Est et Ouest ?

Le conseil départemental du Finistère, dans son courrier du 8 septembre 2022 émet les observations suivantes :

« Certains aménagements sur le réseau routier départemental en accompagnement de la création de PEM et de leur fonctionnement peuvent interroger en termes de fonctionnalité ou de lisibilité. Le Département veillera au respect des préconisations techniques garantissant le meilleur fonctionnement des aménagements et la sécurité routière.

Il en fera un préalable au transfert des terrains nécessaires à la mise en œuvre de ces PEM »

- Quelle est la réponse de BM à ces critiques et demandes du conseil départemental ?

PEM Plougastel Ouest :

- Pouvez-vous compléter l'étude d'impact du PEM de Plougastel en vue d'intégrer les conséquences de l'ajout de l'aire de covoiturage ?

PEM Guipavas :

- Quid de l'articulation du covoiturage/stationnement payant ?
- La CE relève une discordance entre les pièces E et H2 du dossier concernant le programme de cet aménagement. Des places dédiées au covoiturage seront-elles réellement réalisées au PEM Guipavas ?

5.6. AMENAGEMENTS CYCLABLES

5.6.1. L'expression du public

66 observations portent sur les aménagements cyclables, dont 50 ont été rédigées par l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR113).

5.6.1.1. Observations formulées par les contributeurs autres que l'association Brest à pied et à vélo

Certaines expriment un avis favorable général sur la mise en œuvre de nouveaux aménagements cyclables. Au contraire, un requérant considère que la pratique cycliste n'est pas adaptée à Brest en raison notamment de la pluie et du vent.

Plusieurs demandes à caractère général ont été établies :

- Possibilité d'utiliser les abris à vélo sans abonnement, ou mise en œuvre de garages gratuits et sécurisés pour les vélos ;
- Possibilité d'emport du vélo dans le tram ou le bus, y compris aux heures de pointe ;
- Prévoir des abris-vélos - stationnements vélos en dehors des PEM, dans les points stratégiques ;
- Prévoir un revêtement d'une couleur différente pour les aménagements cyclables et la partie piétonne lorsque ces deux zones se côtoient ;
- Séparer la bande cyclable de la chaussée par un élément "en relief", type bande rugueuse à minima pour éviter que les automobilistes chevauchent cette bande cyclable ;
- Prévoir des pistes cyclables en voie propre avec bordure tout au long du BHNS et du tram ;
- Sécuriser les pistes cyclables, s'inspirer de l'aménagement réalisé Boulevard Sébastopol à Paris ;
- Ne pas réaliser de pistes cyclables en sens contraire des voitures.

D'autres observations expriment des regrets sur l'insuffisante prise en compte des cyclistes lors de la création de la ligne A du tram, sur le fait que le projet « Mon réseau grandit » ne traite pas tous les couloirs bus/vélos dangereux, et sur l'absence de perspective de nouvelle mise en place de vélos en libre service.

Une observation exprime une crainte de discontinuité des aménagements cyclables, alimentée par la segmentation du projet en planches ne se recouvrant pas.

Sur la compatibilité entre BHNS et cycles, plusieurs intervenants regrettent qu'une partie du linéaire soit partagé entre les BHNS les cycles, avec une largeur d'emprise qui serait augmentée mais non quantifiée.

Rue Paul Doumer : plusieurs intervenants considèrent qu'une véritable piste cyclable avec séparation aurait pu être prévue, avec un aménagement plus sécuritaire. L'exemple du boulevard Tanguy Prigent est cité. Un autre intervenant juge que la mise sur une voie de circulation pour les véhicules sur cet axe, et sur le boulevard Montaigne, rend dangereuse la circulation des cyclistes.

Planche 10 du Tram Pont Schumann : 3 observations critiquent l'aménagement retenu pour les cyclistes, avec un aménagement mixte piétons cyclistes, et la nécessité de traverser 2 fois la chaussée pour les cyclistes dans le sens avenue Le Gorgeu > avenue Foch. En conséquence, 2 propositions ont été établies (DUP/eR67) :

- Garder une piste cyclable de chaque côté de la chaussée sur le pont Schumann et ainsi faciliter et sécuriser le déplacement des cyclistes ;
- Aménager sur le nouveau pont à côté des trams, en élargissant les voies techniques, sur un côté un aller-retour pour les cyclistes et sur un autre côté un trottoir pour les piétons, ce qui

permettrait sur le pont actuel une voie en site propre réservée aux bus pour aller au centre-ville et deux voies pour les voitures.

5.6.1.2. Observations formulées par l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR 113)

Remarques générales :

L'expression « circulations douces » n'est pas définie dans le dossier. L'association l'interprète dans le sens restreint d'espace dédié aux mobilités actives au sens strict. L'ensemble de son avis est basé sur cette interprétation et serait à revoir dans le contexte d'une définition plus large.

Pièce E

Remarque générale

La plupart des coupes d'insertion ne sont pas cotées. Par ailleurs elles ne sont pas positionnées sur les plans d'insertion. Ce qui ne permet pas de juger du respect des obligations légales, des recommandations du CEREMA, où même des indications du dossier d'enquête.

§4.1 : L'association regrette que la prise en compte des aménagements cyclables n'apparaisse que comme une obligation légale et non comme la nécessaire complémentarité entre les transports en commun et les mobilités actives pour assurer des déplacements en toute sécurité sur tout le territoire de la métropole, sans nécessiter un usage de la voiture individuelle.

Les choix retenus inversent les priorités qui devraient s'appliquer à tout projet d'aménagement des espaces publics : piéton, puis cycliste, puis transport en commun, puis services et transports de marchandises, puis voiture individuelle, le stationnement de véhicules privés relevant, lui, de l'occupation du domaine public.

§4.2.4 (figure 12) : l'emplacement prévu pour les vélos n'est même pas mentionné malgré l'obligation faite par l'article L228-2 du CDE, celui prévu pour les piétons paraît insuffisant au regard des exigences d'accessibilité (arrêté du 15/1/2007), alors que le stationnement automobile fait l'objet d'un emplacement dédié non justifié dans le texte.

§4.2.5 Figure 13, Le principe d'avoir une voie cycle entre la voie tramway et une bordure d'arbres implique que les engins de nettoyage de la chaussée puissent venir la nettoyer (notamment en automne où la chute des feuilles rend la chaussée glissante).

§4.5 & 4.6 : La couleur retenue pour les aménagements cyclables pose deux problèmes :

- La différence des nuances retenues pour les deux aménagements (nécessité d'assurer la cohérence de couleur entre tous les aménagements cyclables) ;
- La nécessité que cette coloration tranche sans ambiguïté avec celle des autres usages de l'espace public. Le vieillissement des enrobés noirs se traduit par un éclaircissement qui les rapproche de l'enrobé beige. Ceci pose un problème de sécurité au niveau des intersections, où il est nécessaire que la trajectoire vélo ressorte parfaitement.

§4.7 : Passage aux stations : éviter le passage des vélos en pied de quai et privilégier le passage par l'arrière du quai et de l'abri pour éviter les conflits pendant les périodes contraintes d'embarquement-débarquement. Ce principe doit être uniforme sur l'ensemble du projet (contrairement à ce qu'on observe sur la ligne A).

Nécessité de respecter les normes d'accessibilité (largeur de cheminement) soit en avant soit en arrière des mobiliers. Cette contrainte est susceptible de venir contrarier le besoin de protections latérales pour les abris.

Les traversées de voies cyclables par les cheminements piétons doivent être matérialisées, à chaque sortie des stations tramway et BHNS.

Lorsqu'une voie cyclable ou un cheminement piéton traverse une chaussée il est nécessaire, pour la sécurité des enfants, des personnes âgées et des personnes aveugles et malvoyantes, et le confort des personnes à mobilité réduite, d'utiliser des caniveaux plutôt que des bordures abaissées.

§4.10 : Le caractère implicite du terme « automobile » du § est symptomatique de l'inversion de la priorité des modes (Cf. **§4.1**)

Le petit nombre de places (auto) restituées sur certains axes ne justifie pas les contraintes qu'elles entraînent sur l'implantation des autres usages. Il serait plus pertinent d'aller au bout de la démarche en utilisant leur largeur pour favoriser les cheminements actifs.

§4.11 : Selon l'arrêté du 15/1/2007, « Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre » et non à 90 cm comme mentionné dans ce §.

§4.12 : Une bande cyclable permettant à un cycliste d'en doubler un autre et une piste cyclable ne permettant pas d'empiéter sur la chaussée, la largeur de cette dernière devrait être sensiblement plus importante. Les triporteurs ont une largeur de 110 cm et neutralisent une largeur d'au moins 130 cm.

D'autres éléments de géométrie auraient mérité d'être précisés :

- Le rayon de courbure horizontal ne doit pas nécessiter de mettre pied à terre ;
- Le rayon de courbure vertical doit être suffisant pour permettre de détecter un obstacle à distance de sécurité, de jour comme de nuit ;
- Les îlots doivent n'être franchissables qu'à très faible vitesse par les véhicules motorisés ;
- Les nombreux obstacles qui émaillent encore les aménagements de la ligne A sont à exclure totalement de la trajectoire tant des piétons que des cyclistes. Quand ils sont en bordure de celle-ci, leur couleur doit permettre de les voir clairement, de jour comme de nuit.

Pour tous les cheminements alternatifs piétons ou cycles une signalisation suffisamment visible et spécifique est nécessaire.

Pour respecter la priorisation des modes, et donc la protection des piétons, la cohabitation de ceux-ci avec tout autre mode, vélo compris, est exclue.

La figure 29 n'est pas cohérente avec la figure 223 au niveau de la rue Mathieu Donnart. Celle-ci constitue une liaison entre Kerinou et Saint Martin pour laquelle l'alternative mentionnée par Paul Doumer n'a aucun sens. En l'absence d'aménagement sur Donnart, l'alternative par Desmoulins et Kervern nécessiterait sur ces rues un « aménagement », au sens de la L228-2 du CDE, dans les deux sens, adapté au volume de trafic, de même que celle par Saint Pol Roux, Courcy, Péguy.

« L'impossibilité de réaliser un aménagement cyclable sur la rue Duc D'Aumale » résulte d'abord d'une inversion de la priorité des modes (Cf. **§4.1**). La rue Duc d'Aumale peut être traitée en coupant la circulation automobile entre le 9 et le 11 pour décourager le transit, limitant ainsi son trafic à quelques voitures/jour et permettant de la traiter en zone de rencontre, qui constitue un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE. L'alternative proposée par l'AVP, basée explicitement sur une cohabitation piéton-vélo, n'est à ce titre pas acceptable.

Le nombre et l'emplacement des places de stationnement vélo auraient mérités d'être précisés (pour les automobiles cela fait l'objet d'un § dédié).

§4.16 : Les espaces dévolus aux véhicules sont mieux traités par l'éclairage obligatoire de ceux-ci que par l'éclairage public. Hors intersections, seuls les cheminements piétons devraient recevoir un éclairage tamisé. Il faut travailler la visibilité de la signalisation horizontale et verticale. L'association est opposée aux publicités lumineuses dans les stations.

Insertion du tramway

Planche 1 Cavale :

La sécurisation des piétons (et cyclistes) gagnerait plus à une réduction de la largeur des voies à 3 m avec un terre-plein qu'à un plateau.

Si le doublement des voies en entrée du carrefour se justifie pour stocker les voitures en attente de tourne à gauche ou tourne à droite, ce doublement en sortie de carrefour est de nature à réduire la fluidité du trafic en provoquant des coups d'accordéon au niveau du rétrécissement qui suit.

Planche 2 Pont de la Villeneuve :

La solution proposée constitue une régression par rapport à la situation actuelle, dans la mesure où on perd la séparation piéton-vélo. Il aurait été intéressant de créer un cheminement piéton côté amont. La circulation de piétons sur la piste cyclable constitue un danger pour eux-mêmes et pour les cyclistes.

La largeur (apparemment 8 mètres, mais difficilement lisible sur le graphique) prévue pour la circulation est très supérieure au maximum de l'intervalle cité §4.9. Si cette sur largeur est destinée à permettre la circulation des véhicules d'urgence en période d'embouteillage et s'il a été décidé de ne pas utiliser la voie de tram pour cet usage, ces deux points auraient dû être mentionnés et justifiés, la sur- largeur en question ayant un impact important sur le déséquilibre de la charge du pont. Une sur- largeur a pour effet d'inciter les automobilistes à ne pas respecter les limitations de vitesse.

Planche 3 Gascogne :

La (dis-)continuité de la piste cyclable le long du boulevard de l'Europe avec un virage en épingle à cheveux en traversée des voies de tram rue de Fougères est absolument inacceptable dans l'état actuel de l'avant-projet. Le caractère illisible des cheminements vélos actuels dans ce secteur n'a pas été amélioré par le projet.

Planche 4 Bourbonnais :

L'association salue le traitement à la Hollandaise du rondpoint de Provence, qui devrait sécuriser cette intersection.

Sur la figure 61 la pente transversale du trottoir semble supérieure au maximum des normes d'accessibilité PMR.

Planche 5 Tarente : RAS

Planche 6 Patinoire : Les rayons de courbure du raccordement entre les pistes unidirectionnelles et bidirectionnelle paraissent insuffisants.

Planche 7 Kergoat :

L'association signale que le terme « contresens cyclable » est inadapté. Il n'existe pas dans le code de la route ou le code de la voirie. Le terme correct est « double sens cyclable » et désigne en fait une voie où les cycles et les piétons circulent normalement et où seuls les véhicules motorisés sont restreints.

Elle renvoie à sa remarque du §4.12 sur la rue Duc d'Aumale.

Il est regrettable que la sur-largeur au niveau de la station soit utilisée pour du stationnement automobile plutôt que pour élargir un cheminement piéton sous norme.

Planche 8 Bouguen :

Il semblerait qu'une double bande cyclable soit prévue rue de Kergoat, ce qui est inadapté au vu du trafic sur cette voie aux heures de pointe, et qu'un simple marquage au sol périphérique soit prévu

sur le rond-point. Le consensus actuel est que cette trajectoire est la plus dangereuse pour les deux roues (c'est d'ailleurs ce qui est mentionné dans le Schéma Directeur Vélo à la page 13), et que la trajectoire la plus sûre est au milieu de l'anneau extérieur. Le marquage au sol doit le refléter pour permettre aux cyclistes d'assurer leur sécurité tout en respectant le R412-9 du CDLR.

Les aménagements décrits ne permettent pas dans l'état de rejoindre les rues de Nantes et de Lanredec depuis Kergoat.

Planche 9 Université :

Si ce que l'association considère comme une erreur (planche 10 ci-dessous) est maintenu, il faudra prévoir des dispositifs pour décourager le non-respect de la répartition de l'espace entre modes sur le pont, sans pour autant gêner les usagers qui la respecteront.

Planche 10 Schumann :

Il y a incohérence entre la phrase « la traversée du vallon par la ligne de tramway et les circulations douces sur le nouvel ouvrage d'art » et le reste de la description.

Une piste bidirectionnelle sur le pont est une erreur et l'utilisation du trottoir par les cyclistes en est une autre, en raison de l'usage qui prévaudra inévitablement de la part tant des piétons que des cyclistes de ne pas respecter la séparation des modes.

La configuration présentée n'est pas une piste bidirectionnelle dans la mesure où il est impossible d'utiliser la contre-voie pour un dépassement. Les largeurs à prendre en compte sont donc celles de deux pistes unidirectionnelles. Il n'y a donc aucune économie d'espace à les regrouper du même côté.

La largeur de la chaussée dédiée aux voitures est ici aussi supérieure à la valeur maximale prévue par le §4.9, alors que ni les pistes cyclables ni le trottoir unique ne respectent les dimensions prévues par les §4.11 et 4.12.

Le mobilier d'éclairage implanté sur le trottoir, et donc potentiellement sur les trajectoires, devra être déplacé.

Il n'est pas prévu de raccordement aux aménagements cyclables que le L228-2 du CDE impose de réaliser sur la rue Kervern suite à sa rénovation.

L'anneau cyclable de la place Albert 1er présente les mêmes défauts qu'un marquage périphérique (voir le Schéma Directeur Vélo à la page 13) sans même la possibilité pour les cyclistes de se mettre en sécurité en occupant le milieu de l'anneau extérieur. Dans la configuration proposée le cycliste qui emprunte son anneau est dans l'angle mort tant des véhicules entrants que des véhicules sortant du rond-point. La configuration proposée est donc encore plus accidentogène que la configuration actuelle qui fait de cette place le principal point noir de Brest selon les réponses au Baromètre des Villes Cyclables. Une correction pourrait être apportée en neutralisant l'anneau automobile extérieur, ce qui aurait également pour effet de limiter les coups d'accordéon provoqués par un rond-point avec un nombre trop important d'anneaux, et donc de participer à fluidifier la circulation automobile.

L'anneau bidirectionnel participe de la dangerosité de l'aménagement, les automobilistes ne s'attendant pas à voir un véhicule venir de la droite sur un rond-point.

Planche 11 Foch :

L'accès au CHU par les cyclistes venant de la place Albert 1er risque de se faire en pratique en traversant au niveau de l'entrée du stade plutôt qu'au niveau du passage aménagé plus loin. Il conviendrait de prévoir une traversée à ce niveau.

Planche 12 Morvan :

Comme déjà indiqué plus haut, le marquage d'un anneau cyclable en périphérie d'un rond-point est une erreur accidentogène (voir le Schéma Directeur Vélo à la page 13). Il convient de matérialiser une trajectoire vélo au milieu de l'anneau pour permettre aux cyclistes de se mettre en sécurité en respectant le R412-9 du CDLR.

Planche 13 Gambetta Gare :

L'angle entre la piste cyclable côté place de la Liberté et la déviation des voies vers l'avancée de la Porte Saint Louis est trop aigu pour la sécurité des cyclistes et nécessitera la mise en place d'un dispositif de protection contre la chute des roues entre les rails.

Le texte évoque une piste cyclable autour du rd pt Rol Tanguy qui n'apparaît pas sur le plan. L'association demande que les erreurs faites sur d'autres ronds-points ne soient pas reproduites mais qu'au contraire le schéma du rond point Provence soit utilisé.

L'aménagement cyclable du carrefour Collet est insuffisant au regard du trafic sur les deux axes. La traversée de Clémenceau doit être matérialisée et les tourne à droite protégés.

L'accès cyclable à la gare n'apparaît ni dans le texte ni sur les figures. Il doit respecter les mêmes conditions de sécurité, de lisibilité et de confort que les autres cheminements cyclables.

Le stationnement vélo sécurisé actuel derrière la gare routière semble supprimé mais il n'est fait aucune mention de son transfert en un autre point respectant le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

Caractéristiques techniques.

Ouvrage d'Art Liberté : Il a été fait le choix de privilégier le confort des automobilistes avec une largeur sensiblement supérieure au minimum prévu par le §4.9, au détriment des cyclistes avec une largeur nettement inférieure au minimum prévu au §4.12. Cette inversion de la priorité des modes n'est pas acceptable particulièrement au cœur de l'hyper centre où la voiture a vocation à s'effacer à terme.

Ouvrage d'Art Schumann :

L'association réitère son regret que des économies de bouts de chandelles aient amené à réduire de quelques centimètres l'encorbellement dédié aux trottoirs d'évacuation qui aurait pu supporter la piste cyclable unidirectionnelle côté sud et ainsi simplifier les cheminements en entrée et sortie du complexe de ponts, et permettre de conserver deux trottoirs réellement dédiés aux piétons sur le pont actuel, réduire les traversées de voies accidentogènes, etc.

L'association ne désespère pas que le bon sens finisse par triompher, le texte qui accompagne la Figure 120, en totale contradiction avec celle-ci, allant dans ce sens.

Travaux

S'il est évoqué « des conditions de circulation dégradées » (qu'on imagine concerner le trafic automobile), rien n'est précisé sur les moyens mis en œuvre pour maintenir des accès piétons (et cyclables) sécurisés dans le périmètre impacté par les travaux.

Insertion BHNS

Planche 1 FFI :

L'association rappelle que « l'insertion en mixité avec la voirie » n'est considérée comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE que dans le contexte d'une zone de rencontre. Il est donc nécessaire, pour éviter des recours entraînant des coûts supplémentaires de mise en conformité de qualifier la rue Robespierre en zone de rencontre.

L'aménagement cyclable du carrefour Lesven Robespierre est insuffisant au regard du trafic important sur Robespierre.

La Figure 156 ne fait pas apparaître de vélos, ce qui est de nature à faire penser qu'il a été fait le choix délibéré de ne pas respecter la L228-2 du CDE.

Planche 2 Lesven :

L'association rappelle que « l'insertion en mixité avec la voirie » n'est considérée comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE que dans le contexte d'une zone de rencontre. Il est donc nécessaire, pour éviter des recours entraînant des coûts supplémentaires de mise en conformité de qualifier la rue Lesven en zone de rencontre.

Planche 3 Baudelaire : Le tronçon de la rue Lesven le long du bassin de Kertatupage faisant l'objet d'une rénovation doit prévoir un aménagement cyclable qui n'apparaît pas sur le plan.

Planche 4 Blum : RAS

Planche 5 Kerichen : RAS

Planche 6 Donnart :

L'îlot à l'angle Montaigne - Saint Pol Roux devrait être allongé vers l'ouest pour protéger les cyclistes des voitures tournant à droite en descendant Saint Pol Roux.

L'angle aigu entre Blum et Montaigne devrait être protégé par un îlot.

La trajectoire pour traverser de Saint Pol Roux vers Courcy, alternative à Donnart pour joindre Saint Martin à Kerinou ne sera probablement pas respectée par les cyclistes en raison de l'angle aigu qu'elle forme. Une trajectoire joignant les deux îlots centraux pourrait être marquée pour informer les automobilistes.

Planche 7 Kerigonan :

La rue Paul Doumer, perpendiculaire à Donnart, ne saurait en conséquence être considérée à elle seule comme un « itinéraire cyclable » alternatif au sens de la L228-2. L'association renvoie au commentaire du §4.12 ci-dessus.

L'absence de figurine vélo sur la figure 169 et de mention du vélo concernant la rue de Glasgow laissent penser qu'il est délibérément décidé de ne pas respecter la L228-2 du CDE. La rue Duperré peut être considérée comme alternative en direction du nord moyennant un balisage en direction de la rue Saint Pol Roux. La rue Bruat pourrait être considérée comme une alternative en direction sud, moyennant un balisage depuis la rue Saint Pol Roux, si la mise permanente en rue scolaire de son dernier tronçon y limitait la circulation à un niveau ne nécessitant pas d'aménagement particulier.

Planche 8 Glasgow :

L'aménagement ne respecte pas le L228-2 du CDE. La suppression de quelques emplacements destinés à organiser une occupation privée de l'espace public permettrait largement d'insérer un itinéraire cyclable au sens de cet article, que ce soit sous la forme de 2 voies TCSP de plus de 4,5m, ou de bandes cyclables, tout en donnant aux piétons un espace plus conforme à l'importance de cette voie. Une alternative pourrait être négociée via Bougainville et Félix le Dantec moyennant l'aménagement sécurisé des intersections de ces rues avec Desmoulins.

Le texte ne précise pas si le bas de la rue de Glasgow au-delà du rond point reste ouvert aux cyclistes. Dans le cas contraire, un itinéraire alternatif aménagé devrait être mis en place.

Planche 9 Clémenceau :

Les deux coupes d'insertion sont contradictoires avec le plan et le texte y ajoute de la confusion. L'ensemble ne permet donc pas de se faire une idée de l'adaptation du projet aux mobilités actives ni même du raccordement des cheminements entre Glasgow et Clémenceau.

Stations

Saint Christophe : Le plan ne permet pas de vérifier que le cheminement piéton au droit de la station côté Le Balp respecte les exigences d'accessibilité (arrêté du 15/1/2007).

Gare : Le stationnement cyclable longue durée semble supprimé. Il est nécessaire de le restituer. Un emplacement plus visible, plus près des cheminements principaux, et plus près des quais est à privilégier pour respecter le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

Caractéristiques

Vitesse : La cohabitation d'un TCSP avec les cycles n'est considérée comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 que si sa largeur permet le dépassement dans les conditions normales de sécurité. Dans le cas contraire, les deux seuls cas de cohabitation autorisés sont la zone de rencontre, où la vitesse maximale est de 20 km/h, et les chaussées à une seule voie à sens unique.

PEM

Abris vélos : la sécurisation doit inclure une vidéo-surveillance, essentiellement pour s'assurer périodiquement de l'absence de dégradations qui décourageraient les potentiels usagers. Les abris des P+R actuels ont parfois « abrité » des épaves pendant des jours voire des semaines.

Rue de Paris : La figure 350 aurait dû faire figurer une silhouette de cycliste partageant la voie descendante. Cet oubli est symptomatique de l'inversion de la priorité des modes.

Pièce H5

§4.3.2.5 Modes doux :

Les voies de bus ouvertes aux vélos ne sont pas considérées comme aménagements cyclables que dans des conditions très précises qui ne sont actuellement pas rencontrées à Brest.

Aucun des PEM mentionnés dans ce § n'a actuellement une desserte cyclable satisfaisante :

- Le PEM Plouzané est desservi par un aménagement cyclable sur trottoir qui demande à être transformé pour assurer une séparation claire des aménagements piéton et cycliste, dans le périmètre entourant ce PEM et le site de Thalès ;
- La piste cyclable desservant l'emplacement futur du PEM Guilers sera interrompue par le dit PEM. La sécurité des cyclistes en transit devrait y faire l'objet d'une attention particulière. Le régime de priorités entre Brest et Guilers ne respecte pas les R415-13 et R415-14 du CDLR ;
- Les aménagements cyclables menant au PEM Porte de Gouesnou, que ce soit depuis Brest (via les sentiers en prolongement de la rue Louis Le Gros) ou depuis Gouesnou (avec la traversée de la RD788), demandent à être améliorés soit pour le confort soit pour la sécurité des cyclistes ;
- L'aménagement cyclable entre Brest et le PEM Plougastel NO est nettement insuffisant, se limitant à une bande cyclable dans le seul sens montant sur une partie de la Route du Pont Albert Louppe. Brest à Pied et à Vélo et Place au Vélo à Plougastel réclament depuis quelque temps un véritable aménagement cyclable, conforme aux recommandations du CEREMA sur cette voie limitée à 70 km/h.

§4.3.2.6 Stationnement : La relativement faible utilisation des places de stationnement sur voirie et, surtout, la très forte sous-utilisation des parkings privés devrait non pas « nécessiter de maintenir une offre équivalente » mais au contraire justifier de rendre cet espace à un usage public et en particulier de donner aux modes actifs un espace qui permette et favorise leur développement.

§4.3.2.7 Contournement nord Lambézellec : Ce projet a été enterré par décision du Conseil de métropole du 29 juin 2022.

§4.3.3 Analyse des déplacements : L'enquête Ménage Déplacements de 2018 semble inadaptée pour une analyse significative des déplacements et un suivi des actions liées aux documents de planification. Brest à Pied et à Vélo demande la mise en place de moyens automatisés pour obtenir des mesures fines continues et publiques des déplacements sur la métropole.

§4.4.3 Sites pollués : L'absence de plan localisant les points de mesure empêche toute compréhension des relevés et rend inutile le détail des mesures présenté.

5.6.2. Observations et questions de la commission d'enquête

- Pourriez-vous répondre aux critiques, demandes et propositions établies par le public, en particulier celles de l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR112) et rappelées ci-avant ?

- Pourriez-vous préciser le type d'aménagement cyclable mis en œuvre sur le pont Schumann et ses conséquences sur l'aménagement de la place Albert 1^{er} : une seule voie ? Deux voies ? Une seule piste à double sens ?
Par ailleurs, une bordure séparera-t-elle la piste du trafic automobile ?
- Sur le tracé du BHNS, quelle sera la répartition entre :
 - le linéaire de voies cyclables en site propre ;
 - le linéaire en voie partagée avec le BHNS?

5.7. RUE DE PARIS

5.7.1. L'expression du public

Absence de contribution spécifique à ce futur aménagement.

5.7.2. Question de la commission d'enquête :

44 places de stationnement vont être supprimées, pour 12 restituées. Si elles sont informelles, elles n'en répondent pas moins à un besoin des riverains.

- Comment se fera le report de stationnement pour les places non restituées ?

5.8. SCHUNT

Absence de contribution spécifique sur ce futur aménagement.

5.9. COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET

5.9.1. L'expression du public

5 observations traitent du coût du projet. Les thèmes et arguments sont résumés ci-après. En outre, sans les reprendre in extenso, certaines sont résumées de manière plus détaillées dans les paragraphes suivants.

Le groupe des élus de Brest, c'est Vous ! (DUP/eR112) considère que le projet retenu intégrant la 2^{ème} ligne de tram est trop coûteux, et repose sur une augmentation du versement mobilité de 11%, passant ainsi de 1,8% à 2% (qui est le maximum légal) qui a été votée en juin 2022. Il reproche une appréciation sommaire et une évaluation socio-économique trop succinctes pour apprécier le coût du projet, ainsi que le chiffrage à 10M€ du futur Pont Schumann trop aléatoire.

Une autre contribution interroge sur le coût du projet par habitant.

D'autres contributions s'appuient sur des articles de presse avec interview du président de Brest métropole pour s'interroger sur le sérieux du projet au regard de l'éventualité d'un report du projet de BHNS en cas de forte progression des coûts, et sur la méthode de détermination des coûts en phase d'étude. Les détracteurs craignent que ce soit le contribuable qui supporte la hausse du coût.

Un contributeur s'appuie sur la pièce E du dossier, notice explicative, pour :

- Contester un chiffrage qu'il juge obsolète puisque s'appuyant sur des prix et conditions économiques 2019 ou 2021 au mieux, et estime nécessaire une réactualisation 2023 ;
- Critiquer un chiffrage d'aléas à 10%, qu'il estime insuffisant pour un projet de cette ampleur ;
- Regretter l'absence d'intégration des mesures de la démarche ERC, pourtant chiffrées à 8 M€, dans le coût total du projet.

Un autre intervenant :

- Considère que le financement et l'amortissement du projet sont insuffisamment renseignés, et que rien ne permet de garantir que le coût du projet n'excèdera pas les 202 M€ du chiffrage 2021 ;
- Regrette l'absence d'indications relatives à des pénalités de retard ou de défaut des prestations ;
- Critique l'absence de précision sur la répartition du montant annuel d'exploitation, chiffré à 4,15 M€, son financement, son évolution ;
- S'interroge sur la réalité du financement du projet, le chiffrage faisant apparaître 18,8% de subventions alors que seulement 15% sont réellement prévus ;
- Interroge : dès lors que le Versement Mobilité permet de financer 24,6% de l'autofinancement du projet, comment sont financés les 75,4% restants ?

5.9.2. Observations et questions de la commission d'enquête

- Le coût du projet «Mon réseau grandit» est estimé à 202 M€. Quel serait le coût du projet si la ligne de BHNS était abandonnée, comme évoqué dans la presse et dans certaines observations ?
- Plus largement, pourriez-vous détailler une répartition du coût par élément du projet : coût de la ligne de tramway, coût de la ligne de BHNS, coût des créations et restructurations des PEM, coût des aménagements de la rue de Paris, et coût du SCHNUT ?
- Ligne B : Quel serait le coût d'un BHNS en lieu et place du tramway ?
- La commission d'enquête demande la mise à jour et l'harmonisation entre les pièces du dossier du coût prévisionnel du projet. La pièce J s'appuie sur les données 2019, quand d'autres documents font référence au coût actualisé en 2021 (notamment pièce G).
- Hôpital de la Cavale Blanche : le coût de l'ascenseur incliné est-il intégré dans le budget de l'opération ?

5.10. RESEAU BIBUS

5.10.1. L'expression du public

61 observations abordent cette thématique dont une grande partie concerne la création ou la restructuration des lignes actuelles. Le dossier ne contient pas d'information sur les futures dessertes et le redéploiement du réseau de bus suite à la réalisation du projet « Mon réseau grandit », ce qui n'a pas permis aux usagers de se projeter sur les déplacements attendus et a suscité de nombreuses demandes.

19 personnes sont pour la création de nouvelles lignes.

17 personnes se sont exprimées sur le souhait d'une restructuration des lignes Bibus.

5.10.1.1. Observations générales

Les personnes sont favorables au projet (TRAM et BHNS) mais demandent que le réseau Bibus soit complété par de nouvelles lignes ou la restructuration des lignes existantes. Elles estiment pourtant fondamental que l'offre soit globale pour un meilleur report de la voiture vers les transports en commun en y incluant la gratuité des transports pour les usagers afin aussi de réduire les pollutions.

Un intervenant :

- Signale les difficultés de circulation des bus, provoquant parfois une déprogrammation de la desserte ;
- Demande la prise en compte des conditions de travail du personnel ;

- Propose que les bus soient toujours prioritaires dans la circulation.

Une demande porte aussi sur une augmentation de la fréquence de passage, des correspondances facilitées et un maillage de réseau plus dense.

Un usager signale des difficultés au passage du pont de Recouvrance aux heures d'embauches (ligne A).

5.10.1.2. Secteurs géographiques

Secteur Gare

Les intervenants demandent une extension vers le port de commerce :

- La desserte du port de commerce mérite d'être consolidée avec maintien de l'arrêt « Rampes » ;
- La liaison Gare routière - Plougastel passant par le port de commerce et le port de plaisance, mais aussi le terminus tram A de la « Porte de Guipavas », le Relecq-Kerhuon (piscine) est à créer (trolley ?) ;
- Liaison avec « Parc à chaînes » (port de commerce) ;
- Une liaison entre les deux ports de plaisance (trolley ?).

Secteur Cavale Blanche - Questel

Un usager note que l'arrêt de l'hôpital Cavale Blanche ne semble pas prévoir de station d'attente de bus pour le relais de correspondance avec le Tram.

Les intervenants demandent une liaison Bibus de la Cavale Blanche :

- Vers le quartier Saint Pierre par une liaison rapide ;
- Vers la station Montbarey (liaison directe) ;
- Vers le Lycée Amiral Ronac'h ;
- Vers la salle Arena ;

Ils demandent également une ligne de bus directe entre Bohars et Guilers.

Un intervenant interroge sur l'avenir de la liaison ligne 1 avec arrêt CHRU entrée principale et plateforme Questel.

Secteur Rue de Glasgow

Une personne s'inquiète de l'évolution de l'offre de transport consécutive à la création des lignes de Tram et BHNS. Elle note que le dossier d'enquête précise : « il est intéressant de mutualiser les sites propres créés pour le BHNS avec les autres lignes de bus du réseau ». Mais Il est aussi indiqué que « ces éléments seront approfondis dans la mise au point du projet définitif ». Pour elle, ceux-ci auraient dû être élaborés dans le cadre du présent dossier.

Secteur Guipavas

Un groupement de 6 exploitants (200 actifs) souhaite des liaisons de bus, sur la commune de Guipavas au lieu-dit Lanvian, avec un arrêt pour faciliter le transport d'environ 70 salariés et ainsi fidéliser les embauches.

Secteur Lambézellec

Une habitante, favorable au projet BHNS, déplore l'absence de liaison bus vers les secteurs périphériques.

Secteur Rue de Paris

Un usager souhaite plus de bus avec un arrêt au Coq Hardi.

Secteur communes extérieures

Les intervenants demandent :

- Un trajet direct entre Guilers et Saint Renan ;
- Des liaisons rapides vers les PEM et les communes extérieures à Brest métropole ;
- Des liaisons entre les communes de la métropole (sans passer par le centre-ville) ;
- Des liaisons inter-quartiers de Brest (sans passer par le centre-ville) ;
- Des correspondances vers Le Conquet, Ploudalmézeau, Lannilis

Proposition d'un usager : téléphérique entre la pointe du Portzic et la pointe des Espagnols.

5.10.2. Observations et questions de la commission d'enquête

- Un maillage prévisionnel des PEM situés hors de Brest (Gouesnou, Guilers, Plougastel-Daoulas, Guipavas) avec les terminus des lignes de tramway et de BHNS est-il envisagé ? Programmé ?
- Quelle augmentation de la fréquentation du réseau Bibus attendez-vous suite à la création des 8 PEM et au réaménagement des 2 PEM préexistants ?

5.11. TRAM-TRAIN

5.11.1. L'expression du public

Une personne demande la mise en place d'un Tram-train à partir du Relecq-Kerhuon. Elle met en avant l'absence de travaux et donc d'impact sur l'environnement.

Une autre rappelle que dès la conception de la ligne A il a été fait le choix du rail pour le tram avec la perspective d'un tram-train sur le réseau SNCF existant qui permettrait de venir de Landerneau à la cavale blanche (ligne B). Elle demande si le projet est toujours d'actualité et à quelle échéance.

Enfin, un usager interroge sur l'annonce des pouvoirs publics de lancer les TER dans certaines métropoles : « N'est-ce pas l'occasion d'actualiser le projet avancé en 2011-12 de créer une ligne Tram-train de Brest au Relecq-Kerhuon, voire Landerneau ? »

Ce serait, pour lui, un moyen de désengorger les entrées Est de la métropole et d'assurer une liaison rapide Landerneau - Hôpital de la Cavale Blanche.

5.12. DIVERS

6 observations ne concernent pas directement le projet présenté à l'enquête publique. Ces demandes ou critiques sont listées ci-dessous.

- Changer les voix des annonces dans le tram en fonction de la marée ;
- Améliorer la desserte par les cars régionaux, en particulier pour la desserte du site hospitalier de la Cavale Blanche ;
- Nécessité d'une dépose minute vers Albert 1^{ER} pour tous les élèves de St-Anne. Rien n'est dit sur le flux généré par cet établissement. Même s'il y a du transport collectif cela n'enlèvera pas le flux routier (pas totalement).
- Rendre le centre ville de Brest plus attrayant ;
- Faire disparaître les couleurs tristes de certains bâtiments ou aménagements ;

- Aménager les rues de Siam et Jaurès afin de réduire les effets vent d'ouest ;
- Accroître les espaces piétons ;
- Accroître le nombre de terrasses, de lieux de convivialité au dehors ;
- Il faut aérer Brest, ne pas faire de la ville un "Paris".

Enfin, un intervenant observe de plus en plus de personnes faisant du stop sur la voie entre le magasin Leclerc et Gouesnou. Cette voie étant dangereuse pour les piétons, il suggère la création d'une aire dédiée aux auto-stoppeurs pour la sécurité de tous.

6. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC SUR LE PROJET DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUI, ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

6.1. L'expression du public

Une seule contribution, déposée par l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR113), porte sur la mise en compatibilité du PLUi de Brest métropole avec le projet « Mon réseau grandit ». Elle ne concerne que le déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) et des éléments du paysage à préserver.

Pour cette association :

- L'absence d'intégration, dans le règlement du PLUi d'une compensation dans le cadre de la destruction d'éléments naturels protégés au titre de l'article L123-1-5-7 du code de l'urbanisme, les travaux et ouvrages de voirie d'intérêt général étant règlementairement dispensés, est contestable ;
- Le fait de retirer une protection donnée par le classement en EBC est susceptible de mettre en doute l'ensemble des protections données par le PLUi. Il est donc nécessaire que la modification de ces protections soit justifiée par l'impossibilité avérée de mettre en œuvre un projet dont l'utilité publique est supérieure. L'incompatibilité des trois EBC cités avec le projet n'est aucunement démontrée ;
- En particulier, la justification donnée pour la parcelle AP87, que le projet permet de sauvegarder le cèdre mais que des alternatives non retenues sont susceptibles de nécessiter sa coupe, devrait entraîner automatiquement le maintien de la protection ;
- De même, la justification donnée pour la parcelle KN2, que le projet ne nécessite aucune modification de l'état des lieux, entraîne automatiquement le maintien de la protection ;
- Finalement la justification de l'extension de retrait de la protection sur la parcelle AP87 à l'alignement voisin par son seul voisinage constituerait un précédent regrettable selon lequel un espace voisin d'un espace non protégé perdrait sa protection du seul fait de ce voisinage. Autrement dit que de proche en proche aucun espace protégé ne le serait plus.

6.2. Observations et questions et de la commission d'enquête

Questions générales

La délibération page 97 de la pièce L, lançant la procédure de concertation fait apparaître un projet de mise en compatibilité du PLUi différent de celui finalement adopté et retranscrit dans le dossier final. Il y est question :

- de la suppression de 3 Emplacements Réservés alors que le dossier final n'en réduit ou supprime que 2,
- et de la modification du zonage des terrains situés en rive Est de la rue Maximin Audemar au Questel à Brest pour leur attribuer un zonage unique, ce qui n'apparaît plus dans le dossier soumis à enquête publique.
 - Pouvez-vous justifier les motivations et fondements de ces évolutions ?

La CE rappelle avoir exposé à Brest métropole que le courrier de la MRAe, qui déclare n'avoir aucune observation à formuler, ne porte que sur la mise en compatibilité du PLU (titre de la réponse), et pas sur l'étude d'impact du projet "«Mon réseau grandit»".

Règlement de la zone Up

- Pourquoi modifier le règlement de toutes les zones UP et pas uniquement celui des zones UP concernées par le projet ?

Emplacements réservés

- La commission d'enquête relève une incohérence concernant l'ER n°92, qui est annoncé supprimé. La surface finale ne devrait donc-t-elle pas être à 0 page 48 de la pièce I ?

Espaces boisés classés (EBC)

- Angle de la rue Jules Lesven et du boulevard Léon Blum, le cèdre classé en EBC sera-t-il préservé? Si oui pourquoi ne pas le maintenir en EBC ?
- BM envisage-t-elle la mise en place d'une protection au titre des éléments naturels du paysage tels que prévu à l'article L.123-1-5 – III- 2 du Code de l'urbanisme, ce qui a été proposé par la CDNPS et dans la réunion d'examen conjoint ?

7. PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Conformément à l'article R.123-18 du code de l'environnement, la commission d'enquête a rencontré, le 20 janvier 2022, les représentants du maître d'ouvrage pour leur communiquer les observations consignées dans un Procès-verbal de synthèse, accompagnées d'une liste de questions (annexe 2 du rapport d'enquête).

Ont participé à cette réunion :

Brest Métropole :

- M. Johann NÉDÉLEC, 6e vice-président Mobilités Grands projets Rade de Brest métropole,
- M. Gwenaël LEBLONG MASCLET, Directeur général adjoint,
- M. Fabien PEYRARD, Responsable du service Projets, Prospective, Programmation à la direction des Mobilités.

Brest Métropole Aménagement - Equipe du Mandat TRAM 2

- M. Philippe COU, Directeur,
- Mme Caroline VILOTITCH, Directrice adjointe,
- Mme Soizic BEGOC, responsable du Pôle communication,
- Mme Sandrine LE PROVOST, Chargée de communication chantier,

En visioconférence, deux représentants d'Egis Rail (auteurs de l'étude d'impact) étaient également présents.

8. MEMOIRE EN REPONSE DE BREST METROPOLE

Le mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse et aux questions de la commission d'enquête, a été transmis par voie électronique le 3 février 2023 et présenté à la commission d'enquête le 3 février 2023 (Cf. annexe 3 du rapport d'enquête).

9. CLOTURE DE LA PARTIE 1 – RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

La commission d'enquête clôt ce jour la partie 1 – RAPPORT D'ENQUETE UNIQUE

Les parties :

2 – 1 CONCLUSIONS ET AVIS sur la demande de déclaration d'utilité publique et urgente du projet « Mon réseau grandi » ;

2 – 2 CONCLUSIONS ET AVIS sur la mise en compatibilité du PLU de Brest métropole avec le projet « Mon réseau grandi »

font l'objet de deux documents séparés clos ce même jour et associés au présent rapport.

Rappel :

L'enquête publique conjointe portant sur la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation de l'opération (enquête parcellaire) fait l'objet d'un rapport et de conclusions distincts.

Fait à Brest le 24 février 2023

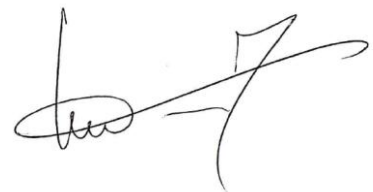
La commission d'enquête



Bruno BOUGUEN



Danielle FAYSSE



Joris LE DIREACH

Annexes

1. Tableau récapitulatif des observations
2. Procès-verbal de synthèse et questions de la commission d'enquête remis le 20 janvier 2022.
3. Mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse et aux questions de la commission d'enquête du 3 février 2023.

ANNEXE 1

Tableau récapitulatif des observations

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR1	Joris LE DIREACH	Test commission d'enquête	Enquête Publique	Autres
DUP/eR2	Joris LE DIREACH	Mail : Test commission d'enquête	Enquête Publique	Autres
DUP/eR3	Morgane BERTHELE Association des Paralysés de France	Serait-il possible de "signaler visuellement" les rampes pour les accès PMR lorsqu'il y a des marches juste à côté ? Certains systèmes de rampe existant se confondent avec les marches et sont donc dangereux car très mal signalées pour les non voyants et les mal voyants en situation de PMR. Mettre plus en avant le "pratique/efficace pour tous" au "beau".	Obs générales sur le projet	Stations
DUP/eR4	Serge ARZEL	Demande la création d'une ligne de bus allant en accès direct via la D205 entre la station Fort Montbarey et l'arrêt du nouveau tram de l'hôpital de la Cavale, sans arrêt entre ces 2 points. Ceci dans le but d'éviter à des habitants de Saint Pierre ou de la Trinité Plouzané, par exemple, de devoir passer par le centre-ville pour se rendre à Bellevue. Idem pour les personnes âgées, devant se rendre au CHU. Cette ligne permettrait de diminuer le nombre de voitures se rendant à l'hôpital, déjà avare de places de parking à certains horaires.	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR5	Anonyme	Demande une liaison entre le terminus à la cavale Blanche et l'Arena.	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR6	Michel CARIO	Mail Demande des liaisons inter-cités périphériques. Lignes circulaires entre les communes périphériques. Par exemple de Plouzané à Guipavas ou au Relecq-Kerhuon. L'amélioration des liaisons bus projetée n'est qu'un pis aller.	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR7	Isabelle FERREC	Mail Bien pour les personnes qui ne conduisent pas Sentiment d'insécurité le soir ou le dimanche.	Obs générales sur le projet	Autres
DUP/eR8	Nadine JEZEQUEL	Planche 1 : CHU Cavale Blanche Côté St-Pierre, le boom d'habitants va augmenter fortement les prochaines années. Or le tram coupe la voie de circulation devant l'hôpital. La circulation est déjà très dense et va se densifier. C'est le principal axe pour quitter Brest depuis St-Pierre. Il aurait été judicieux de trouver une alternative.	TRAM	Circulation
DUP/eR9	CHARPENTIER	Demande : - d'avoir un revêtement d'une couleur différente des aménagements cyclables de la partie piétonne lorsque ces deux zones se côtoient. - de séparer la bande cyclable de la chaussée par un élément "en relief", type bande rugueuse à minima pour éviter que les automobilistes chevauchent cette bande cyclable.	Agts Cyclables	Obs générales
DUP/eR9	CHARPENTIER	Rue Paul DOUMER Un aménagement plus massif du type de celui réalisé Bd Tanguy Prigent semble plus sécuritaire pour les nombreux cyclistes empruntant cet axe.	Agts Cyclables	Tracé

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR10	Alain ROIGNANT	Le tracé devrait passer par la salle des expositions de Penfeld, point focal de la ville, et en le contournant rejoindre le CHU de la Cavale Blanche. Permettrait aussi un accès aux jardins des rives de Penfeld. Passer par Penfeld permettrait aussi de prévoir à termes une liaison avec Guilers puis plus tard St-Renan.	TRAM	Tracé
DUP/eR11	Noelle ROUDAUT	Mail Demande la mise en place d'un Tram-train à partir du Relecq-Kerhuon . Temps de trajet 7 mn et tracé déjà en place. Pas d'impact sur l'environnement.	Tram Train	Tracé
DUP/eR12	Ludovic SICHE	Cite un article du journal le télégramme où le président de BM indique que "Si les coûts s'envolent(sic!) le bus à haut niveau de service attendra". S'interroge sur le sérieux de ce projet. N'y a-t-il pas en amont une étude de marché avec une idée des coûts? Déclare "nous subissons déjà un téléphérique, alors pour la 2ème ligne de tram, j'appréhende le résultat final".	Coût du Projet	Autres
DUP/eR13	Anonyme	Estime que : "Ce cirque va nous pourrir la vie durant les travaux, et ce ne sera qu'une mise en bouche avant de mieux savourer la circulation anarchique qui découlera du blocage du trafic à la Cavale, par exemple" La circulation est un enfer dans lequel vous enfermez les habitants de la périphérie, auxquels les transports en commun ne servent à rien.	Obs générales sur le projet	Circulation
DUP/eR13	Anonyme	Les tracés se superposent aux principaux axes, est-il besoin d'être une lumière pour deviner, observer les conséquences ?	Obs générales sur le projet	Tracé
DUP/eR13	Anonyme	"Quand aux bénéfices en CO2 vous aurez l'honnêteté de calculer la consommation d'un véhicule roulant à 10 KM/h de moyenne..."	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR13	Anonyme	Quand au vélo, les rares téméraires n'affronteront pas pluie, vent et obscurité bien longtemps après leur première chute...	Agts Cyclables	
DUP/eR14	Nicolas MOREAU	Il est question de connecter les lignes de Tramway A et la future ligne B par un raccordement orienté en direction de la gare uniquement, il faudrait un double raccordement car cela permettrait de relier directement les 2 terminus de la ligne B au terminus Porte de Plouzané de la ligne A. Dans l'idéal tous les terminus seraient accessibles directement entre eux, ce qui permettrait de multiplier les itinéraires possibles. (Plan en annexe)	TRAM	Circulation

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR15	Katel LEGAL	Habite rive droite quartier Kervazé, l'arrêt du tram est à 20 mn à pied. Devait travailler au niveau de l'aéroport dans les bureaux de la zone Prad Pip. Ce trajet en transport en commun est ingérable. Donc voiture et bouchons. Ne voit pas l'intérêt de faire deux lignes quasi parallèles qui vont ensemble au même endroit dans le centre-ville. Un trajet perpendiculaire ou ceinture paraîtrait plus utile.	Obs générales sur le projet	Tracé
DUP/eR16	Olivier MARCHAND	N'a pas trouvé l'estimation de la pollution engendrée par la création des voies nécessaires à la deuxième ligne de Tram. D'après wikipédia https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89missions_de_CO2_des_transports_ferroviaires_en_France , il est écrit "Une voie normale comprend deux rails de 60 kg d'acier par mètre ... ce qui conduit à un contenu de 500 kg de CO2 par mètre de double rail". La deuxième ligne de Tram est prévue pour faire 5.1 km (en double voies), ce qui conduirait à une pollution de : 5100 tonnes de CO2, rien que pour la construction des rails ! La première COP de Brest métropole s'est déroulé du 7 au 20 novembre, elle avait pour objet de lutter contre le changement climatique. Demande d'évaluer la pollution engendrée par la construction de la deuxième ligne de Tram : - fabrication des rails et caténaires, - construction des nouvelles rames, - travaux sur la voirie (travaux très conséquent que les brestois ont pu voir sur la ligne 1). Afin de permettre aux brestois de la comparer avec la pollution engendrée par la mise en œuvre d'un BHNS sur le même trajet : - équipement des voies de circulation existantes (caténaires) - construction de bus à haut niveau de service. Pour l'intervenant la mise en œuvre de BHNS, à la place du Tram, lutterait beaucoup plus contre le changement climatique.	TRAM	Environnement
DUP/eR17	Anonyme	Dans le cadre de la sobriété énergétique, peut-on prévoir dans le cadre des travaux concernant la voirie utilisée par la future ligne de Tram, de connecter les immeubles de particuliers au réseau de chaleur (produit par le Spertot)?	TRAM	Autres
DUP/eR18	Anonyme	Demande le déplacement de l'arrêt prévu au niveau du boulevard Clémenceau sur le pont de la place de la Liberté, juste après le raccordement des deux lignes. Actuellement, l'arrêt de bus situé boulevard Clémenceau génère de véritables nuisances sonores, des dégradations des poubelles, des tags sur les murs. Intolérable et devant les locaux de la "Direction de la Prévention des Risques et Tranquillité Urbaine" de la mairie.	TRAM	Stations

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR19	Camille DEMEULE	Aucun transport en commun n'existe pour transporter les usagers depuis le bourg de Guipavas, deuxième commune la plus peuplée de BM, à l'aéroport, ni vers le terminus de tram porte de GUIPAVAS. C'est dommage d'autant que la ligne de bus n°16 a son terminus à 1km à vol d'oiseau de l'aérogare.	Réseau Bibus	
DUP/eR20	JAGOT	Demande une liaison directe/rapide entre Saint-Pierre et La Cavale/Bellevue SANS passer par le centre-ville.	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/eR20	JAGOT	Demande de mieux optimiser le volume au sein des rames avec plus d'espace debout et des allées de circulation plus larges entre les sièges. Les rames de la ligne A ne sont pas toujours fonctionnelles.	TRAM	Rames
DUP/eR21	Anonyme	Nécessité d'agrandir les rames/ ligne A. En pièce jointe exemple du Tram de Montpellier.	TRAM	Rames
DUP/eR21	Anonyme	Nécessité d'augmenter la fréquence toutes les 5mn car desserte de l'université.	TRAM	Fréquence
DUP/eR22	Jacques POULIQUEN	Rappelle que dès la conception de la ligne A il a été fait le choix du rail pour le tram avec la perspective d'un tram-train sur le réseau SNCF existant qui permettrait de venir de Landerneau à la Cavale Blanche (ligne B). Demande si le projet est toujours d'actualité et à quelle échéance.	Tram Train	Obs générales
DUP/eR23	Anonyme	Demande: - une ligne de bus directe entre Bohars et Guilers en passant près de la zone commerciale puis jusqu'à l'hôpital de la Cavale Blanche et vers la ville. - un trajet direct entre Guilers et Saint Renan.	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/eR24	Anonyme	Merci de ce dossier clair et précis	Enquête Publique	Dossier d'enquête
DUP/eR24	Anonyme	Demande que l'on planifie déjà une interconnexion Ligne A/B en venant de Bellevue/Cavale pour ensuite aller vers les portes de Gouesnou/Guipavas.	TRAM	Tracé
DUP/eR24	Anonyme	Les ascenseurs ne semblent pas ou plus d'actualité, le dossier mentionne déjà d'aller sur le port avec entre les lignes une extension jusqu'au rond-point du gaz. Pourtant il y a des constructions et le port est une zone stratégique dans les différents plans de la métropole. D'autant plus que les projections de fréquentation du BHNS permettent d'avaler des futurs usagers. Le Busway de Nantes c'est 25 000 personnes par jour.	BHNS	Prolongement
DUP/eR24	Anonyme	Estime qu'il est très difficile de se projeter sur le potentiel des PEM vu le manque d'informations sur le futur réseau de bus. C'est pourtant fondamental pour le report de la voiture vers les TC. Demande d'augmenter la fréquence et plus de maillage.	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR24	Anonyme	Demande une amélioration de la desserte par les cars régionaux, en particulier pour la desserte du site hospitalier de la Cavale Blanche.	Divers	Autres
DUP/eR25	Anonyme	Planche 6 : Patinoire S'oppose au tracé du tramway dans la rue du Maréchal de Valée car c'est une rue de desserte des différents immeubles, appréciée pour sa qualité paysagère. Signale que le parking est complet le soir et demande comment les habitants arriveront à garer leur voiture avec 50 places en moins seulement sur cette rue. La suppression des arbres rendra cette rue désagréable pour les habitants. Estime qu'il aurait été plus avantageux de continuer le long de la rue Duc d'Aumale, qui est une rue principale, ou du moins choisir une autre rue principale.	TRAM	Tracé
DUP/eR26	Anonyme	Mail Planche 10 : Pont Robert Schumann Demande des précisions sur l'intégration de la piste cyclable sur le pont Schumann : La direction vers Le Gorgeu sera sur le trottoir et donc mixte piétons / cyclistes ? C'est un aménagement archaïque non sécuritaire pour les piétons et pour les cyclistes. La voie de bus étant supprimée, il y a largement la place de faire une piste cyclable dissociée des trottoirs. Le cheminement Le Gorgeu - Foch oblige les cyclistes à traverser deux fois la chaussée pour se rendre en centre-ville. Propose de garder une piste cyclable de chaque côté de la chaussée sur le pont Schumann et ainsi faciliter et sécuriser le déplacement des cyclistes.	Agts Cyclables	Tracé
DUP/eR27	Anonyme	Planche 11 : Foch Interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées avenue Foch . Les résidents du centre-ville ont eux aussi des voitures à garer et les parkings existants sont déjà tous saturés.	TRAM	Stationnement
DUP/eR27	Anonyme	Planches 6 à 8 : Donnart, Kerigonan, Glasgow, Clémenceau Interroge sur les parking à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées rues Kérabecam, Glasgow, et autres. Les résidents du centre-ville ont eux aussi des voitures à garer et les parkings existants sont déjà tous saturés.	BHNS	Stationnement
DUP/eR28	DESIDERI	Plutôt que des travaux pharaoniques pour une 2ème ligne de tramway, pourquoi n'avoir pas étudié plus de lignes de BHNS ?	TRAM	Obs générales
DUP/eR28	DESIDERI	Planche 6 : Donnart Interroge : Les travaux rue Mathieu Donnart ne vont-ils pas prendre les non-brestois en otage ?	BHNS	Tracé
DUP/eR28	DESIDERI	Interroge : Les pôles d'échange multimodaux ont-ils montré leur efficacité, en particulier les habitants qui prennent leur voiture la délaissent-ils vraiment pour prendre le tramway ?	PEM	Obs générales

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR29	Anonyme	Demande qu'avant de penser à agrandir le réseau, on fasse en sorte que le réseau existant fonctionne et que les conducteurs et conductrices soient satisfaits de leurs conditions de travail.	Réseau Bibus	Obs générales
DUP/eR30	Catherine HUON	Mail Planche 5 : Tarente Interroge : - Quelle solution alternative pourrait-on trouver pour ne pas abattre d'arbres (Tarente, Provence) ? - Au lieu de faire passer le tram au milieu des voies existantes, le faire passer au ras des trottoirs ? - Tailler les branches et protéger les caténares ?	TRAM	Environnement
DUP/eR31	Morgane BERTHELE Association des Paralysés des France	Demande l'adaptation des rames pour les personnes en situation de PMR. Signale des accès au tram difficiles en heure de "pointe" et qui provoquent souvent la gêne pour les autres usagers.	Obs générales sur le projet	Rames
DUP/eR32	Anonyme	Constate des difficultés lors des relations humaines dans la gestion actuelle du réseau Bibus.	Réseau Bibus	Obs générales
DUP/eR33	Anonyme	Demande une planification plus adaptée (horaires) des réunions de l'enquête publique pour les personnes en activité (commerçants) et une meilleure communication pour rendre l'enquête publique plus utile.	Enquête Publique	Permanences
DUP/eR34	Anonyme	Souhaite que la nouvelle ligne de tram desserve la fac de Droit, le restaurant, la cité universitaire de Kergoat et l'IUT de Brest. Demande une modification des arrêts pour faciliter les déplacements des étudiants.	TRAM	Stations
DUP/eR35	Françoise LE HENAFF	Souhaite la création d'une ligne de bus pour la desserte de Plougastel-Daoulas / le port de Brest et vice versa. Temps de trajet avec le transport collectif dissuasif!	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR36	Anonyme	Demande un réseau de bus (tram) conçu en harmonie avec les pistes cyclables et les usagers des deux roues. Déploie l'impossibilité d'utiliser les abris à vélos sans un abonnement et l'emport dans le tram lors des heures de "pointe".	Agts Cyclables	Obs générales
DUP/eR36	Anonyme	Souhaite une circulation avec priorité aux bus pour éviter les délestages. Favoriser le temps de trajet en bus au détriment de l'usage de la voiture. Temps de trajet par le transport collectif dissuasif.	Réseau Bibus	Circulation
DUP/eR37	Mme ALTAMONT	Constate que le dossier de l'enquête est très "dense". Difficultés pour rechercher des éléments du dossier (ex."pistes cyclables"). Même si l'enquête publique est une "bonne idée" cela peut être rédhibitoire.	Enquête Publique	Dossier d'enquête

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR37	Mme ALTAMONT	Demande une organisation plus adaptée (horaires) des réunions pour les personnes en activité et résidant dans les communes limitrophes.	Enquête Publique	Permanences
DUP/eR37	Mme ALTAMONT	Souhaite une amélioration pour l'usage du vélo ou de la marche à pied mais aussi pour l' "autostop".	Agts Cyclables	Obs générales
DUP/eR37	Mme ALTAMONT	Demande des connexions de bus entre Brest et les communes de Gouesnou, Guipavas (aéroport).	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR37	Mme ALTAMONT	Constate que le soir, après 20 h il y a très peu de bus.	Réseau Bibus	Fréquence
DUP/eR38	Anonyme	Constate que les articles de presse précisent que la discussion est close.	Enquête Publique	Obs générales
DUP/eR38	Anonyme	Demande la possibilité, et les moyens de permettre aux utilisateurs de signaler les incivilités.	Réseau Bibus	Autres
DUP/eR39	Alain CREIGNOU	Constate que ce projet s'inscrit parfaitement dans les enjeux majeurs de mobilité dans BMO. Le transport collectif est une voie incontournable pour réduire les pollutions (atmosphériques, sonores, ...)	Obs générales sur le projet	Autres
DUP/eR39	Alain CREIGNOU	Orientation souhaitée : Bus rapides reliant les aires de covoiturage des villes de BMO mais aussi des autres pays (Landerneau, Lannilis, Le Conquet aux pôles d'interconnexion (Froustven, porte de Gouesnou, porte de Plouzané....) pour un accès facilité aux transports en commun de BMO - population visée : tous ceux qui viennent travailler sur Brest ou faire leur shopping.	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR39	Alain CREIGNOU	Gratuité des transports en commun pour les usagers. C'est le prix à payer pour réduire les pollutions!	Réseau Bibus	Autres
DUP/eR39	Alain CREIGNOU	Demande de prendre en compte les points suivants : - Rendre le centre-ville de Brest plus attrayant ; - Faire disparaître les couleurs tristes de certains bâtiments ou aménagements ; - Aménager les rues de Siam et Jaurès afin de réduire les effets vent d'ouest ; - Accroître les espaces piétons ; - Accroître le nombre de terrasses, de lieux de convivialité au dehors ...	Divers	Autres
DUP/eR40	Stéphanie BACCHINI	Précise que la mise sur une voie de circulation pour les véhicules entre la place Albert 1er et l'église St Luc est une aberration, rend dangereux la circulation des cyclistes et crée un risque réel en terme de sécurité. E3 page 106 Figures 226 - 227	Agts Cyclables	Tracé

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR41	Patrice COROLLEUR	Mail S'étonne que le technopole de Plouzané ne fasse pas pas partie de ce projet "Mon réseau grandit". Demande d'un développement d'une ligne BHNS vers le technopole.	Réseau Bibus	Prolongement
DUP/eR42	Dominique ADDES Consorts Le Roux (Obs complétée par la eR68)	Note de la commission d'enquête : Concerne l'enquête parcellaire Souhaite une expertise pour constater l'état actuel avant mise en service du BNHS.		
DUP/eR42	Dominique ADDES, Consorts Le Roux (Obs complétée par la eR68)	Note de la commission d'enquête : Concerne l'enquête parcellaire Constate que l'entrée charretière du fond de son jardin est la seule à être supprimée. Le portail est condamné, ce qui interdit l'accès à tous les véhicules au garage et au stationnement dans l'allée privée. Demande que cette entrée soit maintenue et le portail reconstitué.		
DUP/eR42	Dominique ADDES, Consorts Le Roux (Obs complétée par la eR68)	Planche 2 : Lesven L'accès proposé, avec la raquette de retournement devant la maison sera une gêne. Demande que leur entrée de maison reste accessible car l'accès à la rue Sébastien Le Balp à partir de la rue Jules Lesven sera interdit.	BHNS	Acces riverains
DUP/eR42	Dominique ADDES, Consorts Le Roux (Obs complétée par la eR68)	Planche 2 : Lesven Précise que le projet est présenté comme un projet de zone de circulation apaisée mais le stationnement unilatéral dans la rue sera difficile. Souhaite que la circulation rue Le Balp soit réservée aux riverains.	BHNS	Stationnement
DUP/eR42	Dominique ADDES, Consorts Le Roux (Obs complétée par la eR68)	Planche 2 : Lesven Demande de précision concernant le projet d'abattage des arbres sur le trottoir le long du mur de leur maison. Ils isolent de la circulation, protègent de la pollution et de la poussière et agrémentent le paysage quotidien. Ils seront abattus, d'où une dégradation certaine de l'environnement de la propriété.	BHNS	Environnement
DUP/eR42	Dominique ADDES, Consorts Le Roux (Obs complétée par la eR68)	Note de la commission d'enquête : Concerne l'enquête parcellaire Demandent la reconstruction d'un mur anti-bruit et anti-poussière, voire la restitution de la haie, respectant une belle harmonisation avec l'ensemble.		
DUP/eR43	Mickaël CHARRETEUR	Constate de plus en plus de personnes faisant du stop sur la voie entre le magasin Leclerc et Gouesnou. Cette voie étant dangereuse pour les piétons, suggère la création d'une aire dédiée aux auto-stoppeurs pour la sécurité de tous.	Divers	Autres
DUP/eR44	Anonyme	Souhaite que la ligne de tram soit prolongée jusqu'au Questel. Il serait utile de prévoir une extension pour mieux servir les habitants de la Cavale Blanche.	TRAM	Prolongement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR45	Fabienne LE SAOS	Mail PEM Carpont Regrette que l'accès du quartier de Kerdidrun soit impacté par l'aménagement proposé. Les voies de circulation devraient rester hors de ce projet. L'accès au rond-point, compte tenu de l'importance (125 places) du projet, pourrait être très compliqué.	PEM	
DUP/eR46	Claude LE VERGE	Mail Planche 6 : Donnart La rue Mathieu Donnart permet actuellement le stationnement de 54 véhicules qu'il est prévu de supprimer. Propose la construction d'un parking en silo à la place des douches municipales et/ou des bâtiments de la médecine préventive, du service de capture des animaux de la ville de Brest (rue Mathieu Donnart et rue Alexandre Robot).	BHNS	Stationnement
DUP/eR47	Anonyme	Très très hâte d'avoir des vraies pistes cyclables sécurisées !	Agts Cyclables	Obs générales
DUP/eR48	Anonyme	Regrette la transformation de la ligne 2 : le port va redevenir mal desservi, avec la disparition de l'arrêt Rampes.	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/eR49	Anonyme	Pense qu'il est en effet urgent d'agrandir le réseau de tramway et de mettre en place des bus à haute fréquence afin d'améliorer la circulation des transports en commun dans Brest, de faciliter la mobilité de ses habitants et surtout de limiter la circulation des voitures, beaucoup trop importante dans notre ville.	Obs générales sur le projet	Obs générales
DUP/eR50	Anonyme	Souhaite la mise en place d'un bus direct et régulier entre le terminus de la ligne A - Montbarey et le terminus de la ligne B , hôpital de la Cavale Blanche.	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR50	Anonyme	Souhaite l'amélioration de la desserte de Plouzané.	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/eR51	Fabien LECOQ	Regrette que le port de commerce ne soit pas desservi. Demande de prolonger la ligne à haut rendement au moins jusqu'au parc à chaînes.	BHNS	Prolongement
DUP/eR52	Anonyme	Regrette que le tracé du Tram interfère avec la route devant l'hôpital de la Cavale Blanche car la circulation y est déjà très chargée aux heures de pointe.	TRAM	Tracé
DUP/eR53	Anonyme	Précise l'importance de planter/ conserver un maximum d'arbres, car ils sont très agréables en ville l'été et ils apportent un peu de fraîcheur dans la ville.	Obs générales sur le projet	Environnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR54	Sébastien MAY	<p>Planche 1 : CHU Cavale Blanche Précise : à QUESTEL l'arrêt de l'hôpital ne prévoit pas de station de Bus, mais juste un arrêt étant un terminus. L'hôpital étant un lieu d'accès rapide pour toutes urgences, ne faut-il pas laisser les accès libres ? Entre bus, cars scolaire, tram en attente et passagers, tous cela après le pont de la Villeneuve, bouchon à prévoir... et un accès difficile à l'hôpital. Propose un terminus au Questel pour permettre de réaliser une station de bus et cars tranquillisée, un accès piéton au quartier de la Cavale Bblanche et lycée de l'Amiral Ronarch ainsi qu'une aire de stationnement pour les vélos. Le stationnement de voitures pour les clients du Tramway sera compliqué, car il sera mélangé avec celui de l'hôpital, créer un terminus décalé permettrait de ne pas mélanger ces conducteurs.</p>	TRAM	Prolongement
DUP/eR55	Laurence QUERE	<p>Mail PEM Carpont Précise : pour les habitants du quartier Kerdidrun, près de la zone de covoiturage du Carpont à Gouesnou, il n'y a pas d'autre solution que d'emprunter le rond-point Charles de Gaulle qui est déjà saturé en véhicules. Il lui semble totalement absurde de concentrer encore davantage de circulation à cet endroit. Propose que le PEM se situe sur la route de Bourg-Blanc, au niveau du Lantel, permettant ainsi aux véhicules venant du nord, de se garer sans encombrer le rond-point avec jonction « porte de Gouesnou » pour le tram. Le nombre de places de parking pourrait y être plus important. Une jonction routière, entre la route de Plabennec et la route de Bourg-blanc, contribuerait encore à limiter le flux de véhicules. L'aire de covoiturage actuelle pourrait être améliorée (sans présence de bus ou de cars !) en y ajoutant un parking sécurisé pour les vélos.</p>	PEM	
DUP/eR56	Laurent LAONET	<p>Mail Déploire un maillage du réseau en étoile. Souhaite des solutions périphériques pour rejoindre son travail ou des zones de santé sans passer par le centre. La ligne Plougastel-Daoulas direction la station de tram Porte de Guipavas, en passant par le Relecq-Kerhuon, permettait à son épouse de rejoindre son lieu de travail. Cette ligne a été supprimée (faible fréquentation ou manque d'information?).</p>	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR57	Jp CAROFF	<p>Précise : excellent projet qui permet d'améliorer la desserte de sites universitaires, de l'hôpital de la Cavale Blanche et du quartier de Bellevue.</p>	TRAM	Autres
DUP/eR57	Jp CAROFF	<p>Demande que l'appellation de la station "Gascogne", relativement éloignée de la rue du même nom soit renommée station "Quizac" ou "Ecole Supérieure de Commerce".</p>	TRAM	Stations
DUP/eR58	David GAMBA	<p>Faire des appels d'offre autour de la ligne nouvelle de Bellevue pour des commerces.</p>	TRAM	Obs générales

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR59	M. et Mme Pascal QUEMENER	Mail PEM Carpont Développent des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	
DUP/eR60	Isabelle et Hervé LOAËC	PEM Carpont Habitant le quartier de Kerdidrun, à Gouesnou, ils constatent un très fort accroissement de la circulation sur le rond-point Charles De Gaulle. Cela engendre de plus en plus de difficultés à sortir du quartier aux heures de pointes le matin et le soir dès 16h30. La cohabitation avec les usagers de la zone de covoiturage entraîne des situations à risque. - Le projet actuel, au niveau du Carpont, prévoit de nouvelles places de parking, certes séparées de la route d'accès à leur quartier mais partageant les mêmes entrées et sorties sur le rond-point Charles de Gaulle. Des bus doivent aussi s'y ajouter... - La sortie du parking se ferait à un niveau proche de la sortie du rond-point. Comment concilier les voitures sortant du rond-point, les voitures venant de Kerdidrun et les voitures sortant du parking et devant traverser les voies des véhicules sortant du rond-point et ceux venant de Kerdidrun ? Il faudra aussi ajouter les piétons qui descendront des bus et devront traverser cette route. - Craignent également que les voitures viennent stationner dans le quartier en cas de saturation du parking de covoiturage.	PEM	
DUP/eR60	Isabelle et Hervé LOAËC	PEM Carpont Souhaitent que le PEM du Carpont soit réalisé dans une zone en amont du rond-point Charles de Gaulle qui est déjà un gros point noir au niveau du trafic.	PEM	Obs générales
DUP/eR61	Anonyme	Travaillant sur Lesneven depuis Brest Saint-Pierre, s'interroge fortement sur les mesures mises en place pour limiter l'incidence sur le trajet (considérant le nombre de véhicules jours sur son trajet il pense ne pas être le seul). Favorable au projet mais il lui semble nécessaire d'anticiper les migrations pendulaires. Tout le monde n'a pas la possibilité d'utiliser les transports en commun pour aller travailler.	Obs générales sur le projet	Circulation
DUP/eR62	Anonyme	Considère le développement des transports nécessaire mais sous condition prioritaire de le rendre gratuit pour tous, car cela relève d'enjeux sociaux et écologiques majeurs. Les titres de transports vendus ne rapportent que 14 millions d'euros (15% du budget total des transports sur Brest métropole), il doit être possible de trouver ces financements en jouant sur les leviers déjà existants ? Par exemple augmenter la taxe que devraient payer des entreprises profitant des infrastructures de transports sans avoir participé à leur développement. Pense à IKEA, Boulanger, Décathlon, Leroy Merlin (pour la zone du Frouven), et à l'autre bout du tram, Carrefour, Thales... Ceci n'étant qu'un exemple. Pourquoi demander aux plus pauvres de financer les transports en commun ?	Réseau Bibus	Autres

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR63	Anonyme	<p>Demande s'il est prévu d'intégrer cette nouvelle ligne au sein du réseau de transport actuel pour assurer une continuité des transports train, tram et bus. Par exemple planifier les horaires des trams en fonction des arrivées des trains amenant les travailleurs des lignes de Landerneau ou Morlaix. Actuellement, ce n'est pas toujours le cas même si les horaires correspondent plus au moins toujours et pas de prise en compte des possibles retards par les chauffeurs.</p> <p>Demande s'il est prévu de prendre en compte les flux, les horaires des usagers en travaillant avec les entreprises/ les fonctions publiques. Il lui semble important d'organiser collectivement la planification, la fréquence et le nombre de trams en fonction des horaires des écoles, des cours à l'université, des horaires des travailleurs, ...</p> <p>Les transports collectifs doivent répondre aux besoins des usagers et non le contraire !</p>	Réseau Bibus	Obs générales
DUP/eR63	Anonyme	Demande à privilégier la végétalisation de la ligne tram à sa bétonnisation	TRAM	Environnement
DUP/eR63	Anonyme	Ce projet peut être l'occasion de revoir les différentes voies en piéton, vélo et voitures. Les incivilités des uns et des autres deviennent dangereuses. Demande s'il est prévu une signalétique (sol et panneaux) et une campagne de communication pour rappeler (voir expliquer) les bonnes pratiques pour les cyclistes, les conducteurs de trottinettes, de voitures et les piétons.	Obs générales sur le projet	Obs générales
DUP/eR63	Anonyme	<p>Souhaite que la communication sur l'avancée du projet soit meilleure que pour la première ligne. Cite l'exemple de mise en oeuvre du tram de Valenciennes en 2006.</p> <p>Un accent avait été mis également en avant pour planifier et coordonner l'intervention des différents prestataires sur la ligne de tram pour éviter de perturber le trafic, les riverains (nuisance), ... Il indique ne pas avoir pas rencontré ces prises en compte lors de la construction de la première ligne à Brest !</p> <p>Beau projet qui doit mener Brest vers une transition pour le bien-être de tous autour des lieux de résidences, de travail.</p>	TRAM	Obs générales
DUP/eR64	Martin KERVELLA	<p>Mail</p> <p>PEM Carpont</p> <p>Habitants Kerdidrun, développent des arguments similaires à DUP/eR55 et complètent : L'aire de covoiturage actuelle du Carpont est très mal réalisée. Elle pourrait être améliorée (sans présence de bus ou de cars !) en ajoutant un parking sécurisé pour les vélos, en permettant un accès et une sortie directs, par la route de Guipavas, en la séparant, de la voie d'accès au quartier de Kerdidrun.</p> <p>L'idéal serait que le tram arrive au Lantel. Le nombre de places de parking pourrait y être plus important.</p>	PEM	
DUP/eR65	Anonyme	Trouve que le réseau ainsi que les utilisateurs auraient beaucoup à gagner à basculer vers la gratuité.	Réseau Bibus	Autres
DUP/eR66	Anonyme	A quand un mode de transport en commun au Rody à Guipavas entre Coataudon et le Moulin Blanc rue de la gare? Il y a de plus en plus de constructions et pas de solution alternative à la voiture.	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	La CLCV de Brest s'est prononcée pour la création d'une nouvelle ligne de tram et la création du BHNS pour plusieurs raisons : fluidifier, apaiser la circulation, fournir un moyen de transport pour ceux qui n'ont pas de voiture, disposer d'une alternative douce pour permettre d'émettre moins de CO2...	Obs générales sur le projet	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Fréquence du nouveau tram Compte tenu de la forte affluence (principalement de lycéens et étudiants) aux heures de pointe aux stations de bus entre Patinoire et Foch, une fréquence inférieure à 4-5 minutes ne pourrait-elle pas être envisagée aux heures de pointe (début de matinée et fin de journée) ?	TRAM	Fréquence
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Végétalisation de la ligne La plateforme de la ligne B de tramway est végétalisée sur plus de 70 % du tracé. C'est une bonne nouvelle. Seule la plateforme située sur les ouvrages d'art ainsi qu'en centre-ville, lors de la mutualisation du site propre avec le BHNS de Liberté à la gare, est non végétalisée.	TRAM	Environnement
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Le Tram-train Compte tenu de l'annonce des pouvoirs publics de lancer les TER dans certaines métropoles, n'est-ce pas l'occasion d'actualiser le projet avancé en 2011-12 de créer une ligne Tram-train de Brest au Relecq-Kerhuon, voire Landerneau ? Ce serait un moyen de désengorger les entrées Est de la métropole et d'assurer une liaison rapide Landerneau-Hôpital de la Cavale Blanche.	Tram Train	Autres
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Gare : Il est indispensable que l'arrêt du tram et BHNS à la gare Gambetta soit largement couvert depuis la gare SNCF compte tenu de l'affluence à certaines heures.	Obs générales sur le projet	Stations
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Planche 10 : Pont Robert Schumann Franchissement des ponts du Bouguen : Pourquoi ne pas aménager sur le nouveau pont à côté des trams en élargissant les voies techniques sur un côté un aller retour pour les cyclistes et sur un autre côté un trottoir pour les piétons? Ainsi sur le pont actuel on aurait une voie en site propre réservée aux bus pour aller au centre-ville et deux voies pour les voitures.	Agts Cyclables	Ouvrages d'art
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Courbes plus douces : Le tram actuel roule au pas en plusieurs endroits en raison des courbes trop serrées. Devant la fac de lettres, ne serait-il pas possible de faire passer le tram derrière la tour miroir au lieu de devant ? On aurait ainsi deux courbes plus douces, provoquant également moins de nuisances sonores, celle à proximité de la tour miroir et la deuxième à l'entrée de la rue Duc d'Aumale.	TRAM	Tracé
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Planches 5 et 6 : Tarente et Patinoire Souhaitent attirer l'attention sur les parkings de l'avenue de Tarente. Il est prévu que les places de stationnement de voitures le long de la voie disparaissent. Or Bellevue est un des quartiers les plus denses de Brest (17 000 habitants). De plus un projet de construction de 5 immeubles émerge à l'endroit où par le passé a été menée une opération de dédensification. Pensent qu'à proximité de la rue du Bourbonnais, sur le terrain non aménagé avenue de Tarente, à la place de bâtiments, un petit jardin fleuri devrait être aménagé et un parking conservé pour tous les résidents.	TRAM	Stationnement
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Planche 4 : Bourbonnais Avenue de Provence où disparaissent les places de parking le long de la voie. Nous pensons que pour la desserte des nouveaux magasins il est nécessaire de conserver des places côté droit en descendant la voie, quitte à prendre de l'espace sur le terre plein central.	TRAM	Stationnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Planche 3 : Gascogne Le tracé plus droit obtenu pour Gascogne-Ecole supérieure de commerce est une bonne solution de compromis.	TRAM	Tracé
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Planche 1 : Hôpital Cavale Blanche Il apparaît souhaitable que l'ensemble des personnes (notamment les personnes à mobilité réduite) admises à l'hôpital de la Cavale Blanche puissent bénéficier à partir de la station d'un accès couvert pour l'ensemble du cheminement.	TRAM	Stations
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Planche 1 : Hôpital Cavale Blanche Aménager une liaison piétonne et cycliste entre la station Hôpital Cavale et le quartier de la Cavale Blanche Pour des raisons financières qu'ils comprennent, le tram ne sera donc pas prolongé jusqu'au Questel. Pour autant il paraît indispensable entre la station sur le rond-point et le quartier de la Cavale blanche d'améliorer les cheminements de deux manières : -entre le rond point et le chemin qui remonte de Penfeld vers le fond de la rue Tino Rossi (logements sociaux Aiguillon Construction et école Louise Michel) : élargissement et stabilisation du chemin pour le rendre praticable. -entre la station Hôpital et le carrefour Tanguy-Prigent/rue Audemar : prévoir un cheminement passant près du parking silo puis derrière l'école d'infirmières, sur le parking longeant Tanguy-Prigent et continuant jusqu'au carrefour en coupant à gauche de l'ancien bâtiment de EDF, au lieu de contourner le bâtiment comme aujourd'hui.	TRAM	Autres
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Planche 9 : Université Vibrations au niveau de l'université pour le tramway Suite aux données techniques présentées dans l'étude d'impact l'analyse complémentaire proposée et relative aux vibrations devra impérativement être réalisée a niveau de l'université Cette analyse devra intégrer des investigations en sous-sol. En outre souhaitent que des investigations plus approfondies soient menées sur l'ensemble des parcours afin de réduire au maximum les vibrations ainsi que les nuisances sonores.	TRAM	Environnement
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Planche 2 : Lesven Vibrations au niveau des rues Balzac et Lesven sur le tracé BHNS Suite aux données techniques présentées dans l'étude d'impact l'analyse complémentaire proposée et relative aux vibrations devra impérativement être réalisée :au niveau des rues Honoré de Balzac et Jules Lesven. Cette analyse devra intégrer des investigations en sous-sol. En outre souhaitent que des investigations plus approfondies soient menées sur l'ensemble des parcours afin de réduire au maximum les vibrations ainsi que les nuisances sonores.	BHNS	Environnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR67	CLCV de BREST Voir DUP/BM/C3	Liaison rapide Hôpital Cavale Blanche-Saint Pierre Le boulevard Tanguy-Prigent est depuis des années complètement saturé aux heures de pointe comme la CLCV a eu l'occasion à chaque CCSPL Transport de le dire à la métropole. L'arrivée du tram nous semble être l'occasion de prolonger la liaison de l'hôpital à Saint Pierre par une ligne de bus rapide et directe qui desservirait aussi la Fontaine Margot.	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR68	Dominique ADDES Consorts LE ROUX	Note de la commission d'enquête : Concerne l'enquête parcellaire La propriété comporte le jardin et une grande maison familiale (RDC + 2 étages + 1 grenier (9 pièces, 2 WC indépendants, possibilité 2 SDE) Ils y vivent, parents et cinq enfants, en toute tranquillité avec les stationnements indispensables pour leurs voitures malgré le développement de la circulation et les difficultés de stationnement dues au développement des cursus de deuxième cycle à la Croix Rouge. Actuellement, même en l'absence des étudiants le week-end, n'arrivent plus à stationner dans la rue Le Balp. Si les trois places de stationnement privé ne sont plus accessibles, la propriété sera grandement dévalorisée. La circulation rue Jules Lesven sera sans doute réservée aux bus et aux riverains. Souhaitent bénéficier du même traitement que les autres riverains et accéder à l'arrière du jardin, comme ils le font actuellement en entrant par la rue Robespierre et en descendant la rue Lesven jusqu'au portail.		

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR69	M. et Mme KERBEL	<p>Mail PEM Carpont Habitent le quartier de Kerdidrun, un quartier agréable et ne veulent pas que cela change. En juin dernier, une réunion a été organisée en mairie avec Messieurs Nedelec et Roudaut concernant le projet d'aménagement du Carpont. Ce qu'il faut savoir c'est que cette information a été devancée par la présentation d'un projet/promesse vieux de 15 ans de passerelles reliant le bourg via la prairie. Actuellement habitent au fond d'une aire de covoiturage avec la majorité du temps des voitures stationnant sur les voies de circulation ceci engendrant des incivilités, des tensions, des agressions verbales. Pour sortir de leur quartier, ils doivent s'insérer sur le rondpoint Charles De Gaulle qui est déjà saturé aux heures de pointe, s'y insérer relève parfois du parcours du combattant. La voie de sortie de l'aire étant plutôt une rampe de lancement. Ne comprennent pas comment on peut y ajouter un PEM. Celui-ci engendrera plus de voitures, plus de circulation, plus de bus, plus de mouvements de personnes et pour couronner le tout cela bloquera certainement les entrées et sorties de leur quartier, tout ce beau monde bloquant l'unique voie d'accès! En dehors de ces considérations de circulation, il est inenvisageable de laisser dans une zone non sécurisée, une zone d'échanges, de passages, de trafic, la circulation de leurs enfants et eux-mêmes afin de relier les arrêts de bus scolaire et le bourg quand déjà actuellement certaines rencontres font peurs. Affluence des gens du voyage qui viendront squatter le parking de l'extrémité du PEM tout comme dans la zone voisine de Mescadiou et sur l'aire de covoiturage porte de Gouesnou. Conteste que la réunion publique se déroule aux heures de travail. Apprenent que le projet n'a pas changé alors que M. le Maire avait demandé à M. Nedelec devant tous les habitants du quartier présents de revoir la copie. Or il n'en est rien ! N'est-ce pas là un manque de considération pour les habitants de Kerdidrun ? Un maire bien plus proche de ses considérations et ambitions métropolitaines que des intérêts de ses administrés. Risque de tensions supplémentaires avec l'augmentation des flux, vers une dévalorisation de leurs propriétés, de leur quartier et de leur bien-être. Il est donc hors de question d'un PEM au Carpont : le Lantel, Kerlois, la route de Bourg-Blanc sont bien plus adaptés comme cela fut évoqué.</p>	PEM	
DUP/eR70	Marianne SALIOU	<p>PEM Carpont Reprend les arguments développés par DUP/eR64</p>	PEM	
DUP/eR71	Anonyme	<p>Souhaite signaler que des bus doubles, ne sont pas nécessaires aux heures creuses, à Plouzané, préférer si possible des navettes de 20 places, environ, qui pollueraient moins, et par le pétrole et par le grand volume. Exemple des navettes qui les conduiraient jusqu'au tram. Puisque tram il y a.</p>	Réseau Bibus	Autres

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR72	M. ou Mme VAN BRUSSEL	<p>Trouve aberrant que le quartier du Hildy soit totalement ignoré par le réseau des bus urbain.</p> <p>Signale avoir deux filles, l'une au Lycée Amiral Ronarc'h et l'autre collègue Saint Vincent, qui doivent rentrer à pied dans le noir l'hiver, aucun bus ne passant dans leur quartier.</p> <p>C'est encore plus inquiétant pour sa lycéenne qui redescend à pied du Bus ou Tram Arrêt Fort Montbary, et rejoint leur maison, par la rue de la Maison Blanche, qui est de plus totalement dans le noir. Se demande pourquoi son quartier est ignoré à ce point par la ville.</p>	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR73	Anonyme	<p>Résidents au Petit Kervao depuis plus de 25 ans, on leur avait promis à l'époque "la ville à la campagne" avec tous les accès et commodités au plus proche de leur domicile. Constatent que le service de transport se dégrade puisqu'ils n'ont même plus une ligne de bus allant directement au centre. Alors que des quartiers résidentiels émergent d'un peu partout (Marregues, Messioual...), ils sont de plus en plus mal desservis.</p> <p>Favorables au BHNS mais ce n'est pas à Rostand qu'il faut faire demi-tour. Pour désengorger LAMBE, c'est bien plus loin que le terminus doit être installé, par exemple avec un parking relais pour que les véhicules restent en périphérie (Gare de Bohars ou proximité hôpital de Bohars). Ceci permettrait de ne pas avoir les bouchons route de Roch Glaz, rue de Loscoat et Vallée verte) vu que le projet du contournement de Lambézellec est un flop total.</p> <p>Encore une fois le Nord de Lambé est le parent pauvre des dessertes de transport en commun ce qui est dommage car ils payent les mêmes impôts que tout le monde.</p>	BHNS	Prolongement
DUP/eR74	Jean-Philippe LAMY	<p>Souhaite souligner l'importance de réaliser rapidement ces aménagements essentiels pour le développement équilibré de l'agglomération brestoise. Ce projet est pensé de longue date, et cohérent avec le PLU, le scot et le Plan Climat. Il est une étape de plus pour une agglomération résiliente dans un contexte exigeant de transition. Le travail sur la prise en compte de modes doux, bien plus abouti que sur la première ligne, est particulièrement essentiel, au regard du faible avancement du territoire sur le sujet.</p> <p>Enfin, il lui semble clair que les deux lignes, aux enjeux similaires, doivent être réalisées de concert ne serait ce que pour minimiser les temps de travaux et limiter les coûts induits.</p>	Obs générales sur le projet	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR75	Anonyme	<p>Encore un tramway dont la construction causera beaucoup de désagréments, durera longtemps et générera encore des faillites et suicides de commerçants... pour un service rendu figé et très discriminant.</p> <p>Sans compter les nuisances sonores durant les travaux et après: on ne peut pas dire que le tram actuel soit une merveille de silence.</p> <p>Pourquoi n'avoir toujours pas repris le concept "d'avant-guerre", c'est à dire un TROLLEYBUS ? C'est rapide à mettre en place car il n'y a que le réseau électrique à faire (comme il sera de toute façon obligatoire pour le tram), on peut agrandir et modifier au fur et à mesure les parcours sans travaux pharaoniques et les véhicules (électriques eux aussi) ne génèrent ni pollution immédiates, NI BRUIT car sur pneumatiques! De plus ces véhicules possèdent une petite réserve d'énergie pour pouvoir se déplacer et désencombrer les rues en cas de panne de réseau.</p> <p>Mais, depuis des décennies il est de bon ton pour cette municipalité de gaspiller l'argent de ses contribuables pour des projets dispendieux autant que peu rentables en utilité et efficacité. On préfère faire la chasse aux automobilistes; tant pis si, venant de la périphérie ou de quartiers mal desservis, ils n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leurs propres véhicules.</p>	TRAM	
DUP/eR76	Anonyme	<p>Habitant au Guelmeur, attend toujours de voir "son réseau grandir", ce qui ne semble pas être à l'ordre du jour une fois de plus pour ce quartier ...</p> <p>Attend également toujours de voir "fleurir" quelques abris bus toujours absents à certains arrêts (rue Guynemer au hasard), ce qui est fort gênant dans leurs contrées humides ...</p> <p>Il lui reste donc à continuer à se déplacer à vélo, ou se rendre à pied avec son parapluie pour atteindre les 2 seules lignes desservant le quartier du Guelmeur, et attendre les bus qui sont loin d'être à haute fréquence, sous la pluie...</p>	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/eR77	Anonyme	<p>Planches 2 et 3 : Lesven et Baudelaire</p> <p>Souhaitent attirer l'attention sur des inquiétudes liées au projet de BHNS au niveau de la rue Jules Lesven :</p> <p>- le problème de vibrations anormales ressenties dans les habitations dues aux passages de poids lourds a bien été mis en évidence par l'étude menée le 28 avril 2022 (notamment le fait que des bus électriques ne réduisaient pas les vibrations) ainsi que la nécessité d'adapter la chaussée. Espèrent que les moyens mis en œuvre permettront de protéger les habitations et préserver la qualité de vie malgré le fort trafic de bus prévu. Il serait logique de valider par une étude analogue à celle du 28 avril 2022 les choix techniques et la réalisation de chaussée effectuée.</p>	BHNS	Environnement
DUP/eR77	Anonyme	<p>Planches 2 et 3 : Lesven et Baudelaire</p> <p>Souhaitent attirer l'attention sur des inquiétudes liées au projet de BHNS au niveau de la rue Jules Lesven :</p> <p>- il est prévu pour cette rue la suppression de 35 places sur les 50 actuelles. Or ces places sont utilisées par les riverains comme de nombreuses habitations ne comptent ni garage ni allée. Comme la rue sera réservée aux riverains, quel est l'intérêt de supprimer ces emplacements sachant que la rue est suffisamment large pour les conserver? De larges trottoirs tolérant un stationnement sauvage de véhicules ne sont bien sûr pas une solution satisfaisante.</p>	BHNS	Stationnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR77	Anonyme	<p>Planches 2 et 3 : Lesven et Baudelaire</p> <p>Souhaitent attirer l'attention sur des inquiétudes liées au projet de BHNS au niveau de la rue Jules Lesven :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le trafic traversant cette rue ne sera plus possible entre la rue Lautremon et la rue Honoré de Balzac, ce qui devrait limiter le trafic hors riverains. Mais cela va entraîner pour les riverains un gros détour dans des rues saturées tout simplement pour arriver ou venir des rues Robespierre ou Marcelin Duval. Ne pourrait-on pas envisager uniquement pour les riverains un système permettant d'emprunter l'intégralité de la rue Jules Lesven? 	BHNS	Acces riverains
DUP/eR78	Jerôme SAWTSCHUK	<p>Planche 10 : Pont Robert Schumann</p> <p>La présence de l'escargot de quimper, espèce protégée est connue depuis longtemps sur la métropole brestoise. Il est regrettable que les études préalables du projet n'aient pas intégré une étude plus poussée de la répartition de l'espèce et de l'état écologique des populations présentes sur la métropole. Le pont qui sera construit au niveau du pont Schumann est situé sur une station d'escargot au niveau de la rampe de lancement du pont. Il avait signalé la présence de l'espèce dans ce secteur en 2014 en envoyant par mail une carte au service écologie urbaine de Brest Métropole (en pièce jointe).</p> <p>PJ : cartographie matérialisant 3 zones de présence de l'escargot de Quimper</p>	TRAM	Environnement
DUP/eR79	Anonyme	<p>Trouve très bien que le réseau de transport en commun s'agrandisse, néanmoins regrette qu'il ne comporte pas dans le même temps une concertation sur l'efficacité du maillage.</p> <p>Depuis l'apparition du tram, certains trajet sont rallongés en durée et demandent certaines fois de prendre le bus et le tram alors que ceux-ci ne sont même pas coordonnés et qu'il arrive bien souvent qu'en descendant de l'un on voit l'autre partir sous ses yeux...</p>	Réseau Bibus	Obs générales
DUP/eR79	Anonyme	<p>Quand verra t'on des lignes qui permettent de se déplacer (ne serait-ce que dans la métropole) d'un quartier à l'autre sans avoir à passer par le centre?</p> <p>Exemple : il habite à Pontanézen et souhaite se rendre à Bellevue pour la piscine ou la patinoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à pied 40 min - à vélo 15min mais plus 50% des voies sont non aménagées pour ne pas dire dangereuses... - en TC : Tram jusqu'au centre puis bus 1, soit 30 min - en voiture 10 min <p>S'il y avait un moyen de transport en commun sur le nord de la commune cela serait jouable de concurrencer la voiture.</p>	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR79	Anonyme	A quand un technopole relié au Frouven par transport en commun?	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR79	Anonyme	A quand un transport en commun accessible à toutes et tous en le rendant gratuit, la liberté de déplacement est un droit fondamental.	Réseau Bibus	Autres

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	<p>Pièce E notice explicative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remarque générale sur la forme : les figures ne sont pas appelées dans le corps du texte, de sorte qu'il est parfois difficile de comprendre quel paragraphe elles illustrent. Exemple de la Figure 9 : ambiance Cavale, mais pas de lien établi avec la figure précédente pour localiser cette "ambiance" sur la carte. Cette absence de lien entre le texte et les illustrations masquent également certaines incohérences entre ce qui est écrit et ce qui est représenté. Ainsi certaines illustrations semblent à l'échelle pour la largeur allouée à chaque mode de déplacement, d'autres non, ou alors ne respectent pas les largeurs et distances normées, par exemple pour une bande cyclable, ou la distance à respecter pour dépasser un cycliste sur une voie mixte. • Les termes "revitaliser" (pour les centres) et "qualitatifs" (pour les matériaux) sont flous et subjectifs, est-il possible de préciser ces termes dans un glossaire ou proposer des exemples pour les rendre spécifiques ou mesurables ? 	Enquête Publique	Dossier d'enquête
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	<p>Pièce E notice explicative</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ensemble des PEM : le nombre de places de stationnement semble extrêmement faible, comment a-t-il été calculé vis-à-vis des objectifs de baisse de part modale de la voiture ? Quelle logique de captation des flux automobiles a mené à ce nombre de places, est-il cohérent avec le nombre d'automobilistes dont on vise la conversion ? Exemple celui du Carpont, vise-t-on les automobilistes en provenance de Plabennec, Bourg-Blanc, Lannilis ? Pour une correspondance avec quoi, la ligne 15 ? Quid des aménagements cyclables autour de ce PEM, inexistant aujourd'hui ? Pourquoi limiter le nombre de places à un seul niveau, celui du bitume, au lieu d'envisager plusieurs niveaux comme les nouveaux stationnements prévus en centre-ville, qui sont eux contre-productifs pour limiter le trafic en ville ? 	PEM	Stationnement
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	<p>Pièce E notice explicative page 15 coût du projet : enquête publique lancée en 2022 avec des prix en conditions économiques 2019, sachant que l'inflation dépasse 20% rien qu'entre 2021 et 2022 sur les matériaux et l'énergie, par souci de transparence il serait bon d'actualiser le coût au minimum en CE2023. L'actualisation en CE2021 est obsolète pour une consultation publique lancée fin 2022. Et vu l'ampleur du projet, chiffrer moins de 10% d'aléas n'est pas très sérieux. Enfin, le coût des mesures de la démarche ERC chiffré dans le document H6 n'est pas intégré dans le coût total du projet, ce qui laisse planer de sérieux doutes sur leur mise en œuvre effective (plus de 8 M€ pourtant).</p>	Coût du Projet	
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	<p>Pièce E notice explicative page 24 les revêtements : le choix de l'enrobé noir pour les trottoirs & voirie est tout sauf pertinent dans un contexte de réchauffement climatique, exacerbé en ville par l'effet d'albédo qui contribue fortement aux îlots de chaleur. Des revêtement plus clairs sont à privilégier, pour éviter des sols à plus de 50°C l'été !</p>	Obs générales sur le projet	Environnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	Pièce E notice explicative page 33 sur les essences d'arbres : certaines essences de chênes, et les hêtres, ne sont pas du tout adaptés au changement climatique et ne résisteront pas au climat de 2050, ce choix n'est donc pas adapté, tout au moins il est à préciser. Sur la trajectoire actuelle des émissions en France, et Brest Métropole ne fait pas mieux, 30% de nos forêts sont condamnées d'ici 2050.	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	Pièce E notice explicative page 34, figure 37 : ces grandes surfaces engazonnées ne résistent pas aux sécheresses et canicules subies par Brest, sauf à les arroser (ce qui sera couramment interdit par arrêté préfectoral) il serait beaucoup plus adapté de planter des arbres pour l'ombrage et le maintien de l'humidité dans les sols.	TRAM	Environnement
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	Pièce E notice explicative page 35 le bilan du tableau en figure 43 n'est pas clair, que cherche-t-on à afficher, quel est le bilan en nombre d'arbres ? Il n'y a pas d'équivalence entre un arbre en pleine maturité qu'on arrache, et un jeune arbre qu'on plante. Le bilan total est donc très négatif en termes de puits de carbone, de biodiversité (le milieu et les habitats naturels seront détruits pendant les travaux) et d'ombrage : on supprime plus de la moitié des arbres ! Globalement sur cette page on voit bien les arbres conservés sur les plans, mais on ne voit pas lesquels sont supprimés, ce qui introduit un biais dans l'analyse.	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	Pièce E notice explicative page 36 sur l'éclairage : "Qu'il renforce la sécurité, facilite les déplacements nocturnes ou permette de mettre en valeur notre patrimoine, il revêt une importance majeure dans les villes et dans les campagnes et est sources de progrès." En quoi l'éclairage public est une source de progrès ? C'est aujourd'hui un problème environnemental majeur et la première source de pollution lumineuse, son rôle est à revoir intégralement ! Par exemple, quel intérêt d'éclairer la chaussée voitures, à part au niveau des passages piétons pour leur sécurité ? Le reste de la chaussée est naturellement éclairé par les phares des voitures. De même, "révéler les façades des boulevards", à quelle fin ? La mise en valeur du patrimoine la nuit n'est plus une priorité quand il faut drastiquement réduire notre consommation d'énergie : on en profitera suffisamment de jour. "Eclairer la voûte des arbres" est aussi inutile et gaspilleur d'énergie qu'incompatible avec le rôle des arbres pour la biodiversité et la vie nocturne de la faune. On s'inquiète plus de la durabilité du mobilier face au climat, que de son impact environnemental. Eclairer les voitures ne sert à rien, en ce sens, des mats à 8m de haut sont bien inutiles. Un éclairage beaucoup plus tamisé orienté exclusivement sur les cheminements piétons (moins de puissance d'éclairage nécessaire, moins de diffusion) et les croisements de flux (passages piétons) suffira largement à assurer la sécurité des personnes.	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	Pièce E notice explicative page 129 tableau 15 : les prévisions de trafic sont établies sur la base du trafic actuel, alors que le tram sera mis en service au mieux en 2026. Comme BM doit tenir ses objectifs de diminution du trafic automobile de 5% par an conformément au PCAET, pourquoi ne pas intégrer cette baisse de 30% d'ici la mise en service du tram B et du BHNS ?	Obs générales sur le projet	Circulation

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	<p>Pièce H6 étude d'impact page 9 : « Les travaux, en raison de leur ampleur et leur nature, ne sont pas susceptibles d'exercer une quelconque influence directe sur le climat. » Cette phrase à elle seule décrédibilise l'étude : comment le savoir alors qu'on n'a ni calculé, ni prévu de mesurer les émissions liées aux travaux ? Les travaux auront une contribution significative aux émissions de gaz à effets de serre de Brest métropole dans le secteur du BTP ! En outre, si l'effet direct n'est pas, en effet, constatable, la définition d'un impact indirect remet en cause cette affirmation : "Impact indirect : un impact indirect résulte d'une relation de cause à effet ayant à l'origine un effet direct". On ne peut pas écrire que les travaux n'auront pas d'influence directe sur le climat. En outre, sur quelle méthodologie reconnue se base le calcul des émissions ? Le GHG protocol par exemple ? On ne retrouve pas la décomposition scope 1 - scope 2 - scope 3 habituelle dans un calcul d'émissions. On ne voit pas non plus de mention sur l'analyse du cycle de vie du réseau, c'est pourtant l'état de l'art de l'analyse d'impact sur l'environnement, en étudiant toutes les limites planétaires, et pas uniquement les émissions de GES.</p> <ul style="list-style-type: none"> • " Il est toutefois à noter que les rejets induits par le projet resteront minimes vis-à-vis des quantités émises à l'échelle mondiale." phrase inutile et déplacée en amont de l'étude d'impact. On peut toujours trouver pire en termes d'émissions, ça ne fait pas pour autant de ce chantier un chantier propre et écologique. Contexte pourtant rappelé dans la notice explicative page 12 : « en intégrant l'objectif de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 par rapport au niveau de 1990 ». La vraie question à se poser est donc : en quoi ce projet contribue à cet objectif ? Le chantier en lui-même n'est qu'une partie des émissions du projet, il faut aussi intégrer la part amont liées aux études, la construction des rames et des bâtiments, et la part « utilisation » liée à l'exploitation du réseau, ainsi que la part « démantèlement », pour adresser le cycle de vie complet. 	Obs générales sur le projet	Environnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	<p>Pièce H6 étude d'impact page 9 MR 1 : Diminution des émissions de polluants et GES par l'efficacité de l'organisation du chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Le titre est trompeur, par rapport à un état initial sans chantier, le projet ne va pas diminuer ses émissions, elles seront positives en valeur absolue. o rien de mesurable dans ce paragraphe, on lit que le projet « adopte une démarche cycle de vie garantissant une conception bas carbone » mais il n'est nulle part fait mention des calculs effectués pour évaluer l'impact du chantier, des hypothèses prises pour ces calculs, de la méthodologie utilisée, du gain en émissions par rapport à des matériaux traditionnels, etc. <ul style="list-style-type: none"> • page 10 impacts résiduels sur le climat : ce paragraphe est une farce honteuse ! Jamais on ne mesure les émissions de CO2 du projet pendant son cycle de vie, et on se permet de déclarer que ce sera négligeable par rapport aux émissions mondiales. Cette phrase minimise l'impact du chantier sur le changement climatique, tout comme l'impact du changement climatique sur le chantier, avant même d'avoir réalisé le moindre inventaire des impacts. Combien de m3 de béton, avec quelle valeur de teqCO2 par tonne de béton produite et transportée ? C'est un parti pris très subjectif et déconnecté des réalités et du contexte actuel, avec une augmentation, déjà constatée, en fréquence et en intensité des événements climatiques extrêmes à Brest. De fait, cette étude fait l'impasse complète sur le bilan en émissions de CO2 du projet, se contentant de dire qu'elles sont négligeables. La somme, au niveau mondial, des émissions locales « négligeables » aboutit pourtant au changement climatique et à l'effondrement de la biodiversité, il est donc temps que Brest métropole prenne ses responsabilités pour atteindre les objectifs de réduction des émissions, plutôt que chercher à minimiser l'impact de ses grands chantiers. La première étape passe par un calcul à défaut d'une mesure, de mise en place d'actions de réduction mesurées et, en dernier recours, de mesures de compensation elles aussi mesurées. 	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	<p>Pièce H6 étude d'impact page 11 "il apparait que le projet Mon réseau Grandit n'est pas de nature à générer des volumes importants de déblais et ne nécessite pas non plus un apport important de remblais" : "important" n'est ni spécifique ni mesurable et n'a donc aucune valeur dans cette phrase. Qu'est-ce qu'un volume important de remblai, par rapport à quoi ?</p>	Enquête Publique	Dossier d'enquête
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	<p>Pièce H6 étude d'impact page 23 risque météorologique : pas de mention du risque de canicule ? Quelle organisation du chantier par 40°C dans une zone où les arbres sont abattus, supprimant toutes les sources d'ombrage, avec la chaleur supplémentaire générée par les moteurs des engins de chantier ?</p>	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	<p>Pièce H6 étude d'impact page 103 sur la qualité de l'air : "Une croissance de 12 % (basé sur les prévisions de croissance entre la situation actuelle et 2028) du trafic a été retenue entre 2028 et 2048 faute de données plus précises". C'est contradictoire avec le plan climat et les objectifs du projet, PCAET qui vise une diminution de 5% par an pour chaque secteur, donc le transport. Pourquoi cette hypothèse de croissance en opposition totale avec les objectifs européens, nationaux et métropolitains de réduction du trafic automobile ? Pourquoi la zone d'étude se limite-t-elle à une bande autour du réseau, et pas à toute la métropole brestoise, le tram devant améliorer la situation dans toute la ville ? L'amélioration de la qualité de l'air se base sur une hypothèse de modernisation progressive du parc, sans démontrer que par le passé cette modernisation a amélioré la qualité de l'air (du fait de l'augmentation du trafic).</p>	Obs générales sur le projet	Environnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	Pièce H6 étude d'impact Page 41 MC 3 : Mesure de compensation pour l'habitat favorable à la nidification de l'avifaune : les mesures compensatoires pour l'avifaune doivent être mises en œuvre avant le début du chantier pour être efficaces, faute de voir disparaître les populations visées par discontinuité de leur habitat naturel pendant le chantier. En outre, le verdier et le chardonneret ne sont pas les seules espèces à enjeu écologique : les populations de pinçons, de moineaux et autres oiseaux communs sont elles aussi en forte diminution depuis 20 ans. La première cause est la perte d'habitat du fait de l'urbanisation effrénée. Ces espèces doivent être considérées elles aussi dans les impacts.	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR80	Matthieu TONIAZZI	Remarque d'ensemble : aucune mesure compensatoire n'est intégrée dans le budget du projet présenté dans la notice explicative. Aucun calcul, même préliminaire, n'est fait pour appréhender l'impact du projet sur les limites planétaires comme le changement climatique, l'accès à l'eau potable, les matières premières, etc. ne permettant pas au lecteur d'appréhender les impacts de manière concrète, autrement qu'avec des qualificatifs flous comme « négligeable » ou « limité ». Plutôt qu'insérer le projet dans le contexte de métropole brestoise qui est le sien, on rappelle à plusieurs reprises que son impact au niveau mondial est négligeable, au lieu d'adresser sérieusement le sujet. Combien de m3 d'eau potable sont nécessaires, pour combien de m3 de béton ? Combien de litres de gazole pour faire tourner les engins de chantier ? Combien de tonnes de minerai extraites pour la fabrication des rails, des poteaux, de l'électronique de gestion du réseau et des rames ? Combien de barils de pétrole et de tonnes de roche pour le bitume ? Quelle consommation électrique crête pour cette nouvelle ligne, alors que le réseau est déjà, aujourd'hui, sous forte tension ? Quel mix énergétique a été considéré sur la durée de vie de ce nouveau réseau ? C'est ça, l'impact environnemental du projet, dès la phase étude et jusqu'à la mise au rebut des rames. L'absence de méthodologie claire est criante dans tout le document : on ne mesure pas les émissions de CO2, on base le succès des mesures compensatoires pour la faune sur des inventaires a posteriori donc sans incidence sur la poursuite du projet.	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR81	Famille KERROUX	Mail PEM Carpont Habitants Kerdidrun, développent des arguments similaires à DUP/eR55 et complètent : Premièrement, car il y aura encore plus de cars, de voitures à rentrer et sortir, alors comment imaginer que ça se passe bien ? Y mettre des poteaux comme à l'aéroport afin que les gens ne se permettent pas des demi-tours sauvages ? Deuxièmement, car la petite sortie/ entrée en rouge verticale ne suffit pas à nous rassurer pour sortir de notre quartier puisque cette route Guipavas /Gouesnou est complètement engorgée et de s'insérer ne va pas être simple. Troisièmement, Gouesnou paraîtra-t-elle attrayante lorsque la première impression en rentrant dans ce bourg sera zone de cars et de Bus et de covoiturage ?	PEM	
DUP/eR82	Anonyme	Quel manque d'ambition en ces périodes de changements climatiques!	Obs générales sur le projet	
DUP/eR82	Anonyme	Une branche qui irait de Penfeld à Plougastel aurait sûrement été plus logique.	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR83	Cécile et Ronan SALAUN	<p>PEM Carpont Habitants rue Loïc Caradec, située en prolongement de la rue de Kerdidrun. Empruntent plusieurs fois par jour la route qui traverse actuellement la zone de covoiturage du Carpont, que ce soit en voiture, à vélo ou à pieds. Force est de constater que cette aire de covoiturage est très utilisée, voire très encombrée à l'heure de pointe : voitures stationnées sur la voie de circulation, piétons + valises en attente, traversée d'enfants Ce qui est très dangereux pour eux, usagers du quotidien. Des travaux d'aménagement s'imposent, mais pas n'importe lesquels, ni n'importe comment ! Ont été invités à une réunion de présentation du projet d'aménagement du PEM Carpont au mois de Juin, en présence de Stéphane Roudaut (maire de Gouesnou) et de Yohann Nédellec. A cette occasion, ont fait part de leurs inquiétudes et de leur désaccord sur toute ou partie des propositions qui ont été faites, et ont demandé à être associés au projet. Par courrier du 29 Juin 2022, Monsieur Stéphane Roudaut leur a fait part de sa « décision de suspendre sine die le projet ». Or ils constatent que le projet faisant l'objet de l'enquête publique actuelle est identique en tout point à ce qui a été présenté au mois de Juin. Ont le sentiment de ne pas avoir été écoutés et entendus. Font de nouveau savoir qu'ils sont opposés au projet tel que présenté actuellement. Les raisons principales que nous pouvons évoquer sont probablement les mêmes que celles de leurs voisins, ce qui montre bien qu'il est indispensable de revoir le projet dans sa globalité. 1 – l'accès à l'aire de covoiturage par le rond-point Charles de Gaulle est déjà saturé aux heures de pointe, qu'en sera-t-il dans la nouvelle configuration ? Il faudrait envisager 2 entrées/sorties pour fluidifier cet accès. 2 – Une fois rentrés sur l'aire de covoiturage, encore faut-il en sortir !!! Il faut parfois patienter près de 10 minutes pour s'insérer sur le rond-point Charles de Gaulle le matin entre 7h30 et 8h30, et surtout le soir entre 17h00 et 18h30. Souhaitent avoir un accès direct au bourg de Gouesnou sans passer par le rond-point Charles de Gaulle, que ce soit en voiture, à vélo ou à pieds.</p>	PEM	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR83	Cécile et Ronan SALAUN	<p>3 – Leurs enfants (et eux adultes) ne sont pas en sécurité lorsqu'ils sont à vélo : pas de voie sécurisée, uniquement un trottoir étroit. Si aucun aménagement n'est prévu pour les cyclistes, il n'est pas utile de prévoir des places de stationnement pour les vélos, elles ne seront pas utilisées, ou alors au péril de la vie des plus courageux.</p> <p>4 – Ont l'expérience du dépose-minute chaque jour: personne ne se gare sur une place, même quand il y en a de disponible. C'est la jungle, matin et soir : les fourgons professionnels, le covoiturage, le transfert des enfants dans les familles recomposées, la vente de matériel/vêtement d'occasion, les rendez-vous d'équipes sportives..... chacun s'arrête au plus près de la voiture ou de la personne visée, sur la voie de circulation.</p> <p>Et surtout, il ne faut pas s'aviser de leur demander de se garer correctement au risque de se voir insulté, voire agressé (ce qui est arrivé à une membre de l'équipe municipale de Gouesnou, habitant lui-même le quartier).</p> <p>Il faut des zones de dépose minute mieux placées, et proches des bus</p> <p>5 – La voie d'accès à l'aire de covoiturage est étroite et très courbée : il n'est pas possible pour une voiture qui sort de la zone du Carpont de croiser un bus ou un camion qui y rentre. Actuellement, le trafic de gros engins sur l'aire étant faible, cela peut se gérer facilement, mais dans ce que vous proposez, ils entrent déjà des pertes de temps et surtout des risques de collisions.</p> <p>Ils invitent à y passer une journée ou deux, de 7h à 19h30 pour comprendre que le projet du PEM n'est pas viable tel qu'il est proposé.</p> <p>Demandent la suspension de cette enquête publique et la reprise de la concertation avec les 300 habitants du lotissement.</p>	PEM	
DUP/eR84	Cécile et Ronan SALAUN	<p>Mail Idem DUP/eR83</p>	PEM	--
DUP/eR85	André FITAMANT	<p>Mail Nouvelle ligne mal pensée et une nouvelle fois ne se projette pas dans l'avenir. Pourquoi ne pas la faire aboutir ou démarrer au port de commerce qui devient un des centres administratifs de la métropole ? La terminer au parc de Penfeld permettrait aux résidents du Nord De Brest (Guilers, St Renan et la côte Nord) donc de la poursuivre après l'hôpital ? On refait la même erreur en ne poursuivant pas la ligne 1 jusqu'à la Trinité, Gouesnou et Guipavas.</p>	TRAM	Tracé
DUP/eR86	Anonyme	<p>Tramway = moyen de transport rigide, très bruyant, « froid », pas très moderne. De plus, les rails sont dangereux par temps de pluie. Le trolleybus est un moyen de transport silencieux, non polluant et très souple puisqu'il peut être équipé d'un moteur thermique pour rouler hors tension dans les endroits à fortes pentes et il permet donc de desservir des quartiers éloignés ou non équipés de lignes aériennes de contact. Il aurait permis de relier facilement le Questel. Et pourquoi pas : - d'un côté, une bifurcation de la 2ème ligne pour desservir le parc des expositions lors d'événements . - de l'autre côté un ligne qui desservirait le moulin blanc via le port de commerce, voir qui permettrait de relier un grand parking après le pont de l'Iroise, côté Plougastel Certaines villes comme Nancy abandonnent le tramway et pour se tourner vers les trolleybus.</p>	TRAM	Obs générales

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR86	Anonyme	<p>Planche 7 : Kergoat Quand les bus passent, les maisons tremblent énormément. Quid du tramway ? Si le but est de diminuer le flux des voitures et donc le bruit, la pollution atmosphérique, est favorable à cette 2ème ligne. Ce projet devrait être l'occasion d'améliorer les endroits surchargés or la rue Kergoat où se trouve la faculté de droit, le restaurant universitaire, la cité U et l'IUT ne sera pas mieux desservi. C'est incompréhensible compte tenu de la densité du trafic de cette rue. Les passages piétons sont très mal éclairés et inondés.</p>	TRAM	Tracé
DUP/eR86	Anonyme	<p>Planche 7 : Kergoat Puisque le tramway ne desservira pas la faculté de droit, ne peut-on pas envisager de passer la rue Kergoat en sens unique (dans le sens rond point - fac de droit) ? Cela éviterait le chassé croisé anarchique de cette rue, surtout devant la rue de La Grandière et l'engorgement du rond point de Dun Laoghaire et cela permettrait de réaménager cette rue pour les piétons, les vélos et trottinettes de plus en plus nombreux. Un sens de circulation pourrait rendre cette rue très agréable et beaucoup moins polluée. Un grand parking pourrait être aménagé rue Commandant Paul Vibert pour les personnes travaillant à l'UBO et pourquoi pas un parking relais pour les personnes venant de la Cavale Blanche?</p>	TRAM	Circulation
DUP/eR87	Anonyme	<p>Planche 2 : Lesven Le passage dans la rue Jules Lesven n'était pas vu d'un bon œil par la plupart des riverains pour différentes raisons : les vibrations, nuisances sonores, les vitesses excessives malgré la limitation à 30Km/h, le cumul circulation voitures / bus, suppression des places de stationnement et inquiétude concernant l'augmentation possible de la taxe foncière du fait de l'apport d'un nouveau service.</p>	BHNS	Tracé
DUP/eR87	Anonyme	<p>Planche 2 : Lesven Espèrent vivement que les travaux prévus seront adaptés afin qu'il n'y ait pas de vibrations et de pollution sonore lors des passages des bus électriques. En effet, les vibrations incessantes lors de l'expérimentation du passage des bus ont été tout simplement invivables.</p>	BHNS	Environnement
DUP/eR87	Anonyme	<p>Planche 2 : Lesven Il est indispensable de donner accès à la rue Jules Lesven seulement aux riverains du quartier. Cependant, après échange avec différents voisins, il semblerait davantage cohérent de rendre les rues Honoré de Balzac, Henry Barbusse et Lautréamont également accessibles seulement aux riverains. Car d'après le plan de circulation du dossier, lorsque des personnes non riveraines s'engageront dans la rue Henry Barbusse ou Honoré de Balzac (qui semble changer de sens de circulation), elles s'engageront forcément dans la rue Jules Lesven. (Voir le plan joint)</p>	BHNS	Circulation

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR87	Anonyme	<p>Planche 2 : Lesven</p> <p>La photo du dossier de la rue Jules Lesven montrant les emplacements de stationnement vides ne reflète pas la réalité car ces places sont quasi toutes utilisées en fin de journée lorsque les riverains rentrent chez eux. Les supprimer sera tout simplement invivable pour les riverains de la rue Jules Lesven, mais également pour ceux des rues perpendiculaires (Honoré de Balzac, Henry Barbusse, Lautréamont) car inévitablement les riverains de la rue Jules Lesven iront stationner dans ces rues du fait de manque de places. Sachant qu'actuellement les places de stationnements de ces rues sont quasi toutes utilisées.</p> <p>Les personnes à mobilité réduite ne pourront pas stationner à proximité de leur habitation. Des stationnements sauvages pourront gêner le passage de fauteuils roulants ainsi que celui des poussettes sur les trottoirs, ce qui serait dangereux vu les vitesses excessives malgré la limitation à 30Km/h (vécu lors de l'expérimentation de passage des bus dans la rue Jules Lesven).</p>	BHNS	Stationnement
DUP/eR88	Anonyme	<p>Souhaite que la version finale du projet BHNS et de la 2ème ligne du Tram soient réalisés le plus tôt possible afin de palier au problème de circulation Lambézellec - centre-ville Brest et de lutter contre la pollution urbaine.</p>	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR89	MARTY	<p>Planche 6 : Donnart</p> <p>Riverains de la rue Mathieu Donnart au n° 36 ne remettent pas en cause le projet dans son principe mais s'opposent à la partie qui concerne son passage rue Mathieu Donnart.</p> <p>Proposent de maintenir les places de stationnement actuelles rue Mathieu Donnart, supprimant ainsi la voie voitures descendante prévue dans le projet BHNS.</p> <p>Avec la mise en place d'un « sens interdit sauf riverains » à partir du haut de Mathieu Donnart, avant ou après la rue Boileau, la circulation générale des voitures emprunterait pour rejoindre le Boulevard Montaigne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soit la rue Paul Masson puis la rue St Pol Roux. - Soit la rue Boileau puis la rue St Pol Roux. 	BHNS	Tracé
DUP/eR89	MARTY	<p>Planche 6 : Donnart</p> <p>Ce projet fait officiellement disparaître 57 places de stationnement, sans qu'aucun nouvel emplacement ne soit prévu dans ce quartier proche du centre-ville ainsi que des facultés. Il ne faut pas se fier aux images figurant dans ce projet qui présentent des rues alentour avec des emplacements vides : ce n'est pas la réalité !</p> <p>Alors qu'une partie du quartier, rive droite en descendant Mathieu Donnart, est en train d'être reconstruite la ville aurait pu prévoir à cette occasion la création d'une zone de parking pour compenser les emplacements perdus suite au projet BHNS. Cela n'a pas été fait.</p> <p>D'autre part cette reconstruction va accroître, elle aussi, la demande supplémentaire de places. Ainsi la nouvelle résidence sénior, comportant 136 logements, en construction au 27 de la rue Mathieu Donnart ne prévoit aucun stationnement pour les visiteurs des résidents.</p> <p>En clair la pression de stationnement dans le quartier et alentours va devenir invivable par manque de prise en compte de ce sujet dans le projet de la ligne BHNS.</p>	BHNS	Stationnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR89	MARTY	<p>Planche 6 : Donnart</p> <p>Ce projet nécessite la destruction de la maison du n°40 de la rue Mathieu Donnart et donc l'expropriation de ses propriétaires.</p> <p>Ont été choqués par le manque d'humanité de la procédure employée à cette occasion. D'une façon cavalière et sans délicatesse les propriétaires ont été informés de leur expropriation et de la destruction de leur maison, sans même dans un premier temps une proposition d'un projet de logement ou de compensation financière les laissant dans cette incertitude pendant plusieurs mois. Ils ont tout perdu en quelques minutes. Le problème n'est pas encore résolu.</p> <p>En tant que voisins s'interrogent sur le devenir de cet emplacement. Que va en faire la ville ?</p>	BHNS	Tracé
DUP/eR90	Jean Luc DIDOU	<p>PEM Carpont</p> <p>Développe des arguments similaires à DUP/eR55 et complètent : Ne veut pas non plus faire échouer ce projet pour l'amener chez d'autres riverains qui connaîtront la même problématique. Simplement trouver une solution d'accès routier au lotissement, sans contraintes, et surtout sécurisé.</p>	PEM	
DUP/eR91	Association A quoi ça serre David DERRIEN	<p>Mail</p> <p>PEM Plougastel-Daoulas Ouest</p> <p>Signale les difficultés de lecture et d'exploitation des documents graphiques. Précise qu'il est impossible d'apprécier l'impact de la zone de covoiturage sur l'axe qui la jouxte et qui est utilisé par les vélos. Est-ce bien compatible avec le schéma directeur vélo de Brest Métropole qui insiste sur la sécurisation de ce secteur pour les vélos ?</p>	PEM	Obs générales
DUP/eR91	Association A quoi ça serre David DERRIEN	<p>Mail</p> <p>PEM Plougastel-Daoulas Ouest</p> <p>Eaux Pluviales</p> <p>S'interroge sur la proximité du PEM Plougastel Nord-Ouest avec la partie Natura 2000 et la référence à l'Elorn ainsi que l'artificialisation de cette zone. L'urbanisation constante de ce secteur augmente la pression hydraulique sur ce chevelu de ruisseaux. Ces eaux pluviales transportent jusque dans l'Elorn toutes les pollutions (fluides, déchets divers...) qu'on retrouve aussi sur les parkings, voiries et sans doute les PEM. Il suggère de profiter de cette nouvelle artificialisation pour retravailler la zone humide.</p>	PEM	Environnement
DUP/eR92	Christine CADIOU	<p>Mail</p> <p>PEM Carpont</p> <p>Développe des arguments similaires à DUP/eR55</p>	PEM	
DUP/eR92	Christine CADIOU	<p>Mail</p> <p>PEM Carpont</p> <p>S'interroge sur l'aménagement d'un parking vélo dans le projet et sur une voie cyclable.</p>	PEM	Obs générales
DUP/eR93	Elisabeth BOUCHER	<p>Mail</p> <p>Planches 8 et 9 : Glasgow et Clémenceau</p> <p>S'interroge sur les nuisances des travaux du BHNS rue de Glasgow et les conséquences (bailleur et commerces). Demande si un accompagnement financier est prévu.</p>	BHNS	Environnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR93	Elisabeth BOUCHER	Mail Planches 8 et 9 : Glasgow et Clémenceau S'interroge sur l'arrêt hôtel de ville : impact pour les locataires lors des arrêts. Souhaite une autre implantation de la station plus éloignée des habitations. Si l'arrêt hôtel de ville est maintenu, les personnes handicapées ne pourront pas accéder au BHNS la rue étant trop pentue.	BHNS	Stations
DUP/eR94	Anonyme	Planche 2 : Lesven S'inquiète de la suppression de plusieurs places de stationnement rue Jules Lesven. Pourquoi leur supprimer ces places qui sont utilisées par les riverains quotidiennement ?	BHNS	Stationnement
DUP/eR95	Anonyme	Vu l'expérience de la première ligne de Tramway, s'interroge sur les conséquences des travaux sur l'environnement, le coût, les commerces et sur l'utilité de tramways roulant à vide à certaines heures, mais espère que cette enquête aboutira à quelque chose de positif pour l'usager.	TRAM	Obs générales
DUP/eR96	M. et Mme Michel TANGUY	Mail PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	
DUP/eR97	Famille SALIOU	PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	
DUP/eR98	Claire et Guillaume MIKOLAJCZAK	PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	
DUP/eR99	Christian MALABOUS	Mail PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	
DUP/eR100	Michel TANGUY	Mail PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55 Signale la présence d'un géomètre. Demande si le projet présenté est toujours d'actualité.	PEM	
DUP/eR101	M et Mme NEA	PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	
DUP/eR102	Met Mme BALCON	PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	
DUP/eR103	André SALAUN, Adjoint à Gouesnou	Mail PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR104	Nicolas LE BOT	S'interroge sur le réseau BIBUS au Relecq-Kerhuon, sur la déprogrammation de lignes et les interconnexions (rétablissement de la ligne 25). Il précise que la mesure de la qualité de l'air permettrait d'éveiller la conscience des automobilistes sur la place de la voiture dans la ville et mettre en avant l'intérêt du transport en commun et ainsi espérer toucher le plus grand nombre de publics et rendre attractif le transport en commun.	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR104	Nicolas LE BOT	Constate que les liaisons entre les communes extérieures et celles de la métropole, et le réseau de transport public BreizhGo ne sont pas bien pris en compte dans la réflexion pour la conception des points d'échanges multimodaux.	PEM	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR105	Thierry GUEZENNEC CCI Métropolitaine Bretagne Ouest	La CCIMBO considère que ce projet représente une opportunité pour les entreprises. Le chantier de «Mon réseau grandit» va générer plus de 200 millions d'euros (en € courants, fin de projet) de retombées économiques. Plusieurs centaines d'emplois seront créés pendant la durée des travaux. Lors de la première phase de déploiement du TCSP, la CCIMBO et la métropole ont partagé dès l'amont le constat commun de l'importance des enjeux d'un tel projet : accessibilité du territoire, impact du chantier, opportunités de travaux, logistique urbaine, ... Brest métropole et la CCIMBO ont conclu une charte d'objectifs visant à prendre en compte de manière optimale ces dimensions économiques dans la conception, puis la réalisation, de ce projet. Elle définit la mise en œuvre d'un partenariat Brest Métropole - CCIMBO sur sept points concernant : - Les actions d'accompagnement, de concertation et de communication, - L'indemnisation des préjudices commerciaux liés au chantier, - L'accessibilité des espaces économiques par les divers modes, - Les enjeux de la logistique urbaine des entreprises, - L'accès des entreprises aux marchés publics du projet, - Les modalités d'évolution du versement mobilités, - L'observatoire des effets du projet "Mon réseau grandit".	Obs générales sur le projet	Obs générales
DUP/eR106	Anonyme	Planche 2 : Lesven Souhaite que les travaux rue Jules Lesven permettent de résoudre les vibrations.	BHNS	Environnement
DUP/eR106	Anonyme	Signale la problématique du réseau en « étoile ».	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/eR106	Anonyme	Planche 2 : Lesven Evoque le problème de suppression des places de stationnement rue Jules Lesven.	BHNS	Stationnement
DUP/eR107	François LAGADEC	Mail Souhaite connaître l'impact du projet sur la commune de Plougastel-Daoulas	Obs générales sur le projet	Autres
DUP/eR108	Anonyme	S'interroge sur la réalisation simultanée du Tram et du BHNS pour réduire les coûts et les nuisances pendant les travaux !	Obs générales sur le projet	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR108	Anonyme	Planche 6 : Donnart Propose une modification de la circulation voiture par la rue Saint Pol Roux pour soulager la rue Paul Doumer. Cela permettrait de valoriser l'investissement de la mairie qui a acquis et exproprié des maisons en haut de la rue Saint Pol Roux dans la rue Paul Masson. Cela permettrait d'éviter l'expropriation et la destruction d'une maison rue mathieu Donnart.	BHNS	Tracé
DUP/eR108	Anonyme	Rue Paul Doumer Une piste cyclable avec séparation aurait pu être aménagée rue Paul Doumer et bd Montaigne.	Agts Cyclables	Obs générales
DUP/eR108	Anonyme	Planche 6 : Donnart Déploie la suppression de 57 places rue Mathieu DONNART privant les habitants des immeubles et maisons de places pour se garer dans un périmètre de moins de 200 m.	BHNS	Stationnement
DUP/eR109	Anonyme	Demande si lors des travaux, l'accès aux cabinets médicaux, dentaires, infirmiers ou de rééducation (Kiné, orthopho-nistes...) sur le trajet du tramway ou du BHNS seront aidés. (Stationnement pour les personnes à mobilité réduite...).	Obs générales sur le projet	
DUP/eR110	Association AIR BREIZH LE FEUVRE	Approuve ce projet qui ira dans le sens du développement des transports en commun et donc d'une réduction des déplacements en voiture à moteur thermique. Une des conséquences sera la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, ce qui est très positif pour l'environnement et la santé des habitants. Souligne, à la vue du projet, l'éventualité du déplacement de la station d'analyse « Desmoulins ». Attire l'attention sur la prise en charge, par le porteur de projet des frais de transfert vers un site approprié correspondant aux critères LCSQA.	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR111	M. ROUDAUT, maire de Gouesnou Voir DUP/BM/C6	Mail Le maire de Gouesnou, Stéphane ROUDAUT, souligne l'importance d'exprimer une réelle opposition concernant le projet de PEM au secteur Carpon, à Gouesnou, tel que prévu et positionné jusqu'ici. Il sollicite une réflexion globale associant le département du Finistère sur un autre emplacement et intégrant la configuration du rond-point Charles de Gaulle.	PEM	
DUP/eR111	M. ROUDAUT, maire de Gouesnou Voir DUP/BM/C6	Mail Le maire de Gouesnou, Stéphane ROUDAUT, estime que les caractéristiques de ce projet dynamiseront l'attractivité des modes de déplacement alternatifs à la voiture. Pour lui, la prochaine phase de déploiement du réseau sur site propre intégrera un prolongement de la ligne A du tramway au plus proche des centres-villes de Gouesnou, Guipavas et Plouzané, ainsi qu'un prolongement de la future ligne D de bus à haut niveau de service vers le port de commerce d'une part, et, d'autre part, vers la zone de Kergaradec afin de réaliser une connexion avec la ligne A.	Obs générales sur le projet	Prolongement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR112	Bernadette MALGORN, Groupe des élus de Brest, c'est Vous!	<p>Mail</p> <p>Précise que le projet retenu avec la 2e ligne de tram apparaît trop coûteux. Pour assurer la soutenabilité financière du projet, une augmentation du versement mobilité de 11% passant de 1,8 à 2% a été voté le 29 juin. 2022 (plafond autorisé par la loi).</p> <p>Une analyse trop sommaire des coûts ?</p> <p>Précise que la procédure d'enquête publique est trop réduite s'agissant des coûts. L'appréciation sommaire des dépenses requise par la procédure tient en 4 pages et l'évaluation socio-économique en 9 pages.</p> <p>Question des ouvrages d'art : L'estimation du coût du futur pont Robert Schuman est de 10 M d'euros mais ce chiffre reste aléatoire.</p>	Coût du Projet	Obs générales
DUP/eR112	Bernadette MALGORN, Groupe des élus de Brest, c'est Vous!	<p>Mail</p> <p>Considère que le besoin de déplacement de la population doit correspondre à des solutions les plus respectueuses de l'environnement, et notamment celles qui ont le meilleur impact sur le climat, l'air, l'énergie.</p> <p>S'interroge : ces présentations permettent-elles d'assurer que le projet qui est présenté sera la meilleure réponse aux besoins en mobilité dans l'agglomération brestoise, tant en termes d'impact sur l'environnement qu'en termes de coûts ? Pour eux la réponse est négative</p>	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR112	Bernadette MALGORN, Groupe des élus de Brest, c'est Vous!	<p>Mail</p> <p>Insuffisance des analyses des besoins et du transfert modal.</p> <p>Manque d'identification des besoins de déplacement et leur projection sur la durée de vie des investissements.</p> <p>Quel est le public qui est visé pour augmenter la fréquentation des TC ?</p> <p>Absence des plans de mobilité employeur.</p> <p>Absence de plan de déplacement d'entreprise (PME) des principales entreprises et institutions de l'agglomération, tant au niveau de la métropole que du pays de Brest. Caractère fragmentaire de ces plans de déplacement et non prise en compte de la concurrence avec le transport de marchandise.</p> <p>Modèle déjà dépassé ?</p> <p>Pour eux, la ville du futur apparaît plus sobre et économe avec des modèles de déplacement plus souples, des transports qui s'adapteront au flux des voyageurs, aux évolutions urbanistiques, ce qui ne convient pas au tramway, par sa structure lourde, en raison en raison des tonnes de béton coulé (rails insérés dans le sol).</p>	Obs générales sur le projet	Obs générales
DUP/eR112	Bernadette MALGORN, Groupe des élus de Brest, c'est Vous!	<p>Question des ouvrages d'art.</p> <p>Manque de doublement du pont de Villeneuve où la circulation est particulièrement difficile.</p> <p>Aménagement complexe de l'accès au CHU.</p>	TRAM	Ouvrages d'art
DUP/eR112	Bernadette MALGORN, Groupe des élus de Brest, c'est Vous!	<p>Faiblesse de la qualité environnementale du projet : la question des arbres.</p> <p>Des centaines d'arbres coupés sur le circuit du BHNS. Pour compenser cette perte, la métropole parle de végétaliser l'espace public de manière plurielle (gazon ou buissons). Demande un inventaire complet, y compris de leur état sanitaire.</p>	Obs générales sur le projet	Environnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR112	Bernadette MALGORN, Groupe des élus de Brest, c'est Vous!	Impact sur la circulation automobile. Comprend qu'on cherche à réduire la présence des voitures dans l'espace public mais Il ne sert à rien d'interdire les véhicules si l'urbanisation et l'offre de stationnement n'ont pas été adaptée. Il faut permettre aux habitants de pouvoir circuler et stationner pas trop loin de leur habitation. Doute de l'efficacité de toutes méthodes coercitives.	Obs générales sur le projet	Circulation
DUP/eR112	Bernadette MALGORN, Groupe des élus de Brest, c'est Vous!	Impact sur le stationnement. Si on veut libérer l'espace public, alors il faut prévoir des stationnements en nombre suffisant dans les constructions privées. La question du stationnement ne nous semble pas avoir été bien prise en compte dans le chantier du tram et BHNS. Des parkings livrés trop tard ? Le déficit en place le stationnement va peser lourdement et durablement, mettant en tension la circulation et la faculté de stationnement dans le centre de Brest. Tout cela va donc se faire en décalage de plusieurs années et ne remplacer qu'en partie seulement les places détruites.		Stationnement
DUP/eR112	Bernadette MALGORN, Groupe des élus de Brest, c'est Vous!	Pour conclure : Ces travaux étaient-ils urgents pour répondre à des besoins clairement identifiés et non supposés? Les diagnostics ont-ils été sincères ? le modèle proposé est-il le plus pertinent sur le plan environnemental ou financier au regard du contexte économique ? L'échéance de mise en service en 2026 est-elle vraiment impérative ? À ces interrogations multiples, pour eux les réponses sont négatives.	Obs générales sur le projet	Obs générales
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Brest à pied et à Vélo reconnaît et salue l'utilité publique d'un projet de transport en commun capacitaire en site propre associé à des aménagements favorisant l'intermodalité et la multimodalité. Nous reconnaissons également que les emplacements et lignes proposées font partie des principales implantations nécessaires pour permettre la réduction nécessaire du trafic automobile dans la zone agglomérée de Brest.	Obs générales sur le projet	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Pièce I §4.1 : La Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) nous semble insuffisamment pris en compte. L'objectif de réduction de 4 à 5 % du trafic automobile qui se déduit du PCAET n'est, ni évoqué ni traduit en termes de moyens à mettre en œuvre pour le respecter et a un impact direct sur certains points du dossier d'enquête.	Obs générales sur le projet	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Pièce I §4.3.4.2.3 : Le fait que le projet ne soit pas soumis juridiquement aux objectifs de compensation n'implique pas que ces objectifs de compensation doivent ne pas être pris en compte. L'évolution actuelle et future des conditions climatiques impose au contraire d'aller bien au-delà des obligations réglementaires.	Obs générales sur le projet	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme</p> <p>Pièce I §4.4.4.2.5 : Le fait de retirer une protection donnée par le classement en Espace Boisé Classé est susceptible de mettre en doute l'ensemble des protections données par le PLUi. Il est donc nécessaire que la modification de ces protections soit justifiée par l'impossibilité avérée de mettre en œuvre un projet dont l'utilité publique est supérieure. L'incompatibilité des trois EBC cités avec le projet n'est aucunement démontrée. La justification que le projet permet de sauvegarder le cèdre mais que des alternatives non retenues sont susceptibles de nécessiter sa coupe, devrait entraîner automatiquement le maintien de la protection. La justification de l'extension de retrait de la protection sur la parcelle AP87 à l'alignement voisin par son seul voisinage constituerait un précédent regrettable selon lequel un espace voisin d'un espace non protégé perdrait sa protection du seul fait de ce voisinage. Autrement dit que de proche en proche aucun espace protégé ne le serait plus.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme</p> <p>Pièce I</p> <p>Nous approuvons les autres modifications proposées du PLUi.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Remarques générales :</p> <p>L'expression « circulations douces » n'est pas définie dans le dossier. Nous l'interprétons dans le sens restreint d'espace dédié aux mobilités actives au sens strict. L'ensemble de notre avis est basé sur cette interprétation et serait à revoir dans le contexte d'une définition plus large.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E Remarque générale</p> <p>La plupart des coupes d'insertion ne sont pas cotées. Par ailleurs elles ne sont pas positionnées sur les plans d'insertion. Ce qui ne permet pas de juger du respect des obligations légales, des recommandations du CEREMA, on même des indications du dossier d'enquête.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §4.1 :</p> <p>Nous regrettons que la prise en compte des aménagements cyclables n'apparaisse que comme une obligation légale et non comme la nécessaire complémentarité entre les transports en commun et les mobilités actives pour assurer des déplacements en toute sécurité sur tout le territoire de la métropole sans nécessiter un usage de la voiture individuelle.</p> <p>Les choix retenus inversent les priorités qui devraient s'appliquer à tout projet d'aménagement des espaces publics : piéton, puis cycliste, puis transport en commun, puis services et transports de marchandises, puis voiture individuelle, le stationnement de véhicules privés relevant, lui, de l'occupation du domaine public.</p>	Agts Cyclables	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §4.2.4 (figure 12) : l'emplacement prévu pour les vélos n'est même pas mentionné malgré l'obligation faite par l'article L228-2 du CDE, celui prévu pour les piétons paraît insuffisant au regard des exigences d'accessibilité (arrêté du 15/1/2007), alors que le stationnement automobile fait l'objet d'un emplacement dédié non justifié dans le texte.	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §4.2.5 Figure 13 , Le principe d'avoir une voie cycle entre la voie tramway et une bordure d'arbre implique que les engins de nettoyage de la chaussée puissent venir la nettoyer (notamment en automne où la chute des feuilles rend la chaussée glissante).	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §4.5 & 4.6 : La couleur retenue pour les aménagements cyclables pose deux problèmes : - La différence des nuances retenues pour les deux aménagements (nécessité d'assurer la cohérence de couleur entre tous les aménagements cyclables). - La nécessité que cette coloration tranche sans ambiguïté avec celle des autres usages de l'espace public. Le vieillissement des enrobés noirs se traduit par un éclaircissement qui les rapproche de l'enrobé beige. Ceci pose un problème de sécurité au niveau des intersections, où il est nécessaire que la trajectoire vélo ressorte parfaitement.	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §4.7 : Passage aux stations : éviter le passage des vélos en pied de quai et privilégier le passage par l'arrière du quai et de l'abri pour éviter les conflits pendant les périodes contraintes d'embarquement-débarquement. Ce principe doit être uniforme sur l'ensemble du projet (contrairement à ce qu'on observe sur la ligne A). Nécessité de respecter les normes d'accessibilité (largeur de cheminement) soit en avant soit en arrière des mobiliers. Cette contrainte est susceptible de venir contrarier le besoin de protections latérales pour les abris. Les traversées de voies cyclables par les cheminements piétons doivent être matérialisées, à chaque sortie des stations tramway et BHNS. Lorsqu'une voie cyclable ou un cheminement piéton traverse une chaussée il est nécessaire, pour la sécurité des enfants, des personnes âgées et des personnes aveugles et malvoyantes, et le confort des personnes à mobilité réduite, d'utiliser des caniveaux plutôt que des bordures abaissées.	Agts Cyclables	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §4.10 : Le caractère implicite du terme « automobile » du § est symptomatique de l'inversion de la priorité des modes. L'espace public doit être conçu pour les piétons, puis les vélos, puis les TC, puis les services et transports de marchandise, et enfin pour la circulation automobile, le stationnement automobile n'étant qu'une utilisation de l'espace public pour le stockage de biens privés.</p> <p>Le petit nombre de places (auto) restituées sur certains axes ne justifie pas les contraintes qu'elles entraînent sur l'implantation des autres usages. Il serait plus pertinent d'aller au bout de la démarche en utilisant leur largeur pour favoriser les cheminements actifs.</p> <p>Le nombre de places (auto) créées sur les PEM semble, en l'absence de mention d'une étude sur le sujet, n'être justifié que par le nombre de places supprimées en centre-ville et qui semble n'être que celles qu'il a été impossible de sauvegarder. La démarche correcte aurait été de se donner, en fonction des objectifs du PCAET par exemple, un objectif de transfert modal, permettant d'estimer une capacité des PEM (probablement bien supérieure), elle-même permettant de supprimer le stationnement équivalent au centre-ville.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §4.11 : Selon l'arrêté du 15/1/2007, « Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre » et non à 90 cm comme mentionné dans ce §.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §4.12 : Une bande cyclable permettant à un cycliste d'en doubler un autre et une piste cyclable ne permettant pas d'empiéter sur la chaussée, la largeur devrait être sensiblement plus importante. Les triporteurs ont une largeur de 110 cm et neutralisent une largeur d'au moins 130 cm.</p> <p>D'autres éléments de géométrie auraient mérité d'être précisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le rayon de courbure horizontal ne doit pas nécessiter de mettre pied à terre. - Le rayon de courbure vertical doit être suffisant pour permettre de détecter un obstacle à distance de sécurité de jour comme de nuit. -Les îlots doivent n'être franchissables qu'à très faible vitesse par les véhicules motorisés. - Les nombreux obstacles qui émaillent encore les aménagements de la ligne A sont à exclure totalement de trajectoire tant des piétons que des cyclistes. Quand ils sont en bordure de celle-ci, leur couleur doit permettre de les voir clairement, de jour comme de nuit. <p>Pour tous les cheminements alternatifs piétons ou cycles une signalisation suffisamment visible et spécifique est nécessaire.</p> <p>Pour respecter la priorisation des modes, et donc la protection des piétons, la cohabitation de ceux-ci avec tout autre mode, vélo compris est exclue.</p>	Agts Cyclables	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §4.12 :</p> <p>La figure 29 n'est pas cohérente avec la figure 223 au niveau de la rue Mathieu Donnart. Celle-ci constitue une liaison entre Kerinou et Saint Martin pour laquelle l'alternative mentionnée par Paul Doumer n'a aucun sens. En l'absence d'aménagement sur Donnart, l'alternative par Desmoulin et Kervern nécessiterait sur ces rues un « aménagement », au sens de la L228-2 du CDE, dans les deux sens, adapté au volume de trafic, de même que celle par Saint Pol Roux, Courcy, Péguy.</p> <p>« L'impossibilité de réaliser un aménagement cyclable sur la rue Duc D'Aumale » résulte d'abord d'une inversion de la priorité des modes. La rue Duc d'Aumale peut être traitée en coupant la circulation automobile entre le 9 et le 11 pour décourager le transit, limitant ainsi son trafic à quelques voiture/jour et permettant de la traiter en zone de rencontre, qui constitue un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE. L'alternative proposée par l'AVP, basée explicitement sur une cohabitation piéton- vélo, n'est à ce titre pas acceptable.</p> <p>Le nombre et l'emplacement des places de stationnement vélo aurait mérité d'être précisé (pour les automobiles cela fait l'objet d'un § dédié).</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §4.16 :</p> <p>Les espaces dévolus aux véhicules sont mieux traités par l'éclairage obligatoire de ceux-ci que par l'éclairage public. Hors intersections, seuls les cheminements piétons devraient recevoir un éclairage tamisé.</p> <p>Il faut travailler la visibilité de la signalisation horizontale et verticale.</p> <p>Nous sommes opposés aux publicités lumineuses dans les stations.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway</p> <p>Planche 1 Cavale :</p> <p>La sécurisation des piétons (et cyclistes) gagnerait plus à une réduction de la largeur des voies à 3 m avec un terre plein qu'à un plateau.</p> <p>Si le doublement des voies en entrée du carrefour se justifie pour stocker les voitures en attente de tourne à gauche ou tourne à droite, ce doublement en sortie de carrefour est de nature à réduire la fluidité du trafic en provoquant des coups d'accordéon au niveau du rétrécissement qui suit.</p>	Agts Cyclables	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway Planche 2 Pont de la Villeneuve : La solution proposée constitue une régression par rapport à la situation actuelle, dans la mesure où on perd la séparation piéton-vélo. Il aurait été intéressant de créer un cheminement piéton côté amont. Le stationnement de piétons sur la piste cyclable constitue un danger pour eux-mêmes et pour les cyclistes. La largeur (apparemment 8 mètres, mais difficilement lisible sur le graphique) prévue pour la circulation est très supérieure au maximum de l'intervalle cité §4.9. Si cette sur largeur est destinée à permettre la circulation des véhicules d'urgence en période d'embouteillage et s'il a été décidé de ne pas utiliser la voie de tram pour cet usage, ces deux points auraient dû être mentionnés et justifiés, la sur- largeur en question ayant un impact important sur le déséquilibre de la charge du pont. Une sur-largeur a pour effet d'inciter les automobilistes à ne pas respecter les limitations de vitesse.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway Planche 3 Gascogne : La (dis-)continuité de la piste cyclable le long du boulevard de l'Europe avec un virage en épingle à cheveux en traversée des voies de tram rue de Fougères est absolument inacceptable dans l'état actuel de l'avant-projet. Le caractère illisible des cheminements vélos actuels dans ce secteur n'a pas été amélioré par le projet.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway Planche 4 Bourbonnais : Nous saluons le traitement à la Hollandaise du rondpoint de Provence, qui devrait sécuriser cette intersection. Sur la figure 61 la pente transversale du trottoir semble supérieure au maximum des normes d'accessibilité PMR.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway Planche 5 Tarente : RAS</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway Planche 6 Patinoire : Les rayons de courbure du raccordement entre les pistes unidirectionnelles et bidirectionnelle paraissent insuffisants.</p>	Agts Cyclables	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway Planche 7 Kergoat : Nous tenons à signaler que le terme « contresens cyclable » est inadapté. Il n'existe pas dans le code de la route ou le code de la voirie. Le terme correct est « double sens cyclable » et désigne en fait une voie où les cycles et les piétons circulent normalement et où seuls les véhicules motorisés sont restreints. Nous renvoyons à notre remarque du §4.12 sur la rue Duc d'Aumale. Il est regrettable que la sur-largeur au niveau de la station soit utilisée pour du stationnement automobile plutôt que pour élargir un cheminement piéton sous norme.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway Planche 8 Bouguen : Il semblerait qu'une double bande cyclable soit prévue rue de Kergoat, ce qui est inadapté au vu du trafic sur cette voie aux heures de pointe. Il semblerait qu'un simple marquage au sol périphérique soit prévu sur le rond-point. Le consensus actuel est que cette trajectoire est la plus dangereuse pour les deux roues (c'est d'ailleurs ce qui est mentionné dans le Schéma Directeur Vélo à la page 13), et que la trajectoire la plus sûre est au milieu de l'anneau extérieur. Le marquage au sol doit le refléter pour permettre aux cyclistes d'assurer leur sécurité tout en respectant le R412-9 du CDLR. Les aménagements décrits ne permettent pas dans l'état de rejoindre les rues de Nantes et de Lanredec depuis Kergoat.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway Planche 9 Université : Si ce que nous considérons comme une erreur (planche 10 ci-dessous) est maintenu il faudra prévoir des dispositifs pour décourager le non-respect de la répartition de l'espace entre modes sur le pont, sans pour autant gêner les usagers qui la respecteront. Planche 9 Université : Si ce que nous considérons comme une erreur (planche 10 ci-dessous) est maintenu il faudra prévoir des dispositifs pour décourager le non-respect de la répartition de l'espace entre modes sur le pont, sans pour autant gêner les usagers qui la respecteront.</p>	Agts Cyclables	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway Planche 10 Schumann : Il y a incohérence entre la phrase « la traversée du vallon par la ligne de tramway et les circulations douces sur le nouvel ouvrage d'art » et le reste de la description. Une piste bidirectionnelle sur le pont est une erreur et que l'utilisation du trottoir par les cyclistes en est une autre, en raison de l'usage qui prévaudra inévitablement de la part tant des piétons que des cyclistes de ne pas respecter la séparation des modes. La configuration présentée n'est pas une piste bidirectionnelle dans la mesure où il est impossible d'utiliser la contre-voie pour un dépassement. Les largeurs à prendre en compte sont donc celles de deux pistes unidirectionnelles. Il n'y a donc aucune économie d'espace à les regrouper du même côté. La largeur de la chaussée dédiée aux voitures est ici aussi supérieure à la valeur maximale prévue par le §4.9, alors que ni les pistes cyclables ni le trottoir unique ne respectent les dimensions prévues par les §4.11 et 4.12. Le mobilier d'éclairage implanté sur le trottoir et donc potentiellement sur les trajectoires devra être déplacé. Il n'est pas prévu de raccordement aux aménagements cyclables que le L228-2 du CDE impose de réaliser sur la rue Kervern suite à sa rénovation. L'anneau cyclable de la place Albert 1er présente les mêmes défauts qu'un marquage périphérique (voir le Schéma Directeur Vélo à la page 13) sans même la possibilité pour les cyclistes de se mettre en sécurité en occupant le milieu de l'anneau extérieur. Dans la configuration proposée le cycliste qui emprunte son anneau est dans l'angle mort tant des véhicules entrants que des véhicules sortant du rond-point. La configuration proposée est donc encore plus accidentogène que la configuration actuelle qui fait de cette place le principal point noir de Brest selon les réponses au Baromètre des Villes Cyclables. Une correction pourrait être apportée en neutralisant l'anneau automobile extérieur, ce qui aurait également pour effet de limiter les coups d'accordéon provoqués par un rond-point avec un nombre trop important d'anneaux, et donc de participer à fluidifier la circulation automobile. L'anneau bidirectionnel participe de la dangerosité de l'aménagement, les automobilistes ne s'attendant pas à voir un véhicule venir de la droite sur un rond-point.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway Planche 11 Foch : L'accès au CHU par les cyclistes venant de la place Albert 1er risque de se faire en pratique en traversant au niveau de l'entrée du stade plutôt qu'au niveau du passage aménagé plus loin. Il conviendrait de prévoir une traversée à ce niveau.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway Planche 12 Morvan : Comme déjà indiqué plus haut, le marquage d'un anneau cyclable en périphérie d'un rond-point est une erreur accidentogène (voir le Schéma Directeur Vélo à la page 13). Il convient de matérialiser une trajectoire vélo au milieu de l'anneau pour permettre aux cyclistes de se mettre en sécurité en respectant le R412 9 du CDLR.</p>	Agts Cyclables	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §5.1.1.2 Insertion du tramway</p> <p>Planche 13 Gambetta Gare :</p> <p>L'angle entre la piste cyclable côté place de la Liberté et la déviation des voies vers l'avancée de la Porte Saint Louis est trop aigu pour la sécurité des cyclistes et nécessitera la mise en place d'un dispositif de protection contre la chute des roues entre les rails.</p> <p>Le texte évoque une piste cyclable autour du rond point Rol Tanguy qui n'apparaît pas sur le plan. Nous demandons que les erreurs faites sur d'autres ronds-points ne soient pas reproduites mais qu'au contraire le schéma du rd pt Provence soit utilisé. L'aménagement cyclable du carrefour Collet est insuffisant au regard du trafic sur les deux axes. La traversée de Clémenceau doit être matérialisée et les tourne à droite protégés. L'aménagement cyclable du carrefour Gambetta est insuffisant au regard du trafic sur les deux axes. La traversée de Clémenceau doit être matérialisée et les tourne à droite protégés.</p> <p>L'accès cyclable à la gare n'apparaît ni dans le texte ni sur les figures. Il doit respecter les mêmes conditions de sécurité, de lisibilité et de confort que les autres cheminements cyclables.</p> <p>Le stationnement vélo sécurisé actuel derrière la gare routière semble supprimé mais il n'est fait aucune mention de son transfert en un autre point respectant le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §5.1.1.4 Caractéristiques techniques.</p> <p>OA Liberté : Il a été fait le choix de privilégier le confort des automobilistes avec une largeur sensiblement supérieure au minimum prévu par le §4.9, au détriment des cyclistes avec une largeur nettement inférieure au minimum prévu au §4.12. Cette inversion de la priorité des modes n'est pas acceptable particulièrement au cœur de l'hyper centre où la voiture a vocation à s'effacer à terme.</p> <p>OA Schumann :</p> <p>Nous réitérons notre regret que des économies de bouts de chandelles aient amené à réduire de quelques centimètres l'encorbellement dédié aux trottoirs d'évacuation qui aurait pu supporter la piste cyclable unidirectionnelle côté sud et ainsi simplifier les cheminements en entrée et sortie du complexe de ponts, permettre de conserver deux trottoirs réellement dédiés aux piétons sur le pont actuel, réduire les traversées de voies accidentogènes, etc.</p> <p>Nous ne désespérons pas que le bon sens finisse par triompher, le texte qui accompagne la Figure 120, en totale contradiction avec celle ci, allant dans ce sens.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §5.1.1.8 Travaux</p> <p>S'il est évoqué « des conditions de circulation dégradées » (qu'on imagine concerner le trafic automobile), rien n'est précisé sur les moyens mis en œuvre pour maintenir des accès piétons (et cyclables) sécurisés dans le périmètre impacté par les travaux.</p>	Agts Cyclables	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §5.1.4.2 Insertion BHNS</p> <p>Planche 1 FFI : Nous rappelons que « l'insertion en mixité avec la voirie » n'est considéré comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE que dans le contexte d'une zone de rencontre. Il est donc nécessaire, pour éviter des recours entraînant des coûts supplémentaires de mise en conformité de qualifier la rue Robespierre en zone de rencontre.</p> <p>L'aménagement cyclable du carrefour Lesven Robespierre est insuffisant au regard du trafic important sur Robespierre.</p> <p>La Figure 156 ne fait pas apparaître de vélos, ce qui est de nature à faire penser qu'il a été fait le choix délibéré de ne pas respecter la L228-2 du CDE.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §5.1.4.2 Insertion BHNS</p> <p>Planche 2 Lesven : Nous rappelons que « l'insertion en mixité avec la voirie » n'est considéré comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE que dans le contexte d'une zone de rencontre. Il est donc nécessaire, pour éviter des recours entraînant des coûts supplémentaires de mise en conformité de qualifier la rue Lesven en zone de rencontre.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §5.1.4.2 Insertion BHNS</p> <p>Planche 3 Baudelaire : Le tronçon de la rue Lesven le long du bassin de Kertatupage faisant l'objet d'une rénovation doit prévoir un aménagement cyclable qui n'apparaît pas sur le plan.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §5.1.4.2 Insertion BHNS</p> <p>Planche 4 Blum : RAS</p> <p>Planche 5 Kerichen : RAS</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce E §5.1.4.2 Insertion BHNS</p> <p>Planche 6 Donnart :</p> <p>L'îlot à l'angle Montaigne Saint Pol Roux devrait être allongé vers l'ouest pour protéger les cyclistes des voitures tournant à droite en descendant Saint Pol Roux.</p> <p>L'angle aigu entre Blum et Montaigne devrait être protégé par un îlot.</p> <p>La trajectoire pour traverser de Saint Pol Roux vers Courcy, alternative à Donnart pour joindre Saint Martin à Kerinou ne sera probablement pas respectée par les cyclistes en raison de l'angle aigu qu'elle forme. Une trajectoire joignant les deux îlots centraux pourrait être marquée pour informer les automobilistes.</p>	Agts Cyclables	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.4.2 Insertion BHNS Planche 7 Kerigonan : La rue Paul Doumer, perpendiculaire à Donnart, ne saurait en conséquence être considérée à elle seule comme un « itinéraire cyclable » alternatif au sens de la L228-2. Nous renvoyons au commentaire du §4.12 ci-dessus. L'absence de figurine vélo sur la figure 169 et de mention du vélo concernant la rue de Glasgow laisse penser qu'il est délibérément décidé de ne pas respecter la L228-2 du CDE. La rue Duperré peut être considérée comme alternative en direction du nord moyennant un balisage en direction de la rue Saint Pol Roux. La rue Bruat pourrait être considérée comme une alternative en direction sud, moyennant un balisage depuis la rue Saint Pol Roux, si la mise permanente en rue scolaire de son dernier tronçon y limitait la circulation à un niveau ne nécessitant pas d'aménagement particulier.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.4.2 Insertion BHNS Planche 8 Glasgow : L'aménagement ne respecte pas le L228-2 du CDE. La suppression de quelques emplacements destinés à organiser une occupation privée de l'espace public permettrait largement d'insérer un itinéraire cyclable au sens de cet article, que ce soit sous la forme de 2 voies TCSP de plus de 4,5m, ou de bandes cyclables, tout en donnant aux piétons un espace plus conforme à l'importance de cette voie. Une alternative pourrait être négociée via Bougainville et Félix le Dantec moyennant l'aménagement sécurisé des intersections de ces rues avec Desmoulins. Le texte ne précise pas si le bas de la rue de Glasgow au-delà du rd pt reste ouvert aux cyclistes. Dans le cas contraire, un itinéraire alternatif aménagé devrait être mis en place.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.4.2 Insertion BHNS Planche 9 Clémenceau : Les deux coupes d'insertion sont contradictoires avec le plan et le texte y ajoute de la confusion. L'ensemble ne permet donc pas de se faire une idée de l'adaptation du projet aux mobilités actives ni même du raccordement des cheminements entre Glasgow et Clémenceau.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.4.3 Stations Saint Christophe : Le plan ne permet pas de vérifier que le cheminement piéton au droit de la station côté Le Balp respecte les exigences d'accessibilité (arrêté du 15/1/2007). Gare : Le stationnement cyclable longue durée semble supprimé. Il est nécessaire de le restituer. Un emplacement plus visible, plus près des cheminements principaux, et plus près des quais est à privilégier pour respecter le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.</p>	Agts Cyclables	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.4.6 Caractéristiques Vitesse : La cohabitation d'un TCSP avec les cycles n'est considérée comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 que si sa largeur permet le dépassement dans les conditions normales de sécurité. Dans le cas contraire, les deux seuls cas de cohabitation autorisés sont la zone de rencontre, où la vitesse maximale est de 20 km/h, et les chaussées à une seule voie à sens unique.	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §5.1.6 PEM Abris vélos : la sécurisation doit inclure une vidéo-surveillance, essentiellement pour s'assurer périodiquement de l'absence de dégradations qui décourageraient les potentiels usagers. Les abris des P+R actuels ont parfois « abrité » des épaves pendant des jours voire des semaines.	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce E §6.3.4 Rue de Paris : La figure 350 aurait dû faire figurer une silhouette de cycliste partageant la voie descendante. Cet oubli est symptomatique de l'inversion de la priorité des modes.	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce H2 §10.6 Hypothèses de trafic : Les hypothèses présentées sont incompatibles avec celles du PCAET. Dans ce dernier Brest Métropole s'engage à une diminution à l'horizon 2050 qui implique, sur la base d'une diminution à taux constant, une baisse annuelle de 4 à 5 % par an. L'évolution prise en compte entre 2018 et 2028 aurait donc dû être une baisse de 40 % du trafic.	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce H5 §4.3.2.5 Modes doux : Les voies de bus ouvertes aux vélos ne sont pas considérées comme aménagements cyclables que dans des conditions très précises qui ne sont actuellement pas rencontrées à Brest. Aucun des PEM mentionnés dans ce § n'a actuellement une desserte cyclable satisfaisante : - Le PEM Plouzané est desservi par un aménagement cyclable sur trottoir qui demande à être transformé pour assurer une séparation claire des aménagements piéton et cycliste, dans le périmètre entourant ce PEM et le site de Thalès. - La piste cyclable desservant l'emplacement futur du PEM Guilers sera interrompue par le dit PEM. La sécurité des cyclistes en transit devrait y faire l'objet d'une attention particulière. Le régime de priorités entre Brest et Guilers ne respecte pas les R415-13 et R415-14 du CDLR. - Les aménagements cyclables menant au PEM Porte de Gouesnou, que ce soit depuis Brest (via les sentiers et prolongement de la rue Louis Le Gros) ou depuis Gouesnou (avec la traversée de la RD788), demandent à être améliorés soit pour le confort soit pour la sécurité des cyclistes. - L'aménagement cyclable entre Brest et le PEM Plougastel NO est nettement insuffisant, se limitant à une bande cyclable dans le seul sens montant sur une partie de la Route du Pont Albert Louppe. Brest à Pied et à Vélo et Place au Vélo à Plougastel réclament depuis quelque temps un véritable aménagement cyclable, conforme aux recommandations du CEREMA sur cette voie limitée à 70 km/h.	Agts Cyclables	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce H5</p> <p>§4.3.2.5 Modes doux :</p> <p>Les voies de bus ouvertes aux vélos ne sont pas considérées comme aménagements cyclables que dans des conditions très précises qui ne sont actuellement pas rencontrées à Brest.</p> <p>Aucun des PEM mentionnés dans ce § n'a actuellement une desserte cyclable satisfaisante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le PEM Plouzané est desservi par un aménagement cyclable sur trottoir qui demande à être transformé pour assurer une séparation claire des aménagements piéton et cycliste, dans le périmètre entourant ce PEM et le site de Thalès. - La piste cyclable desservant l'emplacement futur du PEM Guilers sera interrompue par le dit PEM. La sécurité des cyclistes en transit devrait y faire l'objet d'une attention particulière. Le régime de priorités entre Brest et Guilers ne respecte pas les R415-13 et R415-14 du CDLR. - Les aménagements cyclables menant au PEM Porte de Gouesnou, que ce soit depuis Brest (via les sentiers et prolongement de la rue Louis Le Gros) ou depuis Gouesnou (avec la traversée de la RD788), demandent à être améliorés soit pour le confort soit pour la sécurité des cyclistes. - L'aménagement cyclable entre Brest et le PEM Plougastel NO est nettement insuffisant, se limitant à une bande cyclable dans le seul sens montant sur une partie de la Route du Pont Albert Louppe. Brest à Pied et à Vélo et Place au Vélo à Plougastel réclament depuis quelque temps un véritable aménagement cyclable, conforme aux recommandations du CEREMA sur cette voie limitée à 70 km/h. 	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce H5 §4.3.2.6 Stationnement : La relativement faible utilisation des places de stationnement sur voirie et, surtout, la très forte sous-utilisation des parkings privés devrait non pas « nécessiter de maintenir une offre équivalente » mais au contraire justifier de rendre cet espace à un usage public et en particulier de donner aux modes actifs un espace qui permette et favorise leur développement.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce H5 §4.3.2.7 Contournement nord Lambézellec : Ce projet a été enterré par décision du Conseil de métropole du 29 juin 2022.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce H5 §4.3.3 Analyse des déplacements : L'enquête Ménage Déplacements de 2018 semble inadaptée pour une analyse significative des déplacements et un suivi des actions liées aux documents de planification. Brest à Pied et à Vélo demande la mise en place de moyens automatisés pour obtenir des mesures fines continues et publiques des déplacements sur la métropole.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	<p>Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet</p> <p>Pièce H5 §4.4.3 Sites pollués : L'absence de plan localisant les points de mesure empêche toute compréhension des relevés et rend inutile le détail des mesures présentés.</p>	Agts Cyclables	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR113	association Brest à pied et à vélo	Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet Pièce H6 §3.3.3 : Une croissance de 12 % du trafic a été retenue entre 2028 et 2048. Brest Métropole s'est engagée dans son PCAET à une diminution de 4 à 5 % par an du trafic, et le projet « Mon Réseau Grandit » s'inscrit dans un objectif de transfert modal de la voiture individuelle vers les transports en commun et vers les mobilités actives. Cette seule phrase suffirait donc à elle seule à justifier l'absence d'utilité publique du projet.	Agts Cyclables	
DUP/eR114	Florence et Arnaud LE DALL	PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	
DUP/eR115	Laurent PONCHAUT	PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	
DUP/eR116	Marc LUCHINI	Constate que le financement et l'amortissement du projet sont insuffisamment renseignés. Dans l'annexe consacrée au financement du projet (pièce G, appréciation sommaire des dépenses), le coût du projet est estimé à 202 M€ (2021). Rien n'est indiqué concernant les garanties et engagements de non dépassement de ce montant global, hormis une déclaration d'intention. Il n'est pas plus fait mention de pénalités éventuelles en cas de retard de livraison, défauts dans les prestations, etc. Le financement du projet est notoirement insuffisamment renseigné. En effet, il est indiqué des subventions déclarées (Etat, région, ...) à hauteur de 38 M€, soit 18,8 % pour 15% prévus. Le reste, soit 82,2 % est annoncé comme autofinancé. Celui-ci s'appuie notamment sur la contribution des [895] employeurs locaux, via le Versement Mobilité, dont le taux est porté pour l'occasion de 1,8 à 2%, à hauteur de 41 M€ (2021), soit 20,2 % du montant du projet ou 24,6 % de l'autofinancement. Il interroge : Comment sont financés les 75,4 % restants ? En matière de coût d'exploitation, il est indiqué un montant annuel de 4,15 M€ (2019), sans précision sur sa composition, son financement ni sa prévision d'évolution. Aucun coût global du projet, ni sa soutenabilité, sur 10 ou 20 ans n'est précisé. Il n'est pas mis en perspective avec d'autres besoins ou projets plus impératifs qu'un tel montant aurait permis de financer.	Coût du Projet	Obs générales
DUP/eR117	Stéphane JEGO	PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	
DUP/eR118	Anonyme	Déplore, résidant à Plouzané, que la ligne A s'arrête Avenue de la 1ère division française (usine Thalès) en précisant un manque de parking relais adapté et un tracé de voies cyclables mal défini. Propose la création d'un téléphérique entre la pointe du phare du Portzic et la Pointe des Espagnols à Roscanvel et un tarif adapté pour la traversée de la rade de Brest.	Réseau Bibus	Obs générales

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR119	Mirielle PIETRI	Planche 7 : Kergoat S'interroge sur le tracé de la ligne B du TRAM à Bellevue et sur les nuisances induites (sonores, visuelles, nettoyage des voies de Tram la nuit) mais aussi celles dues à la création de la passerelle du vallon de Normandie et le surcoût de cet ouvrage d'art. Constate que les places de stationnement se raréfient pour les riverains. S'inquiète des conséquences de circulation si le maintien de ce tracé est acté et le risque de migration d'une partie de la population.	TRAM	Tracé
DUP/eR120	Anonyme	Espère une meilleure conception de la nouvelle ligne de tramway // à la ligne A, sans oublier les parkings voitures, deux roues motorisés, vélos et des voies cyclables. Constate que l'activité commerciale du quartier Recouvrance a été détruite par la ligne de tram, que les parkings et les voies cyclables ont été réduits voire oubliés. Souligne aussi le manque de voies cyclables rue de Siam et rue Jaurès.	TRAM	Obs générales
DUP/eR120	Anonyme	Pourquoi ne pas prolonger la deuxième ligne de tramway jusqu'à Montbarey via le Rond-Point de Keresseis et le Vern et de l'autre côté jusqu'au port de commerce via les anciennes voies ferrées pour poursuivre jusqu'au Relecq-Keruoan voir même traverser les Ponts sur l'Elon pour rejoindre Plougastel-Daoulas-Daoulas? La métropole Brestoise ne possède pas de rocade Nord mais juste un Rond-Point de Pen-Ar-Kleuz encombré et un boulevard de l'Europe saturé où les cyclistes sont toujours oubliés. Pourquoi donc ne pas faire un tramway Plougastel-Daoulas jusqu'à la Trinité Plouzané et son technopôle? Aussi un pont sur le Goulet de Brest ou encore un tunnel entre Roscanvel et l'Ouest Brest permettrait de désengorger le Nord Brestois.	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR121	Anonyme	La forte baisse nette de parking reste un problème en centre-ville, notamment pour les habitants des quartiers en question et ce pour 2 raisons: * Privilégier les transports c'est une chose, mais aboutir à une réduction telle des places va rendre la vie compliquée des brestois qui y vivent. Qu'il faille limiter l'usage de la voiture est un objectif. Mais il y aura justement plus de voiture à garer, si la personne fait le choix de ne pas la prendre pour favoriser les transports en commun. C'est oublier aujourd'hui qu'il y a les voitures électriques qui sont censées "résoudre" en partie la problématique de la pollution. * Cela risque d'aboutir à faire fuir à moyen terme la population familiale du centre-ville avec les contraintes que cela suppose pour les déplacements.	Obs générales sur le projet	Stationnement
DUP/eR122	Pauline JESTIN	Le 1er point concerne les parkings qui vont être mis en place à l'entrée de la ville pour que les voyageurs y déposent leur véhicule avant de prendre le tramway. Nantes, qui a proposé le même dispositif, constate que la plupart de ces parkings restent en partie vides. Visiblement la problématique serait qu'il n'y a pas assez d'utilisateurs de tramway. Interroge sur les dispositifs mis en place pour convaincre les habitants des environs de Brest et éviter qu'ils ne se détournent définitivement de se rendre au centre-ville et préfèrent faire leurs achats en ligne ou dans les zones commerciales gratuites. En effet, ces personnes payeront l'essence de leur voiture pour aller jusqu'à un parking + ticket de tram pour se rendre dans le centre, il faut leur donner envie de venir et d'emprunter ce service : comment ?	PEM	Stationnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR122	Pauline JESTIN	Le 2e point concerne les pistes cyclables, et notamment celle qui va relayer le tracé du tramway et du BHNS. Elles sont d'un niveau assez catastrophiques à Brest. Elle interpelle : - vous réalisez des trottoirs mixtes piétons cyclistes, des voies bus et cycles, ou des pistes cyclables signalées uniquement par un marquage, toutes ces solutions étant dangereuses. - Si vous souhaitez que les brestois utilisent davantage les vélos : sécurisez les pistes cyclables, comme boulevard Sébastopol à Paris qui est la piste cyclable la plus empruntée d'Europe.	Agts Cyclables	Obs générales
DUP/eR122	Pauline JESTIN	Interroge sur la mise en œuvre de garages gratuits et sécurisés pour les vélos	Agts Cyclables	Stationnement
DUP/eR122	Pauline JESTIN	Jonction entre le centre de Brest, les facs et le nord de la ville, le pont Schumann est déjà très fréquenté. Le risque de le partager avec le tramway est qu'il soit embouteillé comme c'est le cas actuellement avec le pont de Recouvrance qui crée des bouchons jusqu'au port lors des pics de circulation. Elle interroge : Comment comptez-vous endiguer ce problème ? Il risque d'y avoir un report de circulation dans le quartier de Kerinou dont les rues sont très étroites et qui est déjà embouteillé lors de la sortie de travail de ceux de la base Navale.	TRAM	Circulation
DUP/eR122	Pauline JESTIN	Possibilité à terme de développer un trolley entre les 2 ports de plaisance. Il s'agit en effet de 2 endroits avec de nombreux bars et restaurants mais ceux du côté du Moulin Blanc ne sont atteignables qu'en voiture car les bus s'arrêtent tôt ou ne proposent pas un service régulier. Ainsi, ça inciterait ceux qui prennent quelques verres à ne pas utiliser leur véhicule mais emprunter le trolley. De plus, cela permettrait aux brestois non véhiculés de rejoindre facilement une plage sans avoir à faire 1h de car.	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/eR123	Jean-François LEROY	Mail PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	
DUP/eR124	Marine GRALL	Mail PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55. Joins des photos attestant d'incivilités récurrentes.	PEM	
DUP/eR125	Anonyme	Mail PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55	PEM	
DUP/eR126	André SALAUN, Adjoint à Gouesnou	Mail PEM Carpont Idem DUP/eR103	PEM	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR127	Marjorie NICOLAS	Planche 6 : Donnart Conteste le passage du BHNS par la rue Mathieu Donnart, qui est une rue fréquentée, stratégique pour la bonne fluidité du trafic automobile depuis le centre-ville – Jaurès vers l'extérieur (-> Blum -> Pen-Ar-Chleuz -> Voie express). Craint que la transformation des modes de circulation sur cette portion Blum – Glasgow n'engorge encore plus ces axes et dégrade la vie des habitants de ces quartiers. Rappelle le fort dénivelé de la rue M. Donnart, dangereuse et interdite aux poids lourds jusqu'à peu.	BHNS	Tracé
DUP/eR127	Marjorie NICOLAS	Planche 6 : Donnart Conteste la suppression des 57 places de stationnement rue M. Donnart, nécessaires aux riverains et également utilisées par les étudiants. Craint que le passage en stationnement payant de cette rue n'incite les riverains à utiliser leur voiture à chaque jour plutôt qu'à utiliser des transports en commun, ce qui serait absurde.	BHNS	Stationnement
DUP/eR127	Marjorie NICOLAS	Planche 6 : Donnart Conteste la destruction d'une maison très ancienne d'avant-guerre rue Mathieu Donnart, une des plus vieilles du quartier Kérigonan, et l'expropriation d'un couple qui entretient ce patrimoine et le jardin. Conteste l'inégalité de traitement par rapport au bar « Les Dubliners » qui est lui maintenu	BHNS	Tracé
DUP/eR127	Marjorie NICOLAS	Planche 6 : Donnart Propose que le BHNS évite la rue M. Donnart et se poursuive directement (au moins dans un sens) après l'avenue Léon Blum sur la rue St Pol Roux, ce qui présente de nombreux avantages : - largeur de la voie, - maisons déjà détruites, - accès direct en évitant le goulot d'étranglement de la rue Montaigne. En effet le boulevard Montaigne risque d'être complètement bloqué, engorgé à certaines heures de la journée.	BHNS	Tracé

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR128	Sylvie RAYSSIGUIER	<p>PEM Kertatupage Constate que la desserte du PEM Kertatupage est toujours prévue par une voie à double sens à partir du petit rond point du même nom. Lors d'une concertation en 2021, il a été fait remarquer que cette voie serait regrettable car elle passerait à travers un espace vert récemment aménagé et serait problématique en raison de l'encombrement de la circulation dans ce secteur. Cet espace vert est très fréquenté par les riverains (maison de retraite, écoles proches, passants...); il permet aux piétons et vélos de s'écarter de la circulation importante et dangereuse sur ce secteur. En consultant les plans, on réalise que l'accès au parking actuel du lycée Kerichen sera compliqué pour les voitures, circulant vers le centre-ville, qui devront tourner à gauche. L'accès au PEM sera t'il réservé aux usagers du BHNS ou libre? Ces voitures n'auront elle pas la tentation de passer également par le rond point et le PEM? Sur les plans, on ne voit pas où passeront les piétons par rapport aux voiture et on peut imaginer qu'au niveau de l'accès au rond point ce sera (encore plus) compliqué pour les piétons de passer lorsque des voitures voudront entrer ou sortir pour aller au PEM Doute de l'utilité du PEM à Kertatupage (trop proche du centre-ville) et proposition d'une mutualisation avec le parking Kerichen (vide 4 mois/an). Possibilité de limiter l'aménagement et faire un parking silo (moins de béton plus de végétal). Le parc de Kertatupage est une réussite n'allons pas le gâcher avec cette route et réfléchissons à autre chose pour cet endroit (skate parc ou autre ...) Faire une route, en double sens dans cet endroit me semble une aberration et un gâchis.</p>	PEM	Circulation
DUP/eR129	Bertrand CHAPRON	<p>Planche 6 : Donnart Reprend les observations émises par DUP/eR127 contestant le passage de cette ligne rue Mathieu Donnart</p>	BHNS	Tracé
DUP/eR129	Bertrand CHAPRON	<p>Planche 6 : Donnart Propose d'attendre que la ligne B du Tram soit réalisée afin d'identifier ses conséquences sur le report de trafic et la circulation avant d'envisager une ligne BHNS et de déterminer son tracé.</p>	BHNS	Obs générales
DUP/eR130	Anonyme	<p>PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55</p>	PEM	
DUP/eR131	Guy CHUITON	<p>Mail La problématique du projet actuel est la traversée la Penfeld sur le pont de la Villeneuve et de la vallée du Moulin à poudre par le pont Schumann. Or ces deux ponts sont déjà saturés par le trafic des bus et véhicules divers. Y faire passer un tramway en site propre ou partagé relève de la gageure, car implique soit la suppression du passage des piétons et cyclistes, soit un report de trafic dans les rues avoisinantes. Craint ce report dans le quartier de Lanrédec/Kerinou.</p>	TRAM	Ouvrages d'art
DUP/eR131	Guy CHUITON	<p>Souhaite le maintien/mise en oeuvre d'un BHNS plutôt qu'une ligne de tram B sur cet itinéraire</p>	TRAM	Obs générales

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR131	Guy CHUITON	S'étonne que la ligne ne se prolonge pas depuis la gare jusqu'au port de commerce, et depuis la Cavale Blanche jusqu'à la ligne A à hauteur de Fort Monbarey, afin d'assurer la liaison Saint-Pierre > Boulevard de l'Europe	TRAM	Prolongement
DUP/eR131	Guy CHUITON	Le choix du tramway sur l'avenue Foch et du BHNS sur la rue de Glasgow va complexifier la circulation de tous les autres moyens de transports dans ces accès critiques de la ville, rejetant sur d'autres rues inadaptées la nécessité d'accès des riverains et des visiteurs extérieurs.	Obs générales sur le projet	Circulation
DUP/eR132	Marie SERGENT	Mail PLANCHE 10 : Pont Robert Schumann Résidente vivant en contre bas du pont Schumann, alerte sur l'absolue nécessité de prévoir dans le cadre de ce projet l'existence d'une protection anti-suicide, et anti-chute de tout objet possible, canettes de bière etc...ne veulent pas revivre les traumatismes du passé	TRAM	Ouvrages d'art
DUP/eR132	Marie SERGENT	Mail PLANCHE 10 : Pont Robert Schumann Résidente vivant en contre bas du pont Schumann, alerte sur l'absolue nécessité de prévoir dans le cadre de ce projet un système anti-bruit permanent , jour et nuit, respectant les dispositions légales et de type enveloppant façon autoroute, car le bruit rend fou Vivent dans une jolie vallée arborée où l'on trouve faune et flore d'exception. Les piliers du nouveau pont doivent s'aligner sur ceux déjà existants et respecter l'existence de ce milieu naturel. Les grands arbres doivent être protégés, les éléments historiques , rotonde ,fortifications, également.	TRAM	Environnement
DUP/eR132	Marie SERGENT	Mail PLANCHE 10 : Pont Robert Schumann Demande le maintien du seul parking public existant où garer leurs voitures pendant les travaux, c'est à dire celui situé en haut de l'impasse du Bois de Boulogne, ainsi que l'accès au parking situé en contre-bas de l'impasse.	TRAM	Stationnement
DUP/eR132	Marie SERGENT	Mail PLANCHE 10 : Pont Robert Schumann Demande de garantir l'accès à leurs maisons pendant les travaux	TRAM	Acces riverains
DUP/eR132	Marie SERGENT	Mail PLANCHE 10 : Pont Robert Schumann Demande la création d'une médiation pour les particuliers en miroir avec la médiation pour les professionnels. Perçoit une petite retraite de 1200 euros par mois et ses revenus locatifs compensent cette faiblesse de façon essentielle. Ces revenus locatifs pourraient être anéantis par les travaux et peut-être de façon permanente par le bruit lié aux passages du tram dont l'amplitude horaire est énorme. Elle est dans l'obligation de déclarer l'existence de travaux à proximité de ses biens locatifs, ce qui découragera forcément les locataires potentiels.	TRAM	Autres

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR133	Anonyme	Le tracé de la ligne B du tramway reliera la gare à l'hôpital de la Cavale Blanche, ce qui répondra certainement aux attentes de bon nombre de personnes ; en revanche, il apparaît que tout le site du port de commerce reste écarté de cet accès au tramway alors qu'il constitue un lieu de vie important de la métropole. En effet, ce secteur abrite de nombreux bureaux et services, restaurants, hôtels, marinas, marins en escale... un effort aurait mérité d'être réalisé pour leur faciliter l'accès au centre-ville, à la gare, à l'aéroport... La desserte de l'aéroport pour l'ensemble des usagers demeurera également toujours aussi compliquée.	TRAM	Prolongement
DUP/eR133	Anonyme	L'intérêt de ce projet est indiscutable. Cependant, il semble que l'accès aux transports en commun de certains usagers reste très difficile (personnes en horaires décalés : boulangers par exemple qui prennent leur service avant le démarrage du tram).	Réseau Bibus	Fréquence
DUP/eR133	Anonyme	L'accès aux parkings mérite d'être étudié pour les personnes travaillant de nuit et appelées à laisser leur véhicule la nuit (sans gardiennage du site) sur les parkings, à leurs risques et périls.	PEM	Autres
DUP/eR133	Anonyme	Une étude mérite d'être menée pour envisager la poursuite des transports guidés en dehors de la métropole (une ligne de tram vers Le Conquet, vers Ploudalmézeau, vers Lannilis...). Cela existe dans plusieurs villes européennes et permettrait de faire contrepoids aux appétits féroces des élus qui ont attiré des familles loin de la ville avec un foncier avantageux, car ces familles se retrouvent aujourd'hui engluées dans les problèmes financiers pour faire face au coût du transport, sans solution alternative.	Réseau Bibus	Prolongement
DUP/eR134	CDC HABITAT Céline JANODY	<p>Note de la commission d'enquête : Concerne l'enquête parcellaire</p> <p>CDC Habitat possède plusieurs résidences situées le long du trajet du tram dans le quartier de Kergoat. Impacté par des cessions foncières nécessaires à la réalisation du nouveau tracé.</p> <p>1) Incidences des cessions des parcelles non bâties CL38 et CL50 nécessaires à l'édification de la nouvelle ligne de tram : 2 parcelles seront cédées à BMA, délégataire de Brest Métropole pour la réalisation de la nouvelle ligne de tram. Ces cessions parcellaires et la modification de la circulation liée aux nouvelles voiries et au tracé du tram entraîneront des modifications de l'accès au parking de la résidence des 1/2/3/4 rue Bosquet, un changement du dispositif d'accès (barrière sécurisée), un déplacement et une remise en état des clôtures.</p> <p>Le nouvel accès et les équipements qui en dépendent (barrière) devront être exclusivement situés sur les parcelles détenues par CDC Habitat.</p> <p>Il serait par ailleurs souhaitable que ces différents travaux, à la charge de l'aménageur, puissent permettre une intégration paysagère de la résidence dans les nouveaux espaces publics créés, tout en intégrant un objectif de pérennité, durabilité et facilité d'entretien des nouveaux équipements.</p>		
DUP/eR134	CDC HABITAT Céline JANODY	CDC Habitat possède plusieurs résidences situées le long du trajet du tram dans le quartier de Kergoat. Stationnement et circulation durant le chantier : Les circulations vont être durablement perturbées durant le chantier, de même que le stationnement. Souhaitent pouvoir adresser les informations préalables nécessaires via leurs propres canaux de communication aux locataires. Souhaitent donc être destinataires des informations bien en amont (5 jours ouvrés minimum).	TRAM	Autres

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR135	Loïc RAULT Locmaria-Plouzané Conseiller communautaire Pays d'Iroise Communauté	<p>1 L'offre actuelle de transport collectif interurbain et l'absence d'information sur les services ne permettent pas aux habitants des communes de Locmaria-Plouzané, Plougonvelin, Le Conquet qui le souhaiteraient de « diminuer l'usage de la voiture » et faciliter l'intermodalité car+ tram+ autre au PEM Montbarrey et demain PEM Plouzané.</p> <p>2 Les futurs travaux dans Brest de la ligne 2 du tram à Brest vont inciter les habitants des communes périurbaines à prendre les transports collectifs à cause des travaux, d'où la nécessité d'améliorer l'offre de TC pour les communes péri-urbaines et prendre en compte les besoins de déplacement de ces populations se rendant à Brest.</p> <p>3 il faut renforcer l'aspect compréhensif des horaires des cars interurbains (stress des usagers face au manque de clarté des horaires, les périodes de fonctionnement, les particularités), la régularité des services et la disponibilité des informations (mise en place d'un système d'info en temps réel des passages) pour permettre de réduire les usages de l'automobile</p> <p>4 les améliorations demandées sont une cause juste, d'actualité (empreinte carbone et émissions des déplacements à réduire pour limiter le dérèglement climatique, ZFE, économie..), d'intérêt général si on veut que nos campagnes continuent à vivre.</p>	Réseau Bibus	
DUP/eR135	Loïc RAULT Locmaria-Plouzané Conseiller communautaire Pays d'Iroise Communauté	<p>PEM Plouzané</p> <p>Le parking relais de Plouzané n'est pas accessible par le nord pour les vélos et automobilistes par le rond point de Athabascan ou celui de Kerzeniel. Cette possibilité permettrait d'éviter de traverser la voie à Porte de Plouzané pour les voitures en provenance de la RD 789 ou de Plouzané devant se garer au nouveau PEM Plouzané.</p> <p>Souhaite un nouvel « abri vélos sécurisé » explicitement sur ce nouveau PEM</p> <p>Le devenir du parking de Montbarrey n'est pas détaillé. Sera-t-il réaménagé si une partie des véhicules se garent au nouveau PEM Plouzané?</p> <p>La dépose minute pour les voitures n'est pas bien matérialisée. Elle comprend 2 places, bien insuffisantes pour manœuvrer en toute sécurité et répondre aux besoins de déposes covoiturage. A l'inverse il n'y a pas de matérialisation d'un dépose minute pour reprendre les passagers de l'autre côté de la rue.</p> <p>Regrette l'absence d'outil d'aide à l'information au PEM pour favoriser le covoiturage ou le partage de voiture par un affichage lumineux par exemple ou une application mobile</p>	PEM	
DUP/eR135	Loïc RAULT Locmaria-Plouzané Conseiller Comm. Pays d'Iroise Communauté	Pourquoi ne pas prolonger la ligne de tram A jusqu'à la Trinité ?	Réseau Bibus	Prolongement
DUP/eR135	Loïc RAULT Locmaria-Plouzané Conseiller Comm. Pays d'Iroise Communauté	<p>Créer une ligne transversale à partir du PEM de Montbarrey vers la Cavale et Bellevue pour éviter de passer par le centre-ville</p> <p>Rien n'est détaillé pour la desserte du Technopole : un oubli important</p>	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR135	Loïc RAULT Locmaria-Plouzané Conseiller Comm. Pays d'Iroise Communauté	Penser au stationnement, à la circulation et l'accessibilité des cars, des bus , des voitures partagées sur les PEM.(Plouzané, Cavale, Montbarrey) et favoriser l'usage du vélo.	PEM	
DUP/eR135	Loïc RAULT Locmaria-Plouzané Conseiller Comm. Pays d'Iroise Communauté	Le phasage des travaux n'est pas détaillé, notamment pour le PEM Plouzané, qui devrait être une des priorités afin de favoriser le changement de mode de déplacements avant et pendant les travaux plus importants dans Brest, prévus au projet « Mon réseau grandit »	PEM	Autres
DUP/eR135	Loïc RAULT Locmaria-Plouzané Conseiller Comm. Pays d'Iroise Communauté	Travailler à éviter les encombrements à certaines heures sur le pont de recouvrance (ex 8h15 8h30) entre tram, bus et le flux de voitures en priorisant les modes collectifs (tram notamment) afin de réduire les temps de parcours et ne pas pénaliser les correspondances à Liberté ou Gares	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/eR136	Anonyme	Planches 7 et 8 : Kergoat et Bouguen Habitant le haut de la rue du Général Changarnier, après avoir visionné la vidéo détaillant le tracé de la voie du Tram B, aimerait avoir quelques informations concernant la sortie en voiture du parking vers la rue du Duc D'aumale. En particulier, faut-il obligatoirement sortir sur la DROITE et rejoindre la rue Baratier pour pouvoir se rendre au centre-ville? Informe que, comme beaucoup de résidents de sa copropriété, il est globalement satisfait du tracé proposé.	TRAM	Circulation
DUP/eR137	Magdalini DARGENTAS	Mail Les hypothèses de trafic issues des hypothèses démographiques avancées sont erronées, car elles s'appuient sur une population de 144266 habitants (en 2028) à Brest, alors que la population diminue ou stagne selon l'INSEE. Par conséquent, l'ensemble des analyses produites, notamment les analyses financières, paraissent trop optimistes Projet qui vise à rapprocher la périphérie du centre-ville, mais au détriment de ce dernier et de ses habitants.	Obs générales sur le projet	Obs générales

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR137	Magdalini DARGENTAS	<p>Mail Planches 7 à 9 : Kerigonan, Glasgow, Clémenceau Circulations en boucle concernant l'avenue Foch et la rue de Glasgow : des circulations non précisées pour la rue de Glasgow et une surcharge de cette rue. Dans les différents documents (H2 ou H7), on peut lire que pour l'avenue Foch le projet impliquera une diminution de 200 uvp/h dans le sens conservé et une suppression de 700 à 800 uvp/h dans le sens supprimé, sans indiquer le flux précis dans le sens conservé. Pour la rue de Glasgow, on peut lire qu'il y aura une suppression de 400 uvp/h dans le sens supprimé. Toutefois, aucune estimation n'est donnée pour le sens conservé, qui est le plus saturé actuellement aux heures de pointe. Aucune information n'est donnée sur le report des circulations supprimées de l'avenue Foch, circulations qui se reporteront sur la rue de Glasgow dans le sens conservé (sens montant) dans le cadre de la mise en place de cette boucle de circulation, donc 700 à 800 uvp/h. La rue de Glasgow permet actuellement aux circulations d'aller vers le quartier de Bellevue, vers Kerinou et vers le haut de Saint-Martin et aussi vers Jaurès. Le choix de circulation en boucle viendra surcharger cette rue. Des embouteillages seront plus importants du fait du trafic élevé, des priorités données au carrefour au BHNS. Les aménagements prévus auront comme conséquence l'augmentation de la pollution de cette rue. Une étude spécifique sur les conséquences pour cette rue et ses riverains aurait dû être réalisée.</p>	Obs générales sur le projet	Circulation
DUP/eR137	Magdalini DARGENTAS	<p>Mail Planches 7 à 9 : Kerigonan, Glasgow, Clémenceau Suppression prévue de 60 places de stationnement rue de Glasgow, auxquelles s'ajoutent à l'échelle du quartier les 57 de la rue Donnart et les 30 de la place de la Liberté, qui va poser de graves difficultés pour les habitants de ce quartier. Préconise une autre politique s'appuyant sur un accès au centre-ville et à son stationnement uniquement pour ses habitants.</p>	BHNS	Stationnement
DUP/eR137	Magdalini DARGENTAS	<p>Mail Planches 7 à 9 : Kerigonan, Glasgow, Clémenceau La rue de Glasgow accueille aujourd'hui 4 lignes de bus, notamment desservant l'université, Bellevue, et l'hôpital de la Cavale Blanche. La station Malakoff est une station qui est utilisée par les habitants de Saint Martin et de Kerigonan. Il n'est donné aucune information sur le maintien et le futur trajet de ces lignes. Il serait également préjudiciable pour les habitants que ces lignes ne soient pas maintenues. Devoir aller chercher la ligne B du tram à la place de la Liberté ou à la rue Foch contribuera à la dégradation des conditions de vie des habitants du quartier. Dans la pièce H3 p. 94, il est dit qu'il sera « intéressant de mutualiser les sites propres créés pour le BHNS avec les autres lignes de bus du réseau ». Il est aussi précisé que « ces éléments seront approfondis dans la mise au point du projet définitif ». Ces éléments auraient dû être élaborés dans le cadre du présent dossier.</p>	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR137	Magdalini DARGENTAS	Mail Planches 7 à 9 : Kerigonan, Glasgow, Clémenceau Quid de la circulation des cars interurbains depuis la Gare routière. Emprunteront-ils également la rue de Glasgow?	Obs générales sur le projet	Circulation
DUP/eR137	Magdalini DARGENTAS	Mail Planches 7 à 9 : Kerigonan, Glasgow, Clémenceau Il est écrit pièce H3 page 35 que le projet de BHNS supprimera 112 arbres, soit environ la moitié des arbres existants, et ne replantera que 51. Ce sera le cas notamment sur la rue de Glasgow où les arbres situés sur le côté Est seront supprimés et non remplacés. Il y a là la poursuite d'une politique de suppression des alignements d'arbres en centre-ville (suppression d'arbres sur la rue Félix Le Dantec, sur la rue Branda, à la place de la Liberté, etc.), qui est regrettable pour la qualité du centre-ville et ses habitants.	BHNS	Environnement
DUP/eR137	Magdalini DARGENTAS	Mail Planches 7 à 9 : Kerigonan, Glasgow, Clémenceau La volonté de réaliser une plateforme de BHNS dans des rues qui n'en ont pas le gabarit oblige à sacrifier ou maltraiter les autres modes de déplacement. Ainsi, sur la rue de Glasgow, côté Est, les trottoirs maintenus seront d'une largeur réduite par rapport à actuellement. Pour les cycles, il n'est prévu qu'une bande cyclable, et non pas une piste, et seulement dans un sens de circulation. S'interroge sur l'insertion des vélos descendant dans les circulations. Sur l'emprise dédiée au BHNS ou sur les trottoirs?	Agts Cyclables	
DUP/eR138	Anonyme	Demande la gratuité des transports en commun // Mon réseau gratuit	Réseau Bibus	Autres
DUP/eR139	Benjamin PONGE	Arbres : le bilan actuel est négatif, il faudrait revoir l'ambition à la hausse et également être plus précis que le nombre d'arbre. Sur la ligne n°1, des arbres d'une dizaine de mètres de haut ont été remplacés par des arbustes, ce qui n'est pas la même chose, d'un point de vue écologique et paysager. Il faudrait donc une information globale en termes de biomasse et des précisions locales sur les changements paysager autres que des formules du type "de proposer des ambiances végétales plus complexes, riches et attractives." (p.23 document E) Dans le même registre, à quelle(s) rue(s) s'applique la figure 10 (p.21) intitulée "Figure 10 : Coupe ambiance les Grandes avenues" ?	Obs générales sur le projet	Environnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR139	Benjamin PONGE	<p>Cycles : L'ambition du projet est faible, il s'agit d'un projet structurant pour la ville dans les décennies à venir et l'occasion semble une nouvelle fois ratée pour rattraper le retard de Brest concernant la place du vélo.</p> <p>En particulier le long du tracé du B.H.N.S. et le fait que ce soit en partie compensé par le fait que les vélos puissent emprunter les voies B.H.N.S. n'est pas suffisant.</p> <p>Il faudrait d'ailleurs préciser ce point (compatibilité vélo / B.H.N.S.), il est mentionné p.27 que "Les autres lieux du tracé ne permettant pas l'implantation de piste cyclable, les vélos sont ramenés sur le site propre du BHNS avec un élargissement de celui-ci". La largeur n'est pas précisée et cette compatibilité n'est pas du tout apparente sur les frises d'insertion.</p> <p>La vision semble limitée sur l'intermodalité, les stationnements/abris vélos semblent limités aux PEM, alors qu'il y a d'autres points stratégiques. Par ailleurs, il n'y a pas de mention à des perspectives de mise en place de vélos en libre-service et de connexion avec les points-clés du tracé ;</p> <p>il faudrait aussi faciliter le transport des vélos dans les rames de tramway ou dans les bus.</p> <p>De même, il faudrait veiller aux problèmes de continuité d'itinéraires cyclables qui sont nombreux à Brest (pont de Recouvrance par exemple, rue Lesven/rue Albert Louppe, arrivée à la place de Strasbourg par la rue de Gouesnou).</p> <p>Le niveau de détail du projet ne le permet peut-être pas toujours de le savoir, mais la segmentation des portions fait craindre des problèmes de continuité.</p>	Agts Cyclables	
DUP/eR139	Benjamin PONGE	Demande un bilan précis relatif à la réduction de l'imperméabilisation et à l'artificialisation des sols par le projet.	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR140	Jacques PHILIPPOT et Marguerite MAZE	<p>Mail</p> <p>PLANCHE 10 : Pont Robert Schumann</p> <p>Développe les mêmes observations que DUP/eR132.</p> <p>Demande en complément la désignation d'un médiateur en tant qu'interlocuteur.</p>	TRAM	
DUP/eR141	Anonyme	<p>Planche 2 : rue Jules Lesven</p> <p>Habitant de la rue Jules Lesven depuis environ 4 ans ce fut une vraie "surprise" il y a un peu plus d'un an quand ils ont senti la maison trembler au passage de bus dans la rue, et cela de 6h du matin jusqu'à 23h. Cette mésaventure a duré quelques mois venant jusqu'à fissurer les murs de leur habitation, autant dire que cela jouait vraiment sur le moral et il n'aimerait pas revivre cette situation. Compte sur les travaux de voirie pour qu'il n'y ait plus ce désagrément lors des passages du BHNS.</p>	BHNS	Environnement
DUP/eR141	Anonyme	<p>Planche 2 : rue Jules Lesven</p> <p>Conteste la suppression des stationnements rue Jules Lesven.</p>	BHNS	stationnement
DUP/eR142	Anonyme	S'interroge sur la nécessité d'une dépose minute vers Albert 1ER pour tous les élèves de St-Anne. Rien n'est dit sur le flux généré par cet établissement. Même s'il y a du transport collectif cela n'enlèvera pas le flux routier (pas totalement).	Divers	Autres

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/eR143	M. PENARGUEAR, Adjoint à Gouesnou	PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55 et précise qu'à titre personnel, il a été victime d'une agression verbale et physique le 20 juillet par un individu qui restait garé sur la voie de circulation alors qu'il s'était identifié en tant qu'élu et officier de police judiciaire. Le fait de rajouter des places de stationnements augmenterait le flux de véhicules et les difficultés à cohabiter; la réunion de quartier organisé le 21 juin en mairie a validé cet état de fait et l'ensemble des participants a montré son opposition au projet tel qu'il était présenté. "On peut féliciter Stéphane Roudaut, maire de Gouesnou, d'avoir bien reçu le message."	PEM	
DUP/eR144	Guillaume CROSET	Mail Il faut améliorer le niveau des transports publics à Brest ! Avant de créer des nouvelles lignes et de nouvelles dépenses, ne faudrait-il pas optimiser ce qui existe : - prolongation de la ligne A jusqu'à l'aéroport ? (cette navette qu'on prend au départ de la porte de Gouesnou ne permet pas un service de qualité / rapidité en partant du centre-ville) ;	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/eR144	Guillaume CROSET	Mail Sécurité dans les transports publics : on voit régulièrement des profils de délinquants ou de gens désœuvrés et agressifs : qu'est-il fait pour traiter ces déviances de la société et inciter les gens à prendre les transports en commun en toute sécurité ?	Réseau Bibus	Autres
DUP/eR144	Guillaume CROSET	Mail Le site de la gare de Brest est remarquable : ne va-t-on pas dénaturer ce site avec ces aménagements coûteux et décalés esthétiquement ?	Obs générales sur le projet	Stations
DUP/eR144	Guillaume CROSET	Mail Un bus électrique ? Mais c'est mauvais pour la planète ! Pourquoi pas un moteur gazole dernière génération ?	BHNS	Environnement
DUP/eR144	Guillaume CROSET	Mail Ces lignes circulant au départ de la gare vont augmenter les problèmes d'engorgement du centre-ville et générer une pollution, l'a-t-on mesurée ? Pitié moins de minéral plus de végétal : que disent vos "KPI" en la matière ?	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/eR144	Guillaume CROSET	Mail Sur le plan, on a l'impression que la ligne B de tram ne passerait pas à Liberté ?	TRAM	Tracé
BREST METROPOLE				
DUP/BM/R1	Marie SERGENT Voir DUP/eR132	Planche 10 : Pont Robert Schumann Après consultation de la pièce E, page 126 concernant le pont franchissant la vallée du moulin à Poudre, ne voit aucune protection anti-suicide. Demande si c'est cela qui est matérialisé par le schéma "J". Demande quel sera le matériau de construction du pont (béton?). Demande où et comment rencontrer la commission de médiation.	TRAM	Ouvrages d'art

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/BM/R2	Mme CAGNASSO	Planche 13 : Gare Gambetta Angle Clémenceau Gambetta très bruyant. Infiltrations depuis travaux rond-point. Le long du square nuisances sonores + tram et avertisseurs dès 5h. Enrobé très sonore et chaud.	Obs générales sur le projet	Environnement
DUP/BM/R2	Mme CAGNASSO	Planche 13 : Gare Gambetta Quid des stationnements avenue Clémenceau et emplacements PMR ?	Obs générales sur le projet	Stationnement
DUP/BM/R3	Anne BOUCHEZ	Déplore que la première ligne de tramway n'ait pas tenu compte des vélos. Cite la rue Jean Jaurès très dangereuse. Pour ce nouveau projet les efforts constatés sont insuffisants à Brest qui est très en retard par rapport à d'autres métropoles. Il reste des couloirs Bus/ Vélo très dangereux et désagréables.	Agts Cyclables	
DUP/BM/R3	Anne BOUCHEZ	Planche 12 : Hôpital Morvan Il est impératif de permettre aux patients et leurs accompagnants un stationnement facile et proche du CHU.	TRAM	Stationnement
DUP/BM/C1	Mme ADDES pour les consorts LE ROUX	Note de la commission d'enquête : Concerne à la fois l'enquête parcellaire et la DUP Parcelle AP 57 Idem DUP/eR42. Voir aussi DUP/eR68		
DUP/BM/ C2	Anonyme	Ne comprend pas l'intérêt d'horaires aussi tardifs pour les bus et les trams. Propose un arrêt des bus à 19h30 le soir, et à 20h pour le tram. Les derniers roulent à vide.	Réseau Bibus	Autres
DUP/BM/C3	CLCV Christian BARDINET Président	Idem DUP/eR67		
DUP/BM/C4	Marie SERGENT	Idem DUP/eR132		
DUP/BM/C5	Groupe Municipal Minoritaire "Marchons pour le Relecq Kerhuon"	Regrette l'absence de permanence à Bohars et Le Relecq-Kerhuon.	Enquête Publique	Permanences
DUP/BM/C5	Groupe Municipal Minoritaire "Marchons pour le Relecq Kerhuon"	Constate que rien n'est prévu pour améliorer les échanges entre le Relecq Kerhuon et le port de commerce et entre la piscine du Relecq Kerhuon et Plougastel Daoulas. Propose une expérimentation de trolley bus entre le port de commerce et le Moulin Blanc avec possibilité de développement vers le bourg du Relecq Kerhuon. Demande qu'un accès à Plougastel Daoulas soit possible depuis la piscine, sans se rendre à l'arrêt du Rody.	Réseau Bibus	Création de nouvelles lignes Bibus
DUP/BM/C5	Groupe Municipal Minoritaire "Marchons pour le Relecq Kerhuon"	Demande la création d'un PEM près du Spadium, la piscine située près de la Cantine du Relecq Kerhuon.	PEM	

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/BM/C6	M. ROUDAUT, maire de Gouesnou	Idem DUP/eR83 Mis à part de rares divergences de vue concernant les tracés des lignes B et D, estime que les caractéristiques de ce projet dynamiseront l'attractivité des modes de déplacements alternatifs à la voiture. Il est indispensable d'anticiper dès à présent un prolongement de la ligne A vers les centres- villes de Gouesnou, Guipavas et Plouzané, ainsi qu'un prolongement de la ligne D vers le port de commerce et la zone de Kergaradec pour réaliser une liaison avec la ligne A.	Obs générales sur le projet	
DUP/BM/C6	M. ROUDAUT, maire de Gouesnou	PEM Carpont S'oppose au PEM du secteur Carpont au vu de sa situation près du rond-point Charles de Gaulle, principale entrée du bourg de Gouesnou et point de convergence de plus de 30 000 véhicules/jour. Le conseil départemental aurait donné un avis défavorable à ce projet car il aggraverait les conditions de circulation sur la RD 67 et le rond- point et empêcherait l'insertion des bus depuis l'emprise prévue sur la RD. Ce qui aurait pour conséquence des retards sur les réseaux Bibus et Breizh Go. De plus, la localisation du PEM au niveau de l'unique voie d'accès au quartier de Kerdidrun entrainera des encombrements et des problèmes de sécurité. Demande une réflexion globale associant le Département, sur un autre emplacement et intégrant la reconfiguration du rond-point Charles de Gaulle. En pièce jointe 3 copies de courriers, dont celui du 5 octobre 2022, adressé au président de Brest Métropole demandant la suspension du PEM.	PEM	
DUP/BM/C7	Groupe des élus Brest C'est Vous!	Idem DUP/eR112		
DUP/BM/C8	Jacques PHILIPPOT Marguerite MAZE	Idem DUP/eR140		
PARC/BM/M2	Priscille OZERAY PICQUENOT	Note de la commission d'enquête : concerne la DUP/MEC PLUi Demande comment consulter l'enquête en ligne.	Enquête Publique	Dossier d'enquête
PARC/BM/M4	Mme Sylvaine CAGNASSO	Note de la commission d'enquête : concerne la DUP/MEC PLUi Planche 13 : gare Gambetta Habitent depuis 5 ans 1 ave G Clémenceau à l'angle Clémenceau Gambetta. N'ont pas eu connaissance du projet d'extension des rames de tramways. Ne contestent pas l'utilité de ce transport, mais auraient préféré le système Bus central tel le Tvm du val de Marne ou un trolleybus moins bruyant, ou un tramway sur pneus. Expriment des inquiétudes quant à la proximité des voies avec les immeubles: risques de chutes de passants près des rails, ces trottoirs étant très fréquentés. Signalent l'impossibilité de faire stationner les véhicules d'urgence, pompiers, samu, ambulances aux portes des immeubles, le portage des épaves aux personnes âgées, et interrogent sur le ramassage des poubelles. Demandent pourquoi il n'a pas été prévu d'installer les rails de l'autre côté de l'avenue, côté Quartz et Square Kennedy. Ce qui aurait permis le stationnement de ces véhicules d'urgence, handicapés.	TRAM	Tracé

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
PARC/BM/M4	Mme Sylvaine CAGNASSO	Planche 13 : gare Gambetta Déplorent la suppression des parkings indispensables à ces anciens immeubles qui n'ont pas de garages. Déclarent que la formule payante par abonnements convient parfaitement aux riverains. Ils interrogent: où pourront-ils se garer du fait de la suppression de cette contre allée également utilisée par les spectateurs du Quartz, les clients des restaurants, les hôtels, les loueurs de voitures. Ils ont compté 22 camions d'une société de location sur les parkings de la rue Amiral Reveillere qui doit selon le projet accueillir les cars de la gare routiere. Et surtout qu'advientra t-il des emplacements pour handicapés supprimés le long du square Kennedy avenue Clemenceau?	TRAM	Stationnement
PARC/BM/M4	Mme Sylvaine CAGNASSO	Planche 13 : gare Gambetta Au niveau sonore, l'étude d'impact constate 68 db(A) à leur porte, ce qui dans l'échelle des nuisances est qualifié de niveau "pénible". Impossible actuellement d'ouvrir les fenêtres sur l'avenue Clemenceau à cause du bruit. Ce niveau sera dépassé sur le boulevard Gambetta avec le terminus du tramway (clochettes, avertisseurs, valises,etc) et surtout dans le virage angle Clemenceau /Gambetta (crissement des rails). Ce à partir de 5h30 le matin.	TRAM	Environnement
PARC/BM/M4	Mme Sylvaine CAGNASSO	Planche 13 : gare Gambetta Enfin s'ajoute la gêne causée par les travaux pendant 2 ans minimum pour propriétaires et locataires riverains qui ont déjà subi les travaux des ronds points il y a 3 ans, fermeture déjà annoncée de commerces.	TRAM	Obs générales
PARC/BM/M5	Mme Sylvaine CAGNASSO	Mêmes observations que PARC/BM/M5. Signale que Madame est elle-même handicapée.		
BREST CENTRE				
DUP/BC/R1	Sophie FABRE	Planche 6 : Donnart Interroge sur la nécessité d'abattre la maison située au n°40 de la rue Mathieu Donnart (parcelle CI 565), alors qu'elle dépasse moins que la maison située sur la parcelle 162. Planche 22 de la pièce K.	BHNS	Tracé
DUP/BC/R2	Jacques POPULUS	Regrette qu'il faille créer un deuxième pont au niveau du pont Schumann, alors qu'un BHNS aurait évité cette aberration environnementale.	TRAM	Ouvrages d'art
DUP/BC/R2	Jacques POPULUS	Demande que les pistes cyclables soient en voie propre, avec bordures tout au long des deux tracés Tram et BHNS.	Agts Cyclables	Obs générales
DUP/BC/R2	Jacques POPULUS	Demande une meilleure prise en compte de la desserte du lycée de l'Amiral Ronarc'h.	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/BC/R3	J VILLE	Planche 3 : Gascogne Constata avec satisfaction la prise en compte de la variante Gascogne, suite à la concertation avec les riverains. Remercie les équipes pour leur écoute. (habitant de la rue de Lannion).	TRAM	Tracé
DUP/BC/R4	Andrée AUFFRET	Opposée à la nouvelle ligne de Tram : il existe déjà un bus sur ce tracé donc il est possible de faire un BHNS.	TRAM	Obs générales
DUP/BC/R4	Andrée AUFFRET	Dangerosité des rails pour les piétons et aux intersection pour les voitures.	TRAM	Circulation
DUP/BC/R4	Andrée AUFFRET	Opposition au tram car nécessité de supprimer trop de places de stationnement.	TRAM	Stationnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/BC/R4	Andrée AUFFRET	Il faut garder des places de stationnement pour les riverains.	Obs générales sur le projet	Stationnement
DUP/BC/R4	Andrée AUFFRET	Planche 6 : Donnart Demande l'agrandissement du carrefour entre la rue mathieu Donnart et Paul Doumer et du carrefour Saint Luc/Montaigne pour éviter les bouchons.	BHNS	Tracé
DUP/BC/R4	Andrée AUFFRET	S'oppose à la création de pistes cyclables en sens contraire des voitures.	Agts Cyclables	Circulation
DUP/BC/R4	Andrée AUFFRET	S'oppose à la création d'une station de Tram à la place de la gare routière car il y aura trop de trafic et trop de croisements. Ce sera dangereux.	TRAM	Stations
DUP/BC/R4	Andrée AUFFRET	Il faut aérer Brest, ne pas faire de la ville un "Paris".	Divers	
DUP/BC/R5	Evan GUELARD	Planche 6 : Donnart Opposition à la destruction de la maison n°5 planche 22 (CI 565) qui ne dépasse pas plus que le bâtiment occupé par le Dubliners Que va devenir l'emplacement qui va être détruit?	BHNS	Tracé
DUP/BC/R5	Evan GUELARD	Planche 6 : Donnart Quelles solutions de stationnement pour les riverains et travailleurs?	BHNS	Stationnement
PARC/BC/R3	Isabelle FAVRE	Demande que les travaux ne soient pas trop destructeurs de la trame verte, Brest est tellement minérale et les zones humides disparaissent en périphérie pour des projets qui "bétonisent".	Obs générales sur le projet	Environnement
BREST BELLEVUE				
DUP/BB/R1	Anne LOURY	Note de la Commission d'enquête : observation portée à tort sur le registre parcellaire (PAR/BB/R1) Planche 1 : Hôpital Cavale Blanche La ligne 1 dessert aujourd'hui le CHRU par 2 arrêts : l'entrée principale de l'hôpital, et la plateforme du Questel, cette dernière donnant accès aux différents pôles du CHRU et aux nombreux cabinets médicaux. Interroge dès lors sur la desserte future du Questel	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/BB/R2	Annick LE BIHAN	Planche 4 : Bourbonnais Les occupants des 20, 22, 24, 26 avenue de Provence se voient supprimer 29 places. Or c'est la seule offre de stationnement pour ces 60 logements. Stationnement impossible près du gymnase. Interroge sur la compensation possible et propose de mettre la rue de Rennes en sens unique pour permettre le stationnement.	TRAM	Stationnement
BREST LAMBEZELLE				

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/BL/R1	Conseil Syndical de la Copropriété: F CARO	Planche 5 : Kérichen Résidence Bonne Nouvelle 18 à 30 Bd Léon Blum <i>Voir DUP/BL/R4</i> Demande que le quai et la station soient déplacés de quelques mètres pour éviter d'être implantés au droit de l'immeuble 28/30 BD Léon Blum.	BHNS	Stations
DUP/BL/R1	Conseil Syndical de la Copropriété: F CARO	Planche 5 : Kérichen Attire l'attention sur l'aménagement au niveau de la sortie du parking et du parking souterrain situés de chaque côté du 18 Bd L Blum. Quid de la piste cyclable à cet endroit?	BHNS	Acces riverains
DUP/BL/R2	Junko MOREL	Planche 3 : Baudelaire A compris que le nouvel arrêt St Christophe sera assez proche de l'arrêt Mirabeau actuel, ce qui lui convient.	BHNS	Stations
DUP/BL/R3	Annick CLEAC'H	Avis très favorable : la Métropole continue à s'adapter aux nouvelles approches de la mobilité. Salue l'intérêt écologique urbanistique et social du projet. Attend avec impatience sa réalisation dans son intégralité et dans les délais prévus.	Obs générales sur le projet	
DUP/BL/R3	Annick CLEAC'H	Planche 1 : place des FFI Interroge sur les aménagements qui seront réalisés place des FFI car le dossier est flou sur le traitement des espaces publics : place des piétons et vélos, stationnement.	BHNS	Obs générales
DUP/BL/R3	Annick CLEAC'H	Planche 1 : Place des FFI Regrette que le prolongement de la ligne jusqu'à Keraudren ne soit pas en site propre. La question du coût ne peut pas être une réponse satisfaisante.	BHNS	Prolongement
DUP/BL/R4	Conseil Syndical de la Copropriété: F CARO	<i>Voir aussi DUP/BL/R1</i> Insiste sur la nécessité de conserver un maximum d'arbres. Ce qui sera replanté mettra des années à repousser. Cite l'exemple des voies de Tram à St Pierre.	BHNS	Environnement
DUP/BL/R5	Mme RIVET	Planche 2 : Lesven Signale que la sortie du 94 ter rue Jules Lesven est difficile.	BHNS	Acces riverains
DUP/BL/R5	Mme RIVET	Planche 2 : Lesven Signale le phénomène de vibrations importantes lors du passage des bus et des poids lourds. Demande que l'on évite le stationnement des cars scolaires. Demande que la vitesse des bus soit limitée.	BHNS	Environnement
DUP/BL/R7	S MINGANT	Pièce H7 : demande si les projets d'installations photovoltaïques sur l'extension de l'atelier et aux abords du CHRU sont confirmés. Indique que d'autres potentialités existent sur les ombrières des parking PEM.	Obs générales sur le projet	Environnement

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/BL/O1	Anonyme	Une habitante de Lambézellec, favorable au projet de BHNS, déplore l'absence de liaison bus entre Lambézellec et la Cavale Blanche, Lambézellec et Kérinou, et Lambézellec et "Géant".	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
BREST SAINT MARC				
DUP/BSM/R1	Danielle LEVEC	Demande plus de bus rue de Paris avec un arrêt au Coq Hardi.	Réseau Bibus	Fréquence
BREST SAINT PIERRE				
DUP/BSP/R1	PRIGENT	Demande de prolongement de la nouvelle ligne de Tramway jusqu'au terminus de Thalès. Cela permettrait de contourner Brest quand il y a des perturbations ou des travaux en ville (Pont de Recouvrance) et serait utile aux futurs lotissements (Kerlinou, Fontaine Margot).	TRAM	Prolongement
DUP/BSP/R2	Jacques QUILLIEN	Demande le changement des voix (annonces dans tram) en fonction de la marée.	Divers	
DUP/BSP/R3	Loïc RAULT Locmaria-Plouzané Conseiller communautaire Pays d'Iroise Communauté	PEM Plouzané <i>Voir DUP/eR135</i> A pu consulter en mairie des plans plus lisibles que ceux mis à disposition sur internet. Observations à venir sur le registre. Note: - que le parking relais n'est pas accessible par le nord pour les vélos et les automobilistes; - que le dépôt minute est insuffisant; - que des conflits d'usage de la voirie sont inévitables car les voitures devront traverser la voie à Porte de Plouzané; Qu'il faudra revoir les capacités des consignes vélos. Etc...	PEM	
BREST EUROPE				
DUP/BE/R1	Anonyme	Mal voyants : attention quand les rampes PMR sont juste à côté des marches, il n'y a pas de système pour les différencier.	Obs générales sur le projet	Stations
DUP/BE/R2	Morgane BERTHELET pour APF France Handicap	Le plot central à l'intérieur des rames peut gêner la bonne circulation des fauteuils roulants.	Obs générales sur le projet	Rames
DUP/BE/R3	Anonyme	Demande si les éléments d'accessibilité sont soumis à la réflexion des personnes en situation de handicap.	Obs générales sur le projet	Autres
DUP/BE/R4	Amandine LEFEVRE APF France Handicap	Demande la mise en place d'un boîtier de compostage dans les espaces PMR.	Obs générales sur le projet	Rames
DUP/BE/R5	Amandine LEFEVRE APF France Handicap	Demande la mise en place d'un revêtement anti-dérapant dans les espaces PMR.	Obs générales sur le projet	Rames
BREST 4 MOULINS				
BOHARS				
GUILERS				
DUP/GL/R1	Yves MEVEL	Les deux PEM Provence et Guilers sont bien choisis. Espère qu'ils permettront à beaucoup de personnes d'y laisser leur véhicule et de prendre le bus puis le tram.	PEM	Obs générales
DUP/GL/R2	Bruno SIMON	Constata l'absence d'information sur le réseau de bus à Guilers / Intramuros / Navette.	Réseau Bibus	Autres

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/GL/R2	Bruno SIMON	La zone de covoiturage du PEM de Guilers est trop réduite par rapport à l'ambition de développer les transports en commun et le covoiturage.	PEM	Obs générales
DUP/GL/R2	Bruno SIMON	Quel sera le gain pour les habitants de Guilers? Aujourd'hui ils sont à Brest place de la Liberté en 30 mn sans changement. Demain ils auront 2 changements minimum pour un temps à définir et sans doute supérieur à 30 mn.	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/GL/R2	Bruno SIMON	Constate l'absence d'information sur les liaisons entre communes : Guilers - Gouesnou par exemple.	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/GL/R2	Bruno SIMON	Quel sera le coût pour chaque habitant de la métropole?	Coût du Projet	
DUP/GL/C1	M. Pierre OGOR, maire de Guilers	PEM Guilers : Estime que le projet manque d'ambition. Avec proposé l'aménagement d'un PEM plus vaste au sud du rond-point de Coat Mez, de l'autre côté de la RD 5 (18 000 véhicules/ jours) afin de capter la population en provenance du Pays d'Iroise et de permettre la création d'un cheminement piéton vers le site du bois de Keroual (plan en annexe). Constate que le plan présenté à l'enquête publique n'a pas été actualisé en fonction des derniers échanges avec les services de BMa. En annexe plan d'aménagement remanié.	PEM	
GOUESNOU				
DUP/GN/R1	Mme et M. Y MERCOEUR JOLLE	PEM Carpont Habitent face aux deux parking. S'opposent au projet de réaménagement du PEM . Incompatibilité du passage et du stationnement des bus avec l'accès à un quartier d'habitation.	PEM	
DUP/GN/C1	Anne Laure QUENTEL PORHEL	PEM Carpont Développe des arguments similaires à DUP/eR55.	PEM	
DUP/GN/C2	Cecile et Ronan SALUN	PEM Carpont Idem DUP/eR83	PEM	
DUP/GN/C3	Famille KERROUX	PEM Carpont Idem DUP/eR81	PEM	
GUIPAVAS				
DUP/GP/R1	Anonyme	BHNS non confirmé (Cf. article du Télégramme)	BHNS	
DUP/GP/R1	Anonyme	PEM Kertatupage non confirmé (Cf. article du Télégramme)	PEM	
DUP/GP/C1	Groupement d'employeurs serres de Lanvian, Maxime LE SAOUT	Regroupe 6 exploitants et 200 actifs. Epreuve des difficultés de recrutement en raison du manque de moyen de transport (35 mn de marche du premier arrêt de bus). Demande la mise en place d'un arrêt de bus au sein du lieu dit Lanvian à Guipavas. 70 salariés emprunteraient le bus matin et soir.	Réseau Bibus	Stations
LE RELECQ KERHUON				
PLOUGASTEL DAOULAS				

"Mon réseau grandit" - Enquête préalable à la DUP emportant mise en compatibilité du PLUi - ANNEXE DU PVS : Tableau récapitulatif des observations

Réf. Observation (suivant registre)	Prénom NOM (intervenant)	Résumé de l'observation	Thème	Découpage
DUP/PG/R1	Gilles PICAT	Favorable à la réalisation de la deuxième ligne de tram, qui aurait d'ailleurs dû précéder la première.	TRAM	Obs générales
DUP/PG/R1	Gilles PICAT	PEM Plougastel Nord-Est Ne voit pas l'intérêt du PEM dans l'état actuel décrit sans la réalisation d'un parc de stationnement et sans mise en place d'une liaison bus directe, fiable et à haut niveau de fréquence.	PEM	
DUP/PG/R2	Catherine DESBORDES	PEM Plougastel Nord-Est Les travaux d'aménagement du chemin de Kernevel vont sans doute apporter un flux de véhicules qui mériterait d'accéder à une aire de covoiturage, voire à un PEM pour accéder à Brest.	PEM	
DUP/PG/R2	Catherine DESBORDES	Pour inciter les plougastelois à utiliser les transports en commun il faudrait une réelle volonté de désengorger le Pont de Plougastel.	Réseau Bibus	Circulation
DUP/PG/C1	Y TITOUR	Demande pourquoi la commission d'enquête ne reçoit pas le public au Relecq Kerhuon.	Enquête Publique	Permanences
DUP/PG/C1	Y TITOUR	Demande la création d'un PEM à la Cantine pour des liaisons vers Plougastel, Guipavas et surtout vers le port de commerce avec liaison pour permettre un aller retour au niveau de la piscine. (Plan joint)	PEM	
DUP/PG/C1	Y TITOUR	Demande la modification du circuit de la ligne 11 et la modification des plages horaires. Demande l'étude d'une liaison en boucle entre la Cantine et le bourg, et des liaisons vers ARKEA, IKEA ZA Lavallot. Extraits de la concertation citoyenne organisée en 2017/2018.	Réseau Bibus	Restructuration des lignes existantes Bibus
DUP/ PG/C2	M. et Mme Vincent PAPE	PEM Carpont Habitants de Keridrun à Gouesnou, contestent le projet de PEM Carpont bien qu'ils soient favorables aux transports collectifs, aux mobilités douces et alternatives. Positionnement du projet incompatible avec les flux enregistrés sur le giratoire Charles de Gaulle. Projet qui engendrera plus d'insécurité et d'incivilité, dégradera l'entrée de ville, détruira un verger. Contestent la concertation, le vice-président aux mobilités ayant refusé de faire évoluer le projet. Constatent que malgré le courrier du Maire, le dossier soumis à enquête n'a pas évolué sur ce point. Demandent que le projet soit suspendu, et que de nouveaux emplacements soient étudiés en lien avec le Conseil Départemental. Joignent plusieurs PJ à leur observation : invitation du maire à la réunion du mardi 21 juin 2022, courrier du maire post réunion s'engageant à faire suspendre le projet de PEM, courrier du maire adressé aux habitants de Keridrun en cours d'enquête pour les inviter à y contribuer, articles de presse retraçant l'agression d'un adjoint au maire au niveau de l'aire de covoiturage.	PEM	
PLOUZANE				

ANNEXE 2

Procès verbal de synthèse

Danielle FAYSSE
Commissaire Enquêtrice
23, rue Courteline
35 700 Rennes
Tel : 02 99 38 23 39
E-mail : Danielle.faysse@hotmail.fr

à M. le Président de Brest métropole
Hôtel de Brest métropole
24 rue Coat ar Gueven
29 200 BREST

Objet : Procès-verbal de synthèse

Brest, le 20 janvier 2023

Monsieur le Président,

L'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'urgence du projet de développement du réseau de transport en commun de Brest métropole « Mon réseau grandit » emportant mise en compatibilité du PLUi sur le territoire des communes de Brest métropole s'est déroulée du 28 novembre 2022 à 09h00 au 6 janvier 2023 à 17h00, soit une durée de 40 jours.

Elle a donné lieu à 195 contributions.

A partir des observations recueillies, la commission d'enquête a effectué une synthèse thématique et, si nécessaire, a posé des questions. Conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du code de l'environnement, le document ci-joint, et le tableau qui l'accompagne, constituent le procès-verbal de synthèse. Je vous invite à apporter des réponses aux observations, demandes et propositions du public et aux questions de la commission d'enquête.

Cette enquête s'est déroulée conjointement avec celle portant sur la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation de l'opération (enquête parcellaire) qui a donné lieu à 9 observations. La commission d'enquête a également établi un procès-verbal de synthèse.

Je vous rappelle que vous disposez d'un délai de 15 jours pour produire vos observations.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Danielle FAYSSE
Présidente de la commission d'enquête

Arrêté préfectoral du 27 octobre 2021

**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET D'URGENCE
DU PROJET DE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE TRANSPORT EN
COMMUN DE BREST METROPOLE « MON RESEAU GRANDIT »
EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI
SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE BREST METROPOLE**

Enquête N°E22000157/35

28 novembre 2022 – 6 janvier 2023

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Fait à Brest, le 20 janvier 2023

SOMMAIRE

1. OBJET ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	3
2. BILAN DE L'ENQUÊTE	6
3. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC SUR LE PROJET « MON RESEAU GRANDIT », OBJET DE LA DEMANDE DE DUP, ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	8
3.1. ENQUÊTE PUBLIQUE.....	8
3.1.1. L'expression du public	8
3.1.2. Observation de la commission d'enquête	10
3.2. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE PROJET	10
3.2.1. L'expression du public	10
3.2.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	15
3.3. PROJET DE TRAMWAY	16
3.3.1. L'expression du public	16
3.3.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	25
3.4. PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS).....	25
3.4.1. L'expression du public	25
3.4.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	29
3.5. POLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX	29
3.5.1. L'expression du public	29
3.5.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	32
3.6. AMÉNAGEMENTS CYCLABLES.....	33
3.6.1. L'expression du public	33
3.6.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	41
3.7. RUE DE PARIS	41
3.7.1. L'expression du public	41
3.7.2. Question de la commission d'enquête :	41
3.8. SCHUNT.....	41
3.9. COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET	41
3.9.1. L'expression du public	41
3.9.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	42
3.10. RESEAU BIBUS	42
3.10.1. L'expression du public	42
3.10.2. Observations et questions de la commission d'enquête.....	44
3.11. TRAM-TRAIN	44
3.11.1. L'expression du public	44
3.12. DIVERS.....	45
4. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC SUR LE PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI, ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	46
4.1. L'expression du public	46
4.2. Observations et questions et de la commission d'enquête	46

1. OBJET ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Depuis 2018, Brest métropole étudie la mise en œuvre d'une troisième phase de développement du réseau de transport collectif en site propre.

Il s'agit d'un projet global intitulé « Mon réseau grandit » qui comprend la création de deux nouveaux axes forts de TCSP (une deuxième ligne de Tramway et une ligne de Bus à Haut niveau de Service (BHNS) et le renforcement de l'offre de transport sur toutes les communes de la métropole.

Une délibération du conseil de métropole en date du 1^{er} février 2019 a défini les objectifs et caractéristiques principales du projet ainsi que les modalités de concertation préalable.

Ces éléments ont servi de base à l'élaboration du programme qui a été soumis à délibération le 15 décembre 2020 au conseil de métropole. La délibération a permis de lancer la phase opérationnelle du projet, avec la passation d'un mandat de maîtrise d'ouvrage à Brest métropole aménagement (BMA) SPL. Au sein de BMA, l'équipe Tram 2, multidisciplinaire, est dédiée au projet.

La phase Avant-Projet a démarré mi 2021.

À l'automne 2021, une deuxième phase de concertation sur le projet a permis de converger sur les tracés définitifs des deux infrastructures linéaires (tramway et BHNS).

La délibération du conseil de Brest métropole du 29 avril 2022 entérine la mise à jour du programme de l'opération suite à la concertation 2021 et aux études d'avant-projet et de coût du projet.

Le projet de développement du réseau de transport en commun de Brest métropole intitulé « Mon réseau grandit » consiste en : la réalisation d'une deuxième ligne de tramway de la gare de Brest à l'hôpital de la Cavale blanche ; d'une ligne de bus à haut de niveau de service (BHNS) de la gare de Brest au quartier de Lambézellec ; la création de 8 pôles d'échanges multimodaux (PEM) sur les communes de Brest, Guilers, Gouesnou et Plougastel-Daoulas ; la restructuration de 2 pôles d'échanges existants ainsi que l'amélioration des liaisons avec les communes de la métropole ; l'extension de l'atelier de maintenance de tramways et l'aménagement d'une portion de la rue de Paris et de pistes cyclables rue Paul Doumer.

C'est ce projet qui fait l'objet de la présente enquête, préalable à la déclaration d'utilité publique et d'urgence du projet de développement du réseau de transport en commun de Brest métropole « Mon réseau grandit », emportant mise en compatibilité du PLUi sur le territoire des communes de Brest métropole.

Précisions :

L'enquête publique conjointe portant sur la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation des l'opération (enquête parcellaire) fait l'objet d'un procès verbal de synthèse distinct.

Le projet « Mon réseau grandit » fera ultérieurement l'objet d'une autre enquête publique environnementale, avec évaluation environnementale, portant sur 3 volets : « loi sur l'eau », les effets des coupes et abatages sur les alignements d'arbres et sur les dérogations au titre des espèces protégées. Cette seconde enquête visera à obtenir les autorisations environnementales nécessaires à la réalisation du projet.

Par courrier, enregistré au greffe du tribunal administratif de Rennes le 6 octobre 2022, le préfet du Finistère a demandé la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête

publique ayant pour objet la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Brest métropole et la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation d'une deuxième ligne de Tramway, d'une ligne de bus à haut niveau de service, ainsi qu'au renforcement de l'intermodalité du réseau par la création de huit pôles multimodaux.

M. le Président du tribunal administratif a désigné, par ordonnance du 17 octobre 2022, une commission d'enquête composée de la façon suivante :

Présidente : Mme Danielle FAYSSE, urbaniste.

Membres de la commission d'enquête :

- M Joris LE DIREACH, urbaniste ;
- M. Bruno BOUGUEN, ingénieur de la construction navale en retraite.

L'arrêté de M. le Préfet du Finistère portant ouverture de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'urgence du projet de développement du réseau de transport en commun de Brest métropole « Mon réseau grandit » emportant mise en compatibilité du PLUI sur le territoire des communes de Brest métropole a été pris le 27 octobre 2022.

Il précise :

- Qu'il s'agit d'une enquête conjointe avec celle portant sur la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation de l'opération (enquête parcellaire);
- Que l'enquête se déroulera du 28 novembre 2022 à 09h00 au 6 janvier 2023 à 18h00, soit pendant 40 jours consécutifs ;
- Que pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquêté sera consultable au siège de l'enquête fixé à l'hôtel de Brest métropole, en mairies de Brest centre, Bohars, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas et Plouzané, ainsi que dans les mairies de quartier de Brest suivantes : Lambézellec, Europe, Saint-Pierre, Quatre Moulins, Bellevue et Saint-Marc, aux jours et heures habituels d'ouverture au public ;
- Que le dossier sera également consultable en version électronique sur le site des services de l'État du Finistère : www.finistere.gouv.fr, rubrique : Publication – Publications légales – Enquêtes publiques ainsi qu'à l'adresse suivante : <http://monreseaugrandit.enquetepublique.net> et sur un poste informatique à la préfecture du Finistère – 42 bd. Dupleix – 29000 QUIMPER.
- Que le dossier sera aussi consultable via le site de Brest métropole : <https://jeparticipe.brest.fr> et sur le site du projet : <https://www.monreseaugrandit.fr/> .

Cet arrêté indique également que pendant toute la durée de l'enquête le public pourra formuler ses observations :

- soit oralement lors des permanences des commissaires enquêteurs,
- soit dans les registres d'enquête déposés dans chaque lieu d'enquête,
- soit par courrier adressé au siège de l'enquête à la Brest métropole,
- soit sur le registre dématérialisé accessible depuis le lien suivant : <http://monreseaugrandit.enquetepublique.net>
ou à partir du lien disponible sur le site internet des services de l'État dans le Finistère : <https://www.finistere.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques>
ou le site <https://jeparticipe.brest.fr> ou le site du projet : <https://www.monreseaugrandit.fr/>.
- soit par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante monreseaugrandit@enquetepublique.net.

Conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral précité, un dossier d'enquête et un registre d'enquête publique ont été mis à la disposition du public du 28 novembre 2022 à 09h00 au 6 janvier 2023 à 18h00, soit pendant 40 jours consécutifs, au siège de l'enquête, à l'hôtel de Brest métropole, en mairies de Brest centre, Bohars, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas et Plouzané, ainsi que dans les mairies de quartier de Brest suivantes : Lambézellec, Europe,

Saint-Pierre, Quatre Moulins, Bellevue et Saint-Marc, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Le dossier était consultable en version électronique sur le site des services de l'État du Finistère ainsi qu'à l'adresse suivante : <http://monreseaugrandit.enquetepublique.net> et sur le site de Brest métropole. Enfin, à la préfecture du Finistère à Quimper, un poste informatique tenu à la disposition du public permettait de consulter le dossier.

Des les premiers jours de l'enquête, la commission d'enquête a estimé que la délimitation de l'aire de covoiturage de Plougastel-Daoulas n'apparaissait pas clairement sur pièces E - Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, F - Plan général des travaux et H3 - Étude d'impact - Description de projet du dossier d'enquête.

A sa demande, un additif précisant la localisation de l'aire de covoiturage du Pôle d'échange multimodal Nord Ouest de Plougastel-Daoulas a été annexé au dossier d'enquête publique le mercredi 7 décembre 2022.

L'ensemble des permanences s'est déroulé dans de bonnes conditions de réception du public, chacun a pu consulter le dossier d'enquête, et les tracés des lignes, s'informer auprès des commissaires enquêteurs et émettre son avis sur le projet, soit oralement, soit par inscription dans les registres d'enquête.

Afin d'informer et de recevoir les observations des personnes malentendantes, les commissaires enquêteurs étaient assistés d'une traductrice en langue des signes lors des permanences du 13 et du 20 décembre. Ce dispositif a permis d'accueillir une personne, qui n'a pas souhaité formuler d'observation.

A chaque permanence, les commissaires enquêteurs ont vérifié la complétude du dossier d'enquête publique. Ils ont été souvent amenés à constater la disparition de certaines pièces qui ont été rapidement remplacées par les services de BMA.

La commission d'enquête a tenu 27 permanences, elle y a reçu **99 personnes**, principalement en mairies de quartier de Lambézellec (25 personnes), de Bellevue (18 personnes) et au siège de l'enquête à Brest métropole (22 personnes).

Les permanences ont été très calmes. La commission d'enquête a surtout rencontré les riverains des tracés des lignes de tramway et de BHNS projetés.

Elle a également reçu 4 des propriétaires ou représentants des propriétaires de parcelles bâties concernées par le périmètre d'expropriation. Seuls trois propriétaires individuels, en indivision ou en copropriété, ont déposé des observations.

L'enquête, ouverte le lundi 28 novembre 2021 à 9 heures, s'est terminée le vendredi 6 janvier 2022 à 18 heures. Elle s'est déroulée dans le calme et sans incident.

2. BILAN DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'urgence du projet de développement du réseau de transport en commun de Brest métropole « Mon réseau grandit » emportant mise en compatibilité du PLUI sur le territoire des communes de Brest métropole a donné lieu à **194 contributions écrites et une contribution orale** qui se répartissent de la façon suivante :

Lieu d'enquête	Acronyme	Inscriptions au registre	Courriers	Contribution orale	Total	Commentaires
Registre électronique	eR	144			144	eR1 à eR144 dont 39 mails
Brest métropole DUP	BM	3	8	0	11	
Brest métropole PAR	BM				3	3 contributions reçues sur l'adresse électronique de l'enquête parcellaire concernent la DUP
Brest centre	BC	5 DUP +1 Parc	0	0	6	Une observation parcellaire concerne la DUP
Quartier Bellevue	BB	2 dont une sur Parc	0	0	2	Une observation parcellaire concerne la DUP
Quartier Lambézellec	BL	6	0	1	7	
Quartier Saint-Marc	BSM	1	0	0	1	
Quartier Saint-Pierre	BSP	3	0	0	3	
Quartier Europe	BE	5	0	0	5	
Quartier 4 Moulins	B4M	0	0	0	0	
Bohars	BO	0	0	0	0	
Guilers	GL	2	1	0	3	
Gouesnou	GN	1	3	0	4	
Guipavas	GP	1	1	0	2	
Le Relecq Kerhuon	LRK	0	0	0	0	
Pougastel Daoulas	PG	2	2	0	4	
Plouzané	PZ	0	0	0	0	
TOTAL		176	15	1	195	

Conformément aux dispositions de l'article R.123-13 du code de l'environnement, les inscriptions portées dans les registres d'enquête subsidiaires ont été transmises au siège de l'enquête, à Brest métropole pour être annexées au registre principal.

Précisions :

- L'inscription n° 2 du registre DUP Gouesnou, datée du 7 janvier 2023, soit après la clôture de l'enquête publique, n'a pas été prise en considération.
- Certaines personnes ou associations se sont exprimées à plusieurs reprises ;
- Chaque contribution peut comprendre plusieurs demandes ou observations portant sur des sujets différents ;
- Plusieurs personnes différentes ont déposé des contributions strictement identiques.

9 associations ou organismes se sont exprimées lors de cette enquête publique.

Nom de l'association ou organisme	Référence des observations
Morgane BERTHELE Association des Paralysés de France	DUP/eR3 et eR31, DUP/BE/1à 5
Christian BARDINET CLCV de BREST	DUP/eR67 et DUP/BM/C3
David DERRIEN Association A quoi ça serre	DUP/eR91
Thierry GUEZENNEC CCI Métropolitaine Bretagne Ouest	DUP/eR105
M. LE FEUVRE Association AIR BREIZH	DUP/eR110
Association Brest à pied et à vélo	DUP/eR113
CDC Habitat	DUP/eR/ 134
F CARO Conseil Syndical de la Copropriété	DUP/BL/R1 et R4
Maxime LE SAOUT Groupement d'employeurs serres de Lanvian,	DUP/GP/C1

7 partis politiques, élus, ou groupes ont formulé des observations sur le projet « Mon réseau grandit ».

Nom de l'organisme	Référence des observations
Groupe Municipal Minoritaire "Marchons pour le Relecq Kerhuon"	DUP/BM/C5
M. Stephane ROUDAUT, maire de Gouesnou	DUP/eR83 et DUP/BM/C6
André SALAUN, adjoint à Gouesnou	DUP/eR103 et eR126
Loïc RAULT Locmaria-Plouzané, Conseiller communautaire Pays d'Iroise Communauté	DUP/eR135 et DUP/BSP/R3
M. Pierre OGOR, maire de Guilers	DUP/GL/C1
Mme Bernadette MALGORN Groupe des élus de « Brest, c'est Vous! »,	DUP/eR 112 et DUP/BM/C7
M. PENARGUEAR, Adjoint à Gouesnou	DUP/eR143

3. SYNTHESE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS FORMULEES PAR LE PUBLIC SUR LE PROJET « MON RESEAU GRANDIT », OBJET DE LA DEMANDE DE DUP, ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Chaque contribution a été examinée par la commission d'enquête et est référencée dans le tableau de synthèse joint au présent procès-verbal. Chaque déposition peut comprendre plusieurs demandes ou observations portant sur différentes thématiques.

Ainsi les 195 contributions ont été ventilées en 398 observations, propositions ou demandes.

Ce tableau permet à toutes les personnes qui ont participé à l'enquête de retrouver le résumé de leur intervention.

A partir des observations recueillies et des avis émis lors de la consultation administrative, la commission d'enquête a effectué une synthèse thématique et, si nécessaire, a posé des questions.

Le maître d'ouvrage est invité à apporter des réponses à ces observations, propositions et questions.

Répartition des avis

Certaines personnes ou associations se sont exprimées à plusieurs reprises, ce qui ramène à environ 185 le nombre de personnes privées ou publiques qui se sont exprimées sur le projet « Mon réseau grandit ».

En définitive peu d'intervenants ont émis un avis tranché sur le projet. La plupart des contributeurs ont exprimé des demandes ou des avis sur une thématique particulière (stationnement, environnement, aménagements cyclables, PEM, réseau BIBUS...) sans pour autant se prononcer sur l'utilité publique du projet. Quelques intervenants ont soumis leur avis favorable à la satisfaction d'une demande particulière.

Parmi ces contributions la commission a recensé :

- 19 Avis favorables
- 2 Avis favorables sous condition ou réserve clairement exprimés,
- 10 Avis défavorables

3.1. ENQUETE PUBLIQUE

3.1.1. L'expression du public

Hormis les deux premières vérifications du bon fonctionnement du registre électronique (eRegistre) et de l'adresse électronique, effectuées par les membres de la commission d'enquête, et le message électronique d'une personne souhaitant connaître les modalités de consultation du dossier d'enquête en ligne, 9 observations expriment l'opinion du public sur les conditions de déroulement de l'enquête publique, parmi lesquelles un groupe politique.

3.1.1.1. La publicité et l'information relative à l'enquête publique

Une meilleure communication pour rendre l'enquête publique « plus utile » a été réclamée.

Un intervenant relève que les articles de presse parus pour annoncer le lancement de l'enquête publique indiquent que la « discussion est close ».

Lors de ses permanences, la commission d'enquête a pu constater que cette opinion est largement répandue dans l'opinion du public qui s'interroge sur l'intérêt de cette enquête publique et son impact sur la décision finale.

3.1.1.2. Le dossier d'enquête publique

Un intervenant remercie pour la qualité du dossier qu'il juge clair et précis.

A l'inverse, une autre personne constate que le dossier de l'enquête est très "dense". Elle indique avoir éprouvé des difficultés pour rechercher des éléments du dossier (exemple : "pistes cyclables"). Elle estime que « même si l'enquête publique est une "bonne idée" cela peut être réhivitoire ».

Cette opinion a été souvent entendue lors des permanences tenues par les commissaires enquêteurs. Les critiques ont essentiellement porté sur le manque de lisibilité des plans présentés dans les pièces E et H3 (figures d'insertion) et parfois sur les ruptures de continuité entre les planches (exemple BHNS planches 3, 4, 5). L'absence de localisation des places de stationnement supprimées a également été évoquée lors des permanences.

Un intervenant (DUP/eR80), qui a par ailleurs formulé de nombreuses remarques sur l'impact environnemental du projet, a procédé à une analyse critique de certaines pièces du dossier d'enquête publique :

Pièce E notice explicative

- Remarque générale sur la forme : les figures ne sont pas appelées dans le corps du texte, de sorte qu'il est parfois difficile de comprendre quel paragraphe elles illustrent. Exemple de la Figure 9 : ambiance Cavale, mais pas de lien établi avec la figure précédente pour localiser cette "ambiance" sur la carte. Cette absence de lien entre le texte et les illustrations masque également certaines incohérences entre ce qui est écrit et ce qui est représenté. Ainsi certaines illustrations semblent à l'échelle pour la largeur allouée à chaque mode de déplacement, d'autres non, ou alors ne respectent pas les largeurs et distances normées, par exemple pour une bande cyclable, ou la distance à respecter pour dépasser un cycliste sur une voie mixte.
- Les termes "revitaliser" (pour les centres) et "qualitatifs" (pour les matériaux) sont flous et subjectifs, est-il possible de préciser ces termes dans un glossaire ou proposer des exemples pour les rendre spécifiques ou mesurables ?

Pièce H6 étude d'impact page 11 "il apparaît que le projet «Mon réseau grandit» n'est pas de nature à générer des volumes importants de déblais et ne nécessite pas non plus un apport important de remblais" : "important" n'est ni spécifique ni mesurable et n'a donc aucune valeur dans cette phrase. Qu'est-ce qu'un volume important de remblai, par rapport à quoi ?

3.1.1.3. Le déroulement de l'enquête publique

L'enquête s'est déroulée du 28 novembre 2022 au 6 janvier 2023. Durant cette période, la commission d'enquête a tenu 27 permanences, réparties sur l'ensemble du territoire de Brest métropole.

Cette organisation a donné lieu à quelques critiques :

Le Groupe Municipal Minoritaire "Marchons pour le Relecq Kerhuon" (DUP/BM/C5) et un autre intervenant ont regretté l'absence de permanence en mairies de Bohars et du Relecq Kerhuon.

Deux autres personnes ont demandé une planification plus adaptée (horaires) des réunions de l'enquête publique pour les personnes en activité (commerçants) et pour les personnes résidant dans les communes limitrophes.

3.1.2. Observation de la commission d'enquête

Dossier d'enquête : La CE rappelle avoir exposé à Brest métropole que le courrier de la MRAe, qui figure dans le dossier (pièce L- Décisions et Avis) qui déclare n'avoir aucune observation à formuler, ne porte que sur la mise en compatibilité du PLU (titre de la réponse), et pas sur la demande de déclaration d'utilité publique au titre du projet «Mon réseau grandit».

3.2. OBSERVATIONS GENERALES SUR LE PROJET

3.2.1. L'expression du public

63 observations sur le projet « Mon réseau grandit » ont une portée générale. Il s'agit d'observations concernant le projet dans son ensemble, ou plusieurs points du projet à la fois (à titre d'exemple, une observation portant à la fois sur le tram et le BHNS, ou sur le tram et les PEM).

Opportunité / justification

Pour les défenseurs du projet, celui-ci offre une solution aux personnes qui ne conduisent pas, il s'inscrit dans les enjeux majeurs de mobilité, offre une réponse aux pollutions, pour faire face à l'urgence liée à la progression de la circulation des automobiles et aux difficultés qui en découlent, pour améliorer l'efficacité des transports en commun, parce qu'il est cohérent avec le SCoT, le PLUi et le PCAET, ou encore parce qu'il va générer des emplois, des retombées économiques pour le territoire et des opportunités pour les entreprises. L'association Brest à pied et à Vélo reconnaît et salue l'utilité publique d'un projet de transport en commun capacitaire en site propre associé à des aménagements favorisant l'intermodalité et la multimodalité, et reconnaît également que les emplacements et lignes proposées font partie des principales implantations nécessaires pour permettre la réduction nécessaire du trafic automobile dans la zone agglomérée de Brest.

A l'inverse, les détracteurs du projet, dont notamment le Groupe des élus de « Brest, c'est Vous! » (DUP/eR112) et des riverains de la rue Mathieu Donnart, contestent :

- Un projet basé sur des hypothèses démographiques trop optimistes et erronées, avec des conséquences financières ;
- Un projet perçu comme visant à rapprocher la périphérie du centre-ville, mais au détriment de ce dernier et de ses habitants ;
- L'insuffisance d'analyse des besoins et du transfert modal, et leur projection sur la durée de vie des investissements ;
- L'absence de prise en compte des plans de déplacement d'entreprise (PME) des principales entreprises et institutions de l'agglomération, tant au niveau de la métropole que du pays de Brest ;
- Un modèle de transport dépassé, en particulier s'agissant du tramway dont la structure lourde ne permet pas de s'adapter à l'évolution de la ville, ses dynamiques urbaines, et au flux de voyageurs ;
- La nécessité de réaliser la ligne de tramway et le BHNS de concert, ne serait-ce que pour limiter les temps de travaux et les coûts.

Ils interrogent :

- Quel est le public qui est visé pour augmenter la fréquentation des TC ?
- Ces travaux étaient-ils urgents pour répondre à des besoins clairement identifiés et non supposés?
- L'échéance de mise en service en 2026 est-elle vraiment impérative ?

- Les diagnostics ont-ils été sincères ?
- Le modèle proposé est-il le plus pertinent sur le plan environnemental ou financier au regard du contexte économique ?

Plusieurs observations, en grande partie réalisées par l'Association des Paralysés de France, ont trait à l'accessibilité des ouvrages et matériels roulants du projet : demandes de revêtement anti-dérapant, d'un boîtier de compostage dans les espaces PMR, signalement de la gêne générée par le plot central dans les rames pour les fauteuils roulants et demande de rames réellement adaptées, notamment aux heures de pointe, demande d'un aménagement de stations adapté aux non-voyants et mal-voyants (pour différencier les rampes des marches).

Quelques observations portent sur l'aménagement des stations, en complément de celles pré-citées relatives à leur accessibilité PMR. Ainsi l'association CLCV de Brest demande que l'arrêt Tram et BHNS Gare Gambetta soit largement couvert depuis la gare SNCF. Un autre pétitionnaire craint que cette station dénature la gare.

Les observations générales relatives au tracé expriment le regret, soit de la réalisation de deux lignes quasi-parallèles se rendant au même point du centre-ville, soit que les tracés du projet empruntent les principaux axes de circulation et craignent les conséquences.

Les observations relatives au stationnement rappellent la nécessité de conserver du stationnement pour les riverains, en citant parfois des secteurs spécifiques (Clémenceau). Certains craignent que la réduction du stationnement riverain n'ait pour conséquence de détourner les habitants du centre-ville des transports en commun, et d'en faire fuir la population familiale.

Pour le groupe des élus de « Brest, c'est Vous! » (DUP/eR112), libérer l'espace public du stationnement implique de le prévoir en nombre suffisant dans les constructions privées. Elle craint en outre les conséquences du décalage entre la suppression des stationnements sur rue et la livraison des parkings en ouvrage, et rejette toute méthode coercitive. Elle considère qu'on ne peut réduire la place des voitures dans l'espace public sans adapter au préalable l'offre en stationnement et l'urbanisation.

La seule observation générale relative au prolongement a été réalisée par le maire de Gouesnou, qui considère que la prochaine phase de déploiement du réseau en site propre intégrera un prolongement de la ligne A du tramway au plus proche des centres-villes de Gouesnou, Guipavas et Plouzané, ainsi qu'un prolongement de la future ligne D de BHNS vers le port de commerce d'une part, et, d'autre part, vers la zone de Kergaradec afin de réaliser une connexion avec la ligne A.

En ce qui concerne la circulation, les plus défavorables aux projets craignent une dégradation des conditions de circulation, tant en phase travaux qu'après la mise en service, qui aura pour conséquence une progression des embouteillages, et estiment que le projet n'apporte pas de solution aux habitants de la périphérie. Ils considèrent normal de permettre aux habitants de circuler et stationner au plus proche de chez eux. D'autres, bien que favorables au projet, s'interrogent sur les conséquences pour ceux qui n'ont pas la possibilité d'utiliser les transports en commun pour leur déplacement domicile-travail, et craignent un allongement de leur durée. Certains anticipent que le choix du tramway avenue Foch et du BHNS avenue de Glasgow va compliquer la circulation pour les autres modes de transport dans ces axes stratégiques d'accès au centre-ville, et repousser la circulation automobile dans des axes inadaptés à ce trafic.

Le projet soulève plusieurs questions :

- Les cars interurbains emprunteront-ils également la rue de Glasgow au départ de la gare routière ?
- Pièce E notice explicative page 129 tableau 15 : les prévisions de trafic sont établies sur la base du trafic actuel, alors que le tram sera mis en service au mieux en 2026. Comme Brest métropole

doit tenir ses objectifs de diminution du trafic automobile de 5% par an conformément au PCAET, pourquoi ne pas intégrer cette baisse de 30% à 40% d'ici la mise en service du tram B et du BHNS ?

- Quelle est l'estimation du nombre d'uvp/h avenue de Glasgow dans le sens conservé, et intégrant le report de trafic dans le sens supprimé avenue Foch ?

Un déposant préconise d'attendre la mise en œuvre de la nouvelle ligne de tram pour analyser ses conséquences sur les flux de circulation afin de mieux identifier le futur tracé du BHNS

Les observations relatives à l'environnement sont de nature diverse.

Certaines présentent un caractère général et établissent des propositions :

- Nécessité de conserver / planter un maximum d'arbres pour leur effet de lutte contre les ilots de chaleur. Demande d'un inventaire et de l'analyse de leur état sanitaire ;
- Nécessiter de revoir à la hausse l'ambition s'agissant des arbres, tant leur nombre que l'essence, la taille, l'adaptabilité au réchauffement climatique ;
- Nécessité de préciser les futures ambiances paysagères ;
- Moins de minéral, plus de végétal ;
- Nécessité de préserver la trame verte dans le cadre des travaux ;
- Privilégier des revêtements plus clairs que l'enrobé noir, pour éviter des sols à plus de 50°C l'été !

D'autres établissent un constat général :

- Manque d'ambition dans le contexte de changement climatique ;
- Les solutions aux besoins de déplacements de la population doivent être les plus respectueuses de l'environnement ;
- La pollution du centre-ville va s'accroître en raison des reports de circulation ;
- L'angle Clémenceau-Gambetta est très bruyant ;
- La Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) semble insuffisamment prise en compte. L'objectif de réduction de 4 à 5 % du trafic automobile qui se déduit du PCAET n'est ni évoqué ni traduit en termes de moyens à mettre en œuvre pour le respecter et a un impact direct sur certains points du dossier d'enquête ;
- L'absence d'intégration d'une compensation dans le cadre de la destruction d'éléments naturels protégés au titre de l'article L123-1-5-7 du code de l'urbanisme, les travaux et ouvrages de voirie d'intérêt général étant réglementairement dispensés, est contestable.
- Le principe de la compensation de manière plurielle de l'abattage de centaines d'arbres, par du gazon ou des buissons, est contestable.

D'autres posent des questions :

- Quel est le bilan précis relatif à la réduction de l'imperméabilisation et à l'artificialisation des sols par le projet ?
- Le projet présenté est-il la meilleure réponse aux besoins de mobilité dans l'agglomération brestoise, tant en termes d'impact sur l'environnement qu'en termes de coûts ?
- L'installation d'ombrières photovoltaïques est-elle toujours prévue sur l'extension de l'atelier de maintenance ? aux abords du CHRU ? Sur les PEM ?

Un intervenant (DUP/eR80) émet de nombreuses questions et critiques et remarques relatives à l'environnement en s'appuyant sur les pièces E « *Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants* » et H6 « *Etude d'impact – Incidences et mesures* » du dossier, reprises ci-après :

Pièce E notice explicative page 35 le bilan du tableau en figure 43 n'est pas clair, que cherche-t-on à afficher, quel est le bilan en nombre d'arbres ? Il n'y a pas d'équivalence entre un arbre en pleine maturité qu'on arrache, et un jeune arbre qu'on plante. Le bilan total est donc très négatif en termes de puits de carbone, de biodiversité (le milieu et les habitats naturels seront détruits pendant les

travaux) et d'ombrage : on supprime plus de la moitié des arbres ! Globalement sur cette page on voit bien les arbres conservés sur les plans, mais on ne voit pas lesquels sont supprimés, ce qui introduit un biais dans l'analyse.

Pièce E notice explicative page 36 sur l'éclairage : "Qu'il renforce la sécurité, facilite les déplacements nocturnes ou permette de mettre en valeur notre patrimoine, il revêt une importance majeure dans les villes et dans les campagnes et est sources de progrès." En quoi l'éclairage public est une source de progrès ? C'est aujourd'hui un problème environnemental majeur et la première source de pollution lumineuse, son rôle est à revoir intégralement ! Par exemple, quel intérêt d'éclairer la chaussée voitures, à part au niveau des passages piétons pour leur sécurité ? Le reste de la chaussée est naturellement éclairé par les phares des voitures. De même, "révéler les façades des boulevards", à quelle fin ? La mise en valeur du patrimoine la nuit n'est plus une priorité quand il faut drastiquement réduire notre consommation d'énergie : on en profitera suffisamment de jour. "Eclairer la voûte des arbres" est aussi inutile et gaspilleur d'énergie qu'incompatible avec le rôle des arbres pour la biodiversité et la vie nocturne de la faune. On s'inquiète plus de la durabilité du mobilier face au climat, que de son impact environnemental. Eclairer les voitures ne sert à rien, en ce sens, des mats à 8m de haut sont bien inutiles. Un éclairage beaucoup plus tamisé orienté exclusivement sur les cheminements piétons (moins de puissance d'éclairage nécessaire, moins de diffusion) et les croisements de flux (passages piétons) suffira largement à assurer la sécurité des personnes.

Pièce E notice explicative page 129 tableau 15 : les prévisions de trafic sont établies sur la base du trafic actuel, alors que le tram sera mis en service au mieux en 2026. Comme BM doit tenir ses objectifs de diminution du trafic automobile de 5% par an conformément au PCAET, pourquoi ne pas intégrer cette baisse de 30% d'ici la mise en service du tram B et du BHNS ?

Pièce H6 étude d'impact page 9 MR 1 : Diminution des émissions de polluants et GES par l'efficacité de l'organisation du chantier :

- Le titre est trompeur, par rapport à un état initial sans chantier, le projet ne va pas diminuer ses émissions, elles seront positives en valeur absolue.
- Rien de mesurable dans ce paragraphe, on lit que le projet « adopte une démarche cycle de vie garantissant une conception bas carbone » mais il n'est nulle part fait mention des calculs effectués pour évaluer l'impact du chantier, des hypothèses prises pour ces calculs, de la méthodologie utilisée, du gain en émissions par rapport à des matériaux traditionnels, etc.

Pièce H6 étude d'impact page 10 impacts résiduels sur le climat : ce paragraphe est une farce honteuse ! Jamais on ne mesure les émissions de CO2 du projet pendant son cycle de vie, et on se permet de déclarer que ce sera négligeable par rapport aux émissions mondiales. Cette phrase minimise l'impact du chantier sur le changement climatique, tout comme l'impact du changement climatique sur le chantier, avant même d'avoir réalisé le moindre inventaire des impacts. Combien de m3 de béton, avec quelle valeur de $teqCO_2$ par tonne de béton produite et transportée ? C'est un parti pris très subjectif et déconnecté des réalités et du contexte actuel, avec une augmentation, déjà constatée, en fréquence et en intensité des événements climatiques extrêmes à Brest. De fait, cette étude fait l'impasse complète sur le bilan en émissions de CO2 du projet, se contentant de dire qu'elles sont négligeables. La somme, au niveau mondial, des émissions locales « négligeables » aboutit pourtant au changement climatique et à l'effondrement de la biodiversité, il est donc temps que Brest métropole prenne ses responsabilités pour atteindre les objectifs de réduction des émissions, plutôt que chercher à minimiser l'impact de ses grands chantiers. La première étape passe par un calcul à défaut d'une mesure, de mise en place d'actions de réduction mesurées et, en dernier recours, de mesures de compensation elles aussi mesurées.

Pièce H6 étude d'impact page 23 risque météorologique : pas de mention du risque de canicule? Quelle organisation du chantier par 40°C dans une zone où les arbres sont abattus, supprimant toutes les sources d'ombrage, avec la chaleur supplémentaire générée par les moteurs des engins de chantier ?

Pièce H6 étude d'impact page 103 sur la qualité de l'air : "Une croissance de 12 % (basé sur les prévisions de croissance entre la situation actuelle et 2028) du trafic a été retenue entre 2028 et 2048 faute de données plus précises". C'est contradictoire avec le plan climat et les objectifs du projet, PCAET qui vise une diminution de 5% par an pour chaque secteur, donc le transport. Pourquoi cette hypothèse de croissance en opposition totale avec les objectifs européens, nationaux et métropolitains de réduction du trafic automobile ? Pourquoi la zone d'étude se limite-t-elle à une bande autour du réseau, et pas à toute la métropole brestoise, le tram devant améliorer la situation dans toute la ville ? L'amélioration de la qualité de l'air se base sur une hypothèse de modernisation progressive du parc, sans démontrer que par le passé cette modernisation a amélioré la qualité de l'air (du fait de l'augmentation du trafic).

Pièce H6 étude d'impact Page 41 MC 3 : Mesure de compensation pour l'habitat favorable à la nidification de l'avifaune : les mesures compensatoires pour l'avifaune doivent être mises en œuvre avant le début du chantier pour être efficaces, faute de voir disparaître les populations visées par discontinuité de leur habitat naturel pendant le chantier. En outre, le verdier et le chardonneret ne sont pas les seules espèces à enjeu écologique : les populations de pinçons, de moineaux et autres oiseaux communs sont elles aussi en forte diminution depuis 20 ans. La première cause est la perte d'habitat du fait de l'urbanisation effrénée. Ces espèces doivent être considérées elles aussi dans les impacts.

Remarque d'ensemble : aucune mesure compensatoire n'est intégrée dans le budget du projet présenté dans la notice explicative. Aucun calcul, même préliminaire, n'est fait pour appréhender l'impact du projet sur les limites planétaires comme le changement climatique, l'accès à l'eau potable, les matières premières, etc. ne permettant pas au lecteur d'appréhender les impacts de manière concrète, autrement qu'avec des qualificatifs flous comme « négligeable » ou « limité ». Plutôt qu'insérer le projet dans le contexte de métropole brestoise qui est le sien, on rappelle à plusieurs reprises que son impact au niveau mondial est négligeable, au lieu d'adresser sérieusement le sujet. Combien de m3 d'eau potable sont nécessaires, pour combien de m3 de béton ? Combien de litres de gazole pour faire tourner les engins de chantier ? Combien de tonnes de minerai extraites pour la fabrication des rails, des poteaux, de l'électronique de gestion du réseau et des rames ? Combien de barils de pétrole et de tonnes de roche pour le bitume ? Quelle consommation électrique crête pour cette nouvelle ligne, alors que le réseau est déjà, aujourd'hui, sous forte tension ? Quel mix énergétique a été considéré sur la durée de vie de ce nouveau réseau ? C'est ça, l'impact environnemental du projet, dès la phase étude et jusqu'à la mise au rebut des rames. L'absence de méthodologie claire est criante dans tout le document : on ne mesure pas les émissions de CO2, on base le succès des mesures compensatoires pour la faune sur des inventaires a posteriori donc sans incidence sur la poursuite du projet.

En dehors des thèmes précités (accessibilité, stations, tracé, stationnement, prolongement, circulation, environnement), d'autres observations ont été formulées. Elles concernent :

- les incivilités entre les usagers des différents modes de transport et la nécessité de dédier des voies à chaque mode,
- les éléments de signalétique prévus,
- la nécessité d'une campagne de communication rappelant les bonnes pratiques du partage de la chaussée,

De manière plus anecdotique, une observation relative au sentiment d'insécurité le soir et le dimanche dans les transports en commun, et une autre sur l'opportunité de déplacer la station d'analyse de la qualité de l'air « Desmoulins » ont été exprimées, et quelques questions diverses ont été posées :

- Quel sera l'impact du projet sur la Commune de Plougastel-Daoulas ?
- Les éléments du projet relatifs à l'accessibilité sont-ils soumis à la réflexion des personnes en situation de handicap ?
- L'accès aux cabinets médicaux sera-t-il facilité lors des travaux ?

3.2.2. Observations et questions de la commission d'enquête

Circulation stationnement

- La circulation et le stationnement VL devant la gare de Brest seront-ils maintenus en l'état ? Quel sera l'impact sur la circulation automobile dans ce secteur ?

Le conseil départemental du Finistère, dans son courrier du 8 septembre 2022 émet les observations suivantes : "Les deux projets de Tramway et de BHNS et les PEM associés s'appuieront sur le réseau de voirie et modifieront les conditions de circulation entre les bassins de vie du Pays de Brest et le bassin d'emploi Brestois, ainsi que les conditions d'accès au CHRU et à la gare. Les contraintes de circulation et les reports de trafic sont présentés très succinctement, uniquement à l'heure de pointe du soir et à l'horizon 2028. Les données du Département montrent des fluctuations différentes selon l'heure de pointe, par exemple sur la RD 67 (+25%), avec une saturation à terme du réseau routier départemental."

- Quelle est la réponse de BM à ces critiques et demandes du conseil départemental ?

Impacts cumulés.

- Quid de la prise en compte du projet d'aménagement de la gare dans l'analyse des impacts cumulés au sein de l'étude d'impact ?

Impact environnemental

- Quelles seront les évolutions des parts modales après mise en service du projet «Mon réseau grandit» ?
- Quelles sont les potentialités d'installation de panneaux photovoltaïques sur l'ensemble du projet ?

Pollution de l'air : Si les différents polluants devraient respecter les seuils réglementaires avec la mise en œuvre du projet, il n'en va pas de même des particules fines PM_{2,5} et PM₁₀. Pourtant, le projet devrait aboutir à un report modal, ce qui semble en première lecture permettre d'envisager une réduction de ces particules fines. En outre, l'électrification du parc automobile à un horizon 2048 semble également militer en ce sens.

- Dès lors, pourriez-vous nous apporter davantage de précisions sur les dépassements des seuils réglementaires restant attendus avec la mise en œuvre du projet ?

Analyse socio-économique (pièce J)

Cette analyse fait apparaître les impacts attendus. Il y est notamment mentionné la création de 824 emplois directs et 692 emplois créés par la phase chantier, sans aucune destruction d'emploi mentionnée, fût-elle indirecte. Or plusieurs contributions attribuent à la ligne A du Tramway des liquidations de commerce et des destructions d'emplois.

- Avez-vous des retours d'expérience sur la ligne A ?
- Pourquoi ne pas intégrer une quote-part de destruction d'emploi ?

- Pouvez-vous mettre à jour cette analyse, la VAN-SE s'appuyant sur les données de 2019 (coût du projet) quand les gains d'externalité sont estimés en euros base 2021 ?

3.3. PROJET DE TRAMWAY

3.3.1. L'expression du public

72 observations, dont 3 rédigées par une association, un groupe municipal, et un syndic de copropriété, portent sur le projet de création d'une nouvelle ligne de tramway entre La Cavale Blanche et la gare de Brest. Les observations et propositions d'ordre général seront traitées sans un premier temps. Dans un second temps, la commission d'enquête examinera les observations planche par planche, selon l'ordre de la pièce E du dossier d'enquête publique : Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants.

Précision : les observations relatives aux aménagements cyclables font l'objet d'un chapitre spécifique : 3.6.

Observations générales

Outre les intervenants qui ont formulé des observations générales sur l'ensemble du projet « Mon réseau grandit », une dizaine de personnes se sont exprimées, souvent de façon anonyme, sur l'opportunité de créer une nouvelle ligne de tramway, les modalités de sa réalisation ou encore l'information des habitants sur l'avancée du chantier.

D'autres observations générales portent sur le choix du tracé, la connexion des deux lignes de tramway ou le prolongement de la ligne et son impact global sur l'environnement.

Opportunité - justification

Certains intervenants soutiennent le projet :

- Beau projet qui doit mener Brest vers une transition pour le bien-être de tous autour des lieux de résidences, de travail ;
- Favorable à la réalisation de la deuxième ligne de tram, qui aurait d'ailleurs dû précéder la première.

D'autres s'appuient sur l'expérience de la première ligne pour fonder une opinion plutôt négative :

- Vu l'expérience de la première ligne de tramway, les conséquences des travaux sur l'environnement, le coût, son impact sur les commerces et le fait que les tramways roulent à vide à certaines heures, l'utilité publique du projet n'est pas démontrée ;
- L'activité commerciale du quartier Recouvrance a été détruite par la ligne de tram, les parkings et les voies cyclables ont été réduits, voire oubliés (absence de voies cyclables rue de Siam et rue Jaurès) ;
- Les rails de tramway sont dangereux par temps de pluie pour les piétons et les cyclistes, et aux intersections pour les voitures ;
- La construction causera beaucoup de désagréments, durera longtemps et générera encore des faillites et suicides de commerçants... pour un service rendu figé et très discriminant. Sans compter les nuisances sonores durant les travaux et après lors de son exploitation.

Plusieurs intervenants estiment que le tramway est un moyen de transport rigide, très bruyant, «froid», pas très moderne qui exige des travaux trop importants et trop onéreux et préféreraient la réalisation d'une ligne de BHNS, ou de trolleybus :

- Plutôt que des travaux pharaoniques pour une 2^{ème} ligne de tramway, pourquoi n'avoir pas étudié plus de lignes de BHNS ?

- Le projet a pour effet de supprimer trop de places de stationnement, il existe déjà un bus sur ce tracé donc il est possible de faire un BHNS ;
- Le trolleybus est un moyen de transport silencieux, non polluant et très souple puisqu'il peut être équipé d'un moteur thermique pour rouler hors tension dans les endroits à fortes pentes et permet donc de desservir des quartiers éloignés ou non équipés de lignes aériennes de contact. Il aurait permis de relier facilement le Questel et aussi de créer des bifurcations temporaires pour desservir le parc des expositions lors d'événements ou le Moulin Blanc via le port de commerce, voire relier un grand parking après le pont de l'Iroise, côté Plougastel-Daoulas ;
- Un trolleybus est rapide à mettre en place car il n'y a que le réseau électrique à installer (de toute façon obligatoire pour le tram), on peut agrandir et modifier au fur et à mesure les parcours sans travaux pharaoniques et les véhicules (électriques eux aussi) ne génèrent ni pollution immédiate, ni bruit car sur pneumatiques. De plus, ces véhicules possèdent une petite réserve d'énergie pour pouvoir se déplacer et désencombrer les rues en cas de panne de réseau.

Une personne estime même que « depuis des décennies il est de bon ton pour cette municipalité de gaspiller l'argent de ses contribuables pour des projets dispendieux autant que peu rentables en utilité et efficacité. On préfère faire la chasse aux automobilistes ; tant pis si, venant de la périphérie ou de quartiers mal desservis, ils n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leurs propres véhicules. »

Coordination du chantier, information des habitants

Un intervenant cite l'exemple de Valenciennes où un effort a été réalisé pour planifier et coordonner l'intervention des différents prestataires sur la ligne de tram afin d'éviter de perturber le trafic et les riverains (nuisances). Il indique ne pas avoir pas rencontré ces prises en compte lors de la construction de la première ligne à Brest.

Il souhaite que la communication sur l'avancée du projet soit meilleure que pour la première ligne.

Actions d'accompagnement

Faire des appels d'offre autour de la ligne nouvelle de Bellevue pour des commerces.

Tracé, prolongement, connexions

Plusieurs demandes de prolongement ou de modification du tracé général de la ligne B ont été recensées :

- La faire aboutir ou démarrer au port de commerce qui devient un des centres administratifs constitué et un lieu de vie important de la métropole ;
- Prolongement jusqu'au Questel, pour mieux desservir les habitants de la Cavale Blanche et apaiser la circulation devant le CHU ;
- Prolongement jusqu'au terminus de Thalès. Cela permettrait de contourner Brest quand il y a des perturbations ou des travaux en ville (Pont de Recouvrance) et serait utile aux futurs lotissements (Kerlinou, Fontaine Margot) ;
- Prolongement jusqu'à la ligne A à hauteur de Fort Monbarey, afin d'assurer la liaison Saint-Pierre - Boulevard de l'Europe ;
- Desserte de la salle des expositions de Penfeld, point focal de la ville, en le contournant avant de rejoindre le CHU de la Cavale Blanche. Ce qui permettrait aussi un accès aux jardins des rives de Penfeld et aussi de prévoir à terme une liaison avec Guilers, puis plus tard St Renan ;
- Prolongement après l'hôpital pour la terminer au parc de Penfeld, pour desservir les résidents du Nord de Brest (Guilers, St Renan et la côte Nord).

Une personne note qu'il est question de connecter les lignes de tramway A et la future ligne B par un raccordement orienté en direction de la gare uniquement. Elle demande un double raccordement car cela permettrait de relier directement les 2 terminus de la ligne B au terminus Porte de Plouzané de la ligne A. Dans l'idéal, tous les terminus seraient accessibles directement entre eux, ce qui permettrait de multiplier les itinéraires possibles. (Plan en annexe) (DUP/eR14).

Il est demandé de planifier dès maintenant une interconnexion des lignes A et B en venant de Bellevue/Cavale pour ensuite aller vers les portes de Gouesnou/Guipavas.

Une interrogation : sur le plan, on a l'impression que la ligne B de tram ne passerait pas à Liberté.

Un regret : la desserte de l'aéroport pour l'ensemble des usagers demeurera également toujours aussi compliquée.

Environnement

Un intervenant (DUP/eR16) n'a pas trouvé l'estimation de la pollution engendrée par la création des voies nécessaires à la deuxième ligne de Tram.

En se basant sur wikipédia il a calculé que la deuxième ligne de tram est prévue pour faire 5.1 km (en double voies), ce qui conduirait à une pollution de : 5100 tonnes de CO2, rien que pour la construction des rails.

Il rappelle que la première COP de Brest métropole s'est déroulée du 7 au 20 novembre, et qu'elle avait pour objet de lutter contre le changement climatique.

Il demande d'évaluer la pollution engendrée par la construction de la deuxième ligne de Tram :

- Fabrication des rails et caténaires,
- Construction des nouvelles rames,
- Travaux sur la voirie (travaux très conséquents que les brestois ont pu voir sur la ligne 1).

Ceci, afin de permettre aux brestois de la comparer avec la pollution engendrée par la mise en œuvre d'un BHNS sur le même trajet :

- équipement des voies de circulation existante (caténaires) ;
- construction de bus à haut niveau de service.

Pour cet intervenant, la mise en œuvre de BHNS, à la place du tram, lutterait beaucoup plus contre le changement climatique.

Une proposition qui s'inscrit dans le cadre de la sobriété énergétique : prévoir dans le cadre des travaux concernant la voirie utilisée par la future ligne de tram, de connecter les immeubles de particuliers au réseau de chaleur (produit par le Spertot).

Plusieurs constatations, demandes, ou critiques concernent la végétalisation de la ligne :

La CLCV (DUP/eR67) constate avec satisfaction que la plateforme de la ligne B de tramway est végétalisée sur plus de 70 % du tracé. Seule la plateforme située sur les ouvrages d'art ainsi qu'en centre-ville, lors de la mutualisation du site propre avec le BHNS de Liberté à la gare, est non végétalisée.

Un intervenant demande de privilégier la végétalisation de la ligne tram.

A l'inverse, une personne critique les grandes surfaces engazonnées qui ne résistent pas aux sécheresses et canicules subies par Brest, sauf à les arroser (ce qui sera couramment interdit par arrêté préfectoral). Elle estime qu'il serait beaucoup plus adapté de planter des arbres pour l'ombrage et le maintien de l'humidité dans les sols.

Rames

Quelques interventions portent sur la taille et l'aménagement des rames de tramway :

- Les rames de la ligne A ne sont pas toujours fonctionnelles ;
- Nécessité d'agrandir les rames et de mieux optimiser le volume avec plus d'espace debout et des allées de circulation plus larges entre les sièges ;
- Le tram de Montpellier est cité en exemple.

Fréquence

La CLCV (DUP/eR67) et un autre intervenant demandent si, compte tenu de la forte affluence (principalement de lycéens et étudiants) aux heures de pointe aux stations de bus entre Patinoire et Foch, une fréquence inférieure à 4-5 minutes ne pourrait pas être envisagée.

Au-delà de ces observations générales plusieurs observations, critiques et demandes portent sur des secteurs spécifiques du tracé projeté :

Planche 1 : Hôpital Cavale Blanche

Tracé

Le choix du tracé de la ligne, variante basse, et du lieu de terminus de la ligne de tram ne fait pas l'unanimité :

- Côté St Pierre, le boom d'habitants va augmenter fortement ces prochaines années. Or le tram coupe la voie de circulation devant l'hôpital. La circulation est déjà très dense et va se densifier. C'est le principal axe pour quitter Brest depuis St Pierre. Il aurait été judicieux de trouver une alternative ;
- L'arrêt de l'hôpital ne prévoit pas de station de bus, mais juste un arrêt. Les bus devront stationner et attendre, cela va engendrer un engorgement si plusieurs bus attendent ;
- Entre bus, cars scolaire, tram en attente et passagers, tout cela après le pont de la Villeneuve, des bouchons sont à prévoir... et un accès difficile à l'hôpital, ce qui posera problème pour les urgences ;
- Un terminus au Questel aurait évité ces encombrements.

L'aménagement de l'accès au CHU est jugé complexe par le Groupe des élus de Brest, c'est Vous! (DUP/eR 112). Il estime que si le choix de la variante basse à l'avantage de faciliter un prolongement ultérieur et d'éviter un ouvrage d'art, elle nécessitera des aménagements complémentaires qui ne sont pas clairement chiffrés.

Station

Une demande : il apparaît souhaitable que l'ensemble des personnes (notamment les personnes à mobilité réduite) admises à l'hôpital de la Cavale Blanche puissent bénéficier à partir de la station d'un accès couvert pour l'ensemble du cheminement.

Stationnement

Pour certains, le stationnement de voitures pour les clients du tramway sera compliqué, car il sera mélangé avec celui de l'hôpital, d'où l'intérêt de créer un terminus décalé (Questel) pour permettre de ne pas mélanger ces types de stationnement.

Circulations

La CLCV (DUP/eR67) comprend que, pour des raisons financières, le tram ne sera pas prolongé jusqu'au Questel. Pour autant il lui paraît indispensable, entre la station sur le rond-point et le quartier de la Cavale blanche, d'améliorer les cheminements de deux manières :

- Entre le rond point et le chemin qui remonte de Penfeld vers le fond de la rue Tino Rossi (logements sociaux Aiguillon Construction et école Louise Michel) : élargissement et stabilisation du chemin pour le rendre praticable ;
- Entre la station Hôpital et le carrefour Tanguy-Prigent/rue Audemar : prévoir un cheminement passant près du parking silo puis derrière l'école d'infirmières, sur le parking longeant Tanguy-Prigent et continuant jusqu'au carrefour en coupant à gauche de l'ancien bâtiment de EDF, au lieu de contourner le bâtiment comme aujourd'hui.

Planche 2 : Pont de la Villeneuve

Ouvrages d'art

Pour certains, la problématique du projet actuel est la traversée de la Penfeld sur le pont de la Villeneuve et de la vallée du Moulin à poudre par le pont Schumann. Or, ces deux ponts sont déjà saturés par le trafic des bus et véhicules divers. Y faire passer un tramway en site propre ou partagé relève de la gageure, car implique soit la suppression du passage des piétons et cyclistes, soit un report de trafic dans les rues avoisinantes.

Le Groupe des élus de Brest, c'est Vous! (DUP/eR 112) estime qu'il manque le doublement du pont de Villeneuve où la circulation est particulièrement difficile.

Planche 3 : Gascogne

Tracé

La CLCV (DUP/eR67) et un autre intervenant estiment que le tracé plus droit, obtenu suite à la concertation avec les riverains, pour la section Gascogne - Ecole supérieure de commerce est une bonne solution de compromis.

Station

Une personne demande que la station "Gascogne", relativement éloignée de la rue du même nom soit renommée station "Quizac" ou "Ecole Supérieure de Commerce".

Planche 4 : Bourbonnais

Stationnement

Certains constatent qu'Avenue de Provence les places de parking le long de la voie sont supprimées. Ils demandent, pour la desserte des nouveaux magasins, de conserver des places côté droit en descendant la voie, quitte à prendre de l'espace sur le terre plein central.

Les occupants des 20, 22, 24, 26 avenue de Provence se voient supprimer 29 places. Or c'est la seule offre de stationnement pour ces 60 logements. Le stationnement est impossible près du gymnase.

Ils interrogent sur la compensation possible et proposent de mettre la rue de Rennes en sens unique pour permettre le stationnement.

Planche 5 : Tarente

Stationnement

La CLCV (DUP/eR67) souhaite attirer l'attention sur les parkings de l'avenue de Tarente où les places de stationnement le long de la voie disparaissent. Or Bellevue est un des quartiers les plus denses de Brest (17 000 habitants). De plus, un projet de construction de 5 immeubles est prévu à l'endroit où, par le passé, a été menée une opération de dédensification.

Elle propose qu'à proximité de la rue du Bourbonnais, sur le terrain non aménagé avenue de Tarente, à la place de bâtiments, un petit jardin fleuri soit aménagé et un parking conservé pour tous les résidents.

Environnement

Une interrogation et plusieurs propositions :

- Quelle solution alternative pourrait-on trouver pour ne pas abattre d'arbres (Tarente, Provence)?
- Au lieu de faire passer le tram au milieu des voies existantes, le faire passer au ras des trottoirs ;
- Tailler les branches et protéger les caténaires.

Planche 6 : Patinoire

Pas d'observation particulière, hormis celles relatives à la suppression des places de stationnement avenue de Tarente (Cf. planche 5).

Planche 7 : Kergoat

Tracé

Un intervenant :

- S'oppose au tracé du tramway dans la rue du Maréchal de Valée car c'est une rue de desserte des différents immeubles, appréciée pour sa qualité paysagère. La suppression des arbres rendra cette rue désagréable pour les habitants ;
- Estime qu'il aurait été plus avantageux de continuer le long de la rue Duc d'Aumale, qui est une rue principale, ou du moins choisir une autre rue principale.

Un autre s'interroge sur le tracé de la ligne B du tram à Bellevue et sur les nuisances induites (sonores, visuelles, nettoyage des voies de tram la nuit) mais aussi celles dues à la création de la passerelle du vallon de Normandie et le surcoût de cet ouvrage d'art. Il s'inquiète des conséquences sur la circulation si le maintien de ce tracé est acté, et du risque de migration d'une partie de la population.

Il estime que ce projet devrait être l'occasion d'améliorer les endroits surchargés, or la rue de Kergoat où se trouve la faculté de droit, le restaurant universitaire, la cité U et l'IUT ne sera pas mieux desservie. C'est incompréhensible compte tenu de la densité du trafic de cette rue.

Il souhaite que la nouvelle ligne de tram desserve la fac de droit, le restaurant, la cité universitaire de Kergoat et l'IUT de Brest.

Stations

Ce même intervenant demande une modification des arrêts pour faciliter les déplacements des étudiants.

Stationnement

Une personne signale que le parking rue du maréchal de Valée est complet le soir et demande comment les habitants arriveront à garer leur voiture avec 50 places en moins rien que sur cette rue.

Une autre constate que les places de stationnement se raréfient pour les riverains.

Circulation

Une proposition :

Puisque le tramway ne desservira pas la faculté de droit, ne peut-on pas envisager de passer la rue de Kergoat en sens unique (dans le sens rond point - fac de droit) ? Cela éviterait le chassé croisé anarchique de cette rue, surtout devant la rue de La Grandière et l'engorgement du rond-point de Dun Laoghaire, et permettrait de réaménager cette rue pour les piétons, les vélos et trottinettes de plus en plus nombreux. Un sens de circulation pourrait rendre cette rue très agréable et beaucoup moins polluée.

Un grand parking pourrait être aménagé rue Commandant Paul Vibert pour les personnes travaillant à l'UBO et pourquoi pas un parking relais pour les personnes venant de la Cavale Blanche ?

Un habitant le haut de la rue du Général Changarnier indique que, comme beaucoup de résidents de sa copropriété, il est globalement satisfait du tracé proposé. Cependant, il aimerait avoir des informations concernant la sortie en voiture du parking vers la rue du Duc d'Aumale. Il demande s'il faut obligatoirement sortir sur la droite et rejoindre la rue Baratier pour pouvoir se rendre au centre ville.

Une personne signale que, dans la rue de Kergoat, les passages piétons sont très mal éclairés et souvent inondés.

Information en phase chantier

CDC Habitat (DUP/eR/ 134) qui possède plusieurs résidences situées le long du trajet du tram dans le quartier de Kergoat indique que les circulations vont être durablement perturbées durant le chantier, de même que le stationnement.

Il souhaite pouvoir adresser les informations préalables nécessaires via ses propres canaux de communication aux locataires. Il demande donc à être destinataire des informations bien en amont (5 jours ouvrés minimum).

Environnement

Un habitant s'inquiète du risque de vibrations causées par le passage des tramways car quand les bus passent, les maisons tremblent énormément.

Planche 8 : Bouguen

Tracé

La CLCV (DUP/eR67) constate que le tram actuel roule au pas en plusieurs endroits en raison des courbes trop serrées. Elle propose que devant la fac de lettres, le tram passe derrière la « tour miroir ».

Cette modification du tracé permettrait des courbes plus douces, provoquant également moins de nuisances sonores : celle à proximité de la tour miroir et la deuxième à l'entrée de la rue du Duc d'Aumale.

Environnement

Vibrations au niveau de l'université pour le tramway

La CLCV (DUP/eR67) demande que suite aux données techniques présentées dans l'étude d'impact, l'analyse complémentaire proposée et relative aux vibrations soit impérativement réalisée au niveau de l'université. Cette analyse devra intégrer des investigations en sous-sol.

Planche 9 : Université

Pas d'observation particulière, hormis celles relatives aux vibrations (Cf. planche 8).

Planche 10 : Pont Robert Schumann

Ouvrages d'art

Un intervenant regrette qu'il faille créer un deuxième pont au niveau du pont Schumann, alors qu'un BHNS aurait évité « cette aberration environnementale ».

Les résidents vivant en contrebas du pont Schumann (DUP/eR132, DUP/BM/R1 DUP/, DUP/BM/C 4 et DUP/eR/140, DUP/BM/C 8), rappellent que ce pont est déjà très fréquenté. Ils estiment que le risque de le partager avec le tramway est qu'il soit embouteillé comme c'est le cas actuellement avec le pont de Recouvrance qui crée des bouchons jusqu'au port lors des pics de circulation. Ils demandent comment ce problème sera endigué.

Ils pensent qu'il risque d'y avoir un report de circulation dans le quartier de Kerinou dont les rues sont très étroites et qui est déjà embouteillé par le trafic induit par la base navale.

Ces mêmes personnes alertent sur l'absolue nécessité de prévoir une protection anti-suicide, et anti-chute de tout objet possible, canettes de bière etc. car ils ne veulent pas revivre les traumatismes du passé.

Après consultation de la pièce E, page 126, une des intervenantes déclare ne voir aucune protection anti-suicide et demande si c'est cela qui est matérialisé par le schéma "J". Elle demande quel sera le matériau de construction du pont (béton?).

Une des intervenantes qui perçoit des revenus locatifs craint de les voir diminuer lors des travaux et peut-être de façon permanente du fait du bruit lié aux passages du tram dont l'amplitude horaire est « énorme ». Elle signale son obligation de déclarer l'existence de travaux à proximité de ses biens locatifs, ce qui découragera forcément les locataires potentiels.

Accès riverains

Ces personnes demandent que l'accès à leurs maisons pendant les travaux soit garanti.

Stationnement

Ces mêmes personnes demandent le maintien du seul parking public existant où garer leurs voitures pendant les travaux, c'est à dire celui situé en haut de l'impasse du Bois de Boulogne, ainsi que l'accès au parking situé en contrebas de l'impasse.

Nomination d'un médiateur

Elles demandent la création d'une médiation pour les particuliers, en miroir avec la médiation pour les professionnels, et la désignation d'un médiateur en tant qu'interlocuteur.

Environnement

Un spécialiste de l'escargot de Quimper apporte les précisions suivantes :

La présence de l'escargot de Quimper, espèce protégée est connue depuis longtemps sur la métropole brestoise. Il est regrettable que les études préalables du projet n'aient pas intégré une étude plus poussée de la répartition de l'espèce et de l'état écologique des populations présentes.

Le pont qui sera construit au niveau du pont Schumann est situé sur une station d'escargot au niveau de la rampe de lancement du pont. Il avait signalé la présence de l'espèce dans ce secteur en 2014 en envoyant par mail une carte au service écologie urbaine de Brest métropole (en pièce jointe).

PJ : cartographie matérialisant 3 zones de présence de l'escargot de Quimper.

Les personnes vivant en contrebas du pont Schumann, alertent sur l'absolue nécessité de prévoir un système anti-bruit permanent, jour et nuit, respectant les dispositions légales et de type enveloppant façon autoroute, car le bruit « rend fou ».

Elles déclarent vivre dans une jolie vallée arborée où l'on trouve faune et flore d'exception.

Elles demandent que les piliers du nouveau pont soient alignés sur ceux déjà existants et respectent l'existence de ce milieu naturel. Les grands arbres doivent être protégés, les éléments historiques, rotonde, fortifications, également.

Planche 11 : Foch

Stationnement

Une personne rappelle que les résidents du centre-ville ont eux aussi des voitures à garer et que les parkings existants sont déjà tous saturés.

Elle interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées avenue Foch.

Planche 12 : Hôpital Morvan

Stations

Un résident demande le déplacement de l'arrêt prévu au niveau du boulevard Clémenceau sur le pont de la place de la Liberté, juste après le raccordement des deux lignes.

Cette demande est motivée par le fait qu'actuellement, l'arrêt de bus situé boulevard Clémenceau génère de véritables nuisances sonores, des dégradations des poubelles, des tags sur les murs, intolérables.

Stationnement

Pour un intervenant, il est impératif de permettre aux patients et leurs accompagnants un stationnement facile et proche du CHU.

Planche 13 : Gare Gambetta

Tracé

Deux riverains de l'avenue Clémenceau à l'angle Clémenceau Gambetta (PARC/BM/M4) déclarent ne pas avoir eu connaissance du projet d'extension des rames de tramway dont ils ne contestent pas l'utilité.

Ils expriment des inquiétudes quant à la proximité des voies avec les immeubles (risques de chutes de passants près des rails, ces trottoirs étant très fréquentés).

Ils signalent l'impossibilité de faire stationner les véhicules aux portes des immeubles : pompiers, Samu, ambulances, portage des repas aux personnes âgées, et interrogent sur le ramassage des poubelles.

Ils demandent pourquoi il n'a pas été prévu d'installer les rails de l'autre côté de l'avenue, côté Quartz et Square Kennedy. Ce qui aurait permis le stationnement de ces véhicules d'urgence, handicapés, ...

Stationnement

Ils déplorent la suppression des parkings indispensables à ces anciens immeubles qui n'ont pas de garages.

Ils déclarent que la formule payante par abonnements convient parfaitement aux riverains.

Ils demandent où ils pourront se garer du fait de la suppression de cette contre-allée également utilisée par les spectateurs du Quartz, les clients des restaurants, les hôtels, les loueurs de voitures.

Ils ont compté 22 camions d'une société de location sur les parkings de la rue Amiral Reveillere qui doit selon le projet accueillir les cars de la gare routière.

Ils interrogent sur l'avenir des emplacements pour handicapés supprimés le long du square Kennedy avenue Clémenceau.

Environnement

Ils ont constaté qu'au niveau sonore, l'étude d'impact annonce 68 db(A) à leur porte, ce qui dans l'échelle des nuisances est qualifié de niveau "pénible". Impossible actuellement d'ouvrir les fenêtres sur l'avenue Clémenceau à cause du bruit. Ce niveau sera dépassé sur le boulevard Gambetta avec le terminus du tramway (clochettes, avertisseurs, valises, etc) et surtout dans le virage angle Clémenceau /Gambetta (crissement des rails). Ce à partir de 5h30 le matin.

Travaux

Enfin s'ajoute la gêne causée par les travaux pendant 2 ans minimum pour les propriétaires et locataires riverains qui ont déjà subi les travaux des ronds points il y a 3 ans ; fermeture déjà annoncée de commerces.

Station

Une personne s'oppose à la création d'une station de tram à la place de la gare routière car il y aura trop de trafic et trop de croisements. Ce sera dangereux.

3.3.2. Observations et questions de la commission d'enquête

Tracé, ouvrages

- La création d'un pont parallèle au Pont Schumann pour le tramway est-elle vraiment indispensable au regard de ses inconvénients : coût, présence d'espèce protégée (escargot de Quimper), demande de dérogation CNPN, nuisances sonores pour les riverains ?

Stationnement

- Avenue du Duc d'Aumale, où sont situées les places de stationnement supprimées et celles recrées ?
- 79 places vont être supprimées avenue de Tarente. Quelle est leur localisation ?
- Existe-t-il des solutions de stationnement pour les riverains de l'avenue de Tarente et ceux de l'avenue de Provence ?

Fréquence

Dans la pièce E, page 73, il est indiqué que : "Les services commerciaux proposés pour le tramway sont basés sur le niveau de service de la première ligne A de tramway. Les tramways circulent tous les jours à l'exception du 1er mai et assurent le service de transport de 05h00 à 01h00 avec un intervalle minimum de 6 minutes en période de pointe." Or, le guide de l'enquête publique mentionne lui une amplitude horaire de 5h30 à 0h30, soit une heure de moins.

- Pourriez-vous préciser l'amplitude horaire retenue ?
- Cela signifie-t-il que les lignes A et B auront des amplitudes horaires différentes ? Si oui, pour quelle raison ?

Impact environnemental

- Rue du Duc d'Aumale : Quelle solution si le graissage des rails n'est pas suffisant pour rester au niveau réglementaire des émissions sonores ?

Pour l'ARS, le projet d'extension de l'atelier de maintenance va rapprocher l'activité de l'aire d'accueil des gens du voyage.

- Quel sera l'impact de ce rapprochement, en particulier en terme d'impact sonore ?

3.4. PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

3.4.1. L'expression du public

51 observations, dont une formulée par l'association CLCV de Brest et une par un conseil syndical de copropriété, portent sur la création d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la place des FFI à Lambézellec et la gare de Brest.

Comme pour le chapitre consacré au projet de tramway, les observations et propositions d'ordre général seront traitées dans un premier temps. Dans un second temps la commission d'enquête examinera les observations planche par planche, selon l'ordre de la pièce E du dossier d'enquête publique : Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants.

Précision : les observations relatives aux aménagements cyclables font l'objet d'un chapitre spécifique : 3.6.

Observations générales

Quelques observations uniquement relèvent de cette rubrique. Elles sont résumées ci-après :

- Proposition d'attendre que la ligne B du tram soit réalisée afin d'identifier ses conséquences sur le report de trafic et la circulation, avant d'envisager la ligne de BHNS et de déterminer son tracé ;
- Indication qu'à ce stade, le BHNS n'est pas confirmé à court terme, en citant une interview du Président de Brest métropole dans un article du Télégramme ;
- Critique du choix d'un bus électrique pour le BHNS, en préconisant le recours à un moteur gazole dernière génération en remplacement ;
- Demande de conservation d'un maximum d'arbres parce que les nouveaux sujets plantés en remplacement mettront des années à grandir ;
- Demande d'investigations plus approfondies sur l'ensemble du parcours du BHNS pour limiter au maximum les vibrations et les nuisances sonores ;
- Place des FFI : quel traitement de l'espace public et quelle place accordée aux piétons, aux cyclistes et au stationnement ?

Au-delà de ces observations générales plusieurs observations, critiques et demandes portent sur des secteurs spécifiques du tracé projeté :

Planche 1 : Place des FFI

Prolongement

Une observation exprime le regret que le prolongement de la ligne jusqu'à Keraudrun ne soit pas effectué en site propre, considérant que le coût ne peut être invoqué comme argument.

Une autre regrette l'absence de desserte du Nord de Lambézellec et préconise le prolongement jusqu'à la gare ou l'hôpital de Bohars avec la mise en place d'un PEM, ce qui permettrait d'être réellement incitatif pour un report modal et ainsi limiterait les embouteillages route de Roch Glaz, rue de Loscoat et Vallée verte, et pallierait ainsi l'échec du contournement de Lambézellec.

Planche 2 : Lesven

Tracé

Une observation a mentionné que le passage dans la rue Jules Lesven n'était pas vu d'un bon œil par la plupart des riverains pour différentes raisons : les vibrations, nuisances sonores, les vitesses excessives malgré la limitation à 30 km/h, le cumul circulation voitures / bus, la suppression des places de stationnement, et l'inquiétude concernant l'augmentation possible de la taxe foncière du fait de l'apport d'un nouveau service.

Stationnement

6 observations contestent la suppression non compensée de 35 places sur les 50 dans la rue Lesven, et demandent leur maintien dès lors que la rue est suffisamment large et que son accès sera réservé aux riverains. Elles rappellent que ces places sont toutes occupées quotidiennement en soirée, que de nombreuses maisons ne disposent ni de garage, ni d'allée pour y stationner des véhicules, et craignent du stationnement spontané sur les trottoirs, rendant ceux-ci inaccessibles aux PMR et poussettes, ou le report du stationnement dans les rues perpendiculaires (Honoré de Balzac, Barbusse, Lautéramont).

Accès riverains

Cinq observations ont trait à ce thème :

- La première signale que la sortie du 94 Ter, rue Jules Lesven est difficile ;

- La deuxième considère que la création d'une raquette de stationnement rue Sébastien Le Balp rendra plus difficile l'accès principal de l'habitation située au n°20, et demande en conséquence le maintien d'un accès secondaire par la rue Jules Lesven ;
- La troisième indique que le trafic traversant cette rue ne sera plus possible entre la rue Lautréamont et la rue Honoré de Balzac, ce qui devrait limiter le trafic hors riverains. Mais cela va entraîner pour ces derniers un gros détour dans des rues saturées pour arriver ou venir des rues Robespierre ou Marcelin Duval. Son auteur interroge sur la possibilité d'envisager, uniquement pour les riverains, un système permettant d'emprunter l'intégralité de la rue Jules Lesven ;
- La quatrième observation considère qu'il serait souhaitable de rendre les rues Honoré de Balzac, Henry Barbusse et Lautréamont accessibles uniquement aux riverains, au même titre que la rue Jules Lesven. A défaut, lorsque des personnes non riveraines s'engageront dans la rue Henry Barbusse ou Honoré de Balzac (qui semble changer de sens de circulation), elles s'engageront forcément dans la rue Jules Lesven ;
- La dernière observation demande en complément la même chose pour la rue Le Balp.

Environnement

Plusieurs observations rappellent le caractère avéré et démontré du phénomène vibratoire au passage des véhicules lourds dans la rue, et demandent en conséquence l'adaptation de la chaussée, la vérification post-réalisation selon une étude analogue à celle du 28 avril 2022, la limitation de la vitesse des bus dans la rue, et l'interdiction de stationnement des cars scolaires dans cette même rue.

La CLCV de Brest demande en complément le même traitement pour la rue Honoré de Balzac, sensible au même problème, avec des investigations en sous-sol tant pour cette dernière que pour la rue Jules Lesven.

Une observation demande des précisions concernant le projet d'abattage d'arbres rue Jules Lesven, considérant qu'il aura pour effet de dégrader l'environnement de leur habitation (rôle anti-bruit, anti-poussière, paysager).

Planche 3 : Baudelaire

Stations

Une observation indique la satisfaction de son auteur quant à l'emplacement du nouvel arrêt Saint-Christophe, proche de l'actuel arrêt Mirabeau.

Planche 4 : Blum

Aucune observation ne se rapporte directement à cette planche. Une observation, relative à l'aménagement du PEM Kertatupage, y fait indirectement référence.

Planche 5 : Kerichen

Stations

Le Conseil syndical de copropriété du 18 boulevard Léon Blum (résidence Bonne Nouvelle) (DUP/BL/R1) demande que le quai et la station soient déplacés de quelques mètres pour éviter d'être implantés au droit de l'immeuble 28/30 BD Léon Blum.

Accès riverains

Le Conseil syndical de copropriété du 18 boulevard Léon Blum (résidence Bonne nouvelle) attire l'attention sur l'aménagement au niveau de la sortie du parking et du parking souterrain situés de chaque côté du bâtiment. Il interroge en conséquence sur la compatibilité avec la création de la piste cyclable à cet endroit.

Planche 6 : Donnart

Une vingtaine d'observations porte sur le tracé du BHNS et ses conséquences dans ce secteur.

Tracé

Plusieurs personnes proposent de supprimer le sens voiture descendant rue Mathieu Donnart pour la passer en sens interdit sauf riverain. Le flux véhicule serait alors dévié par la rue Paul Masson, ou la rue Boileau, puis la rue Saint-Pol Roux pour rejoindre le boulevard Montaigne.

Une observation conteste le passage du BHNS par la rue Donnart, en raison de sa pente et son caractère stratégique pour la circulation du centre-ville, mais aussi de la destruction d'une habitation historique, et préconise que le BHNS emprunte la rue Saint-Pol Roux. Cet itinéraire permettrait de plus d'éviter le goulot d'étranglement du boulevard Montaigne et sa saturation.

Que se soit pour le passage des voitures, ou pour le passage du BHNS, plusieurs personnes signalent l'intérêt d'emprunter la rue Saint-Pol Roux en haut de laquelle des habitations ont été acquises et détruites (dans la rue Paul Masson).

Plusieurs personnes s'émeuvent de la destruction de l'habitation du n°40 de la rue Donnart, maison d'avant-guerre, qu'ils jugent incompréhensible en comparaison avec le maintien du bâtiment accueillant le bar « The Dubliners » pourtant en éperon dans la rue.

Enfin, une dernière personne demande l'agrandissement du carrefour entre la rue Mathieu Donnart et la rue Paul Doumer et du carrefour Saint Luc/ Boulevard Montaigne pour éviter les embouteillages.

Stationnement

6 observations contestent la suppression significative de stationnements rue Mathieu Donnart, non compensée dans le cadre du projet, et interrogent sur les solutions proposées tant pour les riverains que pour ceux qui travaillent à proximité immédiate. Elles rappellent que les stationnements sont très usités, tant par les riverains que par les étudiants de la faculté de médecine, les usagers de l'hôpital Foch, et que la pression va s'encore s'accroître avec la réalisation de la nouvelle résidence seniors et la suppression à venir des stationnements avenue Foch. Plusieurs solutions sont proposées dans les contributions :

- La création d'un parking en ouvrage à proximité : à la place des douches municipales ou des bâtiments de la médecine préventive, du service de capture des animaux de la ville de Brest (rue Mathieu Donnart et rue Alexandre Robot) ;
- La suppression du flux automobile (sauf riverains) dans la rue, permettant d'y conserver les stationnements ;
- Une politique visant à ne permettre l'accès au centre-ville et à son stationnement qu'aux habitants de ce quartier.

Une observation anticipe sur la mise en stationnement payant de la rue ou du secteur, et craint que cette solution ne pousse les riverains à employer leur véhicule chaque jour au lieu d'utiliser les transports en commun, pour ne pas payer le stationnement.

Planche 7 : Kerigonan

Stationnement

Une observation interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées en centre-ville, rappelant que les résidents de ce secteur ont eux aussi des voitures à garer, et que les parkings existants sont déjà tous saturés.

Planche 8 : Glasgow

Station

L'observation suivante est également valable pour la planche 9 : Clémenceau. Son rédacteur s'inquiète de la localisation de la station Hôtel de Ville et des nuisances générées pour les locataires des immeubles adjacents lors des arrêts du BHNS. Il souhaite en conséquence une implantation de la station plus éloignée des immeubles d'habitation. En outre, l'emplacement de cette station figurant au dossier ne permet pas l'accès aux PMR, en raison de la pente de la rue.

Stationnement

Une observation interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées en centre-ville, rappelant que les résidents de ce secteur ont eux aussi des voitures à garer, et que les parkings existants sont déjà tous saturés.

Environnement

Une observation a trait aux nuisances engendrées par les travaux rue de Glasgow et leurs conséquences pour les commerces et les loueurs, et demande si un accompagnement financier est prévu en compensation.

Une autre a trait aux abattages d'arbres, regrettant l'abattage non compensé rue de Glasgow (côté Est), poursuivant une politique de suppression des arbres, regrettable pour la qualité de vie des habitants, en centre-ville : rue Félix Le Dantec, rue Branda, place de la Liberté.

Planche 9 : Clémenceau

Stationnement

Une observation interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées en centre-ville, rappelant que les résidents de ce secteur ont eux aussi des voitures à garer, et que les parkings existants sont déjà tous saturés.

Prolongement

Deux observations demandent le prolongement du BHNS jusqu'au Parc à Chaînes afin de desservir le port de commerce, en raison du développement rapide de ce secteur.

3.4.2. Observations et questions de la commission d'enquête

- L'accès au lycée Kerichen par la rue de Kerichen sera-t-il supprimé pour les véhicules arrivant par le Nord Boulevard Léon Blum ? Il semble que la voie permettant de tourner à gauche sera supprimée. Les véhicules emprunteront-ils la voie d'accès au PEM de Kertatupage ?
- Rue Mathieu Donnart, la suppression du sens descendant pour les voitures pour la passer en sens interdit sauf riverains permettrait-elle d'éviter l'expropriation et la destruction de la maison située au n°40 ?

3.5. POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

3.5.1. L'expression du public

59 observations abordent cette thématique dont une grande partie concerne le PEM du Carpont sur la commune de Gouesnou (34 observations, dont 3 rédigées par des élus de la commune).

Précision : les observations relatives aux aménagements cyclables font l'objet d'un chapitre spécifique : 3.6.

3.5.1.1. Observations générales

Les personnes souhaitent plus d'information sur les futures lignes bibus prévues pour desservir les PEM autour des communes comme Guipavas, Gouesnou, Guilers, Plougastel-Daoulas. L'utilité de ces équipements serait alors plus évidente. Elles souhaitent aussi un dispositif incitatif pour l'utilisation des transports en commun orienté vers les communes limitrophes.

Le dimensionnement du nombre de places de parkings des PEM, est jugé trop faible. Il suscite des interrogations :

- Comment ont-elles été calculées et sur quels paramètres ?
- Pourquoi limiter le nombre de places à un seul niveau ?
- Quid des aménagements cyclables ?

Une autre personne s'interroge aussi sur l'efficacité et l'utilité des pôles d'échange multimodaux et la sécurité des véhicules garés, en particulier lors de stationnement la nuit.

Un intervenant déplore le manque de lisibilité de certains documents graphiques et constate aussi l'impossibilité d'apprécier l'impact de la zone de covoiturage sur les aménagements cyclables.

Un usager regrette l'absence d'outil d'aide à l'information aux PEM, pour favoriser le covoiturage ou le partage de voiture, par exemple par un affichage lumineux ou une application mobile.

L'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR113) constate que le nombre de places (auto) créées sur les PEM ne semble, en l'absence de mention d'une étude sur le sujet, justifié que par le nombre de places supprimées en centre-ville. Elle estime que la démarche correcte aurait été de se donner, en fonction des objectifs du PCAET par exemple, un objectif de transfert modal, permettant d'estimer une capacité des PEM (probablement bien supérieure), elle-même permettant de supprimer le stationnement équivalent au centre-ville.

3.5.1.2. Observations par PEM

PEM Carpont à GOUESNOU

Le maire, deux adjoints (DUP/BM/C6, DUP/eR103 et DUP/eR126, DUP/eR143) et un grand nombre de riverains ont signalé les difficultés actuelles de l'aire de covoiturage existante qui doit être transformée en PEM.

Le maire et ses adjoints sollicitent une réflexion globale associant le département du Finistère sur un autre emplacement et en y intégrant la configuration du rond-point Charles de Gaulle.

Les critiques concernent principalement les difficultés d'accès des riverains du quartier de Kerdidrun, l'aire de covoiturage se situant sur l'unique voie d'accès au lotissement qui comprend environ 73 maisons.

Les personnes, toutes défavorables au projet développent les arguments suivants :

- L'accès (entrée-sortie) au rond-point Charles de Gaulle est actuellement difficile et l'augmentation des places (65 dédiées au P+R et 60 au covoiturage) compliquera la situation ;
- Les usagers actuels de l'aire de covoiturage considèrent la voie routière comme un parking. La gêne des riverains est quotidienne, et donc source de conflits ;
- La dangerosité de cette portion routière est réelle ;
- La suppression d'un espace naturel (verger) à proximité n'est pas souhaitable ;
- Le manque d'équipements empêchant les demi-tours sauvages n'est pas sécurisant ;
- Les gens du voyage risquent de « squatter » le lieu ;

- L'aspect « entrée de bourg » sera peu attrayant ;
- Le développement d'un stationnement anarchique y compris dans le quartier, en cas de saturation du PEM (car sans possibilité d'évolution) ;
- Une fréquence de bus toutes les 10 mn, qui pourrait entraîner une gêne provoquée par le déplacement non maîtrisé des piétons ;
- Une fréquentation déjà importante du rond-point Charles de Gaulle qui est un axe clé pour l'accès aux deux voies expressives. L'ajout des bus pourrait être source de difficultés supplémentaires ;
- La voie routière du quartier devrait être indépendante de tout projet.

Propositions des riverains :

Ils précisent que l'aire de covoiturage actuelle du Carpont est très fréquentée et surtout très mal réalisée. Elle pourrait être améliorée (sans présence de bus ou de cars !) en ajoutant un parking sécurisé pour les vélos, en permettant un accès et une sortie directs, par la route de Guipavas, en la séparant de la voie d'accès au quartier de Kerdidrun.

Le futur PEM pourrait être très rapidement saturé sans aucune possibilité d'évolution. Les riverains proposent donc la création d'un PEM route de Bourg-Blanc, au Lantel (ancienne route de Bourg Blanc), plus adapté et avec un accès facilité des voitures venant du Nord et du Pays d'Iroise (avec si possible une jonction routière pour les usagers de Plabennec). L'aménagement du PEM pourrait y être bien plus aisé avec des places de parking plus conséquentes et une possibilité d'évolution réelle.

PEM Plougastel Nord Est

Une personne s'interroge sur ce PEM sans projet de ligne Bibus directe mais une autre souligne que les travaux rue de Kernevel, avec l'augmentation prévisible du flux, devraient être pris en compte pour dimensionner un réel PEM.

PEM Plougastel Ouest

Un habitant s'interroge sur la proximité du PEM avec le site Natura 2000 et la référence à l'Elorn ainsi que l'artificialisation de cette zone car l'urbanisation constante de ce secteur augmente la pression hydraulique sur ce chevelu de ruisseaux. Ces eaux pluviales transportent jusque dans l'Elorn toutes les pollutions (fluides, déchets divers...) qu'on retrouve aussi sur les parkings, voiries et sans doute les PEM. Il suggère de profiter de cette nouvelle artificialisation pour retravailler la protection de la zone humide.

PEM Guilers

Le maire (DUP/GL/C1) fait part de son souhait initial d'une implantation du PEM au sud du rond-point de Coat Mez afin de capter la population en provenance du Pays d'Iroise. Il n'est cependant pas opposé à ce PEM à condition qu'il soit modifié pour tenir compte des évolutions entérinées avec BMA (arrêt de bus plus adapté), mais estime que le projet manque d'ambition dans sa réalisation et qu'il n'y aura aucune évolution possible.

PEM Plouzané

Un riverain souhaite que le PEM soit réalisé en priorité pour favoriser rapidement le changement de modes de déplacements mais déplore le manque de phasage des travaux.

Un conseiller communautaire de Pays d'Iroise Communauté (DUP/eR135) précise que le PEM n'est pas accessible par le Nord pour les vélos et les automobilistes par le rond-point de Athabaskan ou celui de Kerzeniel.

Il souhaite un nouvel « abri vélos sécurisé » et s'interroge sur l'avenir du parking de Montbarey.

Il constate que le dépôt minute pour les voitures en direction de Brest n'est pas bien matérialisé et trop petit. Il regrette l'absence de matérialisation d'un dépôt minute complémentaire pour reprendre les passagers de l'autre côté de la rue (en direction de Plouzané).

PEM Kertatupage

Une habitante regrette que le tracé de la voie d'accès au PEM s'insère dans un espace vert récemment aménagé.

Elle indique que ce lieu est très fréquenté des riverains et permet aussi aux piétons et vélos de circuler hors des fortes contraintes de la circulation routière.

Elle note que l'accès au parking actuel du lycée Kerichen sera compliqué pour les voitures, circulant vers le centre-ville car l'existence du « tourne à gauche » semble compromise.

Elle s'interroge sur le libre accès du PEM pour uniquement les usagers du BHNS et sur le cheminement des piétons, en particulier pour l'accès au rond-point. Pour elle le PEM de Kertatupage est trop proche du centre-ville et il manque de mutualisation avec le parking Kerichen libre pendant les vacances. Un aménagement en parking silo pourrait limiter son impact sur l'environnement.

Elle souhaite que le parc de Kertatupage, qui est une réussite, ne soit pas défiguré.

PEM Cavale Blanche

Pour certains, le stationnement de voitures pour les clients du tramway sera compliqué, car il sera mélangé avec celui de l'hôpital, d'où l'intérêt de créer un terminus décalé (Questel) pour permettre de ne pas mélanger ces types de stationnement.

Demande de création d'un PEM

Quelques personnes, dont les élus du Groupe Municipal Minoritaire "Marchons pour le Relecq Kerhuon" (DUP/BM/C5), demandent la création d'un PEM près de la piscine au lieu-dit « la Cantine » sur la commune du Relecq-Kerhuon.

3.5.2. Observations et questions de la commission d'enquête

- Sur quelle logique de captation de flux ont été calculées les jauges des PEM ?
- Quels sont les principes d'organisation des circulations mis en place afin d'intégrer les flux générés par les PEM, notamment aux heures de pointe ?
- Comment envisagez-vous l'évolution des capacités des PEM et en particulier pour les PEM de Gouesnou (Carpont), Guilers, Plougastel Est et Ouest ?

Le conseil départemental du Finistère, dans son courrier du 8 septembre 2022 émet les observations suivantes :

« Certains aménagements sur le réseau routier départemental en accompagnement de la création de PEM et de leur fonctionnement peuvent interroger en termes de fonctionnalité ou de lisibilité. Le Département veillera au respect des préconisations techniques garantissant le meilleur fonctionnement des aménagements et la sécurité routière.

Il en fera un préalable au transfert des terrains nécessaires à la mise en œuvre de ces PEM »

- Quelle est la réponse de BM à ces critiques et demandes du conseil départemental ?

PEM Plougastel Ouest :

- Pouvez-vous compléter l'étude d'impact du PEM de Plougastel en vue d'intégrer les conséquences de l'ajout de l'aire de covoiturage ?

PEM Guipavas :

- Quid de l'articulation du covoiturage/stationnement payant ?
- La CE relève une discordance entre les pièces E et H2 du dossier concernant le programme de cet aménagement. Des places dédiées au covoiturage seront-elles réellement réalisées au PEM Guipavas ?

3.6. AMENAGEMENTS CYCLABLES

3.6.1. L'expression du public

66 observations portent sur les aménagements cyclables, dont 50 ont été rédigées par l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR113).

3.6.1.1. Observations formulées par les contributeurs autres que l'association Brest à pied et à vélo

Certaines expriment un avis favorable général sur la mise en œuvre de nouveaux aménagements cyclables. Au contraire, un requérant considère que la pratique cycliste n'est pas adaptée à Brest en raison notamment de la pluie et du vent.

Plusieurs demandes à caractère général ont été établies :

- Possibilité d'utiliser les abris à vélo sans abonnement, ou mise en œuvre de garages gratuits et sécurisés pour les vélos ;
- Possibilité d'emport du vélo dans le tram ou le bus, y compris aux heures de pointe ;
- Prévoir des abris-vélos - stationnements vélos en dehors des PEM, dans les points stratégiques ;
- Prévoir un revêtement d'une couleur différente pour les aménagements cyclables et la partie piétonne lorsque ces deux zones se côtoient ;
- Séparer la bande cyclable de la chaussée par un élément "en relief", type bande rugueuse à minima pour éviter que les automobilistes chevauchent cette bande cyclable ;
- Prévoir des pistes cyclables en voie propre avec bordure tout au long du BHNS et du tram ;
- Sécuriser les pistes cyclables, s'inspirer de l'aménagement réalisé Boulevard Sébastopol à Paris ;
- Ne pas réaliser de pistes cyclables en sens contraire des voitures.

D'autres observations expriment des regrets sur l'insuffisante prise en compte des cyclistes lors de la création de la ligne A du tram, sur le fait que le projet « Mon réseau grandit » ne traite pas tous les couloirs bus/vélos dangereux, et sur l'absence de perspective de nouvelle mise en place de vélos en libre service.

Une observation exprime une crainte de discontinuité des aménagements cyclables, alimentée par la segmentation du projet en planches ne se recouvrant pas.

Sur la compatibilité entre BHNS et cycles, plusieurs intervenants regrettent qu'une partie du linéaire soit partagé entre les BHNS les cycles, avec une largeur d'emprise qui serait augmentée mais non quantifiée.

Rue Paul Doumer : plusieurs intervenants considèrent qu'une véritable piste cyclable avec séparation aurait pu être prévue, avec un aménagement plus sécuritaire. L'exemple du boulevard Tanguy Prigent

est cité. Un autre intervenant juge que la mise sur une voie de circulation pour les véhicules sur cet axe, et sur le boulevard Montaigne, rend dangereuse la circulation des cyclistes.

Planche 10 du Tram Pont Schumann : 3 observations critiquent l'aménagement retenu pour les cyclistes, avec un aménagement mixte piétons cyclistes, et la nécessité de traverser 2 fois la chaussée pour les cyclistes dans le sens avenue Le Gorgeu > avenue Foch. En conséquence, 2 propositions ont été établies (DUP/eR67) :

- Garder une piste cyclable de chaque côté de la chaussée sur le pont Schumann et ainsi faciliter et sécuriser le déplacement des cyclistes ;
- Aménager sur le nouveau pont à côté des trams, en élargissant les voies techniques, sur un côté un aller-retour pour les cyclistes et sur un autre côté un trottoir pour les piétons, ce qui permettrait sur le pont actuel une voie en site propre réservée aux bus pour aller au centre-ville et deux voies pour les voitures.

3.6.1.2. Observations formulées par l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR 113)

Remarques générales :

L'expression « circulations douces » n'est pas définie dans le dossier. L'association l'interprète dans le sens restreint d'espace dédié aux mobilités actives au sens strict. L'ensemble de son avis est basé sur cette interprétation et serait à revoir dans le contexte d'une définition plus large.

Pièce E

Remarque générale

La plupart des coupes d'insertion ne sont pas cotées. Par ailleurs elles ne sont pas positionnées sur les plans d'insertion. Ce qui ne permet pas de juger du respect des obligations légales, des recommandations du CEREMA, où même des indications du dossier d'enquête.

§4.1 : L'association regrette que la prise en compte des aménagements cyclables n'apparaisse que comme une obligation légale et non comme la nécessaire complémentarité entre les transports en commun et les mobilités actives pour assurer des déplacements en toute sécurité sur tout le territoire de la métropole, sans nécessiter un usage de la voiture individuelle.

Les choix retenus inversent les priorités qui devraient s'appliquer à tout projet d'aménagement des espaces publics : piéton, puis cycliste, puis transport en commun, puis services et transports de marchandises, puis voiture individuelle, le stationnement de véhicules privés relevant, lui, de l'occupation du domaine public.

§4.2.4 (figure 12) : l'emplacement prévu pour les vélos n'est même pas mentionné malgré l'obligation faite par l'article L228-2 du CDE, celui prévu pour les piétons paraît insuffisant au regard des exigences d'accessibilité (arrêté du 15/1/2007), alors que le stationnement automobile fait l'objet d'un emplacement dédié non justifié dans le texte.

§4.2.5 Figure 13, Le principe d'avoir une voie cycle entre la voie tramway et une bordure d'arbres implique que les engins de nettoyage de la chaussée puissent venir la nettoyer (notamment en automne où la chute des feuilles rend la chaussée glissante).

§4.5 & 4.6 : La couleur retenue pour les aménagements cyclables pose deux problèmes :

- La différence des nuances retenues pour les deux aménagements (nécessité d'assurer la cohérence de couleur entre tous les aménagements cyclables) ;
- La nécessité que cette coloration tranche sans ambiguïté avec celle des autres usages de l'espace public. Le vieillissement des enrobés noirs se traduit par un éclaircissement qui les rapproche de

l'enrobé beige. Ceci pose un problème de sécurité au niveau des intersections, où il est nécessaire que la trajectoire vélo ressorte parfaitement.

§4.7 : Passage aux stations : éviter le passage des vélos en pied de quai et privilégier le passage par l'arrière du quai et de l'abri pour éviter les conflits pendant les périodes contraintes d'embarquement-débarquement. Ce principe doit être uniforme sur l'ensemble du projet (contrairement à ce qu'on observe sur la ligne A).

Nécessité de respecter les normes d'accessibilité (largeur de cheminement) soit en avant soit en arrière des mobiliers. Cette contrainte est susceptible de venir contrarier le besoin de protections latérales pour les abris.

Les traversées de voies cyclables par les cheminements piétons doivent être matérialisées, à chaque sortie des stations tramway et BHNS.

Lorsqu'une voie cyclable ou un cheminement piéton traverse une chaussée il est nécessaire, pour la sécurité des enfants, des personnes âgées et des personnes aveugles et malvoyantes, et le confort des personnes à mobilité réduite, d'utiliser des caniveaux plutôt que des bordures abaissées.

§4.10 : Le caractère implicite du terme « automobile » du § est symptomatique de l'inversion de la priorité des modes (Cf. **§4.1**)

Le petit nombre de places (auto) restituées sur certains axes ne justifie pas les contraintes qu'elles entraînent sur l'implantation des autres usages. Il serait plus pertinent d'aller au bout de la démarche en utilisant leur largeur pour favoriser les cheminements actifs.

§4.11 : Selon l'arrêté du 15/1/2007, « Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre » et non à 90 cm comme mentionné dans ce §.

§4.12 : Une bande cyclable permettant à un cycliste d'en doubler un autre et une piste cyclable ne permettant pas d'empiéter sur la chaussée, la largeur de cette dernière devrait être sensiblement plus importante. Les triporteurs ont une largeur de 110 cm et neutralisent une largeur d'au moins 130 cm.

D'autres éléments de géométrie auraient mérité d'être précisés :

- Le rayon de courbure horizontal ne doit pas nécessiter de mettre pied à terre ;
- Le rayon de courbure vertical doit être suffisant pour permettre de détecter un obstacle à distance de sécurité, de jour comme de nuit ;
- Les îlots doivent n'être franchissables qu'à très faible vitesse par les véhicules motorisés ;
- Les nombreux obstacles qui émaillent encore les aménagements de la ligne A sont à exclure totalement de la trajectoire tant des piétons que des cyclistes. Quand ils sont en bordure de celle-ci, leur couleur doit permettre de les voir clairement, de jour comme de nuit.

Pour tous les cheminements alternatifs piétons ou cycles une signalisation suffisamment visible et spécifique est nécessaire.

Pour respecter la priorisation des modes, et donc la protection des piétons, la cohabitation de ceux-ci avec tout autre mode, vélo compris, est exclue.

La figure 29 n'est pas cohérente avec la figure 223 au niveau de la rue Mathieu Donnart. Celle-ci constitue une liaison entre Kerinou et Saint Martin pour laquelle l'alternative mentionnée par Paul Doumer n'a aucun sens. En l'absence d'aménagement sur Donnart, l'alternative par Desmoulin et Kervern nécessiterait sur ces rues un « aménagement », au sens de la L228-2 du CDE, dans les deux sens, adapté au volume de trafic, de même que celle par Saint Pol Roux, Courcy, Péguy.

« L'impossibilité de réaliser un aménagement cyclable sur la rue Duc D'Aumale » résulte d'abord d'une inversion de la priorité des modes (Cf. **§4.1**). La rue Duc d'Aumale peut être traitée en coupant la circulation automobile entre le 9 et le 11 pour décourager le transit, limitant ainsi son trafic à quelques voitures/jour et permettant de la traiter en zone de rencontre, qui constitue un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE. L'alternative proposée par l'AVP, basée explicitement sur une cohabitation piéton-vélo, n'est à ce titre pas acceptable.

Le nombre et l'emplacement des places de stationnement vélo auraient mérités d'être précisés (pour les automobiles cela fait l'objet d'un § dédié).

§4.16 : Les espaces dévolus aux véhicules sont mieux traités par l'éclairage obligatoire de ceux-ci que par l'éclairage public. Hors intersections, seuls les cheminements piétons devraient recevoir un éclairage tamisé. Il faut travailler la visibilité de la signalisation horizontale et verticale. L'association est opposée aux publicités lumineuses dans les stations.

Insertion du tramway

Planche 1 Cavale :

La sécurisation des piétons (et cyclistes) gagnerait plus à une réduction de la largeur des voies à 3 m avec un terre-plein qu'à un plateau.

Si le doublement des voies en entrée du carrefour se justifie pour stocker les voitures en attente de tourne à gauche ou tourne à droite, ce doublement en sortie de carrefour est de nature à réduire la fluidité du trafic en provoquant des coups d'accordéon au niveau du rétrécissement qui suit.

Planche 2 Pont de la Villeneuve :

La solution proposée constitue une régression par rapport à la situation actuelle, dans la mesure où on perd la séparation piéton-vélo. Il aurait été intéressant de créer un cheminement piéton côté amont. La circulation de piétons sur la piste cyclable constitue un danger pour eux-mêmes et pour les cyclistes.

La largeur (apparemment 8 mètres, mais difficilement lisible sur le graphique) prévue pour la circulation est très supérieure au maximum de l'intervalle cité §4.9. Si cette sur largeur est destinée à permettre la circulation des véhicules d'urgence en période d'embouteillage et s'il a été décidé de ne pas utiliser la voie de tram pour cet usage, ces deux points auraient dû être mentionnés et justifiés, la sur- largeur en question ayant un impact important sur le déséquilibre de la charge du pont. Une sur- largeur a pour effet d'inciter les automobilistes à ne pas respecter les limitations de vitesse.

Planche 3 Gascogne :

La (dis-)continuité de la piste cyclable le long du boulevard de l'Europe avec un virage en épingle à cheveux en traversée des voies de tram rue de Fougères est absolument inacceptable dans l'état actuel de l'avant-projet. Le caractère illisible des cheminements vélos actuels dans ce secteur n'a pas été amélioré par le projet.

Planche 4 Bourbonnais :

L'association salue le traitement à la Hollandaise du rondpoint de Provence, qui devrait sécuriser cette intersection.

Sur la figure 61 la pente transversale du trottoir semble supérieure au maximum des normes d'accessibilité PMR.

Planche 5 Tarente : RAS

Planche 6 Patinoire : Les rayons de courbure du raccordement entre les pistes unidirectionnelles et bidirectionnelle paraissent insuffisants.

Planche 7 Kergoat :

L'association signale que le terme « contresens cyclable » est inadapté. Il n'existe pas dans le code de la route ou le code de la voirie. Le terme correct est « double sens cyclable » et désigne en fait une voie où les cycles et les piétons circulent normalement et où seuls les véhicules motorisés sont restreints.

Elle renvoie à sa remarque du §4.12 sur la rue Duc d'Aumale.

Il est regrettable que la sur-largeur au niveau de la station soit utilisée pour du stationnement automobile plutôt que pour élargir un cheminement piéton sous norme.

Planche 8 Bouguen :

Il semblerait qu'une double bande cyclable soit prévue rue de Kergoat, ce qui est inadapté au vu du trafic sur cette voie aux heures de pointe, et qu'un simple marquage au sol périphérique soit prévu sur le rond-point. Le consensus actuel est que cette trajectoire est la plus dangereuse pour les deux roues (c'est d'ailleurs ce qui est mentionné dans le Schéma Directeur Vélo à la page 13), et que la trajectoire la plus sûre est au milieu de l'anneau extérieur. Le marquage au sol doit le refléter pour permettre aux cyclistes d'assurer leur sécurité tout en respectant le R412-9 du CDLR. Les aménagements décrits ne permettent pas dans l'état de rejoindre les rues de Nantes et de Lanredec depuis Kergoat.

Planche 9 Université :

Si ce que l'association considère comme une erreur (planche 10 ci-dessous) est maintenu, il faudra prévoir des dispositifs pour décourager le non-respect de la répartition de l'espace entre modes sur le pont, sans pour autant gêner les usagers qui la respecteront.

Planche 10 Schumann :

Il y a incohérence entre la phrase « la traversée du vallon par la ligne de tramway et les circulations douces sur le nouvel ouvrage d'art » et le reste de la description.

Une piste bidirectionnelle sur le pont est une erreur et l'utilisation du trottoir par les cyclistes en est une autre, en raison de l'usage qui prévaudra inévitablement de la part tant des piétons que des cyclistes de ne pas respecter la séparation des modes.

La configuration présentée n'est pas une piste bidirectionnelle dans la mesure où il est impossible d'utiliser la contre-voie pour un dépassement. Les largeurs à prendre en compte sont donc celles de deux pistes unidirectionnelles. Il n'y a donc aucune économie d'espace à les regrouper du même côté.

La largeur de la chaussée dédiée aux voitures est ici aussi supérieure à la valeur maximale prévue par le §4.9, alors que ni les pistes cyclables ni le trottoir unique ne respectent les dimensions prévues par les §4.11 et 4.12.

Le mobilier d'éclairage implanté sur le trottoir, et donc potentiellement sur les trajectoires, devra être déplacé.

Il n'est pas prévu de raccordement aux aménagements cyclables que le L228-2 du CDE impose de réaliser sur la rue Kervern suite à sa rénovation.

L'anneau cyclable de la place Albert 1er présente les mêmes défauts qu'un marquage périphérique (voir le Schéma Directeur Vélo à la page 13) sans même la possibilité pour les cyclistes de se mettre en sécurité en occupant le milieu de l'anneau extérieur. Dans la configuration proposée le cycliste qui emprunte son anneau est dans l'angle mort tant des véhicules entrants que des véhicules sortant du rond-point. La configuration proposée est donc encore plus accidentogène que la configuration actuelle qui fait de cette place le principal point noir de Brest selon les réponses au Baromètre des Villes Cyclables. Une correction pourrait être apportée en neutralisant l'anneau automobile extérieur, ce qui aurait également pour effet de limiter les coups d'accordéon provoqués par un rond-point avec un nombre trop important d'anneaux, et donc de participer à fluidifier la circulation automobile.

L'anneau bidirectionnel participe de la dangerosité de l'aménagement, les automobilistes ne s'attendant pas à voir un véhicule venir de la droite sur un rond-point.

Planche 11 Foch :

L'accès au CHU par les cyclistes venant de la place Albert 1er risque de se faire en pratique en traversant au niveau de l'entrée du stade plutôt qu'au niveau du passage aménagé plus loin. Il conviendrait de prévoir une traversée à ce niveau.

Planche 12 Morvan :

Comme déjà indiqué plus haut, le marquage d'un anneau cyclable en périphérie d'un rond-point est une erreur accidentogène (voir le Schéma Directeur Vélo à la page 13). Il convient de matérialiser une trajectoire vélo au milieu de l'anneau pour permettre aux cyclistes de se mettre en sécurité en respectant le R412-9 du CDLR.

Planche 13 Gambetta Gare :

L'angle entre la piste cyclable côté place de la Liberté et la déviation des voies vers l'avancée de la Porte Saint Louis est trop aigu pour la sécurité des cyclistes et nécessitera la mise en place d'un dispositif de protection contre la chute des roues entre les rails.

Le texte évoque une piste cyclable autour du rd pt Rol Tanguy qui n'apparaît pas sur le plan. L'association demande que les erreurs faites sur d'autres ronds-points ne soient pas reproduites mais qu'au contraire le schéma du rond point Provence soit utilisé.

L'aménagement cyclable du carrefour Collet est insuffisant au regard du trafic sur les deux axes. La traversée de Clémenceau doit être matérialisée et les tourne à droite protégés.

L'accès cyclable à la gare n'apparaît ni dans le texte ni sur les figures. Il doit respecter les mêmes conditions de sécurité, de visibilité et de confort que les autres cheminements cyclables.

Le stationnement vélo sécurisé actuel derrière la gare routière semble supprimé mais il n'est fait aucune mention de son transfert en un autre point respectant le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

Caractéristiques techniques.

Ouvrage d'Art Liberté : Il a été fait le choix de privilégier le confort des automobilistes avec une largeur sensiblement supérieure au minimum prévu par le §4.9, au détriment des cyclistes avec une largeur nettement inférieure au minimum prévu au §4.12. Cette inversion de la priorité des modes n'est pas acceptable particulièrement au cœur de l'hyper centre où la voiture a vocation à s'effacer à terme.

Ouvrage d'Art Schumann :

L'association réitère son regret que des économies de bouts de chandelles aient amené à réduire de quelques centimètres l'encorbellement dédié aux trottoirs d'évacuation qui aurait pu supporter la piste cyclable unidirectionnelle côté sud et ainsi simplifier les cheminements en entrée et sortie du complexe de ponts, et permettre de conserver deux trottoirs réellement dédiés aux piétons sur le pont actuel, réduire les traversées de voies accidentogènes, etc.

L'association ne désespère pas que le bon sens finisse par triompher, le texte qui accompagne la Figure 120, en totale contradiction avec celle-ci, allant dans ce sens.

Travaux

S'il est évoqué « des conditions de circulation dégradées » (qu'on imagine concerner le trafic automobile), rien n'est précisé sur les moyens mis en œuvre pour maintenir des accès piétons (et cyclables) sécurisés dans le périmètre impacté par les travaux.

Insertion BHNS

Planche 1 FFI :

L'association rappelle que « l'insertion en mixité avec la voirie » n'est considérée comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE que dans le contexte d'une zone de rencontre. Il est donc nécessaire, pour éviter des recours entraînant des coûts supplémentaires de mise en conformité de qualifier la rue Robespierre en zone de rencontre.

L'aménagement cyclable du carrefour Lesven Robespierre est insuffisant au regard du trafic important sur Robespierre.

La Figure 156 ne fait pas apparaître de vélos, ce qui est de nature à faire penser qu'il a été fait le choix délibéré de ne pas respecter la L228-2 du CDE.

Planche 2 Lesven :

L'association rappelle que « l'insertion en mixité avec la voirie » n'est considérée comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE que dans le contexte d'une zone de rencontre. Il est donc nécessaire, pour éviter des recours entraînant des coûts supplémentaires de mise en conformité de qualifier la rue Lesven en zone de rencontre.

Planche 3 Baudelaire : Le tronçon de la rue Lesven le long du bassin de Kertatupage faisant l'objet d'une rénovation doit prévoir un aménagement cyclable qui n'apparaît pas sur le plan.

Planche 4 Blum : RAS

Planche 5 Kerichen : RAS

Planche 6 Donnart :

L'îlot à l'angle Montaigne - Saint Pol Roux devrait être allongé vers l'ouest pour protéger les cyclistes des voitures tournant à droite en descendant Saint Pol Roux.

L'angle aigu entre Blum et Montaigne devrait être protégé par un îlot.

La trajectoire pour traverser de Saint Pol Roux vers Courcy, alternative à Donnart pour joindre Saint Martin à Kerinou ne sera probablement pas respectée par les cyclistes en raison de l'angle aigu qu'elle forme. Une trajectoire joignant les deux îlots centraux pourrait être marquée pour informer les automobilistes.

Planche 7 Kerigonan :

La rue Paul Doumer, perpendiculaire à Donnart, ne saurait en conséquence être considérée à elle seule comme un « itinéraire cyclable » alternatif au sens de la L228-2. L'association renvoie au commentaire du §4.12 ci-dessus.

L'absence de figurine vélo sur la figure 169 et de mention du vélo concernant la rue de Glasgow laissent penser qu'il est délibérément décidé de ne pas respecter la L228-2 du CDE. La rue Duperré peut être considérée comme alternative en direction du nord moyennant un balisage en direction de la rue Saint Pol Roux. La rue Bruat pourrait être considérée comme une alternative en direction sud, moyennant un balisage depuis la rue Saint Pol Roux, si la mise permanente en rue scolaire de son dernier tronçon y limitait la circulation à un niveau ne nécessitant pas d'aménagement particulier.

Planche 8 Glasgow :

L'aménagement ne respecte pas le L228-2 du CDE. La suppression de quelques emplacements destinés à organiser une occupation privée de l'espace public permettrait largement d'insérer un itinéraire cyclable au sens de cet article, que ce soit sous la forme de 2 voies TCSP de plus de 4,5m, ou de bandes cyclables, tout en donnant aux piétons un espace plus conforme à l'importance de cette voie. Une alternative pourrait être négociée via Bougainville et Félix le Dantec moyennant l'aménagement sécurisé des intersections de ces rues avec Desmoulins.

Le texte ne précise pas si le bas de la rue de Glasgow au-delà du rond point reste ouvert aux cyclistes. Dans le cas contraire, un itinéraire alternatif aménagé devrait être mis en place.

Planche 9 Clémenceau :

Les deux coupes d'insertion sont contradictoires avec le plan et le texte y ajoute de la confusion. L'ensemble ne permet donc pas de se faire une idée de l'adaptation du projet aux mobilités actives ni même du raccordement des cheminements entre Glasgow et Clémenceau.

Stations

Saint Christophe : Le plan ne permet pas de vérifier que le cheminement piéton au droit de la station côté Le Balp respecte les exigences d'accessibilité (arrêté du 15/1/2007).

Gare : Le stationnement cyclable longue durée semble supprimé. Il est nécessaire de le restituer. Un emplacement plus visible, plus près des cheminements principaux, et plus près des quais est à privilégier pour respecter le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

Caractéristiques

Vitesse : La cohabitation d'un TCSP avec les cycles n'est considérée comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 que si sa largeur permet le dépassement dans les conditions normales de sécurité. Dans le cas contraire, les deux seuls cas de cohabitation autorisés sont la zone de rencontre, où la vitesse maximale est de 20 km/h, et les chaussées à une seule voie à sens unique.

PEM

Abris vélos : la sécurisation doit inclure une vidéo-surveillance, essentiellement pour s'assurer périodiquement de l'absence de dégradations qui décourageraient les potentiels usagers. Les abris des P+R actuels ont parfois « abrité » des épaves pendant des jours voire des semaines.

Rue de Paris : La figure 350 aurait dû faire figurer une silhouette de cycliste partageant la voie descendante. Cet oubli est symptomatique de l'inversion de la priorité des modes.

Pièce H5

§4.3.2.5 Modes doux :

Les voies de bus ouvertes aux vélos ne sont pas considérées comme aménagements cyclables que dans des conditions très précises qui ne sont actuellement pas rencontrées à Brest.

Aucun des PEM mentionnés dans ce § n'a actuellement une desserte cyclable satisfaisante :

- Le PEM Plouzané est desservi par un aménagement cyclable sur trottoir qui demande à être transformé pour assurer une séparation claire des aménagements piéton et cycliste, dans le périmètre entourant ce PEM et le site de Thalès ;
- La piste cyclable desservant l'emplacement futur du PEM Guilers sera interrompue par le dit PEM. La sécurité des cyclistes en transit devrait y faire l'objet d'une attention particulière. Le régime de priorités entre Brest et Guilers ne respecte pas les R415-13 et R415-14 du CDLR ;
- Les aménagements cyclables menant au PEM Porte de Gouesnou, que ce soit depuis Brest (via les sentiers en prolongement de la rue Louis Le Gros) ou depuis Gouesnou (avec la traversée de la RD788), demandent à être améliorés soit pour le confort soit pour la sécurité des cyclistes ;
- L'aménagement cyclable entre Brest et le PEM Plougastel NO est nettement insuffisant, se limitant à une bande cyclable dans le seul sens montant sur une partie de la Route du Pont Albert Louppe. Brest à Pied et à Vélo et Place au Vélo à Plougastel réclament depuis quelque temps un véritable aménagement cyclable, conforme aux recommandations du CEREMA sur cette voie limitée à 70 km/h.

§4.3.2.6 Stationnement : La relativement faible utilisation des places de stationnement sur voirie et, surtout, la très forte sous-utilisation des parkings privés devrait non pas « nécessiter de maintenir une offre équivalente » mais au contraire justifier de rendre cet espace à un usage public et en particulier de donner aux modes actifs un espace qui permette et favorise leur développement.

§4.3.2.7 Contournement nord Lambézellec : Ce projet a été enterré par décision du Conseil de métropole du 29 juin 2022.

§4.3.3 Analyse des déplacements : L'enquête Ménage Déplacements de 2018 semble inadaptée pour une analyse significative des déplacements et un suivi des actions liées aux documents de planification. Brest à Pied et à Vélo demande la mise en place de moyens automatisés pour obtenir des mesures fines continues et publiques des déplacements sur la métropole.

§4.4.3 Sites pollués : L'absence de plan localisant les points de mesure empêche toute compréhension des relevés et rend inutile le détail des mesures présentés.

3.6.2. Observations et questions de la commission d'enquête

- Pourriez-vous répondre aux critiques, demandes et propositions établies par le public, en particulier celles de l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR112) et rappelées ci-avant ?
- Pourriez-vous préciser le type d'aménagement cyclable mis en œuvre sur le pont Schumann et ses conséquences sur l'aménagement de la place Albert 1^{er} : une seule voie ? Deux voies ? Une seule piste à double sens ?
Par ailleurs, une bordure séparera-t-elle la piste du trafic automobile ?
- Sur le tracé du BHNS, quelle sera la répartition entre :
 - le linéaire de voies cyclables en site propre ;
 - le linéaire en voie partagée avec le BHNS ?

3.7. RUE DE PARIS

3.7.1. L'expression du public

Absence de contribution spécifique à ce futur aménagement.

3.7.2. Question de la commission d'enquête :

44 places de stationnement vont être supprimées, pour 12 restituées. Si elles sont informelles, elles n'en répondent pas moins à un besoin des riverains.

- Comment se fera le report de stationnement pour les places non restituées ?

3.8. SCHUNT

Absence de contribution spécifique sur ce futur aménagement.

3.9. COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET

3.9.1. L'expression du public

5 observations traitent du coût du projet. Les thèmes et arguments sont résumés ci-après. En outre, sans les reprendre in extenso, certaines sont résumées de manière plus détaillées dans les paragraphes suivants.

Le groupe des élus de Brest, c'est Vous ! (DUP/eR112) considère que le projet retenu intégrant la 2^{ème} ligne de tram est trop coûteux, et repose sur une augmentation du versement mobilité de 11%, passant ainsi de 1,8% à 2% (qui est le maximum légal) qui a été votée en juin 2022. Il reproche une appréciation sommaire et une évaluation socio-économique trop succinctes pour apprécier le coût du projet, ainsi que le chiffrage à 10M€ du futur Pont Schumann trop aléatoire.

Une autre contribution interroge sur le coût du projet par habitant.

D'autres contributions s'appuient sur des articles de presse avec interview du président de Brest métropole pour s'interroger sur le sérieux du projet au regard de l'éventualité d'un report du projet de BHNS en cas de forte progression des coûts, et sur la méthode de détermination des coûts en phase d'étude. Les détracteurs craignent que ce soit le contribuable qui supporte la hausse du coût.

Un contributeur s'appuie sur la pièce E du dossier, notice explicative, pour :

- Contester un chiffrage qu'il juge obsolète puisque s'appuyant sur des prix et conditions économiques 2019 ou 2021 au mieux, et estime nécessaire une réactualisation 2023 ;
- Critiquer un chiffrage d'aléas à 10%, qu'il estime insuffisant pour un projet de cette ampleur ;
- Regretter l'absence d'intégration des mesures de la démarche ERC, pourtant chiffrées à 8 M€, dans le coût total du projet.

Un autre intervenant :

- Considère que le financement et l'amortissement du projet sont insuffisamment renseignés, et que rien ne permet de garantir que le coût du projet n'excèdera pas les 202 M€ du chiffrage 2021 ;
- Regrette l'absence d'indications relatives à des pénalités de retard ou de défaut des prestations ;
- Critique l'absence de précision sur la répartition du montant annuel d'exploitation, chiffré à 4,15 M€, son financement, son évolution ;
- S'interroge sur la réalité du financement du projet, le chiffrage faisant apparaître 18,8% de subventions alors que seulement 15% sont réellement prévus ;
- Interroge : dès lors que le Versement Mobilité permet de financer 24,6% de l'autofinancement du projet, comment sont financés les 75,4% restants ?

3.9.2. Observations et questions de la commission d'enquête

- Le coût du projet «Mon réseau grandit» est estimé à 202 M€. Quel serait le coût du projet si la ligne de BHNS était abandonnée, comme évoqué dans la presse et dans certaines observations ?
- Plus largement, pourriez-vous détailler une répartition du coût par élément du projet : coût de la ligne de tramway, coût de la ligne de BHNS, coût des créations et restructurations des PEM, coût des aménagements de la rue de Paris, et coût du SCHNUT ?
- Ligne B : Quel serait le coût d'un BHNS en lieu et place du tramway ?
- La commission d'enquête demande la mise à jour et l'harmonisation entre les pièces du dossier du coût prévisionnel du projet. La pièce J s'appuie sur les données 2019, quand d'autres documents font référence au coût actualisé en 2021 (notamment pièce G).
- Hôpital de la Cavale Blanche : le coût de l'ascenseur incliné est-t-il intégré dans le budget de l'opération ?

3.10. RESEAU BIBUS

3.10.1. L'expression du public

61 observations abordent cette thématique dont une grande partie concerne la création ou la restructuration des lignes actuelles. Le dossier ne contient pas d'information sur les futures dessertes et le redéploiement du réseau de bus suite à la réalisation du projet « Mon réseau grandit », ce qui n'a pas permis aux usagers de se projeter sur les déplacements attendus et a suscité de nombreuses demandes.

19 personnes sont pour la création de nouvelles lignes.

17 personnes se sont exprimées sur le souhait d'une restructuration des lignes Bibus.

3.10.1.1. Observations générales

Les personnes sont favorables au projet (TRAM et BHNS) mais demandent que le réseau Bibus soit complété par de nouvelles lignes ou la restructuration des lignes existantes. Elles estiment pourtant fondamental que l'offre soit globale pour un meilleur report de la voiture vers les transports en commun en y incluant la gratuité des transports pour les usagers afin aussi de réduire les pollutions.

Un intervenant :

- Signale les difficultés de circulation des bus, provoquant parfois une déprogrammation de la desserte ;
- Demande la prise en compte des conditions de travail du personnel ;
- Propose que les bus soient toujours prioritaires dans la circulation.

Une demande porte aussi sur une augmentation de la fréquence de passage, des correspondances facilitées et un maillage de réseau plus dense.

Un usager signale des difficultés au passage du pont de Recouvrance aux heures d'embauches (ligne A).

3.10.1.2. Secteurs géographiques

Secteur Gare

Les intervenants demandent une extension vers le port de commerce :

- La desserte du port de commerce mérite d'être consolidée avec maintien de l'arrêt « Rampes » ;
- La liaison Gare routière - Plougastel passant par le port de commerce et le port de plaisance, mais aussi le terminus tram A de la « Porte de Guipavas », le Relecq-Kerhuon (piscine) est à créer (trolley ?) ;
- Liaison avec « Parc à chaînes » (port de commerce) ;
- Une liaison entre les deux ports de plaisance (trolley ?).

Secteur Cavale Blanche - Questel

Un usager note que l'arrêt de l'hôpital Cavale Blanche ne semble pas prévoir de station d'attente de bus pour le relais de correspondance avec le Tram.

Les intervenants demandent une liaison Bibus de la Cavale Blanche :

- Vers le quartier Saint Pierre par une liaison rapide ;
- Vers la station Montbarey (liaison directe) ;
- Vers le Lycée Amiral Ronac'h ;
- Vers la salle Arena ;

Ils demandent également une ligne de bus directe entre Bohars et Guilers.

Un intervenant interroge sur l'avenir de la liaison ligne 1 avec arrêt CHRU entrée principale et plateforme Questel.

Secteur Rue de Glasgow

Une personne s'inquiète de l'évolution de l'offre de transport consécutive à la création des lignes de Tram et BHNS. Elle note que le dossier d'enquête précise : « il est intéressant de mutualiser les sites propres créés pour le BHNS avec les autres lignes de bus du réseau ». Mais Il est aussi indiqué que « ces éléments seront approfondis dans la mise au point du projet définitif ». Pour elle, ceux-ci auraient dû être élaborés dans le cadre du présent dossier.

Secteur Guipavas

Un groupement de 6 exploitants (200 actifs) souhaite des liaisons de bus, sur la commune de Guipavas au lieu-dit Lanvian, avec un arrêt pour faciliter le transport d'environ 70 salariés et ainsi fidéliser les embauches.

Secteur Lambézellec

Une habitante, favorable au projet BHNS, déplore l'absence de liaison bus vers les secteurs périphériques.

Secteur Rue de Paris

Un usager souhaite plus de bus avec un arrêt au Coq Hardi.

Secteur communes extérieures

Les intervenants demandent :

- Un trajet direct entre Guilers et Saint Renan ;
- Des liaisons rapides vers les PEM et les communes extérieures à Brest métropole ;
- Des liaisons entre les communes de la métropole (sans passer par le centre-ville) ;
- Des liaisons inter-quartiers de Brest (sans passer par le centre-ville) ;
- Des correspondances vers Le Conquet, Ploudalmézeau, Lannilis

Proposition d'un usager : téléphérique entre la pointe du Portzic et la pointe des Espagnols.

3.10.2. Observations et questions de la commission d'enquête

- Un maillage prévisionnel des PEM situés hors de Brest (Gouesnou, Guilers, Plougastel-Daoulas, Guipavas) avec les terminus des lignes de tramway et de BHNS est-il envisagé ? Programmé ?
- Quelle augmentation de la fréquentation du réseau Bibus attendez-vous suite à la création des 8 PEM et au réaménagement des 2 PEM préexistants ?

3.11. TRAM-TRAIN

3.11.1. L'expression du public

Une personne demande la mise en place d'un Tram-train à partir du Relecq-Kerhuon. Elle met en avant l'absence de travaux et donc d'impact sur l'environnement.

Une autre rappelle que dès la conception de la ligne A il a été fait le choix du rail pour le tram avec la perspective d'un tram-train sur le réseau SNCF existant qui permettrait de venir de Landerneau à la cavale blanche (ligne B). Elle demande si le projet est toujours d'actualité et à quelle échéance.

Enfin, un usager interroge sur l'annonce des pouvoirs publics de lancer les TER dans certaines métropoles : N'est-ce pas l'occasion d'actualiser le projet avancé en 2011-12 de créer une ligne Tram-train de Brest au Relecq-Kerhuon, voire Landerneau ?

Ce serait, pour lui, un moyen de désengorger les entrées Est de la métropole et d'assurer une liaison rapide Landerneau - Hôpital de la Cavale Blanche.

3.12. DIVERS

6 observations ne concernent pas directement le projet présenté à l'enquête publique. Ces demandes ou critiques sont listées ci-dessous.

- Changer les voix des annonces dans le tram en fonction de la marée ;
- Améliorer la desserte par les cars régionaux, en particulier pour la desserte du site hospitalier de la Cavale Blanche ;
- Nécessité d'une dépose minute vers Albert 1^{ER} pour tous les élèves de St-Anne. Rien n'est dit sur le flux généré par cet établissement. Même s'il y a du transport collectif cela n'enlèvera pas le flux routier (pas totalement).
- Rendre le centre ville de Brest plus attrayant ;
- Faire disparaître les couleurs tristes de certains bâtiments ou aménagements ;
- Aménager les rues de Siam et Jaurès afin de réduire les effets vent d'ouest ;
- Accroître les espaces piétons ;
- Accroître le nombre de terrasses, de lieux de convivialité au dehors ;
- Il faut aérer Brest, ne pas faire de la ville un "Paris".

Enfin, un intervenant observe de plus en plus de personnes faisant du stop sur la voie entre le magasin Leclerc et Gouesnou. Cette voie étant dangereuse pour les piétons, il suggère la création d'une aire dédiée aux auto-stoppeurs pour la sécurité de tous.

4. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC SUR LE PROJET DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUI, ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

4.1. L'expression du public

Une seule contribution, déposée par l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR113), porte sur la mise en compatibilité du PLUi de Brest métropole avec le projet « Mon réseau grandit ». Elle ne concerne que le déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) et des éléments du paysage à préserver.

Pour cette association :

- L'absence d'intégration, dans le règlement du PLUi d'une compensation dans le cadre de la destruction d'éléments naturels protégés au titre de l'article L123-1-5-7 du code de l'urbanisme, les travaux et ouvrages de voirie d'intérêt général étant réglementairement dispensés, est contestable ;
- Le fait de retirer une protection donnée par le classement en EBC est susceptible de mettre en doute l'ensemble des protections données par le PLUi. Il est donc nécessaire que la modification de ces protections soit justifiée par l'impossibilité avérée de mettre en œuvre un projet dont l'utilité publique est supérieure. L'incompatibilité des trois EBC cités avec le projet n'est aucunement démontrée ;
- En particulier, la justification donnée pour la parcelle AP87, que le projet permet de sauvegarder le cèdre mais que des alternatives non retenues sont susceptibles de nécessiter sa coupe, devrait entraîner automatiquement le maintien de la protection ;
- De même, la justification donnée pour la parcelle KN2, que le projet ne nécessite aucune modification de l'état des lieux, entraîne automatiquement le maintien de la protection ;
- Finalement la justification de l'extension de retrait de la protection sur la parcelle AP87 à l'alignement voisin par son seul voisinage constituerait un précédent regrettable selon lequel un espace voisin d'un espace non protégé perdrait sa protection du seul fait de ce voisinage. Autrement dit que de proche en proche aucun espace protégé ne le serait plus.

4.2. Observations et questions et de la commission d'enquête

Questions générales

La délibération page 97 de la pièce L, lançant la procédure de concertation fait apparaître un projet de mise en compatibilité du PLUi différent de celui finalement adopté et retranscrit dans le dossier final. Il y est question :

- de la suppression de 3 Emplacements Réservés alors que le dossier final n'en réduit ou supprime que 2,
- et de la modification du zonage des terrains situés en rive Est de la rue Maximin Audemar au Questel à Brest pour leur attribuer un zonage unique, ce qui n'apparaît plus dans le dossier soumis à enquête publique.
 - Pouvez-vous justifier les motivations et fondements de ces évolutions ?

La CE rappelle avoir exposé à Brest métropole que le courrier de la MRAe, qui déclare n'avoir aucune observation à formuler, ne porte que sur la mise en compatibilité du PLU (titre de la réponse), et pas sur l'étude d'impact du projet "«Mon réseau grandit»".

Règlement de la zone Up

- Pourquoi modifier le règlement de toutes les zones UP et pas uniquement celui des zones UP concernées par le projet ?

Emplacements réservés

- La commission d'enquête relève une incohérence concernant l'ER n°92, qui est annoncé supprimé. La surface finale ne devrait donc-t-elle pas être à 0 page 48 de la pièce I ?

Espaces boisés classés (EBC)

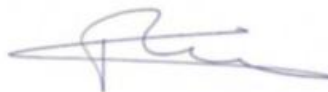
- Angle de la rue Jules Lesven et du boulevard Léon Blum, le cèdre classé en EBC sera-t-il préservé? Si oui pourquoi ne pas le maintenir en EBC ?
- BM envisage-t-elle la mise en place d'une protection au titre des éléments naturels du paysage tels que prévu à l'article L.123-1-5 – III- 2 du Code de l'urbanisme, ce qui a été proposé par la CDNPS et dans la réunion d'examen conjoint ?

Fait à Brest, le 20 janvier 2023

La commission d'enquête



Bruno BOUGUEN



Danielle FAYSSE



Joris LE DIREACH

Annexe au PVS : tableau de synthèse des observations du public

ANNEXE 3

Mémoire en réponse de Brest métropole

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET
D'URGENCE DU PROJET DE DEVELOPPEMENT DU
RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DE BREST
METROPOLE « MON RESEAU GRANDIT » EMPORTANT
MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi
SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE BREST
METROPOLE

Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse
DUP et mise en compatibilité PLUi

Enquête N°E22000157/35 - Arrêté préfectoral du 27 octobre 2021

Référence : 230142-SPL3014-BMA+AMOT-RAP

	Nom	Fonction	Date
Établi par	Mobibrest/ Tram2 / BM service Mobilité		10/02/2023
Vérifié par	P.COUCHE / G.LEBLONG MASCLET	Directeur Mandat / Directeur Général Adjoint	10/02/2023
Approuvé par	P.COUCHE / G.LEBLONG MASCLET	Directeur Mandat / Directeur Général Adjoint	10/02/2023

SOMMAIRE

PARTIE 1 : REPOSE DU MOA A LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE PUBLIC SUR LE PROJET « MON RÉSEAU GRANDIT », OBJET DE LA DEMANDE DE DUP, ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	4
1. ENQUÊTE PUBLIQUE.....	5
1.1 L'expression du public.....	5
1.1.1 La publicité et l'information relative à l'enquête publique.....	5
1.1.2 Le dossier d'enquête publique	5
1.1.3 Le déroulement de l'enquête publique.....	7
2. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE PROJET.....	8
2.1 L'expression du public	8
2.2 Observations et questions de la commission d'enquête.....	33
3. PROJET DE TRAMWAY	40
3.1 L'expression du public.....	40
3.2 Observations et questions de la commission d'enquête	63
4. PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS).....	71
4.1 L'expression du public.....	71
4.2 Observations et questions de la commission d'enquête	90
5. POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX.....	90
5.1 L'expression du public.....	90
5.1.1 Observations générales	91
5.1.2 Observations par PEM	94
5.2 Observations et questions de la commission d'enquête	100
6. AMÉNAGEMENTS CYCLABLES	102
6.1 L'expression du public.....	102
6.1.1 Observations formulées par les contributeurs autres que l'association Brest à pied et à vélo	102
6.1.2 Observations formulées par l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR 113).....	107
6.2 Observations et questions de la commission d'enquête	122
7. RUE DE PARIS.....	122
7.1 L'expression du public.....	122
7.2 Question de la commission d'enquête.....	122
8. SCHUNT	122
9. COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET.....	123
9.1 L'expression du public.....	123

9.2 Observations et questions de la commission d'enquête	124
10. RESEAU BIBUS	126
10.1 L'expression du public	126
10.1.1 Observations générales	126
10.1.2. Secteurs géographiques	127
10.2 Observations et questions de la commission d'enquête	131
11. TRAM-TRAIN	132
11.1. L'expression du public	132
12. DIVERS	132
13. Annexe : LES MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	134
PARTIE 2 : REPONSE DU MOA A SYNTHESE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS FORMULEES PAR LE PUBLIC SUR LE PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi, ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	135
14. L'expression du public.....	135
15. Observations et questions et de la commission d'enquête.....	135

Le procès-verbal de synthèse de l'enquête publique du projet Mon réseau grandit a été présenté et remis au maître d'ouvrage (MOA) le 20 janvier 2023. Le présent document porte sur les réponses apportées aux observations émises durant l'enquête et compilées dans le Procès-Verbal (PV) de synthèse de la commission (DUP/Mise en compatibilité). L'intégralité du PV est repris dans le présent document :

- **Partie 1 : Réponse du MOA à la synthèse thématique des observations formulées par le public sur le projet « Mon réseau grandit », objet de la demande de DUP, et questions de la commission d'enquête**
- **Partie 2 : Réponse du MOA à la synthèse thématique des observations formulées par le public sur le projet « Mon réseau grandit », objet de mise en compatibilité du PLUi, et question de la commission d'enquête**

Pour une meilleure lisibilité, les réponses du maître d'ouvrage sont apportées directement dans le texte en couleur bleue.

PARTIE 1 : REPONSE DU MOA A LA SYNTHESE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS FORMULEES PAR LE PUBLIC SUR LE PROJET « MON RESEAU GRANDIT », OBJET DE LA DEMANDE DE DUP, ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Chaque contribution a été examinée par la commission d'enquête et est référencée dans le tableau de synthèse joint au présent procès-verbal. Chaque déposition peut comprendre plusieurs demandes ou observations portant sur différentes thématiques.

Ainsi les 195 contributions ont été ventilées en 398 observations, propositions ou demandes.

Ce tableau permet à toutes les personnes qui ont participé à l'enquête de retrouver le résumé de leur intervention.

A partir des observations recueillies et des avis émis lors de la consultation administrative, la commission d'enquête a effectué une synthèse thématique et, si nécessaire, a posé des questions.

Le maître d'ouvrage est invité à apporter des réponses à ces observations, propositions et questions.

Répartition des avis

Certaines personnes ou associations se sont exprimées à plusieurs reprises, ce qui ramène à environ 185 le nombre de personnes privées ou publiques qui se sont exprimées sur le projet « Mon réseau grandit ».

En définitive peu d'intervenants ont émis un avis tranché sur le projet. La plupart des contributeurs ont exprimé des demandes ou des avis sur une thématique particulière (stationnement, environnement, aménagements cyclables, PEM, réseau BIBUS...) sans pour autant se prononcer sur l'utilité publique du projet. Quelques intervenants ont soumis leur avis favorable à la satisfaction d'une demande particulière.

Parmi ces contributions la commission a recensé :

- 19 Avis favorables

- 2 Avis favorables sous condition ou réserve clairement exprimés,
- 10 Avis défavorables

1. ENQUETE PUBLIQUE

1.1 L'expression du public

Hormis les deux premières vérifications du bon fonctionnement du registre électronique (eRegistre) et de l'adresse électronique, effectuées par les membres de la commission d'enquête, et le message électronique d'une personne souhaitant connaître les modalités de consultation du dossier d'enquête en ligne, 9 observations expriment l'opinion du public sur les conditions de déroulement de l'enquête publique, parmi lesquelles un groupe politique.

1.1.1 La publicité et l'information relative à l'enquête publique

Une meilleure communication pour rendre l'enquête publique « plus utile » a été réclamée. Un intervenant relève que les articles de presse parus pour annoncer le lancement de l'enquête publique indiquent que la « discussion est close ». Lors de ses permanences, la commission d'enquête a pu constater que cette opinion est largement répandue dans l'opinion du public qui s'interroge sur l'intérêt de cette enquête publique et son impact sur la décision finale.

1- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Un important dispositif de communication avant, pendant et après l'enquête publique a été mis en place, rappelant systématiquement au public que l'enquête "vise à informer le public sur le projet et lui permet d'émettre des observations, avis sur celui-ci et des contre-propositions" et de rencontrer la commission d'enquête lors de ses 27 permanences.

Le public a été amené à s'exprimer très en amont du projet, et de nombreuses remarques déjà prises en compte. Pendant l'enquête, plusieurs canaux ont permis au public de s'exprimer, à distance ou lors des rencontres avec la commission d'enquête (registres papier dans 15 lieux d'enquête, registres en ligne, par mail ou par voie postale, en présentiel avec la commission, en relai via le site monreseaugrandit.fr et le site jeparticipe.brest.fr de Brest métropole).

En aucun cas le propos « la discussion est close » retenu par la personne n'a été évoqué par le Maître d'Ouvrage lors de la conférence de presse du 21 novembre 2022, ni dans le dossier transmis à la presse.

L'ensemble des publications réglementaires (arrêté et avis d'enquête), des contenus des supports d'information (affiche, guide de l'enquête, journal du projet, site internet), ainsi que le dossier de presse transmis à la presse avaient été validés par la commission d'enquête.

Cf. Annexe : rapport sur les modalités de l'enquête publique et sur le dispositif d'information mis en place.

1.1.2 Le dossier d'enquête publique

Un intervenant remercie pour la qualité du dossier qu'il juge clair et précis.

A l'inverse, une autre personne constate que le dossier de l'enquête est très "dense". Elle indique avoir éprouvé des difficultés pour rechercher des éléments du dossier (exemple : "pistes cyclables"). Elle estime que « même si l'enquête publique est une "bonne idée" cela peut être rédhibitoire ».

Cette opinion a été souvent entendue lors des permanences tenues par les commissaires enquêteurs. Les critiques ont essentiellement porté sur le manque de lisibilité des plans présentés dans les pièces E et H3 (figures d'insertion) et parfois sur les ruptures de continuité entre les planches (exemple BHNS planches 3, 4, 5). L'absence de localisation des places de stationnement supprimées a également été évoquée lors des permanences.

2- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le dossier est effectivement « dense » car il vise à présenter l'ensemble des aspects du projet, ainsi que ses impacts. Il a été privilégié d'accompagner la description du projet d'une partie texte suivi d'une illustration. A défaut, sans explication sur le contenu, les planches d'insertion auraient été difficiles à appréhender pour tous. Concernant la localisation des places de stationnement supprimées, elles sont dénombrées par rue. Les questions émises sur leur localisation pendant l'enquête et reprises dans le présent document font l'objet de réponses du maître d'ouvrage.

Un intervenant (DUP/eR80), qui a par ailleurs formulé de nombreuses remarques sur l'impact environnemental du projet, a procédé à une analyse critique de certaines pièces du dossier d'enquête publique :

Pièce E notice explicative

- Remarque générale sur la forme : les figures ne sont pas appelées dans le corps du texte, de sorte qu'il est parfois difficile de comprendre quel paragraphe elles illustrent. Exemple de la Figure 9 : ambiance Cavale, mais pas de lien établi avec la figure précédente pour localiser cette "ambiance" sur la carte. Cette absence de lien entre le texte et les illustrations masque également certaines incohérences entre ce qui est écrit et ce qui est représenté. Ainsi certaines illustrations semblent à l'échelle pour la largeur allouée à chaque mode de déplacement, d'autres non, ou alors ne respectent pas les largeurs et distances normées, par exemple pour une bande cyclable, ou la distance à respecter pour dépasser un cycliste sur une voie mixte.
- Les termes "revitaliser" (pour les centres) et "qualitatifs" (pour les matériaux) sont flous et subjectifs, est-il possible de préciser ces termes dans un glossaire ou proposer des exemples pour les rendre spécifiques ou mesurables ?

3-Réponse du Maître d'Ouvrage :

La figure 9 Cavale Blanche est à associer à la zone 1 Cavale Blanche de la figure précédente. Les coupes permettent d'apprécier la répartition des modes, les choix de revêtement et les espaces végétalisés dans le cadre du projet. La description détaillée du projet est présente paragraphe 5 de la pièce E. Par ailleurs, le dossier DUP n'a pas vocation à définir avec précisions toutes les dimensions du projet. Les études de projet et de détail se poursuivent. L'ensemble des normes et réglementations applicables est pris en compte dans la conception. Les recommandations sont prises en compte dans la mesure où le périmètre du projet le permet.

Pièce H6 étude d'impact page 11 "il apparaît que le projet «Mon réseau grandit» n'est pas de nature à générer des volumes importants de déblais et ne nécessite pas non plus un apport

important de remblais" : "important" n'est ni spécifique ni mesurable et n'a donc aucune valeur dans cette phrase. Qu'est-ce qu'un volume important de remblai, par rapport à quoi ?

4- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La grande majorité du projet épouse le niveau des rues existantes pour la simple et bonne raison que les aménagements se raccordent sur les rues et seuils des portes et entrées existantes. C'est pour cela que nous avons utilisé cette description que vous citez dans la pièce H6.

1.1.3 Le déroulement de l'enquête publique

L'enquête s'est déroulée du 28 novembre 2022 au 6 janvier 2023. Durant cette période, la commission d'enquête a tenu 27 permanences, réparties sur l'ensemble du territoire de Brest métropole.

Cette organisation a donné lieu à quelques critiques :

Le Groupe Municipal Minoritaire "Marchons pour le Relecq Kerhuon » (DUP/BM/C5) et un autre intervenant ont regretté l'absence de permanence en mairies de Bohars et du Relecq Kerhuon.

5- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Tout d'abord il est important de souligner que le choix a été fait d'étendre les lieux d'enquête dans l'ensemble des communes et mairies de quartier de la métropole. Ce choix volontariste va au-delà de la réglementation qui impose uniquement que les lieux d'enquête soient les lieux concernés par le tracé du projet. Ainsi, le dossier complet de DUP et la présence de registre dans l'ensemble des mairies de la métropole a pu permettre à chacun d'avoir accès physiquement au dossier et d'émettre des observations sur les registres (DUP et parcellaire). En aucun cas la possibilité de participer à l'enquête a été restreinte. Concernant le choix des lieux de permanence, en concertation avec la commission d'enquête, il a été privilégié de faire plusieurs permanences dans les mairies situées dans la zone des futurs aménagements du projet.

Deux autres personnes ont demandé une planification plus adaptée (horaires) des réunions de l'enquête publique pour les personnes en activité (commerçants) et pour les personnes résidant dans les communes limitrophes.

6- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Nous avons au contraire fait le choix d'étendre les horaires des permanences au-delà des horaires de fermeture des mairies : entre 12h et 13h et entre 17h et 18h30. Cela a été le cas pour 22 permanences sur les 27. De plus, une permanence a eu lieu un samedi.

Observation de la commission d'enquête

Dossier d'enquête : La CE rappelle avoir exposé à Brest métropole que le courrier de la MRAe, qui figure dans le dossier (pièce L- Décisions et Avis) qui déclare n'avoir aucune observation à formuler, ne porte que sur la mise en compatibilité du PLU (titre de la réponse), et pas sur la demande de déclaration d'utilité publique au titre du projet «Mon réseau grandit».

Réponse du Maître d'ouvrage 6-bis:

Veillez trouver ci-dessous la réponse apportée à la préfecture par la MRAe qui confirme sa saisine et sa réponse sur l'ensemble du dossier

----- Message transféré -----
Sujet : Demande de modification d'une information d'absence d'avis - Mon réseau grandit - Brest métro
Date : Tue, 7 Feb 2023 13:44:18 +0100
De : VIROULAUD Philippe - IGEDD/MIGT Rennes <philippe.virolaud@developpement-durable.gouv.fr>
Organisation : IGEDD/MIGT Rennes
Pour : laurence.dirou@finistere.gouv.fr
Copie à : SCHLICK Stephane - 29 FINISTERE/PREFECTURE/DCPPAT/BICEP <stephane.schlick@finistere.gouv.fr>, MALLARD Pascal (Adjoint) - DREAL Bretagne/COPREV/EE <pascal.mallard@developpement-durable.gouv.fr>, DROUARD Valérie (Cheffe de la division) - DREAL Bretagne/COPREV/EE <Valerie.Drouard@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

La DREAL (en tant que service d'appui à l'autorité environnementale) m'a transmis votre interrogation quant à l'objet exact de l'information d'absence d'avis de la MRAe Bretagne du 6 octobre, n° 2022AB55, concernant la "mise en compatibilité du plan local d'urbanisation intercommunal (PLUi) de Brest (29) pour le projet de développement des transports en commun". Cette information a été publiée sur le site de la MRAe à l'adresse suivante : <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-plans-et-programmes-de-la-mrae-a884.html>.

Je vous confirme que l'information en question porte sur l'objet de la saisine dans son intégralité, c'est-à-dire à la fois sur la mise en compatibilité du PLUi de Brest Métropole et sur le projet de développement des transports en commun (dont le caractère d'utilité publique justifie la mise en compatibilité du PLUi).

Cordialement.

Philippe VIROULAUD
MIGT de Rennes (Bretagne, Centre Val de Loire et Pays de Loire) | Président de la MRAe Bretagne
Immeuble Le Morgat 10 rue Maurice Fabre CS61112 35011 RENNES Cedex
Bureau : MGT-3-334
Tel : +33 290023151 - Mobile : +33 686863298
<https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/>

2. OBSERVATIONS GENERALES SUR LE PROJET

2.1 L'expression du public

63 observations sur le projet « Mon réseau grandit » ont une portée générale. Il s'agit d'observations concernant le projet dans son ensemble, ou plusieurs points du projet à la fois (à titre d'exemple, une observation portant à la fois sur le tram et le BHNS, ou sur le tram et les PEM).

Opportunité / justification

Pour les défenseurs du projet, celui-ci offre une solution aux personnes qui ne conduisent pas, il s'inscrit dans les enjeux majeurs de mobilité, offre une réponse aux pollutions, pour faire face à l'urgence liée à la progression de la circulation des automobiles et aux difficultés qui en découlent, pour améliorer l'efficacité des transports en commun, parce qu'il est cohérent avec le SCoT, le PLUi et le PCAET, ou encore parce qu'il va générer des emplois, des retombées économiques pour le territoire et des opportunités pour les entreprises. L'association Brest à pied et à Vélo reconnaît et salue l'utilité publique d'un projet de transport en commun capacitaire en site propre associé à des aménagements favorisant l'intermodalité et la multimodalité, et reconnaît également que les emplacements et lignes proposées font partie des principales implantations nécessaires pour permettre la réduction nécessaire du trafic automobile dans la zone agglomérée de Brest.

A l'inverse, les détracteurs du projet, dont notamment le Groupe des élus de « Brest, c'est Vous! » (DUP/eR112) et des riverains de la rue Mathieu Donnart, contestent :

- Un projet basé sur des hypothèses démographiques trop optimistes et erronées, avec des conséquences financières ;

7- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le modèle permettant d'estimer la fréquentation voyageur du futur réseau de transport en commun prend en compte une évolution démographique. Le modèle intègre les prévisions du

modèle OMPHALE de l'INSEE à savoir : + 6 900 habitants pour Brest Métropole entre 2018 et 2028, dont + 4 200 habitants pour la ville de Brest (et donc + 2 700 habitants en dehors de Brest)

- Un projet perçu comme visant à rapprocher la périphérie du centre-ville, mais au détriment de ce dernier et de ses habitants ;

8- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point n'appelle pas de réponse. Il s'agit d'une posture non argumentée.

- L'insuffisance d'analyse des besoins et du transfert modal, et leur projection sur la durée de vie des investissements ;

9- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet répond à des besoins identifiés de longue date dans les documents de planification de la métropole (SCOT, Plan Local d'Urbanisme, Plan Climat...), dans lesquels la réalisation de deux axes forts de transport en commun sont identifiés, entre le centre-ville et Bellevue d'une part, entre le centre-ville et Lambézellec d'autre part. Les études de faisabilité réalisées en 2018-2019 ont confirmé ce besoin, avec des opportunités au kilomètre (=nombre d'habitant ou emploi ou étudiant desservi) équivalentes à la ligne A. S'agissant des hypothèses de report modal, elles sont détaillées dans la réponse à l'observation « Quelles seront les évolutions des parts modales après mise en service du projet « Mon réseau grandit ».

- L'absence de prise en compte des plans de déplacement d'entreprise (PME) des principales entreprises et institutions de l'agglomération, tant au niveau de la métropole que du pays de Brest ;

10- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les plans de mobilités entreprise sont de leur ressort et pas de la responsabilité de la métropole, qui œuvre toutefois en accompagnement de ces démarches. En revanche, la mise en œuvre de politiques de mobilités et d'infrastructures et services associées venant répondre aux besoins du territoire et de ses acteurs, est une compétence métropolitaine. A ce titre, le projet Mon réseau grandit vient desservir de manière capacitaire et performante les sites des principaux employeurs de l'agglomération brestoise : le CHRU et ses deux sites principaux, l'UBO et ses deux sites principaux, l'Hôtel de Ville, de métropole, des établissements d'enseignement primaire, secondaire et supérieur. Au total, plus de 20 000 emplois sont desservis directement par les lignes B et D et 22 000 étudiants et élèves.

- Un modèle de transport dépassé, en particulier s'agissant du tramway dont la structure lourde ne permet pas de s'adapter à l'évolution de la ville, ses dynamiques urbaines, et au flux de voyageurs ;

11- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les modes de transport urbain obéissent tout d'abord à des classes de capacité : grande capacité (RER, métro automatique) réservée à des agglomérations de grande taille, mode lourd guidé (tramway de 200 à 300 places environ suivant les longueurs), bus longs (18 à 24m, pour 120 à 140 personnes environ, dont la motorisation peut être thermique ou électrique, et si électrique

: sur batterie ou sur ligne aérienne comme les trolley, ou encore mixte ligne arienne/batterie avec les etrolley), puis bus courts (12 m) et navettes. En France, les modes de transports non guidés (bus, trolley) ne peuvent dépasser 24 m (code de la Route), d'où une limite à transporter les personnes à environ 140 personnes par véhicule. Il est aussi constaté que les durées de vie de ces véhicules sont différentes : de l'ordre de 15 ans pour des véhicules sur pneus, contre 30 ans environ pour des tramways sur fer.

Il n'y a pas un mode de transport universellement meilleur qu'un autre, il s'agit surtout de choisir le bon outil au bon endroit, et de choisir le mode en fonction des caractéristiques du secteur desservi (populations, emplois, contraintes, etc.). Le choix d'un mode plutôt qu'un autre ne peut pas être uniquement justifié que sur la base des coûts. En effet, l'axe gare – Bellevue - Hôpital de la Cavale Blanche constitue le deuxième plus important corridor de déplacements en transports collectifs après l'axe Est-Ouest de la première ligne de tramway. Il concentre en effet à la fois de très fortes densités d'habitants et d'emplois, deux centres hospitaliers et de nombreux établissements d'enseignement supérieur. Ces derniers génèrent des déplacements importants avec de fortes demandes en période de pointe créant ponctuellement une saturation de la ligne existante.

Ces besoins de déplacements étayés par les études techniques de faisabilité, justifient aujourd'hui de passer à un mode de transport plus capacitaire et plus performant sur cet axe (vitesse commerciale possible de 18 km/h, fréquence envisagée à 6 mn) : le système tramway (ici à 33 m environ) répond particulièrement bien aux besoins de ce corridor. Il est également adapté techniquement, ce secteur disposant majoritairement de voiries de largeur adaptées à l'insertion d'un système de transport ferré. La mise en place d'un dispositif plus petit (bus ou trolley de 24 m, soit une capacité inférieure de 40 % environ) obligerait à acheter plus de véhicules, employer plus de chauffeur, occuper la circulation par plus de véhicules de transport en commun et donc dégrader les fonctionnements des carrefours rencontrés sur la ligne.

En résumé, le mode tramway a été retenu sur l'axe Gare-CHRU pour les raisons suivantes :

La demande de déplacements prévue sur le secteur nécessite un mode de transport capacitaire. A l'horizon de la mise en service commerciale du projet, 25 000 voyageurs sont attendus par jour sur cette ligne. Le tronçon le plus chargé serait emprunté par 1 500 voyageurs par sens à l'heure de pointe. Ce niveau de charge est cohérent avec le mode tramway, qui bénéficie d'un matériel roulant plus capacitaire que le bus (200 voyageurs, contre environ 100 voyageurs pour un bus articulé). Avec un tramway toutes les 6 minutes, la capacité proposée par la ligne de tramway sera de 2 000 voyageurs par heure et par sens ; le taux d'occupation sera donc de 75% à l'heure de pointe à la mise en service.

Le projet s'inscrit dans un territoire particulièrement dense en lieux d'enseignements, établissements hospitaliers, activités, populations et emplois, qui impliquent une demande de déplacement importante.

Le projet s'inscrit dans le secteur Bellevue qui est un quartier en phase de rénovation urbaine. Le projet de tramway sera un moteur supplémentaire de cette transformation. A titre indicatif, les

évolutions projetées dans le cadre du projet NPNRU Bellevue sont la création de 300 à 500 nouveaux logements soit environ 600 à 1000 habitants supplémentaires.

Le tramway offre un niveau de confort et d'accessibilité de grande qualité, notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Fonctionnant à l'électricité, il est également silencieux pour les voyageurs et pour les riverains.

Pour résumer, le système tramway répond parfaitement à la demande et aux niveaux de flux attendus sur ce corridor.

Enfin, il est rappelé que le choix du mode de transport faisait partie des questions posées lors de la concertation initiale menée en 2019 sous l'égide d'un garant. Le bilan de cette concertation ayant abouti au choix d'un mode tramway sur l'axe Gare>CHU et d'un BHNS sur l'axe Gare>Lambézellec, les études de projet n'ont pas été poursuivies sur l'ensemble des combinaisons possibles de modes car ces modes étaient les plus adaptées aux besoins de transport attendus.

- La nécessité de réaliser la ligne de tramway et le BHNS de concert, ne serait-ce que pour limiter les temps de travaux et les coûts.

12- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Depuis l'origine du projet en 2019, la mise en service concomitante des trois composantes du projet Mon Réseau Grandit à savoir le Tramway le BHNS et les PEM, a été et reste à ce jour le principe fondamental permettant à la fois d'en justifier l'utilité publique notamment la justification socio-économique mais aussi d'en orienter sa conception, de définir son budget et son calendrier de réalisation. Le projet n'est donc pas une juxtaposition de différentes composantes considérées individuellement mais un ensemble cohérent s'inscrivant dans la politique globale de développement du réseau de Transport en commun. Pratiquement cette approche intégrée du projet "Mon réseau grandit" a été et est particulièrement dimensionnante à ce jour pour ce qui concerne :

- Les autorisations administratives avec une approche globale et non différenciée / différenciable à ce stade entre Tramway et BHNS pour :
 - o Pour la DUP et le Bilan Socio-Economique : la justification d'intérêt public et le calculs des ratios de rentabilité du projet (VAN & TRI) basés sur des hypothèses de recette et d'investissement non proportionnelles entre les lignes.
 - o Pour l'étude d'impact, un modèle global de circulation avec un scénario unique de mise en service concomitante des lignes (rappelons que ce modèle est particulièrement dimensionnant pour les bilans Carbone / Air & Bruit).
 - o Pour la mise en œuvre des mesures compensatoires, avec par exemple des abattages / plantation d'arbres répartis de façon non homogène sur les deux lignes
- Le coût du projet car la conception des aménagements liés notamment au nouveau plan de circulation a été réalisée à l'échelle globale de l'opération et de la métropole et non pas à l'échelle de chacun des seuls corridors Tramway ou BHNS. A titre d'exemple le plan

de circulation centre-ville après mise en service en 2026 (à savoir la boucle en sens unique Albert 1er => Foch => Kerabecam => Glasgow) a été privilégié pour limiter le risque de saturation des giratoires Albert 1er et Kerabecam/Morvan à l'arrivée du tramway. Une seule ligne B de tramway à l'horizon 2026 obligerait à réaliser l'intégralité de la boucle sur les axes BHNS (Kerabecam => Glasgow) pour les mêmes raisons de circulation. L'économie de la non-réalisation du BHNS serait donc relativisée par ces travaux nécessaires à la circulation du centre-ville. Noter que cette économie est aussi minorée car l'opération a déjà mobilisé des frais d'acteurs conséquents sur la seule part du BHNS (Maitrise d'ouvrage, foncier, Etudes dossiers administratifs et diagnostics).

Ainsi il faut considérer que le principe de réalisation et de mise en service concomitante début 2026 des lignes de Tramway, de BHNS et des PEM qui constituent l'opération « mon réseau grandit » est légitimée à ce stade par :

- La volonté de garantir l'intérêt socioéconomique du projet en minimisant les couts d'investissement,
- De livrer dans les meilleurs délais le projet pour que les Brestois en perçoivent les bénéfices au plus tôt
- La volonté de minimiser l'impact des travaux en en réduisant la durée.

Ils interrogent :

- Quel est le public qui est visé pour augmenter la fréquentation des TC ?

13- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les études de fréquentation des nouvelles lignes B&D, justifiant notamment les modes, le tracé et la position des stations, ont été réalisées sur la base d'un modèle de prévision isochrone identifiant pour chaque ligne / station (distance 600 m/temps 10 mn de marche pour le Tram et 400m/6min pour le BHNS) le potentiel ou nombre « d'opportunité » du périmètre à savoir le nombre :

- D'Habitant
- D'Emploi
- De Scolaire/ étudiant

Le public visé est donc avant tout cette population "cible" habitant, employé ou scolaire ayant au moins un motif de déplacement dans la zone de chalandise de la station de la ligne concernée.

- Ces travaux étaient-ils urgents pour répondre à des besoins clairement identifiés et non supposés?

14- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le contenu du dossier justifie clairement l'identification du besoin. Concernant la justification de la déclaration d'urgence elle est détaillée dans la pièce E paragraphe 7.2.

Le caractère urgent des travaux nécessaires à la réalisation du projet résulte :

- des impératifs de délais résultant du planning prévisionnel (début de la phase travaux au deuxième semestre 2023) ;

- des délais prévisionnels de fixation des indemnités par le juge de l'expropriation, à savoir un délai de 18 à 24 mois, la saisine ne pouvant être envisagée qu'à compter de l'ouverture de l'enquête soit le 3ème trimestre 2022. Ce délai ne permet d'envisager une maîtrise foncière totale qu'en 2024 ;
- des conséquences financières d'un retard (perte de financements, exécution des marchés) ;
- des conséquences du retard sur la qualité du service public des transports et pour la population, les riverains ;
- d'une analogie avec des projets similaires (Rennes, Toulouse, Nîmes, Grand Besançon, Saint Etienne).

A ce jour, il est prévu de commencer les travaux de réalisation du projet au deuxième semestre 2023 afin de respecter la mise en service du projet de transport en commun nécessaire aux habitants de la métropole en fin 2025 début 2026. Tout retard dans l'exécution de ces travaux, du fait d'un retard de prise de possession de parcelles nécessaires à leur exécution, impliquera des décalages planning importants, notamment du fait de l'impossibilité de réaliser certains travaux durant certaines périodes de l'année afin de préserver le milieu naturel et sa biodiversité associée.

Le caractère urgent des travaux se justifie également au regard du planning prévisionnel, de l'ampleur du projet à construire sur l'ensemble de la métropole et des travaux complexes à entreprendre :

- réalisation de travaux préparatoires de dégagement des emprises (abattage d'arbres d'alignement à prévoir aux bonnes périodes écologiques, démolition diverses, terrassement, installation des bases travaux...) et de déviation de réseaux sur un périmètre important en milieu très urbanisé et complexe ;
- organisation des itinéraires de substitution des circulations ;
- création d'ouvrages d'art complexes à réaliser sur le tracé du tramway ;
- réalisation des travaux de voirie et trottoirs définitifs d'un côté puis de l'autre de la plateforme TCSP impliquant une multiplicité des corps de métier devant intervenir impliquant une coordination précise des nombreuses interventions ;
- pose de la voie ferrée pour le tramway et du revêtement de la plateforme BHNS ;
- pose des équipements électriques (Poteaux support de ligne aérienne de contact, alimentation, poste de redressement, signalisation et télécommunication) ;
- finitions et équipements des stations ;
- essais.

S'agissant un projet d'infrastructure linéaire, l'opération nécessite un ordonnancement et un phasage très rigoureux des travaux qui permettra de limiter la durée des perturbations des riverains liées au chantier (troubles liés aux perturbations du trafic, au stationnement, à l'accessibilité des riverains aux commerces et services, préjudice commercial subi par les exploitants d'activités économiques, nuisances sonores et liées plus généralement au chantier),

l'objectif étant de rationaliser les travaux afin de limiter dans le temps les effets négatifs induits par le chantier.

L'importance de la mise en œuvre de ce projet a été confirmée par des attentes fortes de la population qui se sont exprimées lors des différentes phases de concertation sur le projet.

Enfin, l'aspect foncier et les acquisitions nécessaires à la réalisation du projet sont aussi des éléments justifiant le caractère urgent de la procédure.

- L'échéance de mise en service en 2026 est-elle vraiment impérative ?

15- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse n°14 ci-avant.

- Les diagnostics ont-ils été sincères ?

16- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Oui. Ils ont été réalisés par des professionnels au sein de sociétés spécialisées.

A noter que la pièce H9 identifie les bureaux d'étude ayant contribué à ce dossier. Elle détaille les méthodes, hypothèses et difficultés rencontrées pour chacune des thématiques explicitées dans le dossier.

- Le modèle proposé est-il le plus pertinent sur le plan environnemental ou financier au regard du contexte économique ?

17- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sa justification a fait l'objet de nombreuses phases d'étude et de concertation reprises et détaillées dans le dossier DUP. Nous le jugeons sincèrement pertinent.

Plusieurs observations, en grande partie réalisées par l'Association des Paralysés de France, ont trait à l'accessibilité des ouvrages et matériels roulants du projet : demandes de revêtement anti-dérapant, d'un boîtier de compostage dans les espaces PMR, signalement de la gêne générée par le plot central dans les rames pour les fauteuils roulants et demande de rames réellement adaptées, notamment aux heures de pointe, demande d'un aménagement de stations adapté aux non-voyants et mal-voyants (pour différencier les rampes des marches).

18- Réponse du Maître d'Ouvrage :

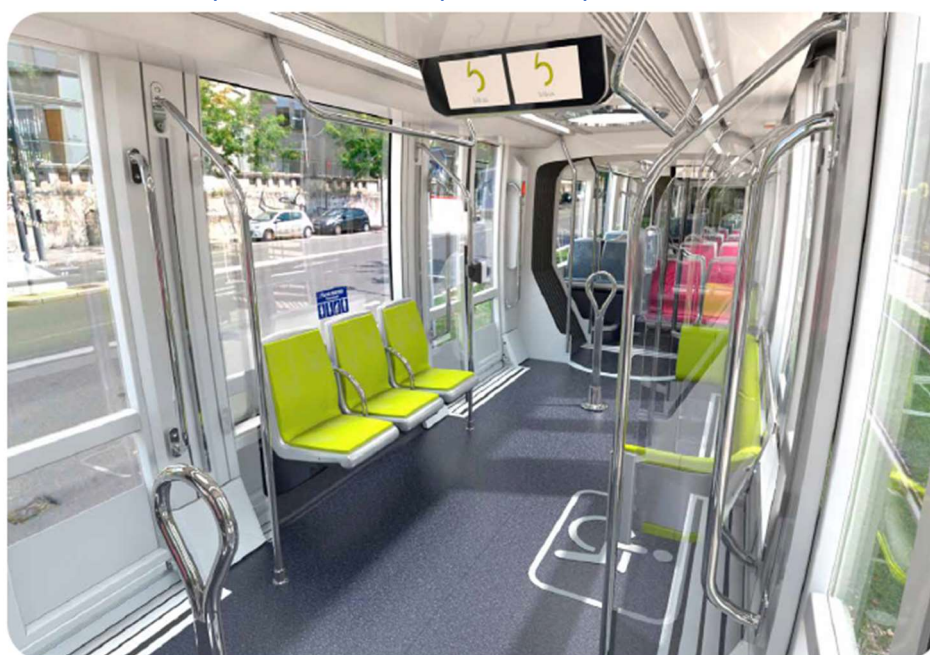
De nombreuses rencontres ont été réalisées dans le cadre du projet avec les associations du handicap (cf. détails dans la réponse n°49 ci-après)

Concernant le sujet spécifique du matériel roulant voici une synthèse des différentes améliorations qui seront apportées dans le cadre de l'achat de nouvelles rames :

- Elargissement des zones de circulation des PMR en désaxant les barres d'espace PMR par rapport aux rames existantes

- Faciliter l'accès par les deux portes de manière identique en changeant l'agencement des Places Priorité (3 latérales en respectant le taux de 10% de places à réserver pour les Places de Priorité).

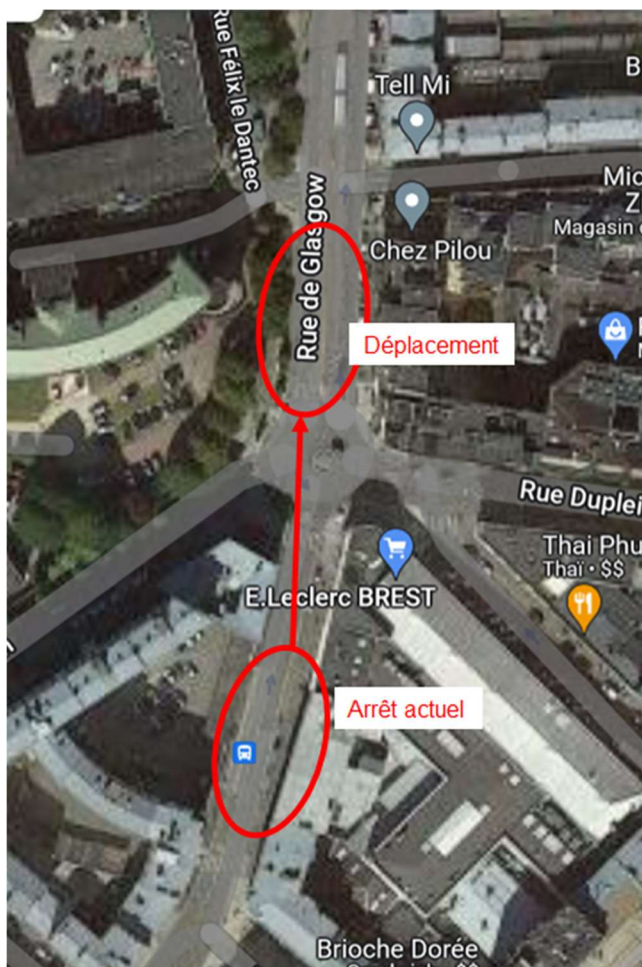
Dans le nouveau design le diagramme intérieur a été évolué afin d'augmenter la capacité totale des nouvelles rames. Pour les nouvelles rames 54 places assises est prévu, dont 6 places PMR, contre 42 places dans les rames existante. Une amélioration de la superficie totale suite à la modification d'agencement des places Priorités dans l'espace PMR (2 x 3 places latérales- voir image ci-dessous) nous permettra d'accueillir davantage de voyageurs par rame, l'objectif étant d'avoir au moins une capacité totale 200 personnes par rames.



Visuel intérieur du design du cahier des charges des nouvelles rames (nb : appui ischiatique sera sans doute rendu plat sans retours)

Concernant les stations, une rencontre spécifique a été organisée en novembre 2022 avec les associations du handicap. L'intégralité des stations a été étudiée dans le détail, et les évolutions suivantes seront apportées au projet notamment pour tenir compte des remarques émanant de l'enquête publique :

- La station de BHNS "Hôtel de Ville", située sur une pente de voirie de 7% sera déplacée dans un secteur où la pente de la rue est inférieure à 4%. Ainsi, toutes les stations du projet auront des pentes réglementaires.



- Toutes les stations seront accessibles par des rampes réglementaires a minima sur un côté de la station
- Pour le 2ème accès à la station, les associations ont souhaité que l'on aménage des rampes avec des pentes non réglementaires (mais permettant à des fauteuils mécanisés ou à des personnes accompagnées d'y accéder), plutôt que des marches. Cette évolution sera prise en compte dans la mise à jour du projet. Seule la station Foch aura des marches d'un côté de la station, pour des contraintes techniques d'insertion.

Quelques observations portent sur l'aménagement des stations, en complément de celles précitées relatives à leur accessibilité PMR. Ainsi l'association CLCV de Brest demande que l'arrêt Tram et BHNS Gare Gambetta soit largement couvert depuis la gare SNCF. Un autre pétitionnaire craint que cette station dénature la gare.

19- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les études ne montrent pas que la station gare fera face à une fréquentation supérieure aux autres stations de la ligne. Aucun aménagement spécifique des abris de station n'est donc prévu à ce stade. A noter néanmoins qu'un vaste projet « PEM Gare » fait l'objet d'un projet partenarial mené par la métropole conjointement avec la Région, la SNCF et l'Etat, pour une mise en œuvre après le présent projet Mon Réseau Grandit. Ce projet de réaménagement global du pôle

d'échange de la gare comprendra une refonte globale des espaces publics. Il pourra questionner plus largement la question des abris en sortie de la gare.

Les observations générales relatives au tracé expriment le regret, soit de la réalisation de deux lignes quasi-parallèles se rendant au même point du centre-ville, soit que les tracés du projet empruntent les principaux axes de circulation et craignent les conséquences.

20- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les 2 branches, Bellevue et Lambézellec, présentent des potentiels de fréquentation très importants avec des générateurs d'emplois et de scolaires/étudiants de la même hauteur.

La desserte actuelle de Bellevue s'effectue principalement par les lignes 1 et 5 avec une fréquence de 8 mn avec un effet d'heures de pointe très marqué.

La desserte actuelle de Lambézellec a un niveau de service en retrait au regard de l'importance des générateurs de trafics. C'est sur cette branche que le gain potentiel de clientèle est le plus important.

En cœur de ville, le potentiel rapporté au kilomètre parcouru sera deux fois plus élevé (autour de 20 000 opportunités au kilomètre)

Concernant le volet circulation, l'impact du projet a fait l'objet d'étude et de modélisation de son impact sur la circulation dont les conclusions sont exposées pièce H6 du dossier.

Les observations relatives au stationnement rappellent la nécessité de conserver du stationnement pour les riverains, en citant parfois des secteurs spécifiques (Clémenceau). Certains craignent que la réduction du stationnement riverain n'ait pour conséquence de détourner les habitants du centre-ville des transports en commun, et d'en faire fuir la population familiale.

Pour le groupe des élus de « Brest, c'est Vous! » (DUP/eR112), libérer l'espace public du stationnement implique de le prévoir en nombre suffisant dans les constructions privées. Elle craint en outre les conséquences du décalage entre la suppression des stationnements sur rue et la livraison des parkings en ouvrage, et rejette toute méthode coercitive. Elle considère qu'on ne peut réduire la place des voitures dans l'espace public sans adapter au préalable l'offre en stationnement et l'urbanisation.

21- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La politique de stationnement de la métropole fait actuellement l'objet d'une refonte en profondeur, tant dans ses modes de gestion (création d'une SPL) que dans le déploiement opérationnel et tarifaire (Cf. délibérations du conseil de métropole n°C 2022-01-009 du 28 janvier 2022 qui pose les principes de la nouvelle politique – n° C 2022-06-084 sur le choix du mode de gestion). La bonne connaissance du fonctionnement du stationnement, notamment à l'échelle du centre-ville, permet d'appréhender la problématique de manière objective. D'une part quant aux marges de manœuvres existantes de par les taux d'occupation sur voirie ou dans les parkings en ouvrage, d'autre part quant aux leviers tarifaires notamment permettant de faire des politiques de stationnement un des leviers de réaménagement de l'espace public.

Cela passe par exemple par la refonte du tarif "résidents" permettant aux riverains de disposer de facilités de stationnement dans les parkings en ouvrage ou sur voirie dans le périmètre payant

(nouvelle grille tarifaire votée lors du conseil de métropole du 9 décembre 2022 pour une mise en application en septembre 2023, en phase avec les travaux *Mon réseau grandit*). En effet, le fonctionnement du stationnement payant sur voirie permet d'assurer une rotation suffisante pour les commerces par exemple, mais aussi une occupation laissant des marges pour les résidents.

La délibération susmentionnée instaure le tarif résidents à 25 euros par mois, permettant pour un coût abordable, de stationner son véhicule dans le périmètre réglementé. De plus, une autre mesure est l'harmonisation des tarifs entre voirie et parkings en ouvrages, afin d'inciter à l'utilisation de ces derniers.

D'un point de vue numéraire, les suppressions de place liées à l'opération (environ 400 en centre-ville, dont plus de 160 sur l'avenue Foch principalement utilisées par les employés de l'hôpital et les étudiants) sont inférieures aux disponibilités de places dans les deux seuls parkings en ouvrage Coat ar Gueven et Liberté (en moyenne 500 places disponibles au total dans ces parkings, aux heures les plus chargées - disponibilité en temps réel disponible sur le site de Brest Park), situés à proximité directe des axes impactés. Par ailleurs, les études de stationnement à l'échelle du centre-ville qui ont été menées en 2018/2019 (années pré-pandémie représentatives) faisaient état d'un taux de vide supérieur à 30% en zone orange et d'un peu moins de 30% en zone verte sur le périmètre de stationnement réglementé, soit une disponibilité à l'instant t de plus de 600 places.

Ceci est de plus couplé à une accessibilité accrue du centre-ville de par les lignes nouvelles créées et les pôles d'échanges associés comprenant du stationnement (447 places par exemple sur les trois seuls PEM de Provence, Cavale Blanche et Kertatupage). D'autre part, la livraison du parking Duquesne, d'environ 200 places, prévue à la mise en service du projet Mon Réseau Grandit est une réponse directe aux suppressions de stationnements sur Foch.

Ainsi l'impact certes réel sur les stationnements dans l'espace public ne correspond pas à une mesure coercitive, mais bien à une vision urbaine générale réfléchie, intégrant différentes dimensions dont le transport public, la qualité de l'espace public, le stationnement, etc.

La seule observation générale relative au prolongement a été réalisée par le maire de Gouesnou, qui considère que la prochaine phase de déploiement du réseau en site propre intégrera un prolongement de la ligne A du tramway au plus proche des centres-villes de Gouesnou, Guipavas et Plouzané, ainsi qu'un prolongement de la future ligne D de BHNS vers le port de commerce d'une part, et, d'autre part, vers la zone de Kergaradec afin de réaliser une connexion avec la ligne A.

22- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sans se prononcer à ce stade sur les prolongements éventuels, qui ne font pas partie du projet, la thématique sera bien évidemment centrale dans les réflexions qui s'ouvrent prochainement concernant le futur plan de mobilité de la métropole qui sera travaillé dans le cadre de la révision prochaine du PLUi de Brest métropole. La thématique transports en commun, et notamment ses axes structurants et son lien avec l'urbanisme, sera un des volets de ce travail.

En ce qui concerne la circulation, les plus défavorables aux projets craignent une dégradation des conditions de circulation, tant en phase travaux qu'après la mise en service, qui aura pour conséquence une progression des embouteillages, et estiment que le projet n'apporte pas de

solution aux habitants de la périphérie. Ils considèrent normal de permettre aux habitants de circuler et stationner au plus proche de chez eux. D'autres, bien que favorables au projet, s'interrogent sur les conséquences pour ceux qui n'ont pas la possibilité d'utiliser les transports en commun pour leur déplacement domicile-travail, et craignent un allongement de leur durée. Certains anticipent que le choix du tramway avenue Foch et du BHNS avenue de Glasgow va compliquer la circulation pour les autres modes de transport dans ces axes stratégiques d'accès au centre-ville, et repousser la circulation automobile dans des axes inadaptés à ce trafic.

23- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Des simulations ont été réalisées à partir d'un modèle de trafic, notamment concernant le cœur de ville et les axes Foch et Glasgow. Les différentes variantes étudiées sont détaillées pièce E §6.1.11 Variante d'insertion du tracé au niveau de l'avenue Foch et de la place Albert 1^{er}. Seule la mise en sens unique de Foch permet de limiter la saturation du carrefour, certes saturé en heure de pointe, mais avec des remontées de file limitées. Les autres scénarios impactent de façon trop importante le carrefour Alber 1er et le carrefour Foch/Duquesne.

Par ailleurs, la modélisation de trafic montre que les actuels flux sortants de l'avenue Foch se répartissent en fonction des destinations, entre différents itinéraires de report, sans faire supporter à une seule voie tout le trafic reporté (en unité de véhicule particulier /heure) :

- avenue Clémenceau-rue La Motte Picquet (210 uvp/h) ;
- rues Glasgow-Desmoulins (190 uvp/h) ;
- rue Jean Moulin-Portzmoguer (70 uvp/h) ;
- rues Danton-Berthelot-Massot (70 uvp/h).

Le projet soulève plusieurs questions :

- Les cars interurbains emprunteront-ils également la rue de Glasgow au départ de la gare routière ?

24-Réponse Maître d'Ouvrage :

Tout comme le réseau Bibus, le réseau Breizhgo se verra restructuré pour la mise en service du projet Mon réseau grandit notamment en vue de créer des correspondances entre les lignes Breizhgo et les pôles d'échanges multimodaux du projet. Ces études seront menées par la Région en 2024 et 2025.

- Pièce E notice explicative page 129 tableau 15 : les prévisions de trafic sont établies sur la base du trafic actuel, alors que le tram sera mis en service au mieux en 2026. Comme Brest métropole doit tenir ses objectifs de diminution du trafic automobile de 5% par an conformément au PCAET, pourquoi ne pas intégrer cette baisse de 30% à 40% d'ici la mise en service du tram B et du BHNS ?

25- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les prévisions de trafics sont établies à horizon 2028 sur la base les hypothèses suivantes :

- Population (évolution basée sur les prévisions du modèle OMPHALE de l'INSEE) :
 - o +4200 habitants dans la ville de Brest entre 2018 et 2028
 - o +2700 habitants dans le reste de la métropole entre 2018 et 2028
- Pour les parts modales automobiles, une diminution est intégrée au modèle pour les projets urbains (hors impact tramway et BHNS) :

Hypothèses de parts modales de la « voiture conducteur »* selon le type de zone et l'horizon étudié (tous motifs confondus)

part de la voiture	Zone centre	zone péri urbaine	Zone rurale
2018	48%	64%	71%
2023	46%	62%	70%
2028	43%	60%	68%
2038	38%	56%	65%

* source EDGT

- Le développement de l'Hôpital de la Cavale Blanche est également intégré (+200 uvp/h à l'heure de pointe du soir)
- Le trafic de transit évolue à la hausse dans le modèle selon les modalités suivantes :

	2018-2023	2023-2028
Réseau national	0,72%	0,54%
Réseau départemental	0,26%	0,20%
Réseau local	0,04%	0,03%

- Enfin, en scénario projet, un report modal de la voiture vers les TC et le vélo est pris en compte : (20% vers les TC et 0,5% vers le vélo - soit environ 700 uvp/h à l'heure de pointe du soir). L'augmentation de la population sur le secteur provoque une augmentation de la demande tous modes et donc de la demande automobile même si du report modal est pris en compte.
- Quelle est l'estimation du nombre d'uvp/h avenue de Glasgow dans le sens conservé, et intégrant le report de trafic dans le sens supprimé avenue Foch ?

26- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les modélisations de trafic effectuées tiennent compte des modifications de sens de circulation. Le trafic estimé sur l'avenue de Glasgow est d'environ 700 uvp/h en scénario projet, contre environ 1000 uvp/h cumulé sur les 2 sens de circulation dans le scénario fil de l'eau (sans projet).

Un déposant préconise d'attendre la mise en œuvre de la nouvelle ligne de tram pour analyser ses conséquences sur les flux de circulation afin de mieux identifier le futur tracé du BHNS.

27- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. réponse n°12

Les observations relatives à l'environnement sont de nature diverse.

Certaines présentent un caractère général et établissent des propositions :

- Nécessité de conserver / planter un maximum d'arbres pour leur effet de lutte contre les îlots de chaleur. Demande d'un inventaire et de l'analyse de leur état sanitaire ;
- Nécessiter de revoir à la hausse l'ambition s'agissant des arbres, tant leur nombre que l'essence, la taille, l'adaptabilité au réchauffement climatique ;
- Nécessité de préciser les futures ambiances paysagères ;

- Moins de minéral, plus de végétal ;
- Nécessité de préserver la trame verte dans le cadre des travaux ;
- Privilégier des revêtements plus clairs que l'enrobé noir, pour éviter des sols à plus de 50°C l'été !

28- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La conception du projet a été menée avec l'objectif fort de préserver ou renouveler les arbres existants. Le choix a été réalisé, rue par rue, en fonction du diagnostic sanitaire, de l'avis du gestionnaire ou des contraintes d'insertion. In fine, il est prévu de remplacer, sur les emprises du projet, chaque arbre coupé par un nouvel arbre planté. La compensation par ces arbres permet, à moyen et long terme, d'assurer un renouvellement par des arbres qui seront plantés dans de meilleures conditions qu'actuellement (pas de fosses d'arbres, arbres recouverts d'enrobé, ...). En outre, il est prévu de planter, en dehors des emprises du projet, environ 1,5 arbres pour chaque arbre coupé.

Plus globalement, la végétalisation complète de la plateforme de tramway (sauf sur les ponts ou sur le site mixte avec le BHNS) ainsi que le décroustage de bandes de 2m de large le long des alignements d'arbres sont des mesures qui vont améliorer sensiblement la qualité paysagère le long du projet.

A noter que ces sujets seront approfondis dans le cadre de l'enquête publique relative à l'autorisation environnementale qui sera soumise au public au 2ème trimestre 2023.

Enfin, il est précisé que, dans le cadre de la poursuite du dialogue citoyen, un panel d'habitants a été constitué pour travailler avec les concepteurs du projet sur la mise en œuvre concrète du projet végétal (définition des ambiances paysagères, choix de la palette végétale, ...)

D'autres établissent un constat général :

- Manque d'ambition dans le contexte de changement climatique ;
- Les solutions aux besoins de déplacements de la population doivent être les plus respectueuses de l'environnement ;

29- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'amélioration de l'offre de transport en commun et l'aménagement de pistes cyclables, qui constituent ce projet, nous semblent aller dans le sens de la lutte contre le réchauffement climatique.

Le bilan sur les aménagements de pistes cyclables dans le cadre du projet Mon Réseau grandit est le suivant :

- 12,6 km d'itinéraires cycles protégés ;
- 1,3 km de bandes cyclables ;
- 1,7 km de site mixte.

- La pollution du centre-ville va s'accroître en raison des reports de circulation ;

30- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'étude Air et Santé menée dans le cadre du projet montre que le projet va avoir un impact positif sur la qualité de l'Air, avec une baisse d'environ 2% des pollutions. Cette étude a été réalisée à partir de la modélisation de trafic qui prend en compte les reports de circulation.

- L'angle Clémenceau-Gambetta est très bruyant ;
- La Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) semble insuffisamment prise en compte. L'objectif de réduction de 4 à 5 % du trafic automobile qui se déduit du PCAET n'est ni évoqué ni traduit en termes de moyens à mettre en œuvre pour le respecter et a un impact direct sur certains points du dossier d'enquête ;

31- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponse n°25 sur les hypothèses prises en compte dans les modélisations de trafic.

- L'absence d'intégration d'une compensation dans le cadre de la destruction d'éléments naturels protégés au titre de l'article L123-1-5-7 du code de l'urbanisme, les travaux et ouvrages de voirie d'intérêt général étant réglementairement dispensés, est contestable.

32- Réponse du Maître d'Ouvrage :

En préambule, nous précisons qu'aucun espace EIP n'est impacté par le projet.

La référence réglementaire mentionnée semble aujourd'hui abrogée. L'article L151-23 du code de l'urbanisme semble davantage correspondre. Le projet mon réseau grandit prévoit effectivement la suppression de 3 Espaces Boisés Classés (espaces protégés au PLUi). Le PLUi de Brest métropole ne prévoit pas de compensation à mettre en œuvre en cas d'impact sur ces espaces.

Le maître d'ouvrage rappelle tout de même que pour deux de ces EBC, il ne s'agit que d'une adaptation graphique du PLUi ; le projet ne prévoit pas d'abattre d'arbres. Pour le troisième site, (rue de Kérichen), l'EBC est impacté. En effet, la réalisation du PEM Kertatupage et l'aménagement de deux sorties vers la rue de Kérichen nécessitent l'abattage de quelques arbres (uniquement du côté du bassin d'orage récemment créé). Les arbres concernés seront choisis parmi les plus jeunes après étude détaillée du pôle d'échange. Le double alignement d'arbres sera conservé. Cette coupe aura un impact sur l'EBC mais l'esprit de l'alignement d'arbres sera conservé. Il peut, par ailleurs, être souligné que ces suppressions d'arbres feront l'objet de compensations dans le cadre de projet « Mon réseau grandit », limitant ainsi l'impact environnemental du projet. Ces compensations seront présentées dans le cadre du Dossier d'Autorisation Environnementale du projet incluant notamment la demande de dérogation à l'abattage d'arbres. Le volet des compensations est regardé de manière globale et va bien au-delà des compensations liées aux EBC (impacts sur les milieux et les espèces). Il n'y a donc pas de compensation précisément fléchée pour chacun des EBC impactés. En outre, la mise en compatibilité propose que le règlement graphique soit adapté pour appliquer une protection de type EIP en lieu et place de la protection EBC sur l'ensemble de l'EBC actuellement identifié rue

de Kérichen. Les deux côtés de la rue de Kérichen sont ainsi modifiés en termes de protection pour des raisons de cohérence : le double alignement d'arbre forme un même ensemble, pour lequel il est préférable d'appliquer un régime de protection unique.

Enfin, le projet Mon réseau grandit a fait l'objet de multiples diagnostics et inventaires (faune, flore, habitats, zones humides, arbres...) mettant en exergue la présence de composantes environnementales que le projet ne peut éviter. Ainsi, dans le cadre de l'autorisation environnementale qui est en cours d'élaboration, la maîtrise d'ouvrage s'engage à réaliser des compensations écologiques en adéquation avec les impacts générés par le projet d'infrastructures. Ces compensations concerneront les espèces et habitats d'espèces protégés ainsi que les coupes et abattages d'arbres. Le dossier d'autorisation environnementale sera présenté et soumis à l'avis du public lors de l'enquête publique qui devrait se tenir au 2ème trimestre 2023.

- Le principe de la compensation de manière plurielle de l'abattage de centaines d'arbres, par du gazon ou des buissons, est contestable.

33- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cette affirmation est erronée - cf. réponse n°28 ci-dessus sur la conception du projet sur le sujet des arbres, et les compensations prévues.

D'autres posent des questions :

- Quel est le bilan précis relatif à la réduction de l'imperméabilisation et à l'artificialisation des sols par le projet ?

34- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le tableau suivant présente précisément, pour chaque composante du projet, l'évolution des surfaces imperméabilisées entre l'état initial et l'état projet

Composante de projet	Surface imperméabilisée avant travaux (M ²)	Surface imperméabilisée après travaux (M ²)	Différence (M ²)
TRAM	162 124	142 396	- 19 728
BHNS (hors secteur mixte avec le Tram, comptabilisé ci-dessus))	88 024	89 224	+1 200
Rue de Paris	4 938	5 066	+ 128
PEM Plouzané	119	2 595	+ 2 476
PEM Guilers	2 796	2 665	- 131
PEM Gouesnou Carpont	2 709	6 612	+ 3 903
PEM Porte de Gouesnou	3 664	3 817	+ 153
PEM PD NO	618	2 468	+ 1 850
PEM PD NE	67	67	0
PEM aéroport	100	100	0
PEM Provence	6 615	7 763	+ 1 148
PEM Kertatupage	7 673	7 673	0

PEM Cavale	2 888	2 988	+ 100
Atelier de maintenance	0	7 000	+ 7 000
Shunt de Gouesnou	200	1 100	+ 900
TOTAL	282 535	281 534	- 1 001

Ce bilan montre que le projet permettra d'améliorer la situation actuelle en diminuant d'environ 1 000 m² la surface imperméabilisée. Globalement la situation va être largement améliorée sur le périmètre du tramway en créant près de 20 000 m² de surfaces perméables supplémentaires par rapport à l'existant. En revanche, le reste des composantes du projet impliqueront des créations de surfaces imperméables.

Par ailleurs, le projet prévoit la mise en œuvre de mesures de gestion intégrée des eaux pluviales, en aménagement des ouvrages d'infiltration pour récupérer les eaux de ruissellement des surfaces imperméables. Ceci va permettre de :

- Limiter les rejets dans le réseau unitaire et réduire sa surcharge ;
- Limiter la surcharge de la station d'épuration ;
- Améliorer la qualité des eaux par la réduction des ruissellements et l'infiltration à la source ;

Ces éléments seront présentés dans le volet dédié à la Loi sur l'eau dans le dossier d'autorisation environnementale qui sera porté à la connaissance du public lors de l'enquête publique qui devrait se tenir au 2ème trimestre 2023.

- Le projet présenté est-il la meilleure réponse aux besoins de mobilité dans l'agglomération brestoise, tant en termes d'impact sur l'environnement qu'en termes de coûts ?

35- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponses 9, 11, 17 et 28 notamment.

- L'installation d'ombrières photovoltaïques est-elle toujours prévue sur l'extension de l'atelier de maintenance ? aux abords du CHRU ? Sur les PEM ?

36- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'extension de l'atelier de maintenance Porte de Plouzané prévoit effectivement l'installation de panneaux photovoltaïques. La pièce H7 de l'étude d'impact précise au chapitre 9.3.3 que la LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets incite l'obligation d'installer soit de la végétalisation soit des panneaux photovoltaïques sur au moins 30 % des surfaces de plus de 1 000 m² des nouvelles constructions de locaux à usage industriel. La toiture de l'extension de l'atelier comporte 16 sheds orientés SUD avec une capacité totale de 340 m² pour la mise en place des panneaux photovoltaïques (192 capteurs représentant une puissance installée de 75 kWc).



Par ailleurs, des études sont en cours sur le potentiel photovoltaïque pouvant être apporté en couverture de stationnement sur 5 pôles d'échanges multimodaux.

Un intervenant (DUP/eR80) émet de nombreuses questions et critiques et remarques relatives à l'environnement en s'appuyant sur les pièces E « *Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants* » et H6 « *Etude d'impact – Incidences et mesures* » du dossier, reprises ci-après :

Pièce E notice explicative page 35 le bilan du tableau en figure 43 n'est pas clair, que cherche-t-on à afficher, quel est le bilan en nombre d'arbres ? Il n'y a pas d'équivalence entre un arbre en pleine maturité qu'on arrache, et un jeune arbre qu'on plante. Le bilan total est donc très négatif en termes de puits de carbone, de biodiversité (le milieu et les habitats naturels seront détruits pendant les travaux) et d'ombrage : on supprime plus de la moitié des arbres ! Globalement sur cette page on voit bien les arbres conservés sur les plans, mais on ne voit pas lesquels sont supprimés, ce qui introduit un biais dans l'analyse.

37- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La question des arbres est un sujet majeur pour la maîtrise d'ouvrage et a été pris en compte à tous les stades d'élaboration du projet. Cf. réponse n°28 ci-dessus sur la conception du projet sur le sujet des arbres, et les compensations prévues.

Dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale qui devrait être soumis au public au 2ème trimestre 2023, deux volets viendront détailler les impacts et mesures dédiés aux arbres. Le premier concerne le défrichage et le second les arbres d'alignement.

Au travers de ces deux dossiers spécifiques, l'ensemble de la stratégie du maître d'ouvrage vis à vis des arbres sera précisée.

Une première approche permet de faire le bilan suivant de la compensation concernant les abattages d'arbres : le projet nécessite la coupe d'environ 600 arbres. Ils seront compensés à hauteur de 1 arbre planté pour 1 arbre sur les emprises du projet + 1,5 arbres plantés pour 1

arbre coupé, hors emprise du projet. Au total, environ 2,5 arbres seront donc plantés pour 1 arbre coupé.

Pièce E notice explicative page 36 sur l'éclairage : "Qu'il renforce la sécurité, facilite les déplacements nocturnes ou permette de mettre en valeur notre patrimoine, il revêt une importance majeure dans les villes et dans les campagnes et est sources de progrès." En quoi l'éclairage public est une source de progrès ? C'est aujourd'hui un problème environnemental majeur et la première source de pollution lumineuse, son rôle est à revoir intégralement ! Par exemple, quel intérêt d'éclairer la chaussée voitures, à part au niveau des passages piétons pour leur sécurité ? Le reste de la chaussée est naturellement éclairé par les phares des voitures. De même, "révéler les façades des boulevards", à quelle fin ? La mise en valeur du patrimoine la nuit n'est plus une priorité quand il faut drastiquement réduire notre consommation d'énergie : on en profitera suffisamment de jour. "Eclairer la voûte des arbres" est aussi inutile et gaspilleur d'énergie qu'incompatible avec le rôle des arbres pour la biodiversité et la vie nocturne de la faune. On s'inquiète plus de la durabilité du mobilier face au climat, que de son impact environnemental. Eclairer les voitures ne sert à rien, en ce sens, des mats à 8m de haut sont bien inutiles. Un éclairage beaucoup plus tamisé orienté exclusivement sur les cheminements piétons (moins de puissance d'éclairage nécessaire, moins de diffusion) et les croisements de flux (passages piétons) suffira largement à assurer la sécurité des personnes.

38- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La question de l'éclairage est importante mais complexe. Ainsi, s'il est nécessaire pour permettre l'accessibilité de personnes mal-voyantes ou pour assurer la sécurité des piétons dans les traversées de voirie, il est effectivement un problème pour la biodiversité et les consommations électriques. Tout projet doit donc mettre en balance ces enjeux, à décliner selon les endroits et leurs spécificités.

S'agissant du projet mon réseau grandit, les évolutions du projet ont permis d'acter les principes ci-après :

- Mise en œuvre d'un éclairage différencié selon les usages piétons/vélos/voitures. La hauteur des mâts et intensité d'éclairage sera différenciée selon les besoins.
- Changement de couleur de température lors de la traversée d'espaces naturels (vallon de Penfeld / vallon de Normandie)
- Pas d'éclairage de la plateforme Tram, ni des arbres, ni des façades
- Mise en œuvre d'éclairage LED, et d'une gradation des points lumineux pilotable selon les besoins.

Pièce E notice explicative page 129 tableau 15 : les prévisions de trafic sont établies sur la base du trafic actuel, alors que le tram sera mis en service au mieux en 2026. Comme BM doit tenir ses objectifs de diminution du trafic automobile de 5% par an conformément au PCAET, pourquoi ne pas intégrer cette baisse de 30% d'ici la mise en service du tram B et du BHNS ?

39- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le tableau 15 p129 ne concerne que les évolutions en valeur absolue de différents scénarios de circulation dans le secteur Albert 1er/Foch.

Pour rappel, les prévisions de trafics sont établies à horizon 2028 sur la base des hypothèses précisées dans la réponse n°25.

Pièce H6 étude d'impact page 9 MR 1 : Diminution des émissions de polluants et GES par l'efficacité de l'organisation du chantier :

- Le titre est trompeur, par rapport à un état initial sans chantier, le projet ne va pas diminuer ses émissions, elles seront positives en valeur absolue.
- Rien de mesurable dans ce paragraphe, on lit que le projet « adopte une démarche cycle de vie garantissant une conception bas carbone » mais il n'est nulle part fait mention des calculs effectués pour évaluer l'impact du chantier, des hypothèses prises pour ces calculs, de la méthodologie utilisée, du gain en émissions par rapport à des matériaux traditionnels, etc.

40- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'étude d'impact environnementale du projet Mon réseau grandit, présente, comme l'exige la réglementation, une évaluation des émissions des gaz à effet de serre que cela soit en phase travaux ou en phase exploitation. Cette étude est disponible en partie 7 de la pièce H7 (chapitre spécifique aux infrastructures de transport).

Il est indiqué que les travaux vont générer, sur leur durée, une émission de l'ordre de 30 780 tCO₂e. De plus, sur l'ensemble de la durée de vie du projet (en prenant une hypothèse de 50 ans), les émissions durant la phase d'exploitation sont de 17 635 tCO₂e soit 353 tCO₂e par an. La somme des émissions des travaux et exploitation (sur 50 ans) dues au développement du réseau de transport en commun de Brest Métropole représente 48 274 Téqu.CO₂ est équivalent aux émissions produites par les voyages en avion de 98 118 personnes de Paris à New-York.

Grâce au report modal des véhicules particuliers vers les nouvelles lignes de tramway et de BHNS, le projet de développement du réseau commun de Brest a la capacité d'éviter 41 080 tCO₂e comptant pour 85% de l'empreinte carbone des travaux et de l'exploitation des nouvelles lignes sur une durée de vie de 50 ans du projet (durée de référence de l'étude).

La neutralité carbone correspond à l'année théorique où les émissions évitées par le projet dépassent les émissions engendrées par le projet. C'est à partir de cet horizon que le projet est considéré comme « carbone rentable ».

Cette neutralité est atteinte [en 2090] 64 ans après la fin des travaux et la mise en service des deux nouvelles lignes [fin 2025].

Les hypothèses de calcul de cette étude sont disponibles en partie 4.9 de la pièce H9 de l'étude d'impact.

Comme indiqué dans la partie 7 (dédiée au bilan des émissions de gaz à effet de serre) de la pièce H7 ou dans la pièce J (dédiée à l'évaluation socio-économique), les projections de la demande de transport et de trafics sont établies selon deux scénarios élaborés dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et préconisées par la DGITM dans les fiches outils de 2019 :

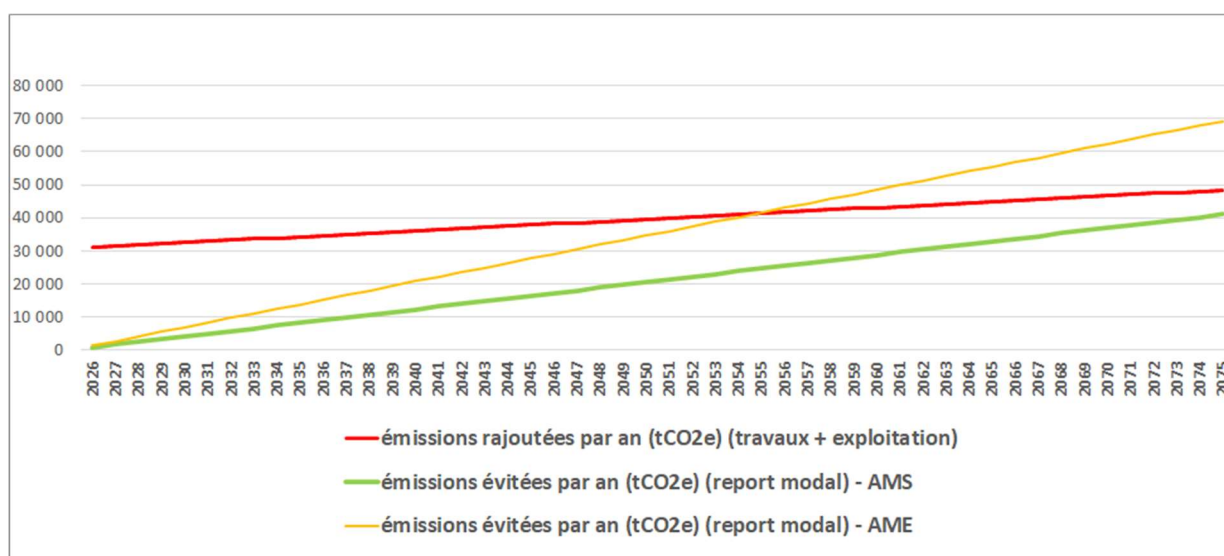
- le scénario AMS (avec mesures supplémentaires), scénario principal de la SNBC, dont les hypothèses permettent d'atteindre l'objectif politique d'une neutralité carbone à

l'horizon 2050, et de diminuer les consommations d'énergie de manière importante et durable via l'efficacité énergétique ou des comportements plus sobres ;

- le scénario AME (avec mesures existantes), qualifié de tendanciel et qui intègre l'ensemble des mesures décidées avant le 1er juillet 2017.

Le scénario AMS est considéré dans la présente évaluation socio-économique ainsi que dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre comme le scénario central, conformément aux recommandations en la matière.

Cependant, le scénario AMS est peu probable. Si l'on considère le scénario AME, les calculs montrent une neutralité carbone vers 2055, soit environ 29 ans après la mise en service du projet. En effet, dans le scénario AME les émissions de CO₂ évitées passent de 41080 tCO₂e à 69309 au bout de 50 ans d'exploitation. Le graphique suivant superpose les deux courbes d'évolution des tonnes d'émission de CO₂ évitées selon les deux scénarios.



Par ailleurs, le bilan des émissions de gaz à effet de serre a été produit au stade AVP de la conception du projet. Depuis, les études se sont affinées au stade PRO et des optimisations ont été opérées :

- Linéaire de plateforme tramway végétalisée permettant de limiter l'utilisation de béton durant la phase travaux (premier poste émissif de CO₂) ;
- Ajustement des quantités de matériaux nécessaires à la construction du projet ;
- Encouragement au réemploi des déchets et à l'utilisation de matériaux recyclés ;
- Travail sur le développement d'une convention avec la Région pour l'évacuation des déblais ;
- Autoconsommation du dépôt ;

L'ensemble de ces mesures permettra une optimisation du bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet, notamment en phase travaux, et l'atteinte d'une neutralité carbone avant la date précédemment indiquée (2055 dans le scénario AME).

Pièce H6 étude d'impact page 10 impacts résiduels sur le climat : ce paragraphe est une farce honteuse ! Jamais on ne mesure les émissions de CO2 du projet pendant son cycle de vie, et on se permet de déclarer que ce sera négligeable par rapport aux émissions mondiales. Cette phrase minimise l'impact du chantier sur le changement climatique, tout comme l'impact du changement climatique sur le chantier, avant même d'avoir réalisé le moindre inventaire des impacts. Combien de m3 de béton, avec quelle valeur de $teqCO_2$ par tonne de béton produite et transportée ? C'est un parti pris très subjectif et déconnecté des réalités et du contexte actuel, avec une augmentation, déjà constatée, en fréquence et en intensité des événements climatiques extrêmes à Brest. De fait, cette étude fait l'impasse complète sur le bilan en émissions de CO2 du projet, se contentant de dire qu'elles sont négligeables. La somme, au niveau mondial, des émissions locales « négligeables » aboutit pourtant au changement climatique et à l'effondrement de la biodiversité, il est donc temps que Brest métropole prenne ses responsabilités pour atteindre les objectifs de réduction des émissions, plutôt que chercher à minimiser l'impact de ses grands chantiers. La première étape passe par un calcul à défaut d'une mesure, de mise en place d'actions de réduction mesurées et, en dernier recours, de mesures de compensation elles aussi mesurées.

41- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponse 40 ci-dessus.

Pièce H6 étude d'impact page 23 risque météorologique : pas de mention du risque de canicule? Quelle organisation du chantier par 40°C dans une zone où les arbres sont abattus, supprimant toutes les sources d'ombrage, avec la chaleur supplémentaire générée par les moteurs des engins de chantier ?

42- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'analyse des impacts liés à l'augmentation des températures n'est pas traité dans le dossier pour ce qui concerne la phase travaux. Des mesures liées à l'organisation des chantiers et à la gestion des problématiques d'hygiène et sécurité des ouvriers seront à mettre en œuvre par les entreprises titulaires des marchés selon des directives qui leur sont propres.

En revanche, concernant la phase exploitation, une analyse de la vulnérabilité du projet au changement climatique et notamment à l'augmentation des températures, des canicules et des sécheresses est proposée en partie 10 de la pièce H7 (chapitre spécifique aux infrastructures de transport).

Pièce H6 étude d'impact page 103 sur la qualité de l'air : "Une croissance de 12 % (basé sur les prévisions de croissance entre la situation actuelle et 2028) du trafic a été retenue entre 2028 et 2048 faute de données plus précises". C'est contradictoire avec le plan climat et les objectifs du projet, PCAET qui vise une diminution de 5% par an pour chaque secteur, donc le transport. Pourquoi cette hypothèse de croissance en opposition totale avec les objectifs européens, nationaux et métropolitains de réduction du trafic automobile ? Pourquoi la zone d'étude se limite-t-elle à une bande autour du réseau, et pas à toute la métropole brestoise, le tram devant améliorer la situation dans toute la ville ? L'amélioration de la qualité de l'air se base sur une

hypothèse de modernisation progressive du parc, sans démontrer que par le passé cette modernisation a amélioré la qualité de l'air (du fait de l'augmentation du trafic).

43- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les hypothèses d'évolution du trafic sont détaillées dans la réponse n°25 ci-dessus.

Une modernisation progressive du parc automobile et une évolution des normes anti-pollution sont effectivement prises en compte. Entre 2028 et 2048, on devrait constater une diminution des émissions pour tous les polluants à l'exception du CO, SO₂, PM₁₀, PM_{2.5}, de l'arsenic, du chrome et du fluorène. Les augmentations constatées pour ces derniers sont liées à une augmentation globale des volumes de trafics qui ne devraient pas être compensés par l'évolution du parc roulant automobile en termes d'émissions pour certains polluants. Toutefois, pour les poussières et le fluorène, les émissions devraient être inférieures à celles observées actuellement. Pour tous les polluants, en 2028 comme en 2048, la réalisation du projet conduit à une légère diminution des émissions d'environ 2 %. Ceci est lié à une diminution du volume des trafics ou du nombre de véhicule par kilomètre parcouru sur la zone d'étude suite à la réalisation du projet.

L'analyse du bilan des émissions de gaz à effet de serre montre :

- une diminution des émissions en CO₂ entre l'état initial et 2028, que le projet soit ou non réalisé, puis entre 2028 et 2048 l'amélioration technologique des véhicules ayant pour effet de compenser l'augmentation des trafics sur la zone ;
- une diminution des émissions en CH₄ entre l'état initial et 2028, et une augmentation entre 2028 et 2048 l'amélioration technologique des véhicules ne permettant plus de compenser l'augmentation des trafics sur la zone ; Pour les deux polluants, l'aménagement du projet devrait entraîner une diminution des émissions d'environ 2 % liée à une diminution du nombre de véhicules par kilomètre parcouru globalement sur la zone d'étude suite à la réalisation du projet.

Une étude spécifique à l'analyse de la Qualité de l'air avec ou sans la mise en service du projet a été réalisée par un bureau d'étude spécialisé.. L'étude d'impact du projet (ensemble des pièces H du dossier d'enquête publique) n'en font que la synthèse.

L'étude montre que le projet aura globalement un impact favorable sur la qualité de l'air à l'échelle de la zone d'étude. Aucune mesure spécifique n'est à envisager.

Pièce H6 étude d'impact Page 41 MC 3 : Mesure de compensation pour l'habitat favorable à la nidification de l'avifaune : les mesures compensatoires pour l'avifaune doivent être mises en œuvre avant le début du chantier pour être efficaces, faute de voir disparaître les populations visées par discontinuité de leur habitat naturel pendant le chantier. En outre, le verdier et le chardonneret ne sont pas les seules espèces à enjeu écologique : les populations de pinçons, de moineaux et autres oiseaux communs sont elles aussi en forte diminution depuis 20 ans. La première cause est la perte d'habitat du fait de l'urbanisation effrénée. Ces espèces doivent être considérées elles aussi dans les impacts.

44- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Au stade du Dossier d'Utilité Publique, les enjeux écologiques ont été bien identifiés, ainsi que les impacts du projet. S'agissant des mesures compensatoires, elles ont été définies dans leurs principes, cependant leur conception détaillée n'était pas aboutie. Cet exercice a depuis été réalisé. Ces mesures seront détaillées dans le dossier d'Autorisation Environnementale qui sera porté à la connaissance du public lors de l'enquête publique qui devrait se tenir au 2ème trimestre 2023. Ce dossier intégrera notamment l'étude d'impact actualisée ainsi qu'un dossier spécifique concernant le milieu naturel : faune, flore, habitats, zones humides et corridors écologiques (dossier dit CNPN). Il rappelle les enjeux du milieu naturel pour chaque groupe taxonomique, précise les impacts, indique les mesures d'évitement et de réduction qui ont été et seront mises en œuvre durant la phase travaux ainsi que la phase exploitation des infrastructures de transport. Lorsque la mise en œuvre de ces mesures n'est pas suffisante pour corriger les impacts et qu'il subsiste des impacts résiduels, des mesures de compensation ont été définies.

Concernant les espèces faisant l'objet de mesures, les études se sont basées sur les listes d'espèces protégées mentionnées sur les listes rouges nationales et régionales. Il n'en demeure pas moins que d'autres espèces ont également pu être identifiées et que les mesures qui seront mises en œuvre leur profiteront également.

Remarque d'ensemble : aucune mesure compensatoire n'est intégrée dans le budget du projet présenté dans la notice explicative. Aucun calcul, même préliminaire, n'est fait pour appréhender l'impact du projet sur les limites planétaires comme le changement climatique, l'accès à l'eau potable, les matières premières, etc. ne permettant pas au lecteur d'appréhender les impacts de manière concrète, autrement qu'avec des qualificatifs flous comme « négligeable » ou « limité ». Plutôt qu'insérer le projet dans le contexte de métropole brestoise qui est le sien, on rappelle à plusieurs reprises que son impact au niveau mondial est négligeable, au lieu d'adresser sérieusement le sujet. Combien de m³ d'eau potable sont nécessaires, pour combien de m³ de béton ? Combien de litres de gazole pour faire tourner les engins de chantier ? Combien de tonnes de minerai extraites pour la fabrication des rails, des poteaux, de l'électronique de gestion du réseau et des rames ? Combien de barils de pétrole et de tonnes de roche pour le bitume ? Quelle consommation électrique crête pour cette nouvelle ligne, alors que le réseau est déjà, aujourd'hui, sous forte tension ? Quel mix énergétique a été considéré sur la durée de vie de ce nouveau réseau ? C'est ça, l'impact environnemental du projet, dès la phase étude et jusqu'à la mise au rebut des rames. L'absence de méthodologie claire est criante dans tout le document : on ne mesure pas les émissions de CO₂, on base le succès des mesures compensatoires pour la faune sur des inventaires a posteriori donc sans incidence sur la poursuite du projet.

45- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponse n°40 s'agissant du bilan carbone.

Concernant l'ensemble des autres sujets, la pièce H7 de l'étude d'impact traite :

- Des conséquences du projet sur le développement de l'urbanisation
- De l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances
- Du bilan des émissions des gaz à effets de serre tant en phase travaux qu'en phase exploitation

- De l'estimation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet
- Du potentiel d'utilisation d'énergie renouvelable par le projet

En dehors des thèmes précités (accessibilité, stations, tracé, stationnement, prolongement, circulation, environnement), d'autres observations ont été formulées. Elles concernent :

- les incivilités entre les usagers des différents modes de transport et la nécessité de dédier des voies à chaque mode,
- les éléments de signalétique prévus,
- la nécessité d'une campagne de communication rappelant les bonnes pratiques du partage de la chaussée,

46- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les incivilités entre les usagers sont une problématique qui est bien prise en compte par la métropole, bien que l'action se situe à plusieurs niveaux :

- En amont : dans le cadre du projet, la conception est menée en veillant à faciliter la lisibilité des aménagements pour tous les modes de déplacements (marche à pied, vélo, transports en commun, véhicules routiers). Par exemple, il est clairement privilégié des voies dédiées pour les cycles, les isolant de la circulation automobile mais aussi en sanctuarisant les espaces piétons.
- En aval : la métropole mène chaque année différentes campagnes de communication sur les thématiques de la sécurité routière, des vélos, transports en commun, etc.

La signalétique prévue recouvre plusieurs notions :

- L'aspect réglementaire de signalisation de police verticale (panneaux) et horizontale (marquages). Nous nous référons aux réglementations en vigueur.
- L'aspect de jalonnement visant à permettre le repérage et diriger les usagers, tant automobilistes que cyclistes et piétons. Bien intégré au projet et au-delà puisque les modifications induites par le projet nécessiteront des reprises d'itinéraire à une échelle plus large.
- L'aspect d'identification de certains points singuliers, comme les stations tramway et BHNS et les pôles d'échanges, qui font également l'objet d'un travail afin d'assurer un repérage facilité et donc d'inciter à l'usage et au report modal.

De manière plus anecdotique, une observation relative au sentiment d'insécurité le soir et le dimanche dans les transports en commun, et une autre sur l'opportunité de déplacer la station d'analyse de la qualité de l'air « Desmoulins » ont été exprimées, et quelques questions diverses ont été posées :

47- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'observation formulée par l'association Air Breizh sur le déplacement de la station de mesure "Desmoulins" a été notée. Des échanges vont être engagés entre Brest métropole et Air Breizh sur l'opportunité et le financement de ce déplacement.

- Quel sera l'impact du projet sur la Commune de Plougastel-Daoulas ?

48- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Cette remarque générale peut appeler plusieurs aspects dans la réponse. Concernant les impacts environnementaux, nous renverrons aux documents de l’étude d’impact notamment.

Concernant les déplacements, la réalisation de ces deux pôles d’échanges et des fonctionnalités accueillies permet de faciliter les mobilités : covoiturage, stationnement vélos, etc. C’est une première étape. La réflexion sur l’articulation des lignes de bus, les temps de parcours, etc., devra se poursuivre, tant dans la restructuration du réseau bus que de l’évolution à terme des documents d’urbanisme (PLUi, valant plan de mobilité) de la métropole.

- Les éléments du projet relatifs à l’accessibilité sont-ils soumis à la réflexion des personnes en situation de handicap ?

49- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Une démarche a été mise en œuvre avec les associations représentatives des personnes en situation de handicap. Ainsi, depuis septembre 2021, un groupe de travail s’est réuni à 4 reprises, outre 2 réunions plénières de la Commission Intercommunale d’Accessibilité. Ces réunions ont permis d’amender le projet sur plusieurs points (cf. réponse n°18 ci-dessus), notamment sur le cahier des charges du matériel roulant, sur l’aménagement des stations et des carrefours. Cette démarche va perdurer pendant la mise au point du projet ainsi que durant la réalisation des travaux, qui peuvent constituer un moment complexe pour la plupart des personnes en situation de handicap.

- L’accès aux cabinets médicaux sera-t-il facilité lors des travaux ?

50- Réponse du Maître d’ouvrage :

Les accès seront maintenus pendant les travaux. Nous précisons qu’un dispositif de communication, de proximité et d’information chantier sera bien déployé dès la mise en place des travaux. Comme lors des travaux de la première ligne de tramway, les habitants auront accès à toute l’information du chantier, en temps réel sur le site internet chantier et via les newsletters régulières (pour les personnes qui s’y seront inscrites) et en boîte aux lettres pour les riverains du chantier (journal de chantier et lettre info flash lors des évolutions de travaux). Lors de ce chantier une application chantier spécifique sera également déployée, avec des informations hebdomadaires transmises par mail aux abonnés.

A noter qu’un accent sera également mis en place sur les nouvelles pratiques, lors de la mise en service du tramway et du BHNS.

2.2 Observations et questions de la commission d’enquête

Circulation stationnement

- La circulation et le stationnement VL devant la gare de Brest seront-ils maintenus en l’état ? Quel sera l’impact sur la circulation automobile dans ce secteur ?

51- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Le projet MRG occupera la moitié Nord du Parvis de la gare en lieu et place de l'actuelle gare routière qui sera déplacée avenue Réveillère. La gare terminus du tram prendra la place actuellement occupée par les quais Bus de la gare routière et les BHNS effectueront leur retournement, arrêt à quai et régulation en boucle autour de la station Tramway. La rangée supérieure du parking de stationnement de la moitié Sud du parvis sera supprimée mais le reste des stationnements est maintenu dans sa configuration actuelle jusqu'au réaménagement global du secteur Gare. Cette rangée est constituée de 29 places. Ainsi, le bilan au niveau du parvis de la gare est de 107 places actuelles dont 78 maintenues à l'issue du projet. Ce décompte vient s'ajouter à celui mentionnée dans le dossier DUP.

Par ailleurs, le réaménagement du secteur Gare, projet distinct du projet Mon Réseau Grandit, rentre actuellement dans sa phase pré-opérationnelle. Elle y intègre une réflexion globale de la programmation urbaine à l'échelle du secteur mais également un travail partenarial avec la SNCF, l'état et la Région dans le cadre du réaménagement du pôle d'échange multimodal de la gare. Comme explicité pièce H6 §3.3.1.4 stationnement la réalisation d'un parc de stationnement de 200 places en ouvrages est prévu dans le cadre du réaménagement du pôle d'échange multimodal de la Gare. En terme de calendrier, ce projet rentrera dans sa phase de réalisation de travaux à l'horizon 2025 jusqu'en 2032.

Le conseil départemental du Finistère, dans son courrier du 8 septembre 2022 émet les observations suivantes : "Les deux projets de Tramway et de BHNS et les PEM associés s'appuieront sur le réseau de voirie et modifieront les conditions de circulation entre les bassins de vie du Pays de Brest et le bassin d'emploi Brestois, ainsi que les conditions d'accès au CHRU et à la gare. Les contraintes de circulation et les reports de trafic sont présentés très succinctement, uniquement à l'heure de pointe du soir et à l'horizon 2028. Les données du Département montrent des fluctuations différentes selon l'heure de pointe, par exemple sur la RD 67 (+25%), avec une saturation à terme du réseau routier départemental."

- Quelle est la réponse de BM à ces critiques et demandes du conseil départemental ?

52- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le modèle de trafic a été réalisé lors des études préliminaires à l'heure de pointe du soir qui correspond à l'heure de pointe la plus chargée sur l'ensemble de l'agglomération.

S'agissant plus spécifiquement de la RD67,

- les modélisations à l'heure de pointe du soir montrent qu'entre la situation de référence et la situation projet, le trafic varie d'environ 50 uvp/h/sens sur la partie Ouest et de façon négligeable sur le reste de la RD, ce qui représente un impact limité sur les conditions de circulation.
- Suite aux nombreux retours des riverains du PEM Carpont et au regard des observations formulées par le CD29 et le maire de Gouesnou, il va être proposé au conseil de métropole de réétudier ce PEM Carpont hors du projet Mon réseau grandit. Une étude plus globale de cette entrée de ville de Gouesnou sera lancée, intégrant les résultats de la démarche déjà lancée sur une vision long terme de l'urbanisation globale de la commune (Etude

Grand Angle) et les problématiques de circulation, réexaminant le fonctionnement du carrefour RD67/RD788, les accès au lotissement et les problématiques de transport en commun.

Impacts cumulés.

- Quid de la prise en compte du projet d'aménagement de la gare dans l'analyse des impacts cumulés au sein de l'étude d'impact ?

53- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Conformément à la réglementation, et notamment au décret n° 2016-1110 du 11 août 2016, le dossier d'enquête publique du projet Mon réseau grandit, et plus précisément le chapitre 4 de la pièce H6 de l'étude d'impact, présente bien une analyse du cumul des incidences du projet avec d'autres projets existants ou approuvés. Les projets pris en compte dans cette analyse sont ceux qui :

- Ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage. » (Art. R. 122-5 du Code de l'environnement). »

Ainsi, dans le cadre de ce chapitre de l'étude d'impact sur l'environnement, seuls sont étudiés les effets cumulés avec les projets concernés par la réglementation au titre des effets cumulés. Le projet du PEM de la gare n'ayant pas fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale ou d'une évaluation environnementale avec avis de l'autorité environnementale, l'analyse des effets cumulés de ce projet avec le projet Mon réseau grandit n'a pas été étudiée.

Impact environnemental

- Quelles seront les évolutions des parts modales après mise en service du projet «Mon réseau grandit» ?

54- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le sujet du report modal est abordé dans plusieurs pièces du dossier d'enquête publique :

- Pièce H6 liée à l'analyse des impacts et des mesures du projet,
- Pièce H7 liée aux estimations des émissions de gaz à effet serre,
- Pièce I liée à la socio-économie

Les hypothèses de report modal prises en compte dans le modèle de trafic établi pour le projet sont les suivantes :

Hypothèses de report modal VP vers TC intégrées dans le modèle à horizon 2028

Tramway		
	Unité	Source
Fréquentation projetée en 2026	25 000 voyageurs/jour	Etude de faisabilité Egis - Cf. doc. MS1_4-2 Annexe 4 prévisions de trafic_RG1900628
Hypothèse / Trafic voyageur issu du report modal de la VP	20%	Ademe.fr - Méthodologie pour l'évaluation de l'impact énergie / CO2 des projets de TCSP - Observatoire Energie Environnement des Transports Commission Technique Voyageurs Mai 2013
Trafic voyageur issu du report modal de la VP	5 000 voyageurs/jour	
Hypothèse / Taux d'occupation des VP	1,1 pers/VP	
Trafic VP économisé / Jour	4 545 VP/jour	
Hypothèse / taux de pointe HPS	10%	
Trafic VP économisé / HPS	455 VP/HPS	
BHNS		
	Unité	Source
Fréquentation projetée en 2026	13 000 voyageurs/jour	Etude de faisabilité Egis - Cf. doc. MS1_4-2 Annexe 4 prévisions de trafic_RG1900628
Hypothèse / Trafic voyageur issu du report modal de la VP	20%	Ademe.fr - Méthodologie pour l'évaluation de l'impact énergie / CO2 des projets de TCSP - Observatoire Energie Environnement des Transports Commission Technique Voyageurs Mai 2013
Trafic voyageur issu du report modal de la VP	2 600 voyageurs/jour	
Hypothèse / Taux d'occupation des VP	1,1 pers/VP	
Trafic VP économisé / Jour	2 364 VP/jour	
Hypothèse / taux de pointe HPS	10%	
Trafic VP économisé / HPS	236 VP/HPS	

Le report modal depuis le mode VP vers le TC est donc estimé à :

- 455 VP à l'heure de pointe du soir pour le projet tramway
- 236 VP à l'heure de pointe du soir pour le projet BHNS

Ces véhicules sont retranchés de la demande à l'heure de pointe du soir sur les OD desservies par le tramway et le BHNS.

En complément, un report modal supplémentaire vers le vélo est intégré pour prendre en compte l'amélioration des aménagements cyclables sur le linéaire. Cela représente 0.5% de la demande VP sur les OD desservies par le tramway et le BHNS.

- Quelles sont les potentialités d'installation de panneaux photovoltaïques sur l'ensemble du projet ?

55- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse n°36 ci-dessus.

Pollution de l'air : Si les différents polluants devaient respecter les seuils réglementaires avec la mise en œuvre du projet, il n'en va pas de même des particules fines PM2,5 et PM10. Pourtant, le projet devrait aboutir à un report modal, ce qui semble en première lecture permettre d'envisager une réduction de ces particules fines. En outre, l'électrification du parc automobile à un horizon 2048 semble également militer en ce sens.

- Dès lors, pourriez-vous nous apporter davantage de précisions sur les dépassements des seuils réglementaires restant attendus avec la mise en œuvre du projet ?

56- Réponse du Maître d'Ouvrage :

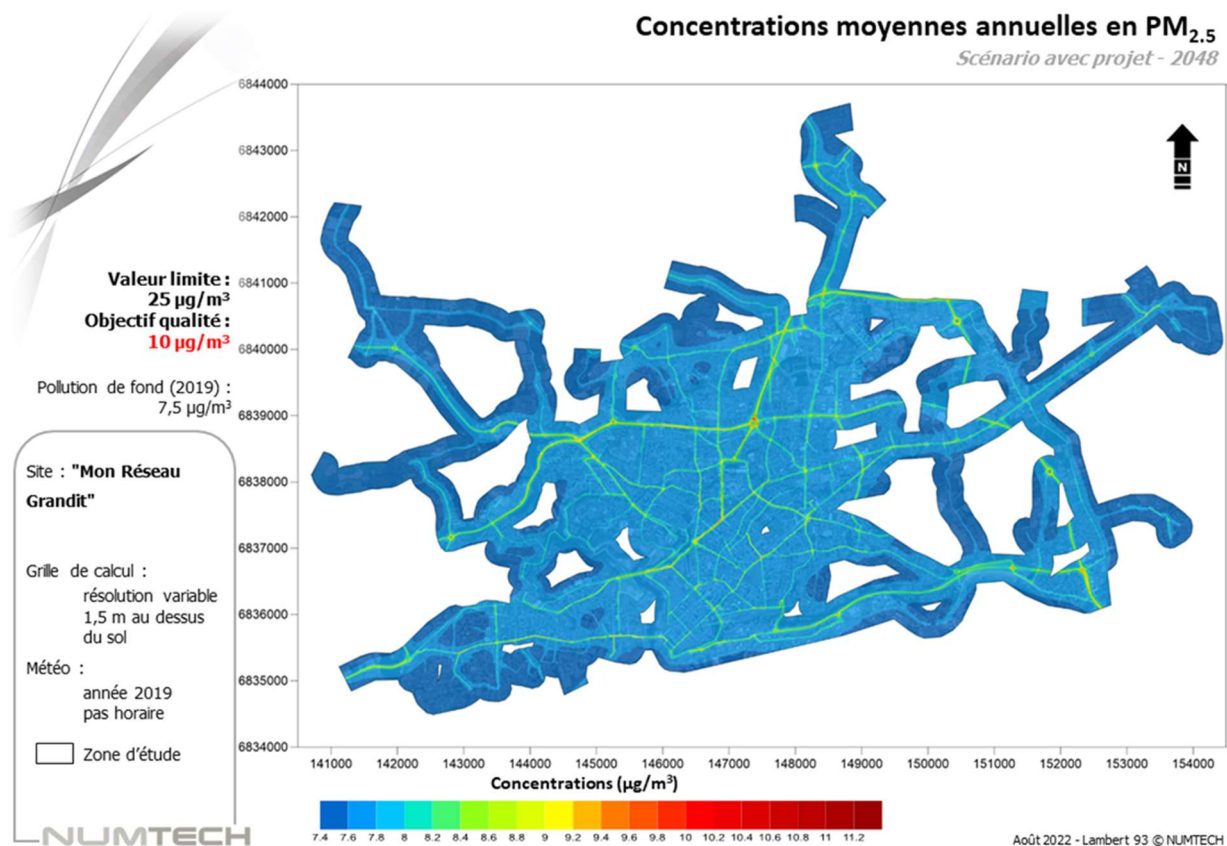
Les calculs de dispersion ont mis en évidence des dépassements des critères réglementaires de qualité de l'air pour les PM10 (seuil d'information et de recommandation de 50 µg/m3 en moyenne journalières) et PM2.5 (objectif de qualité de 10 µg/m3 en moyenne annuelle).

Les dépassements modélisés sont principalement conditionnés par le niveau de la pollution de fond. En effet, la pollution de fond intégrée dans le modèle pour ces polluants (provenant de la

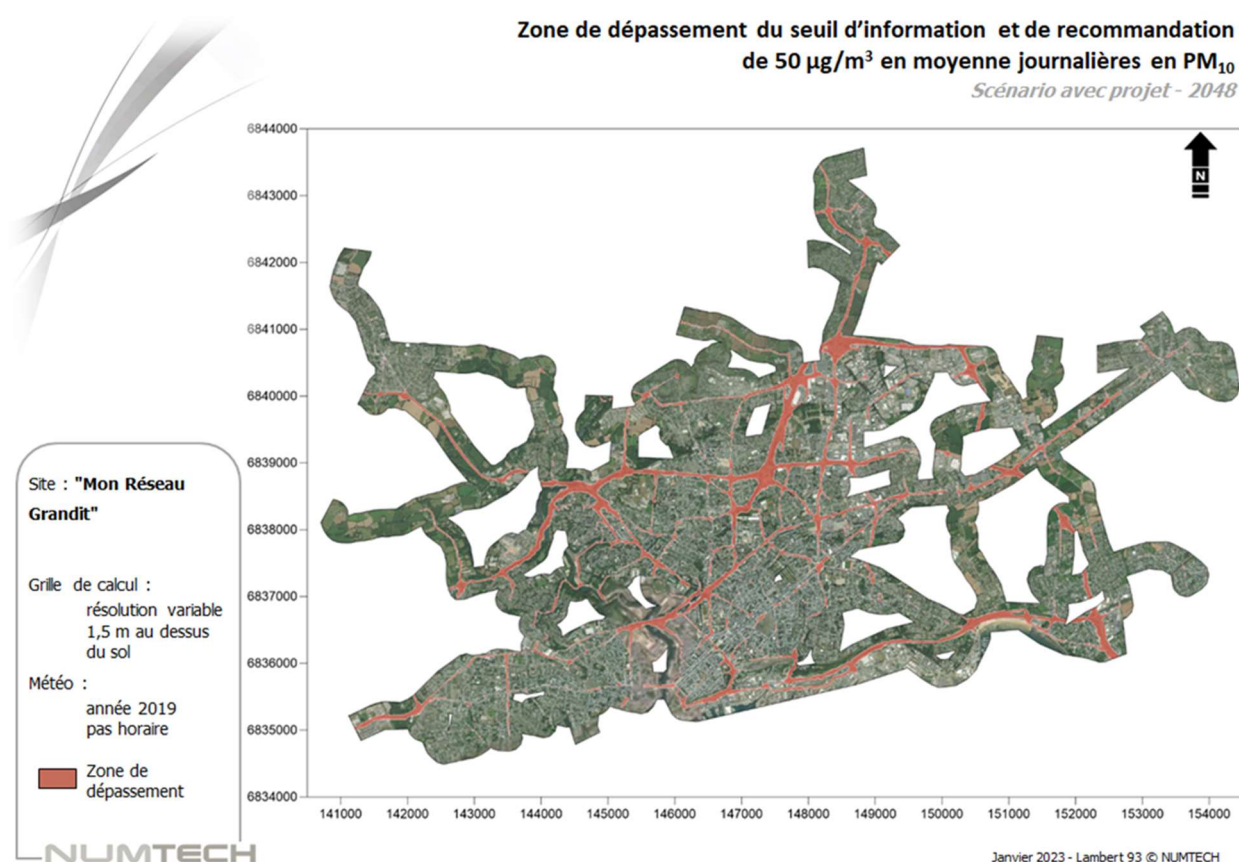
station Macé) est proche des seuils réglementaires et vient s'ajouter à la contribution de réseau routier modélisé.

Les dépassements ont été modélisés pour les 5 scénarios étudiés. Il est à noter toutefois que la pollution de fond intégrée dans l'estimation des concentrations pour les situations futures est identique à celle retenue pour l'état initial. Si la diminution des concentrations actuellement mesurées par les stations du réseau de surveillance de la qualité de l'air se confirme (notamment avec l'électrification du parc automobile à un horizon 2048), les niveaux pourraient être plus faibles et les dépassements de valeurs réglementaires moins nombreux, voire inexistantes.

Les dépassements actuels sont observés sur les voies de circulation et à proximité immédiate en PM_{2.5}. En 2048 avec réalisation du projet, les dépassements ont été simulés sur très peu de points de calcul (sur quelques intersections). Toutefois, les concentrations simulées sur certains axes routiers sont très proches de l'objectif de qualité. Des dépassements pourraient donc se produire sur les axes routiers présentant les plus fortes concentrations eux-mêmes. Comme on peut le voir sur la carte de concentrations moyennes annuelles en PM_{2.5} ci-dessous les valeurs les plus fortes sont atteintes notamment sur la RD205, rue Anatole France, boulevard Montaigne et avenue G. Pompidou. Ces rues pourraient donc être par exemple concernées par des dépassements. Cela dépendra de l'évolution de la pollution de fond en 2048 par rapport à la situation actuelle et des trafics réellement observés. Toutefois, ces dépassements ne devraient concerner que les voies de circulation elles-mêmes.



En PM10, les dépassements simulés sont observés sur les voies de circulation et à proximité immédiate et atteignent également des zones habitées. La figure suivante présente les zones de dépassements du seuil d'information et de recommandations simulées pour le scénario 2048 avec projet. Comme indiqué précédemment, cette zone pourrait être moins étendue et se concentrer sur les axes routiers eux-mêmes si la pollution de fond est moins importante que celle observée actuellement. Il est à noter que sur cette zone, le seuil a été atteint au cours d'une seule journée sur l'année modélisée. Ceci montre l'importance de la pollution de fond dans les calculs réalisés.



Analyse socio-économique (pièce J)

Cette analyse fait apparaître les impacts attendus. Il y est notamment mentionné la création de 824 emplois directs et 692 emplois créés par la phase chantier, sans aucune destruction d'emploi mentionnée, fût-elle indirecte. Or plusieurs contributions attribuent à la ligne A du Tramway des liquidations de commerce et des destructions d'emplois.

- Avez-vous des retours d'expérience sur la ligne A ?
- Pourquoi ne pas intégrer une quote-part de destruction d'emploi ?

57- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les effets sur l'emploi ont été évalués selon les recommandations de la DGITM (Cf. fiche outil « Effets sur l'emploi et les compétences »). La méthode préconisée valorise en nombre d'emplois uniquement les emplois mobilisés par le projet en fonction du montant d'investissement (Cf. extrait ci-dessous). Les emplois mobilisés peuvent concerner :

- La construction du projet ;

- La fabrication des biens utilisés comme fournitures de chantier ;
- L'exploitation ;
- La fabrication des biens utilisés pour l'exploitation ;
- L'entretien ;
- La fabrication des biens utilisés pour l'entretien.

On rappelle que ces emplois mobilisés ne sont pas forcément des emplois créés : il s'agit des emplois concernés par la construction de l'infrastructure, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure.

La prise en compte de l'effet du projet sur le tissu économique local (commerces, etc.) n'est pas pris en compte dans l'évaluation socio-économique car ces effets sont difficilement quantifiables et font encore l'objet de travaux de recherche. Il est à noter que ces effets peuvent être bénéfique ou préjudiciable en fonction du contexte.

6. Effets sur l'emploi

Pour estimer les effets d'un investissement en infrastructure sur l'emploi, à défaut de données plus précises, le porteur de projet pourra utiliser les ratios suivants :

- Pour les emplois directs : 5 emplois.an / M€₂₀₁₅ HT d'investissement⁵ ;
- Pour les emplois indirects : 4,2 emplois.an / M€₂₀₁₅ HT d'investissement⁶.

Ces effets sur l'emploi de la construction du projet concernent d'une part les emplois directs nécessaires à la construction, d'autre part les emplois indirects impliqués dans les industries amont pour la fabrication des fournitures de chantier. Ces emplois ne sont forcément des emplois créés.

Pour estimer les effets d'un investissement en matériel de transport sur l'emploi à défaut de données plus précises, le porteur de projet pourra utiliser les ratios suivants :

- Pour les emplois directs : 2,3 / M€HT₂₀₁₅ d'investissement (peu différent entre matériel TCSP routier ou ferroviaire) ;
- Pour les emplois indirects : 3,1 / M€HT₂₀₁₅ d'investissement (au niveau de la branche matériel de transport).

S'agissant de l'impact spécifique sur les commerces, il convient de noter que le nombre et la typologie des commerces implantés le long des tracés des lignes B et D ne sont absolument pas comparables à ceux de la ligne A (rues Siam et Jaurès, ZAC du Frouvren, ZAC de Kergaradec, centres commerciaux de l'Iroise et Phare de l'Europe, etc...). Une analogie n'est donc pas transposable.

Par ailleurs, afin de disposer de données qualitatives, l'ADEUPA (Agence d'Urbanisme du Pays de Brest) a été missionnée par Brest métropole pour établir, à l'instar de la ligne A, un observatoire socio-économique du projet qui permettra d'objectiver l'évolution de l'activité socio-économique à travers plusieurs indicateurs, avant, pendant et après le projet mon réseau grandit. Le volet emploi (emplois générés par le projet, mais également état de l'emploi dans le périmètre d'influence du projet) fait partie des indicateurs suivis.

- Pouvez-vous mettre à jour cette analyse, la VAN-SE s'appuyant sur les données de 2019 (coût du projet) quand les gains d'externalité sont estimés en euros base 2021 ?

58-Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le calcul socio-économique est réalisé aux conditions économiques de 2019. Les gains d'externalités sont de 28M€ 2019 dans le cadre du scénario AMS (somme des effets sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la sécurité, les émissions de gaz à effet de serre, et les effets amont-aval – Cf. Tableau 14 p.15 de la pièce J) et non de 21M€ 2021 comme indiqué par erreur dans la note.

3. PROJET DE TRAMWAY

3.1 L'expression du public

72 observations, dont 3 rédigées par une association, un groupe municipal, et un syndic de copropriété, portent sur le projet de création d'une nouvelle ligne de tramway entre La Cavale Blanche et la gare de Brest. Les observations et propositions d'ordre général seront traitées sans un premier temps. Dans un second temps, la commission d'enquête examinera les observations planche par planche, selon l'ordre de la pièce E du dossier d'enquête publique : Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants.

Précision : les observations relatives aux aménagements cyclables font l'objet d'un chapitre spécifique : 3.6

Observations générales

Outre les intervenants qui ont formulé des observations générales sur l'ensemble du projet « Mon réseau grandit », une dizaine de personnes se sont exprimées, souvent de façon anonyme, sur l'opportunité de créer une nouvelle ligne de tramway, les modalités de sa réalisation ou encore l'information des habitants sur l'avancée du chantier.

D'autres observations générales portent sur le choix du tracé, la connexion des deux lignes de tramway ou le prolongement de la ligne et son impact global sur l'environnement.

Opportunité - justification

Certains intervenants soutiennent le projet :

- Beau projet qui doit mener Brest vers une transition pour le bien-être de tous autour des lieux de résidences, de travail ;
- Favorable à la réalisation de la deuxième ligne de tram, qui aurait d'ailleurs dû précéder la première.

D'autres s'appuient sur l'expérience de la première ligne pour fonder une opinion plutôt négative :

- Vu l'expérience de la première ligne de tramway, les conséquences des travaux sur l'environnement, le coût, son impact sur les commerces et le fait que les tramways roulent à vide à certaines heures, l'utilité publique du projet n'est pas démontrée ;
- L'activité commerciale du quartier Recouvrance a été détruite par la ligne de tram, les parkings et les voies cyclables ont été réduits, voire oubliés (absence de voies cyclables rue de Siam et rue Jaurès) ;
- Les rails de tramway sont dangereux par temps de pluie pour les piétons et les cyclistes, et aux intersections pour les voitures ;

- La construction causera beaucoup de désagréments, durera longtemps et générera encore des faillites et suicides de commerçants... pour un service rendu figé et très discriminant. Sans compter les nuisances sonores durant les travaux et après lors de son exploitation.

Plusieurs intervenants estiment que le tramway est un moyen de transport rigide, très bruyant, « froid », pas très moderne qui exige des travaux trop importants et trop onéreux et préféreraient la réalisation d'une ligne de BHNS, ou de trolleybus :

- Plutôt que des travaux pharaoniques pour une 2^{ème} ligne de tramway, pourquoi n'avoir pas étudié plus de lignes de BHNS ?
- Le projet a pour effet de supprimer trop de places de stationnement, il existe déjà un bus sur ce tracé donc il est possible de faire un BHNS ;
- Le trolleybus est un moyen de transport silencieux, non polluant et très souple puisqu'il peut être équipé d'un moteur thermique pour rouler hors tension dans les endroits à fortes pentes et permet donc de desservir des quartiers éloignés ou non équipés de lignes aériennes de contact. Il aurait permis de relier facilement le Questel et aussi de créer des bifurcations temporaires pour desservir le parc des expositions lors d'événements ou le Moulin Blanc via le port de commerce, voire relier un grand parking après le pont de l'Iroise, côté Plougastel-Daoulas ;
- Un trolleybus est rapide à mettre en place car il n'y a que le réseau électrique à installer (de toute façon obligatoire pour le tram), on peut agrandir et modifier au fur et à mesure les parcours sans travaux pharaoniques et les véhicules (électriques eux aussi) ne génèrent ni pollution immédiate, ni bruit car sur pneumatiques. De plus, ces véhicules possèdent une petite réserve d'énergie pour pouvoir se déplacer et désencombrer les rues en cas de panne de réseau.

Une personne estime même que « depuis des décennies il est de bon ton pour cette municipalité de gaspiller l'argent de ses contribuables pour des projets dispendieux autant que peu rentables en utilité et efficacité. On préfère faire la chasse aux automobilistes ; tant pis si, venant de la périphérie ou de quartiers mal desservis, ils n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leurs propres véhicules. »

59- Réponse du Maître d'Ouvrage :

cf. Réponse n°11 ci-dessus sur le choix du mode de transport. ;

Coordination du chantier, information des habitants

Un intervenant cite l'exemple de Valenciennes où un effort a été réalisé pour planifier et coordonner l'intervention des différents prestataires sur la ligne de tram afin d'éviter de perturber le trafic et les riverains (nuisances). Il indique ne pas avoir pas rencontré ces prises en compte lors de la construction de la première ligne à Brest.

Il souhaite que la communication sur l'avancée du projet soit meilleure que pour la première ligne.

60- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet *Mon réseau grandit* a été construit depuis 2019 avec l'association d'un maximum de personnes, avec plus de 50 réunions publiques et plus de 2000 contributions en lignes ou par écrit. Cependant nous avons bien conscience de ne pas pouvoir toucher 100% de la population.

Un dispositif de communication et d'information a été mis en place et sera développé au fur et à mesure de l'avancée du chantier ("Entre les lignes" le journal du projet diffusé 3 fois par an, des journaux de chantier par quartier également diffusés 3 fois par an, des lettres infos flash autant que de besoin, un site projet en ligne depuis le 7 juin 2022, 1 site et une application chantier disponible sur smartphone présentera le planning des travaux sur une carte interactive où il sera également possible de faire remonter une anomalie constatée, depuis cette appli il sera possible de s'abonner à la diffusion de newsletter chantier hebdomadaire et à des notifications instantanées dès la création d'une nouvelle info chantier, une équipe de 4 médiateurs chantier sillonneront les quartiers et assurera des permanences en mairie de quartier et sur les marchés ...).

Actions d'accompagnement

Faire des appels d'offre autour de la ligne nouvelle de Bellevue pour des commerces.

61- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet *Mon réseau grandit* ne couvre pas ce champ. Toutefois, il s'inscrit dans un cadre plus large de politiques publiques, tant sur l'urbanisme que le développement économique. Le secteur de Bellevue est notamment fléché dans la convention ANRU dans le cadre du NPNRU Bellevue-Recouvrance, dont le volet des polarités commerciale est une des composantes de la réflexion.

Tracé, prolongement, connexions

Plusieurs demandes de prolongement ou de modification du tracé général de la ligne B ont été recensées :

- La faire aboutir ou démarrer au port de commerce qui devient un des centres administratifs constitué et un lieu de vie important de la métropole ;
- Prolongement jusqu'au Questel, pour mieux desservir les habitants de la Cavale Blanche et apaiser la circulation devant le CHU ;
- Prolongement jusqu'au terminus de Thalès. Cela permettrait de contourner Brest quand il y a des perturbations ou des travaux en ville (Pont de Recouvrance) et serait utile aux futurs lotissements (Kerlinou, Fontaine Margot) ;
- Prolongement jusqu'à la ligne A à hauteur de Fort Monbarey, afin d'assurer la liaison Saint-Pierre - Boulevard de l'Europe ;
- Desserte de la salle des expositions de Penfeld, point focal de la ville, en le contournant avant de rejoindre le CHU de la Cavale Blanche. Ce qui permettrait aussi un accès aux jardins des rives de Penfeld et aussi de prévoir à terme une liaison avec Guilers, puis plus tard St Renan ;
- Prolongement après l'hôpital pour la terminer au parc de Penfeld, pour desservir les résidents du Nord de Brest (Guilers, St Renan et la côte Nord).

62- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Comme indiqué dans la réponse n°11 ci-dessus, il est important de noter que le choix d'un mode de transport se fait en fonction des besoins. Il est donc essentiel de vérifier la densité d'habitants/emplois/scolaires à desservir par kilomètre de ligne de transport. Ainsi, les extensions listées ci-dessus auraient effectivement un intérêt pour leurs usagers, mais elles se situent sur des secteurs assez peu denses en termes d'opportunités à desservir au kilomètre. Sur 5 km de trajet, la ligne B dessert plus de 10 000 opportunités au km. En comparaison, l'extension

vers le port, qui représente effectivement un lieu de vie et de travail important de la Ville, ne représente qu'environ 2500 opportunités par kilomètre. Pour les autres extensions listées, les densités sont faibles actuellement et la mise en œuvre d'un mode de transport Tramway pourrait être examinée au regard du potentiel de développement futur de ces espaces.

A noter cependant que les extensions éventuelles du réseau de transport en commun à moyen et long terme seront étudiées lors de la prochaine révision du PLUi de la métropole.

Une personne note qu'il est question de connecter les lignes de tramway A et la future ligne B par un raccordement orienté en direction de la gare uniquement. Elle demande un double raccordement car cela permettrait de relier directement les 2 terminus de la ligne B au terminus Porte de Plouzané de la ligne A. Dans l'idéal, tous les terminus seraient accessibles directement entre eux, ce qui permettrait de multiplier les itinéraires possibles. (Plan en annexe) (DUP/eR14). Il est demandé de planifier dès maintenant une interconnexion des lignes A et B en venant de Bellevue/Cavale pour ensuite aller vers les portes de Gouesnou/Guipavas.

63- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'objectif premier de la liaison entre les lignes A et B par l'avancée de la rue de la Porte St Louis est de pouvoir déployer et rapatrier l'ensemble des tramways des deux lignes depuis l'atelier de maintenance de Plouzané, dont la capacité était suffisante pour accueillir les nouveaux tramways de la ligne B, et ainsi éviter la construction d'un nouvel atelier de maintenance dédié à la ligne B.

Le principe d'exploitation envisagé consiste en deux lignes indépendantes, sauf pour les injections de rames venant de Plouzané vers la ligne B (et leur retour) en début (et fin) de service. L'exploitation combinée Plouzané – Gare ne concernerait que les tramways déployés aux premières heures le matin pour aller prendre leur service sur la ligne B et le repli de ces mêmes tramways le soir. Elle ne sera pas disponible en journée.

Un schéma d'opération à destinations multiples tel que demandé ici ne serait pas réalisable et risquerait de ne pas être fiable. En effet, les tables horaires d'un tramway sont soumises à trop d'aléas compte tenu de leur circulation en milieu urbain et elles sont préférentiellement indépendantes. De plus, dans le cadre du projet, il est ajouté à la ligne A deux nouveaux points de cisaillement avec le croisement et l'injection/retrait entre les lignes A et B à Liberté sur une ligne qui a déjà une exploitation en fourche (double terminus Gouesnou/Plouzané). Rajouter des services supplémentaires rendrait fragile la circulation régulière des rames.

Par ailleurs, un double raccordement au niveau de Clemenceau est non techniquement réalisable au vu des contraintes de site, de nivellement et d'accessibilité riverains entre la place de la Liberté et la rue Duquesne.

Une interrogation : sur le plan, on a l'impression que la ligne B de tram ne passerait pas à Liberté.

64- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La ligne B de Tram empruntera le boulevard Clemenceau. Un arrêt sera aménagé sur le boulevard, en face de l'Office de Tourisme.

Un regret : la desserte de l'aéroport pour l'ensemble des usagers demeurera également toujours aussi compliquée.

65- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet *Mon réseau grandit* n'a effectivement pas pour but d'améliorer la desserte de l'aéroport qui, de par sa position forcément excentré des centralités urbaines, n'est pas facilement accessible en transports en commun. A noter qu'il existe bien une navette depuis un des terminus de la ligne A (Porte de Gouesnou).

Environnement

Un intervenant (DUP/eR16) n'a pas trouvé l'estimation de la pollution engendrée par la création des voies nécessaires à la deuxième ligne de Tram.

En se basant sur wikipédia il a calculé que la deuxième ligne de tram est prévue pour faire 5.1 km (en double voies), ce qui conduirait à une pollution de : 5100 tonnes de CO2, rien que pour la construction des rails.

Il rappelle que la première COP de Brest métropole s'est déroulée du 7 au 20 novembre, et qu'elle avait pour objet de lutter contre le changement climatique.

Il demande d'évaluer la pollution engendrée par la construction de la deuxième ligne de Tram :

- Fabrication des rails et caténaires,
- Construction des nouvelles rames,
- Travaux sur la voirie (travaux très conséquents que les brestois ont pu voir sur la ligne 1).

Ceci, afin de permettre aux brestois de la comparer avec la pollution engendrée par la mise en œuvre d'un BHNS sur le même trajet :

- équipement des voies de circulation existante (caténaires) ;
- construction de bus à haut niveau de service.

Pour cet intervenant, la mise en œuvre de BHNS, à la place du tram, lutterait beaucoup plus contre le changement climatique.

66- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponse n°40.

Une proposition qui s'inscrit dans le cadre de la sobriété énergétique : prévoir dans le cadre des travaux concernant la voirie utilisée par la future ligne de tram, de connecter les immeubles de particuliers au réseau de chaleur (produit par le Spertot).

67- Réponse du Maître d'Ouvrage :

En amont des travaux d'aménagement du Tramway, les concessionnaires de réseaux doivent dévoyer leurs réseaux en-dehors des emprises de tramway. Ce sera notamment le cas de Eco-chaleur de Brest, concessionnaire du réseau de chaleur qui, en même temps que de dévoyer ses réseaux, améliore son réseau, évalue et anticipe les raccordements possibles.

Plusieurs constatations, demandes, ou critiques concernent la végétalisation de la ligne :

La CLCV (DUP/eR67) constate avec satisfaction que la plateforme de la ligne B de tramway est végétalisée sur plus de 70 % du tracé. Seule la plateforme située sur les ouvrages d'art ainsi qu'en

centre-ville, lors de la mutualisation du site propre avec le BHNS de Liberté à la gare, est non végétalisée.

Un intervenant demande de privilégier la végétalisation de la ligne tram.

A l'inverse, une personne critique les grandes surfaces engazonnées qui ne résistent pas aux sécheresses et canicules subies par Brest, sauf à les arroser (ce qui sera couramment interdit par arrêté préfectoral). Elle estime qu'il serait beaucoup plus adapté de planter des arbres pour l'ombrage et le maintien de l'humidité dans les sols.

68- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Une ambition forte de végétalisation de la plateforme de tramway a été voulue. Il a également été souhaité que cette plateforme ne nécessite pas d'arrosage. Ainsi, plusieurs planches d'essais vont être réalisées dès le printemps 2023 afin de tester différents mélanges de végétaux et leur tenue dans le temps.

Rames

Quelques interventions portent sur la taille et l'aménagement des rames de tramway :

Les rames de la ligne A ne sont pas toujours fonctionnelles ;

Nécessité d'agrandir les rames et de mieux optimiser le volume avec plus d'espace debout et des allées de circulation plus larges entre les sièges ;

Le tram de Montpellier est cité en exemple.

69- Réponse du Maître d'Ouvrage :

En complément de la réponse n°18 :

Des améliorations ont été prises en compte par rapport aux rames de la ligne A, suite notamment aux échanges avec les associations du champ du handicap. Il s'agit notamment de la circulation et de l'espacement au niveau des accès des doubles portes et de l'espace PMR.

Dans le nouveau design des futures rames, le diagramme intérieur a évolué afin d'augmenter la capacité totale des nouvelles rames. Pour les nouvelles rames 54 places assises sont prévues contre 42 places dans les rames existantes. Une amélioration de la superficie totale suite à la modification d'agencement des places Priorités dans l'espace PMR (2 x 3 places latérales) nous permettra d'accueillir davantage de voyageurs par rame, l'objectif étant d'avoir au moins une capacité totale 200 personnes par rames.

Pour atteindre cet objectif les améliorations suivantes sont déjà prévues dans le design des nouvelles rames :

- Elargissement des zones de circulation des PMR en désaxant les barres d'espace PMR par rapport aux rames existantes
- Faciliter l'accès par les deux portes de manière identique en changeant l'agencement des Places Priorité (3 latérales en respectant le taux de 10% de places à réserver pour les Places de Priorité).

Ci-dessous la comparaison du diagramme intérieur d'espace PMR et les portes d'accès entre les rames existantes et les nouvelles rames, tel que demandé au cahier des charges des fournisseurs de rames de tramway.

Diagramme intérieur des rames existantes :

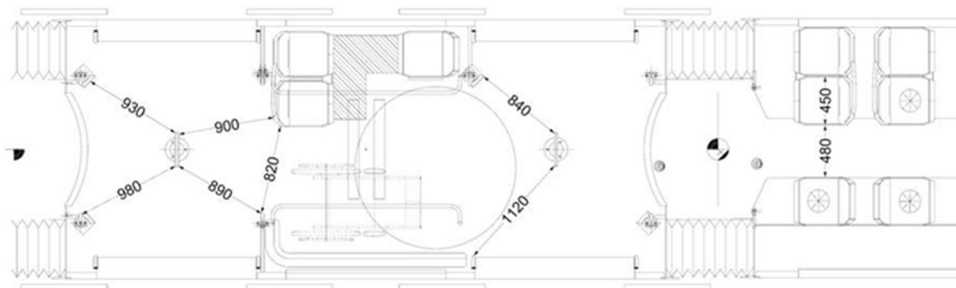
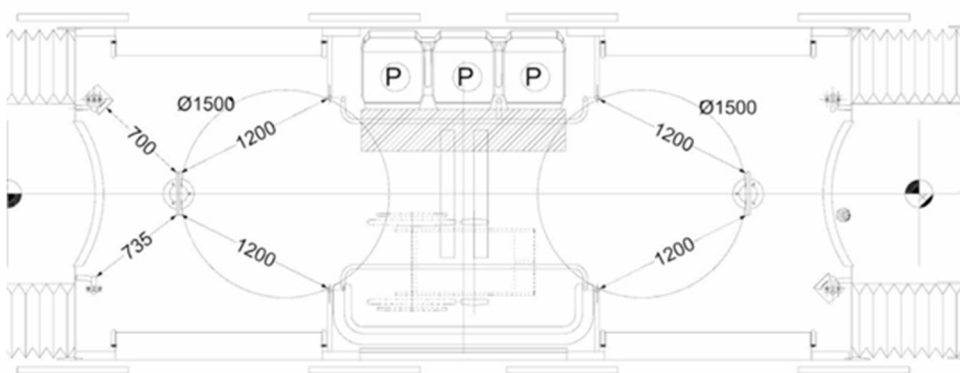


Diagramme intérieur des nouvelles rames :



Fréquence

La CLCV (DUP/eR67) et un autre intervenant demandent si, compte tenu de la forte affluence (principalement de lycéens et étudiants) aux heures de pointe aux stations de bus entre Patinoire et Foch, une fréquence inférieure à 4-5 minutes ne pourrait pas être envisagée.

70- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet actuel, avec une fréquence de 6 minutes en heure de pointe, est dimensionné sur les tronçons les plus chargés, qui se situent au niveau de l'Université, en conservant une réserve de capacité d'environ 25%. Néanmoins, si le succès du projet dépassait largement les estimations, une augmentation des fréquences serait techniquement possible. A noter que les quais des stations de la ligne A mais également ceux de la ligne B sont conçus avec une longueur de 40 m. Ceci permet donc d'envisager un besoin futur de rallongement des rames actuelles pour gagner en capacité.

Au-delà de ces observations générales plusieurs observations, critiques et demandes portent sur des secteurs spécifiques du tracé projeté :

Planche 1 : Hôpital Cavale Blanche

Tracé

Le choix du tracé de la ligne, variante basse, et du lieu de terminus de la ligne de tram ne fait pas l'unanimité :

Côté St Pierre, le boom d'habitants va augmenter fortement ces prochaines années. Or le tram coupe la voie de circulation devant l'hôpital. La circulation est déjà très dense et va se densifier. C'est le principal axe pour quitter Brest depuis St Pierre. Il aurait été judicieux de trouver une alternative ;

L'arrêt de l'hôpital ne prévoit pas de station de bus, mais juste un arrêt. Les bus devront stationner et attendre, cela va engendrer un engorgement si plusieurs bus attendent ;

Entre bus, cars scolaire, tram en attente et passagers, tout cela après le pont de la Villeneuve, des bouchons sont à prévoir... et un accès difficile à l'hôpital, ce qui posera problème pour les urgences ;

Un terminus au Questel aurait évité ces encombrements.

71- Réponse du Maître d'Ouvrage :

S'agissant de la traversée du boulevard par le tramway, celle-ci était nécessaire pour permettre d'implanter une station côté hôpital sachant que le tramway vient de l'autre côté depuis Bellevue. C'est l'insertion la moins pénalisante pour la circulation qui a été retenue. Par ailleurs, l'arrêt bus positionné sur le boulevard Tanguy Prigent dispose d'une encoche et n'est pas prévu pour de la régulation. Il n'y aura donc pas d'engorgement lié à cet arrêt bus. Un Terminus au Questel aurait également nécessité la traversée du boulevard par le tramway.

L'aménagement de l'accès au CHU est jugé complexe par le Groupe des élus de Brest, c'est Vous! (DUP/eR 112). Il estime que si le choix de la variante basse à l'avantage de faciliter un prolongement ultérieur et d'éviter un ouvrage d'art, elle nécessitera des aménagements complémentaires qui ne sont pas clairement chiffrés.

72- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La réalisation de 2 ascenseurs inclinés permettant de relier la station de tramway au parvis du CHU est bien inclus dans le projet. Leur chiffrage est inclus dans la ligne "aménagement tramway" de la pièce G pour un montant de 2 115 K€ CE2019. Par ailleurs, des échanges réguliers sont organisés avec les équipes du CHRU pour caler les limites d'intervention et leur planification, tenant compte du schéma directeur du site.

Station

Une demande : il apparaît souhaitable que l'ensemble des personnes (notamment les personnes à mobilité réduite) admises à l'hôpital de la Cavale Blanche puissent bénéficier à partir de la station d'un accès couvert pour l'ensemble du cheminement.

73- Réponse du Maître d’Ouvrage :

La liaison entre la station tramway et l’hôpital sera réalisée par des ascenseurs inclinés, qui sont des cabines couvertes. Deux abris seront aménagés pour l’attente, en bas et en haut de ces ascenseurs.

Stationnement

Pour certains, le stationnement de voitures pour les clients du tramway sera compliqué, car il sera mélangé avec celui de l’hôpital, d’où l’intérêt de créer un terminus décalé (Questel) pour permettre de ne pas mélanger ces types de stationnement.

74- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Le parking relai du PEM Cavale Blanche sera muni d’un contrôle d’accès pour garantir son accès aux usagers du tram.

Circulations

La CLCV (DUP/eR67) comprend que, pour des raisons financières, le tram ne sera pas prolongé jusqu’au Questel. Pour autant il lui paraît indispensable, entre la station sur le rond-point et le quartier de la Cavale blanche, d’améliorer les cheminements de deux manières :

- Entre le rond point et le chemin qui remonte de Penfeld vers le fond de la rue Tino Rossi (logements sociaux Aiguillon Construction et école Louise Michel) : élargissement et stabilisation du chemin pour le rendre praticable ;
- Entre la station Hôpital et le carrefour Tanguy-Prigent/rue Audemar : prévoir un cheminement passant près du parking silo puis derrière l’école d’infirmières, sur le parking longeant Tanguy-Prigent et continuant jusqu’au carrefour en coupant à gauche de l’ancien bâtiment de EDF, au lieu de contourner le bâtiment comme aujourd’hui.

75- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Ces cheminements sont hors du périmètre d’intervention et ne font pas partie du projet mon réseau grandit.

Planche 2 : Pont de la Villeneuve

Ouvrages d’art

Pour certains, la problématique du projet actuel est la traversée de la Penfeld sur le pont de la Villeneuve et de la vallée du Moulin à poudre par le pont Schumann. Or, ces deux ponts sont déjà saturés par le trafic des bus et véhicules divers. Y faire passer un tramway en site propre ou partagé relève de la gageure, car implique soit la suppression du passage des piétons et cyclistes, soit un report de trafic dans les rues avoisinantes.

Le Groupe des élus de Brest, c'est Vous! (DUP/eR 112) estime qu’il manque le doublement du pont de Villeneuve où la circulation est particulièrement difficile.

76- Réponse du Maître d’Ouvrage :

La prise en compte des remarques formulées tant par les usagers que les services de secours lors des différentes phases de concertation du projet a permis de faire évoluer le projet pour éviter un site mixte sur le pont de la Villeneuve. Ainsi, le projet soumis à enquête publique prévoit :

- Une plateforme Tram en voie unique en lieu et place du trottoir actuel ;
- Un élargissement du pont pour insertion des mobilités actives.

Les 2 voies de circulation actuelles seront maintenues en l'état.

Cette extension/renforcement du pont de la Villeneuve est possible techniquement contrairement au pont Schuman plus ancien.

Planche 3 : Gascogne

Tracé

La CLCV (DUP/eR67) et un autre intervenant estiment que le tracé plus droit, obtenu suite à la concertation avec les riverains, pour la section Gascogne - Ecole supérieure de commerce est une bonne solution de compromis.

Station

Une personne demande que la station "Gascogne", relativement éloignée de la rue du même nom soit renommée station "Quizac" ou "Ecole Supérieure de Commerce".

77- Réponse du Maître d'Ouvrage :

C'est l'une des clés de la réussite du projet *Mon réseau grandit* : la concertation et le dialogue continu. Habitants, usagers, riverains, associations, entreprises : chacun est invité à participer aux étapes de réflexion qui accompagnent le projet. Pour mieux construire ensemble un réseau adapté et efficace. Dans le cadre du dialogue continu au sein de "La Fabrique du projet", un panel "Identité" sera mis en place notamment pour réfléchir au nom des futures stations, les noms actuels n'étant pas définitifs.

Inscrivez-vous dès maintenant pour rester informé / participer !

- Sur le site internet : www.monreseaugrandit.fr
- adresse du formulaire en ligne : <https://form.jotform.com/221362490816960>
- ou par téléphone au : 02 98 80 99 30

Planche 4 : Bourbonnais

Stationnement

Certains constatent qu'Avenue de Provence les places de parking le long de la voie sont supprimées. Ils demandent, pour la desserte des nouveaux magasins, de conserver des places côté droit en descendant la voie, quitte à prendre de l'espace sur le terre-plein central.

78- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Des rencontres avec les commerçants à l'automne 2022 ont permis de faire évoluer le projet. Huit places de stationnement (dont une place PMR) seront aménagées au niveau du terre-plein central.

Les occupants des 20, 22, 24, 26 avenue de Provence se voient supprimer 29 places. Or c'est la seule offre de stationnement pour ces 60 logements. Le stationnement est impossible près du gymnase.

Ils interrogent sur la compensation possible et proposent de mettre la rue de Rennes en sens unique pour permettre le stationnement.

79- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les stationnements sur la voie publique ne sont pas destinés à un usage privatif et ne sont pas attribués à des logements en particulier. Par ailleurs, comme indiqué dans la réponse n°116 ci-après, nous confirmons que des solutions de stationnement sont disponibles sur le quartier.

Planche 5 : Tarente

Stationnement

La CLCV (DUP/eR67) souhaite attirer l'attention sur les parkings de l'avenue de Tarente où les places de stationnement le long de la voie disparaissent. Or Bellevue est un des quartiers les plus denses de Brest (17 000 habitants). De plus, un projet de construction de 5 immeubles est prévu à l'endroit où, par le passé, a été menée une opération de dé-densification.

Elle propose qu'à proximité de la rue du Bourbonnais, sur le terrain non aménagé avenue de Tarente, à la place de bâtiments, un petit jardin fleuri soit aménagé et un parking conservé pour tous les résidents.

80- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Comme indiqué dans la réponse n°116 ci-après, nous confirmons que des solutions de stationnement sont disponibles sur le quartier.

Environnement

Une interrogation et plusieurs propositions :

- Quelle solution alternative pourrait-on trouver pour ne pas abattre d'arbres (Tarente, Provence)?
- Au lieu de faire passer le tram au milieu des voies existantes, le faire passer au ras des trottoirs ;
- Tailler les branches et protéger les caténaires.

81- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La préservation des arbres de la rue Tarente a été un objectif de conception et a fait l'objet de nombreuses hypothèses d'insertion développées au chapitre 2.1.7 du volume H4 du dossier. La variante retenue est apparue comme la meilleure des solutions.

Planche 6 : Patinoire

Pas d'observation particulière, hormis celles relatives à la suppression des places de stationnement avenue de Tarente (Cf. planche 5).

Planche 7 : Kergoat

Tracé

Un intervenant :

- S'oppose au tracé du tramway dans la rue du Maréchal de Valée car c'est une rue de desserte des différents immeubles, appréciée pour sa qualité paysagère. La suppression des arbres rendra cette rue désagréable pour les habitants ;
- Estime qu'il aurait été plus avantageux de continuer le long de la rue Duc d'Aumale, qui est une rue principale, ou du moins choisir une autre rue principale.

82- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Plusieurs variantes de tracé ont été envisagées pour rejoindre la rue Duc D’Aumale et l’avenue de Tarente. Les avantages/inconvénients de chacune de ces variantes sont présentés dans le chapitre 2.1.8 du volume H4 du dossier. Globalement, les variantes de tracé, qui empruntaient soit la rue du général Baratier soit la rue du général Faidherbe, nécessitaient la démolition partielle d’immeubles, avec un impact très important pour les habitants des logements concernés. Le choix du tracé a été décidé à l’issue des différentes phases de concertation au cours desquelles ces variantes étaient présentées.

S’agissant des impacts sur les espaces verts, 6 arbres seront coupés et 5 arbres seront replantés. Par ailleurs, la plateforme sera entièrement végétalisée ce qui confèrera globalement à cette rue une ambiance plus végétale qu’actuellement.

Un autre s’interroge sur le tracé de la ligne B du tram à Bellevue et sur les nuisances induites (sonores, visuelles, nettoyage des voies de tram la nuit) mais aussi celles dues à la création de la passerelle du vallon de Normandie et le surcoût de cet ouvrage d’art. Il s’inquiète des conséquences sur la circulation si le maintien de ce tracé est acté, et du risque de migration d’une partie de la population.

83- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Lors de la 1ere concertation, menée en 2019, le choix de desservir les quartiers de Kergoat et de Bellevue, ou de les contourner en empruntant l’avenue Le Gorgeu, était posée, comme rappelé au chapitre 2.1.6.1 du volume H4 du dossier. La desserte de ces 2 quartiers importants de Brest ayant été actée, différentes hypothèses d’insertion ont été étudiées, exposées au chapitre 2.1.8 du volume H4 du dossier. Globalement, les variantes de tracé, qui empruntaient soit la rue du général Baratier soit la rue du général Faidherbe, nécessitaient la démolition partielle d’immeubles, avec un impact très important pour les habitants des logements concernés. Le choix du tracé a été décidé à l’issue des différentes phases de concertation au cours desquelles ces variantes étaient présentées.

Il estime que ce projet devrait être l’occasion d’améliorer les endroits surchargés, or la rue de Kergoat où se trouve la faculté de droit, le restaurant universitaire, la cité U et l’IUT ne sera pas mieux desservie. C’est incompréhensible compte tenu de la densité du trafic de cette rue.

Il souhaite que la nouvelle ligne de tram desserve la fac de droit, le restaurant, la cité universitaire de Kergoat et l’IUT de Brest.

84- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Afin d’améliorer la desserte de la fac de Droit, de l’IUT, du restaurant et de la cité universitaire de Kergoat, des aménagements piétons et vélos, non prévus initialement, vont être réalisés à partir de la station Duc D’Aumale, qui se situera donc à moins de 200 mètres de l’entrée de la fac de Droit. Cette évolution du projet est intervenue à la suite de la concertation de l’automne 2021, et en concertation avec l’Université.

Ainsi, l'Université du Bouguen sera desservie directement par 3 stations de tramway espacées d'environ 450m.

Stations

Ce même intervenant demande une modification des arrêts pour faciliter les déplacements des étudiants.

85- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. réponse n°84 ci-dessus.

Stationnement

Une personne signale que le parking rue du maréchal de Valée est complet le soir et demande comment les habitants arriveront à garer leur voiture avec 50 places en moins rien que sur cette rue.

Une autre constate que les places de stationnement se raréfient pour les riverains.

86- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le nombre de stationnements sera diminué non pas de 50 mais de 26 sur cette rue. D'autres solutions de stationnements sont possibles sur le quartier.

Circulation

Une proposition :

Puisque le tramway ne desservira pas la faculté de droit, ne peut-on pas envisager de passer la rue de Kergoat en sens unique (dans le sens rond point - fac de droit) ? Cela éviterait le chassé croisé anarchique de cette rue, surtout devant la rue de La Grandière et l'engorgement du rond-point de Dun Laoghaire, et permettrait de réaménager cette rue pour les piétons, les vélos et trottinettes de plus en plus nombreux. Un sens de circulation pourrait rendre cette rue très agréable et beaucoup moins polluée.

87- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet Mon réseau grandit ne nécessite pas la suppression d'un sens de circulation sur cette rue. En effet la plateforme est implantée sur les terrains actuels de l'Université. Il s'agit d'un sujet plus général de circulation à l'échelle de la Ville non lié au projet.

Un grand parking pourrait être aménagé rue Commandant Paul Vibert pour les personnes travaillant à l'UBO et pourquoi pas un parking relais pour les personnes venant de la Cavale Blanche ?

88- Réponse du Maître d'Ouvrage :

S'agissant des stationnements sur l'Université, il s'agit d'une compétence de l'UBO qui dispose d'ailleurs de nombreux parkings à cet endroit. Par ailleurs, pour un parc relais, l'emplacement proposé ici ne nous paraît pas pertinent en regard de son positionnement vis-à-vis des flux évoqués.

Un habitant le haut de la rue du Général Changarnier indique que, comme beaucoup de résidents de sa copropriété, il est globalement satisfait du tracé proposé. Cependant, il aimerait avoir des

informations concernant la sortie en voiture du parking vers la rue du Duc d'Aumale. Il demande s'il faut obligatoirement sortir sur la droite et rejoindre la rue Baratier pour pouvoir se rendre au centre-ville.

89- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Oui, il conviendra obligatoirement de sortir à droite sur la rue Duc d'Aumale, pour emprunter soit la rue Baratier et l'avenue de Tarente, soit les rues Randon, Gouraud et Kergoat.

Une personne signale que, dans la rue de Kergoat, les passages piétons sont très mal éclairés et souvent inondés.

90- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet prévoit le réaménagement uniquement sur une courte portion de la rue de Kergoat. Nous transmettrons la remarque au service concerné de la métropole.

Information en phase chantier

CDC Habitat (DUP/eR/ 134) qui possède plusieurs résidences situées le long du trajet du tram dans le quartier de Kergoat indique que les circulations vont être durablement perturbées durant le chantier, de même que le stationnement.

Il souhaite pouvoir adresser les informations préalables nécessaires via ses propres canaux de communication aux locataires. Il demande donc à être destinataire des informations bien en amont (5 jours ouvrés minimum).

91- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le cadre des travaux un dispositif d'information sur le déroulement des travaux va être déployé. Des lettres info travaux seront diffusées pour annoncer les modifications de circulation et éventuels impacts sur le stationnement. Nous avons bien noté votre demande de pouvoir procéder via vos propres canaux à l'information de vos locataires. Nous intégrerons ainsi vos coordonnées dans les « mailing list » de diffusion des informations relatives au chantier.

Environnement

Un habitant s'inquiète du risque de vibrations causées par le passage des tramways car quand les bus passent, les maisons tremblent énormément.

92- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour la ligne tramway, des investigations ont été réalisées en vue d'identifier les localisations sensibles du point de vue vibratoire (distance par rapport à la future voie tram, type d'activité dans les installations riveraines, nature des sols...) et les préconisations de traitement antivibratoire de la voie sont appliquées pour le choix des techniques de pose. La pièce H6 de l'étude d'impact (chapitre 3.3.3.4.10) propose le linéaire de pose de voie spéciale pour pallier le risque vibratoire :

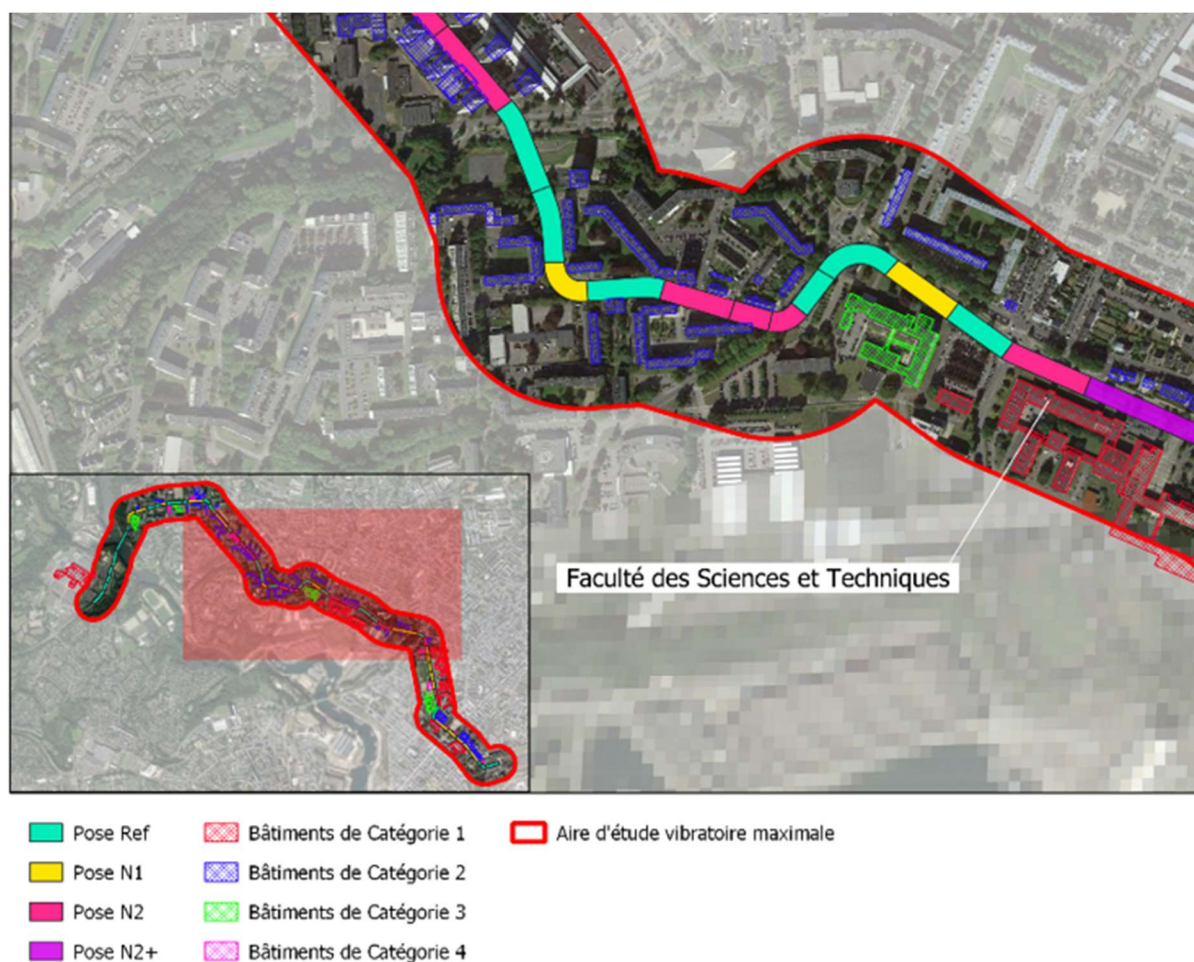
- un système de pose de voie avec semelle élastique souple sous le rail, de performance anti-vibratile modérée (pose N1). Ce système est envisagé sur environ 36% de la longueur totale de la ligne étudiée ;

- un système de pose de voie avec tapis anti-vibratile sous plateforme, de performance anti-vibratile élevée (pose N2). Ce système est envisagé sur environ 18% de la longueur totale de la ligne étudiée.

Le système de pose de référence (pose directe rigide, sans dispositif anti-vibratile) est quant à lui envisagé sur environ 44% de la longueur totale de la future ligne B, hors ouvrages d'art.

Il convient de préciser que le linéaire de pose de voie proposé dépend des principaux paramètres cités précédemment, et notamment des caractéristiques mécaniques du matériel roulant. En fonction du matériel roulant finalement sélectionné, une révision de l'étude pourrait être nécessaire.

En l'état actuel des études, les linéaires de pose de voie prévus dans le quartier de Kergoat sont présentés sur la carte suivante :



La traversée du vallon de Normandie n'implique pas de mesures particulières. Le type de voie posé est classique. Le carrefour entre la rue du Maréchal Valée et la rue du Duc d'Aumale est traité en voie de type N1 (semelle élastique souple sous le rail). Une partie de la rue du Duc d'Aumale est ensuite en pose classique sur environ 130 mètres. A l'approche du bâtiment du n°13 de la rue du Duc d'Aumale, la pose de voie est de type N2 (pose de voie de performance

anti-vibratile élevée avec tapis anti-vibratile sous plateforme) sur environ 150 mètres jusqu'à l'intersection avec la rue de Kergoat, La pose de voie classique termine la rue de Kergoat jusqu'à l'avenue Victor Le Gorgeu.

Planche 8 : Bouguen

Tracé

La CLCV (DUP/eR67) constate que le tram actuel roule au pas en plusieurs endroits en raison des courbes trop serrées. Elle propose que devant la fac de lettres, le tram passe derrière la « tour miroir ».

Cette modification du tracé permettrait des courbes plus douces, provoquant également moins de nuisances sonores : celle à proximité de la tour miroir et la deuxième à l'entrée de la rue du Duc d'Aumale.

93- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Une insertion de la plateforme entre les bâtiments de l'Université et le Miroir aux Energies a été regardée mais n'est pas possible techniquement sans impacter les bâtiments de l'Université.

Environnement

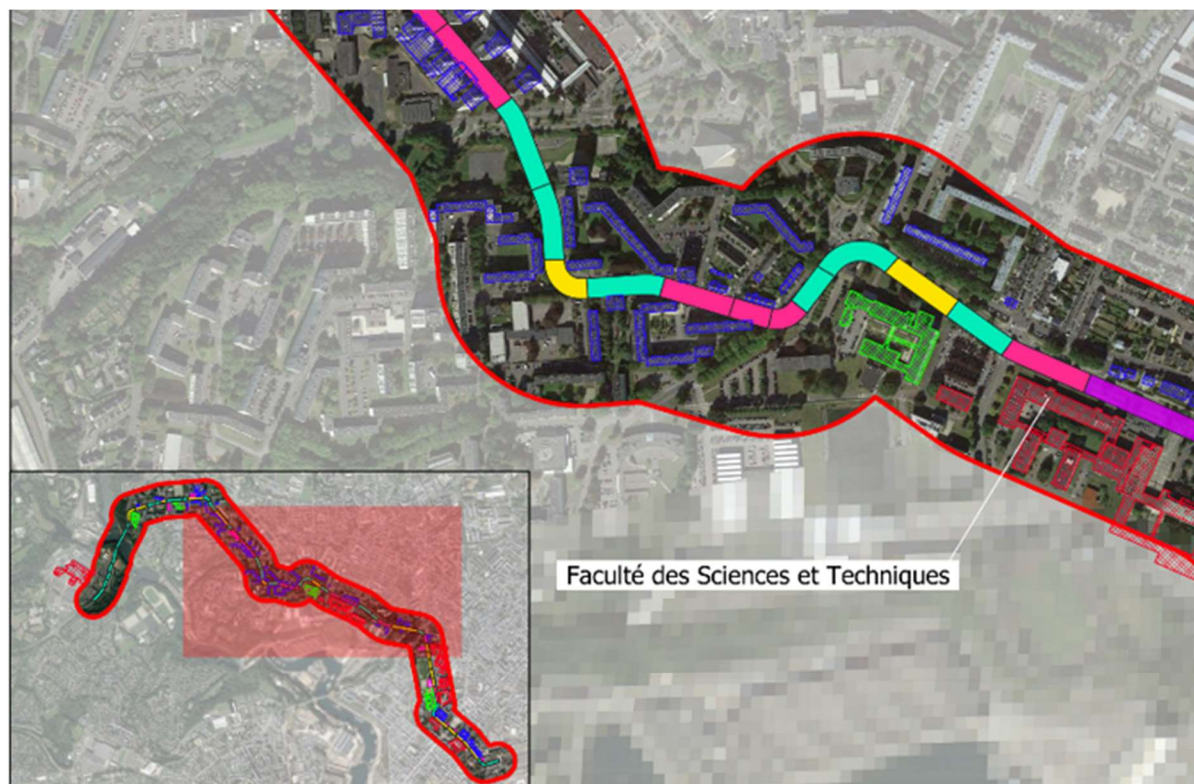
Vibrations au niveau de l'université pour le tramway

La CLCV (DUP/eR67) demande que suite aux données techniques présentées dans l'étude d'impact, l'analyse complémentaire proposée et relative aux vibrations soit impérativement réalisée au niveau de l'université. Cette analyse devra intégrer des investigations en sous-sol.

94- Réponse du Maître d'Ouvrage :

A ce stade de la conception du projet, les études vibratoires ont mis en évidence des risques d'impacts vibratoires sur certains secteurs : avenue Georges Clémenceau, avenue Victor le Gorgeu, rues du Duc d'Aumale et du Bosquet, avenue de Tarente. Des mesures de réduction consistant en la mise en place de voies particulières comportant un dispositif anti-vibratile ont été prévues sur une grande partie du linéaire du tracé de tramway (Cf. pièce H6 de l'étude d'impact (chapitre 3.3.3.4.10)). Des informations sur le type de voies posées sont disponibles également en réponse 91.

Comme indiqué sur la carte suivante, le quartier du Bouguen a nécessité des échanges avec le personnel de l'UBO afin d'identifier si des mesures anti-vibratiles particulières étaient à mettre en place au droit des bâtiments de la plateforme d'Imagerie et de Mesures en Microscopie et la plateforme RMN-RPE (bât 6 av le Victor Le Gorgeu). Les équipements de précision utilisés dans ces locaux nécessitent la pose de voie de type N2.



Pose Ref	Bâtiments de Catégorie 1	Aire d'étude vibratoire maximale
Pose N1	Bâtiments de Catégorie 2	
Pose N2	Bâtiments de Catégorie 3	
Pose N2+	Bâtiments de Catégorie 4	

Cependant, ces bâtiments pourraient présenter un risque d'impact vibratoire malgré la pose d'une dalle flottante de type N2, suivant les valeurs cibles retenues et les emplacements des équipements sensibles aux vibrations présents au sein des locaux. Une analyse approfondie des risques sera réalisée ultérieurement en lien avec les responsables techniques du site. Cette analyse ultérieure consistera en premier lieu à confirmer ou affiner les valeurs cibles vibratoires à considérer, et permettra de conclure à la nécessité ou non de dimensionner plus précisément la pose de voie anti-vibratile à retenir pour ce tronçon (indiquée « Pose N2+ » dans le tableau du chapitre dédié de l'étude d'impact).

Le cas échéant, des relevés terrains spécifiques pourront être effectués : mesures de fonction de transfert entre le sol et la structure des bâtiments concernés, mesure de niveaux vibratoires ambiants à proximité des équipements jugés les plus sensibles et / ou les plus exposés.

Planche 9 : Université

Pas d'observation particulière, hormis celles relatives aux vibrations (Cf. planche 8).

Planche 10 : Pont Robert Schuman

Ouvrages d'art

Un intervenant regrette qu'il faille créer un deuxième pont au niveau du pont Schumann, alors qu'un BHNS aurait évité « cette aberration environnementale ».

95- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le choix du mode Tram ou BHNS ne change rien sur la nécessité de construire un nouveau pont, si l'on souhaite un site propre dédié. Comme déjà évoqué, le choix entre modes doit d'abord suivre une logique capacitaire au regard des besoins de personnes à transporter.

Les résidents vivant en contrebas du pont Schumann (DUP/eR132, DUP/BM/R1 DUP/, DUP/BM/C 4 et DUP/eR/140, DUP/BM/C 8), rappellent que ce pont est déjà très fréquenté. Ils estiment que le risque de le partager avec le tramway est qu'il soit embouteillé comme c'est le cas actuellement avec le pont de Recouvrance qui crée des bouchons jusqu'au port lors des pics de circulation. Ils demandent comment ce problème sera endigué.

Ils pensent qu'il risque d'y avoir un report de circulation dans le quartier de Kerinou dont les rues sont très étroites et qui est déjà embouteillé par le trafic induit par la base navale.

96- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le pont existant ne sera pas partagé avec le tramway. Un nouveau pont sera réalisé pour faire passer le tramway.

Ces mêmes personnes alertent sur l'absolue nécessité de prévoir une protection anti-suicide, et anti-chute de tout objet possible, canettes de bière etc. car ils ne veulent pas revivre les traumatismes du passé.

Après consultation de la pièce E, page 126, une des intervenantes déclare ne voir aucune protection anti-suicide et demande si c'est cela qui est matérialisé par le schéma "J". Elle demande quel sera le matériau de construction du pont (béton?).

97- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Nous confirmons qu'une protection anti-suicide sera réalisée sur le nouveau pont.

Le nouveau pont sera un pont mixte (poutres métalliques/tablier béton)

Une des intervenantes qui perçoit des revenus locatifs craint de les voir diminuer lors des travaux et peut-être de façon permanente du fait du bruit lié aux passages du tram dont l'amplitude horaire est « énorme ». Elle signale son obligation de déclarer l'existence de travaux à proximité de ses biens locatifs, ce qui découragera forcément les locataires potentiels.

98- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant la première partie de l'observation, une commission d'indemnisation à l'amiable sera mise en place dans le cadre des travaux à destination des professionnels riverains.

Concernant les informations liées aux travaux, un dispositif de communication sera déployé pour informer le public du déroulement du chantier, pour rester informés sur le projet, nous vous invitons à vous inscrire à la newsletter de notre site internet : www.monreseaugrandit.fr

Accès riverains

Ces personnes demandent que l'accès à leurs maisons pendant les travaux soit garanti.

99- Réponse du Maître d’Ouvrage :

L'accès riverains sera garanti pendant les travaux en dehors de phases particulières limitées dans le temps (exemple : phase de bétonnage, phase de lancement du tablier en surplomb de la voie). Un échange direct avec les riverains concernés sera conduit au préalable.

Stationnement

Ces mêmes personnes demandent le maintien du seul parking public existant où garer leurs voitures pendant les travaux, c'est à dire celui situé en haut de l'impasse du Bois de Boulogne, ainsi que l'accès au parking situé en contrebas de l'impasse.

100- Réponse du Maître d’Ouvrage :

L'accès au parking situé en haut de l'impasse du Bois de Boulogne sera maintenu. Le terrain vague situé en contrebas de l'impasse sera utilisé pour le chantier.

Nomination d’un médiateur

Elles demandent la création d'une médiation pour les particuliers, en miroir avec la médiation pour les professionnels, et la désignation d'un médiateur en tant qu'interlocuteur.

101- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Le projet *Mon réseau grandit* va rentrer progressivement en phase chantier. L'équipe projet va intégrer dès le mois de mars 2023, trois médiateurs terrains et une médiatrice animatrice en lien avec les secteurs du chantier du Tramway et du BHNS. Ils animeront des espaces d'information projet et chantier qui seront mis en place dans l'objectif d'aller vers les habitants. Les coordonnées des médiateurs seront communiqués sur l'ensemble des supports d'information du projet.

Environnement

Un spécialiste de l'escargot de Quimper apporte les précisions suivantes :

La présence de l'escargot de Quimper, espèce protégée est connue depuis longtemps sur la métropole brestoise. Il est regrettable que les études préalables du projet n'aient pas intégré une étude plus poussée de la répartition de l'espèce et de l'état écologique des populations présentes.

Le pont qui sera construit au niveau du pont Schumann est situé sur une station d'escargot au niveau de la rampe de lancement du pont. Il avait signalé la présence de l'espèce dans ce secteur en 2014 en envoyant par mail une carte au service écologie urbaine de Brest métropole (en pièce jointe).

PJ : cartographie matérialisant 3 zones de présence de l'escargot de Quimper.

102- Réponse du Maître d’Ouvrage :

La présence de l'escargot de Quimper était effectivement connue, ce qui a conduit à la réalisation d'investigations spécifiques au printemps 2022. Des contacts avec ce spécialiste de l'escargot de Quimper, chercheur à l'UBO, ont été pris à partir de janvier 2022 afin qu'il puisse nous éclairer sur ses enjeux. Un partenariat scientifique lui a été proposé dans le cadre des mesures de compensations du projet, dans l'objectif d'améliorer la connaissance de cette espèce en général et de la population du vallon du Moulin à Poudre en particulier.

Les personnes vivant en contrebas du pont Schumann, alertent sur l'absolue nécessité de prévoir un système anti-bruit permanent, jour et nuit, respectant les dispositions légales et de type enveloppant façon autoroute, car le bruit « rend fou ».

103- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Une étude acoustique spécifique au projet a été menée. Celle-ci a permis d’établir un état initial du bruit aujourd’hui, sans le projet de Tramway. Cette étude a été complétée par une étude d’impact acoustique qui, via la modélisation du projet dans un logiciel dédié à l’analyse des impacts acoustiques d’un projet, n’a pas mis en évidence des augmentations de niveaux sonores suffisantes justifiant réglementairement la mise en œuvre de mesures acoustiques particulières (du type mur antibruit) au droit du futur ouvrage.

Cependant, une fois le projet mis en œuvre, des prises de mesures acoustiques pourront être réalisées afin de déterminer si la circulation des tramways génère des bruits suffisamment gênant pour qu’il soit nécessaire de déployer des mesures correctives.

Elles déclarent vivre dans une jolie vallée arborée où l'on trouve faune et flore d'exception. Elles demandent que les piliers du nouveau pont soient alignés sur ceux déjà existants et respectent l'existence de ce milieu naturel. Les grands arbres doivent être protégés, les éléments historiques, rotonde, fortifications, également.

104- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Les nouvelles piles du pont seront réalisées en alignement avec les piles du pont existant. Quelques arbres situés sur les emprises des piles devront être coupés, les autres éléments historiques ne seront pas impactés.

Planche 11 : Foch
Stationnement

Une personne rappelle que les résidents du centre-ville ont eux aussi des voitures à garer et que les parkings existants sont déjà tous saturés.

Elle interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées avenue Foch.

105- Réponse du Maître d’Ouvrage :

En préambule, nous avons fait évoluer le projet afin d’intégrer la restitution de 31 places de stationnement avenue Foch.

Nous avons déjà développé dans la réponse n° 21 des éléments à ce sujet. En effet, si certaines zones de stationnement sont saturées (dont l’avenue Foch, gratuit, qui sert l’hôpital et les facultés plus que les résidents), le stationnement sur voirie en centre-ville et les parkings en ouvrages sont loin de la saturation, comme l’ont démontré des études récentes ou les panneaux indicateurs de places libres dans les parkings en ouvrage. Au-delà des futures créations de parkings en ouvrage, des marges de manœuvre existent donc déjà.

Ceci est couplé à une adaptation de la tarification, notamment pour les résidents offrant donc des gages pour les résidents du centre-ville.

Planche 12 : Hôpital Morvan

Stations

Un résident demande le déplacement de l'arrêt prévu au niveau du boulevard Clémenceau sur le pont de la place de la Liberté, juste après le raccordement des deux lignes.

Cette demande est motivée par le fait qu'actuellement, l'arrêt de bus situé boulevard Clémenceau génère de véritables nuisances sonores, des dégradations des poubelles, des tags sur les murs, intolérables.

106- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le déplacement de la station au droit du pont de la place de la Liberté n'est pas possible techniquement en raison de multiples contraintes d'insertion liées à la voie de Tramway :

- géométrie du raccordement à la ligne A via la montée de la Porte Saint Louis;
- implantation d'appareils de voie ("aiguillage") pour raccorder ligne A et ligne B;
- croisement avec la ligne A devant l'office du tourisme;

Par ailleurs, une telle implantation n'était pas souhaitable ni réglementairement possible, car située dans l'axe visuel défini dans l'Aire de valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (axe de composition urbaine entre la rue de Siam, le monument aux morts, la place de la Liberté et l'Hôtel de Ville).

Stationnement

Pour un intervenant, il est impératif de permettre aux patients et leurs accompagnants un stationnement facile et proche du CHU.

107- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Des stationnements sont disponibles dans l'enceinte du CHU, faciles d'accès et au plus proche des bâtiments.

Planche 13 : Gare Gambetta

Tracé

Deux riverains de l'avenue Clémenceau à l'angle Clémenceau Gambetta (PARC/BM/M4) déclarent ne pas avoir eu connaissance du projet d'extension des rames de tramway dont ils ne contestent pas l'utilité.

Ils expriment des inquiétudes quant à la proximité des voies avec les immeubles (risques de chutes de passants près des rails, ces trottoirs étant très fréquentés).

Ils signalent l'impossibilité de faire stationner les véhicules aux portes des immeubles : pompiers, Samu, ambulances, portage des repas aux personnes âgées, et interrogent sur le ramassage des poubelles.

Ils demandent pourquoi il n'a pas été prévu d'installer les rails de l'autre côté de l'avenue, côté Quartz et Square Kennedy. Ce qui aurait permis le stationnement de ces véhicules d'urgence, handicapés, ...

108- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La plateforme de tramway se situe à plus de 6m de la façade des bâtiments (soit plus que sur la rue Jean Jaurès par exemple), ce qui permettra aux piétons de cheminer en toute sécurité, aux véhicules de secours ou aux livreurs d'y accéder. Le ramassage des poubelles sera réalisé depuis la voie de Tram, en-dehors des heures de pointe de circulation des Bus et Tram.

A noter qu'une insertion côté Quartz n'était techniquement pas possible en raison de la pente de la voirie au niveau du croisement avec la ligne A (montée de la Porte de Landerneau), le croisement des voies ferrées ne pouvant se faire que sur un plan.

Stationnement

Ils déplorent la suppression des parkings indispensables à ces anciens immeubles qui n'ont pas de garages.

Ils déclarent que la formule payante par abonnements convient parfaitement aux riverains.

Ils demandent où ils pourront se garer du fait de la suppression de cette contre-allée également utilisée par les spectateurs du Quartz, les clients des restaurants, les hôtels, les loueurs de voitures. Ils ont compté 22 camions d'une société de location sur les parkings de la rue Amiral Reveillere qui doit selon le projet accueillir les cars de la gare routière.

Ils interrogent sur l'avenir des emplacements pour handicapés supprimés le long du square Kennedy avenue Clemenceau.

109- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Nous avons déjà développé dans la réponse n° 21 des éléments à ce sujet (thématique stationnement). Le sujet des loueurs et de l'utilisation forte des stationnements est en cours d'investigation par les services de la collectivité afin de pouvoir apporter des solutions spécifiques.

Le repositionnement des places de stationnement PMR est bien travaillé dans le cadre du projet et en concertation avec les associations du champ du handicap.

Environnement

Ils ont constaté qu'au niveau sonore, l'étude d'impact annonce 68 db(A) à leur porte, ce qui dans l'échelle des nuisances est qualifié de niveau "pénible". Impossible actuellement d'ouvrir les fenêtres sur l'avenue Clemenceau à cause du bruit. Ce niveau sera dépassé sur le boulevard Gambetta avec le terminus du tramway (clochettes, avertisseurs, valises, etc) et surtout dans le virage angle Clemenceau /Gambetta (crissement des rails). Ce à partir de 5h30 le matin.

110- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'étude acoustique, produite et présentée dans l'étude d'impact du projet "Mon réseau grandit", met en évidence les impacts directs de la circulation des tramways seuls, de la circulation des tramways cumulés aux modifications de trafic routiers et de la circulation des BHNS cumulés aux modifications de trafic routier sur l'ensemble du périmètre de réalisation du projet.

Dans le secteur de la gare ferroviaire, terminus du tracé de BHNS et de tramway, les niveaux sonores atteints en situation projet à l'angle de la rue Gambetta et de l'avenue Georges Clémenceau n'atteignent pas les 68 dB. La comparaison entre l'état initial et l'état projeté avec la mise en service des nouvelles lignes de transport en commun montre que seul un bâtiment

situé sur l'avenue Georges Clémenceau pourrait avoir une augmentation du niveau de bruit de 2,5 dB(A) de jour comme de nuit, sans pour autant atteindre le seuil réglementaire de 68 dB(A) de jour. La réglementation prévoit que si les écarts sont supérieurs de plus de 2dB(A), sans dépasser 3 dB(A) durant la période nocturne et 5 dB(A) durant la période diurne, aux niveaux de bruit dans la situation de référence, l'impact est considéré faible (sous réserve du respect des seuils réglementaires sur les axes transformés). Il est à noter que les valeurs d'augmentation de 3dB(A) la nuit et 5dB(A) le jour sont les valeurs d'émergences limites applicables pour la limitation des bruits de voisinage au sens du décret du 31 août 2006. Bien que ce texte ne traite pas du bruit des infrastructures de transport terrestre, les valeurs d'émergences limites paraissent pertinentes pour définir une situation de faible impact.

De fait, les simulations réalisées montrent que les seuils acoustiques réglementaires ne sont pas atteints. Aucune mesure de réduction des bruits n'est donc à ce stade de conception du projet envisagée. Cependant, une fois le projet mis en œuvre, des prises de mesures acoustiques pourront être réalisées afin de déterminer si la circulation des tramways et des BHNS génère des bruits suffisamment gênant pour qu'il soit nécessaire de déployer des mesures correctives.

Travaux

Enfin s'ajoute la gêne causée par les travaux pendant 2 ans minimum pour les propriétaires et locataires riverains qui ont déjà subi les travaux des ronds-points il y a 3 ans ; fermeture déjà annoncée de commerces.

111- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Durant le chantier du projet Mon réseau grandit, plusieurs ressources seront mobilisées pour accompagner et répondre aux questions des riverains et des professionnels riverains. Cela sera le cas notamment sur le terrain, une équipe de proximité composée de médiateurs se tiendra à la disposition du public.

Des dispositifs spécifiques seront mis en place et présentés aux commerçants dans le cadre des réunions bi-annuelles avec les ressortissants des chambres consulaires.

Brest métropole, la Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne Ouest (CCIMBO) et la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA) de Bretagne s'engagent auprès des professionnels riverains des prochaines lignes de tramway (ligne B) et de Bus à haut niveau de service (ligne D) : à travers une charte d'objectifs, les trois institutions garantissent un accompagnement logistique et financier.

Le partenariat est formalisé par une charte d'objectifs entre Brest métropole, la CMA Bretagne et entre Brest métropole et la CCIMBO reprenant des outils définis en commun. Sur la base de ces enjeux respectifs, la CCIMBO, la CMA Bretagne et Brest métropole souhaitent, à l'instar de ce qui avait été mis en œuvre pour la première ligne de tramway, respecter une charte d'objectifs qui se décline en un partenariat axé sur sept points :

- Des actions sont mises en place en amont des travaux puis durant la phase chantier afin de veiller tant à l'information des professionnels riverains qu'à la bonne tenue du chantier et la prise en compte des contraintes de la vie locale.

- L'indemnisation des préjudices commerciaux liés au chantier, dans le respect de la réglementation en vigueur, une commission d'indemnisation amiable sera mise en œuvre, ainsi qu'un dispositif de prêt à taux bonifié.
- L'accessibilité des espaces économiques par les divers modes. Une réflexion sera menée sur la poursuite de l'évolution du réseau de transport collectif et des infrastructures et services visant notamment à l'amélioration de l'accessibilité des zones d'emploi.
- Les enjeux de la logistique urbaine des entreprises. Une démarche partenariale sera initiée afin de bien prendre en compte la nuisance des enjeux autour de la logistique urbaine.
- L'accès des entreprises aux marchés publics du projet. L'action vise à faciliter l'accès des entreprises du territoire aux appels d'offres du projet, dans le respect du code de la commande publique.
- Les modalités d'évolution de versement mobilité. L'augmentation du taux du versement mobilité de 1.8 à 2 %, socle du financement de la politique de transports publics, est décalée à mi-2023, date de démarrage effectif des travaux, afin de prendre en considération la conjoncture économique actuelle. Cette augmentation sera soumise à un avis préalable du comité consultatif des partenaires du transport public et à délibération du conseil de métropole.
- La mise en place d'un observatoire des effets du projet Mon réseau grandit. Un ensemble d'indicateurs (activité économique, déplacements, habitat, etc.) sera suivi afin de connaître et mesurer les impacts et retombées du projet dès avant la phase travaux et jusqu'à 5 ans après la mise en service.

Station

Une personne s'oppose à la création d'une station de tram à la place de la gare routière car il y aura trop de trafic et trop de croisements. Ce sera dangereux.

112- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'insertion de la future station tramway et BHNS au niveau du parvis de la gare et la gestion des cheminements piétons au débouché de celle-ci fera l'objet d'une attention particulière. Pour accompagner ces changements, des aménagements seront réalisés au niveau du parvis en accompagnement de la mise en service des lignes B et D afin de garantir une sécurisation des flux et une bonne lisibilité de ceux-ci.

3.2 Observations et questions de la commission d'enquête

Tracé, ouvrages

- La création d'un pont parallèle au Pont Schumann pour le tramway est-elle vraiment indispensable au regard de ses inconvénients : coût, présence d'espèce protégée (escargot de Quimper), demande de dérogation CNPN, nuisances sonores pour les riverains ?

113- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Comme précisé dans la pièce E (Notice explicative) et dans la pièce H4 de l'étude d'impact (analyse des variantes du projet), au stade des études de faisabilité, avant la concertation de 2019, deux variantes principales de projet ont été étudiées pour assurer la traversée du vallon. L'une emprunte l'actuel pont Schuman, consolidé et élargi. L'autre traverse le vallon via un

nouveau pont construit en parallèle, permettant un « évitement » de la place Albert 1er limitant fortement les impacts sur son fonctionnement.

Il a été choisi de privilégier la création d'un nouveau pont pour des raisons notamment de faisabilité technique et d'impacts en termes de circulation. En effet, l'insertion des voies de tramway sur le pont existant aurait nécessité des travaux lourds de renforcement de l'ouvrage difficiles à justifier pour un ouvrage de cet âge. Quand bien même ces renforcements seraient possibles, leur coût serait au moins égal à celui d'un ouvrage neuf, pour une durée de vie résiduelle largement moindre. Par ailleurs, les circulations automobiles du pont Schuman auraient été interrompues pour la période des travaux. Vu les flux de cet axe, son interruption pour une durée de l'ordre d'un an ne paraissait pas envisageable.

De plus, il n'y avait pas d'autre choix d'insertion que de mettre le Tramway en mixité avec la circulation VL, ce qui dégradait les performances du tramway et impactait les conditions de circulation automobiles.

Lors des études préliminaires et des études d'avant-projet, la solution d'un nouvel ouvrage a été approfondie. Se posait alors la question de son implantation et de ses dispositions constructives.

Pour des raisons d'intégration architecturale, il a été demandé de ne pas dépasser, pour l'épaisseur du tablier projeté, celle du tablier existant. Par ailleurs, l'intégration de l'ouvrage dans le vallon est soumise à l'avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF). Ainsi, il a été demandé autant que possible, pour les deux piles projetées se trouvant dans le vallon, un alignement avec les piles de l'ouvrage existant.

Une telle implantation pose des contraintes très fortes vis-à-vis d'une propriété foncière dans le vallon. En effet, une des piles à construire se trouve sur un terrain privé. Bien que les contraintes foncières soient importantes, la solution avec piles alignées sur les piles existantes a été privilégiée. En effet, le décalage des piles hors du terrain privé mènerait à des travées avec des portées importantes (supérieures à 80 mètres), ce qui nécessite de s'orienter vers des solutions d'ouvrage exceptionnel qui ne sont pas forcément compatibles avec la configuration et avec les contraintes du site et d'insertion.

En outre, une solution de franchissement du vallon sans implanter des piles dans les emprises des propriétés foncières a été envisagée. Cette solution nécessitait le recours à une solution d'un ouvrage exceptionnel, de type pont haubané à deux travées. Le pylône devait être implanté hors emprise des propriétés foncières. Cette configuration imposait la mise en place de deux travées dissymétriques, non favorable pour ce type d'ouvrage. Pour assurer la stabilité de l'ouvrage, certains haubans devaient être ancrés sur la culée côté giratoire, imposant de prévoir une emprise importante pour la structure de la culée. Cette configuration nécessitait de modifier l'ensemble de la configuration du giratoire et le tracé du tramway. Par ailleurs, ce type d'ouvrage présente un coût plus élevé de 90% à 100% par rapport aux solutions standards, sans tenir compte du coût des aménagements du giratoire existant.

Enfin, une quatrième solution consistait en la création d'un pont en biais permettant de ne pas impacter le carrefour Albert 1er. Pour préserver un tirant d'air suffisant au-dessus de la rue la

Motte Piquet et s'éloigner suffisamment du carrefour Albert 1er, le nouvel ouvrage devrait s'insérer au nord de l'actuelle caserne du SDIS. Ainsi, l'ouvrage mesurerait environ 310 mètres de long soit environ 100 mètres de plus que la solution du pont accolé. Néanmoins, une telle solution, avec un maintien d'un double sens sur l'avenue Foch, engendrerait les impacts suivants :

- du fait d'un carrefour Albert 1er plus fluide, la saturation va se reporter vers le carrefour Foch/Duquesne déjà complexe, avec des risques de remontée de file important pouvant impacter l'entrée de l'hôpital ;
- un impact foncier important, avec le survol d'habitations dans le vallon du Moulin à Poudre ;
- une insertion urbaine et paysagère plus impactante, avec 2 ouvrages proches mais non parallèles et situés à des altimétries différentes ;
- un impact environnemental plus important sur la falaise boisée ;
- un surcoût d'environ 5 millions d'euros ;
- un délai de réalisation augmenté d'environ 6 mois.

Ainsi, le projet retenu pour la traversée du vallon du Moulin à Poudre par le tracé du tramway, à ce stade des études d'avant-projet, consiste en la création d'un nouvel ouvrage en parallèle de l'existant.

Stationnement

- Avenue du Duc d'Aumale, où sont situées les places de stationnement supprimées et celles recrées ?

114- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les schémas ci-dessous illustrent la localisation des places supprimées et recrées.



- 79 places vont être supprimées avenue de Tarente. Quelle est leur localisation ?

115- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les 79 places correspondent à l'ensemble des places de stationnement latérales existantes sur l'avenue de Tarente. Le projet ne prévoit pas de rétablir des stationnements sur cette avenue faute d'espace résiduel sur les côtés.

- Existe-t-il des solutions de stationnement pour les riverains de l'avenue de Tarente et ceux de l'avenue de Provence ?

116- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Comme précisé au §4.3.2.6 de l'état initial de l'étude d'impact (pièce H5 du dossier) - cf. Extrait ci-après - il est précisé qu'une étude de stationnement a été réalisée en janvier 2018 sur le quartier de Bellevue, démontrant l'existence de réserves de capacité importantes. Ainsi, il existe bien des solutions de stationnements pour les riverains de l'avenue de Tarente.

BELLEVUE

Une enquête de stationnement concernant le quartier de Bellevue a été réalisée en janvier 2018. Cette enquête a relevé :

- 7 814 places de stationnement accessible dont :
 - 3 666 places sur voirie ;
 - 2 991 places accessibles en pied d'immeuble ;
 - 903 places de stationnement gratuit réservé .Le taux d'occupation relevé pour ces places par l'enquête est de 62 % soit environ 4 900 places sur 7 814.
- 2 296 places de stationnement en ouvrage dont :
 - 418 places de stationnement public en aérien en ouvrages mixtes ;
 - 1 877 places de stationnement privé (498 semi-enterré dans les parkings mixtes + 1 379 en parkings privés).Le taux d'occupation moyen des parkings mixtes aérien est de 70 % d'après l'enquête, soit environ 715 places occupées sur 917. Le taux d'occupation moyen des parkings privés est lui de 49 % soit environ 675 places occupées sur 1 379.

L'enquête conclue sur un stationnement sur voirie qui présente d'importantes réserves de capacités (taux d'occupation moyen de 59 %). Le stationnement en pied d'immeuble est lui très utilisé par le stationnement résidentiel et de nécessite de maintenir une offre équivalente. Enfin, le stationnement privé en ouvrage est sous-exploité.

Fréquence

Dans la pièce E, page 73, il est indiqué que : "Les services commerciaux proposés pour le tramway sont basés sur le niveau de service de la première ligne A de tramway. Les tramways circulent tous les jours à l'exception du 1er mai et assurent le service de transport de 05h00 à 01h00 avec un intervalle minimum de 6 minutes en période de pointe." Or, le guide de l'enquête publique mentionne lui une amplitude horaire de 5h30 à 0h30, soit une heure de moins.

- Pourriez-vous préciser l'amplitude horaire retenue ?
- Cela signifie-t-il que les lignes A et B auront des amplitudes horaires différentes ? Si oui, pour quelle raison ?

117- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'amplitude horaire projetée des lignes B et D sera la même que celle actuelle de la ligne A, soit de 5h->1h00. A noter qu'il s'agit d'une amplitude générale indicative, car dans le détail, le 1er départ du matin et la dernière arrivée du soir dépendent du jour de la semaine, du sens de trajet, etc...(cf. Tables horaires actuels du réseau disponible sur www.bibus.fr)

Impact environnemental

- Rue du Duc d'Aumale : Quelle solution si le graissage des rails n'est pas suffisant pour rester au niveau réglementaire des émissions sonores ?

118- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Afin de diminuer le crissement sur la ligne A, l'exploitant Bibus a révisé le système de graissage pour rester au niveau réglementaire sur les zones où le phénomène de crissement était récurrent (les courbures serrées).

Les rames de la ligne A approvisionnées en 2012 n'avaient que le système de graissage des boudins. L'objectif de ce système de graissage est plutôt de diminuer les usures de la roue et du rail, et l'impact sur le crissement est moins de 20%. Par conséquent à partir de 2016 Bibus a lancé un projet d'ajout d'un autre système de graissage sur l'ensemble des rames en complément au graissage des boudins pour graisser également la table de roulement. Ce dernier graissage n'a pour but que de réduire le crissement.

A partir de 2018 où les modifications des systèmes de graissage ont été finalisées sur les rames de la ligne A, les problèmes de crissement ont été complètement résolus sur l'ensemble du tracé de la ligne A, et notamment la courbe Mc Orlan.

En prenant avantage du retour d'expérience de la ligne A, pour l'ensemble des rames de la ligne B, deux systèmes de graissage sont prévus dans les nouvelles rames :

- Graissage des boudins
- Graissage de la table de roulement

Un système embarqué de graissage de la table de roulement, automatique et non permanent, sera mis en place sur l'ensemble des véhicules, afin de réduire le phénomène de crissement qui apparaît lors du franchissement des courbes. Ce système est indépendant du système de graissage de boudin.

Les deux systèmes sont prévus pour l'ensemble des rames et le graissage est un fonctionnement automatique piloté par le Système d'Aide à l'Exploitation (SAE). C'est-à-dire que le système est pré-paramétré selon la géolocalisation des rames, les endroits où il risque d'avoir le phénomène de crissement seront identifiés (exemple les courbes) et le système sera programmé pour lancer le graissage en amont des zones de crissement. Le paramétrage sera finalisé après une période d'essais après la première vérification de performance du système.

Sachant que le tracé de la ligne B est moins contraignant que celui de la ligne A, ces mesures de graissage permettront d'avoir un niveau de crissement réglementaire.

Pour l'ARS, le projet d'extension de l'atelier de maintenance va rapprocher l'activité de l'aire d'accueil des gens du voyage.

1. Quel sera l'impact de ce rapprochement, en particulier en terme d'impact sonore ?

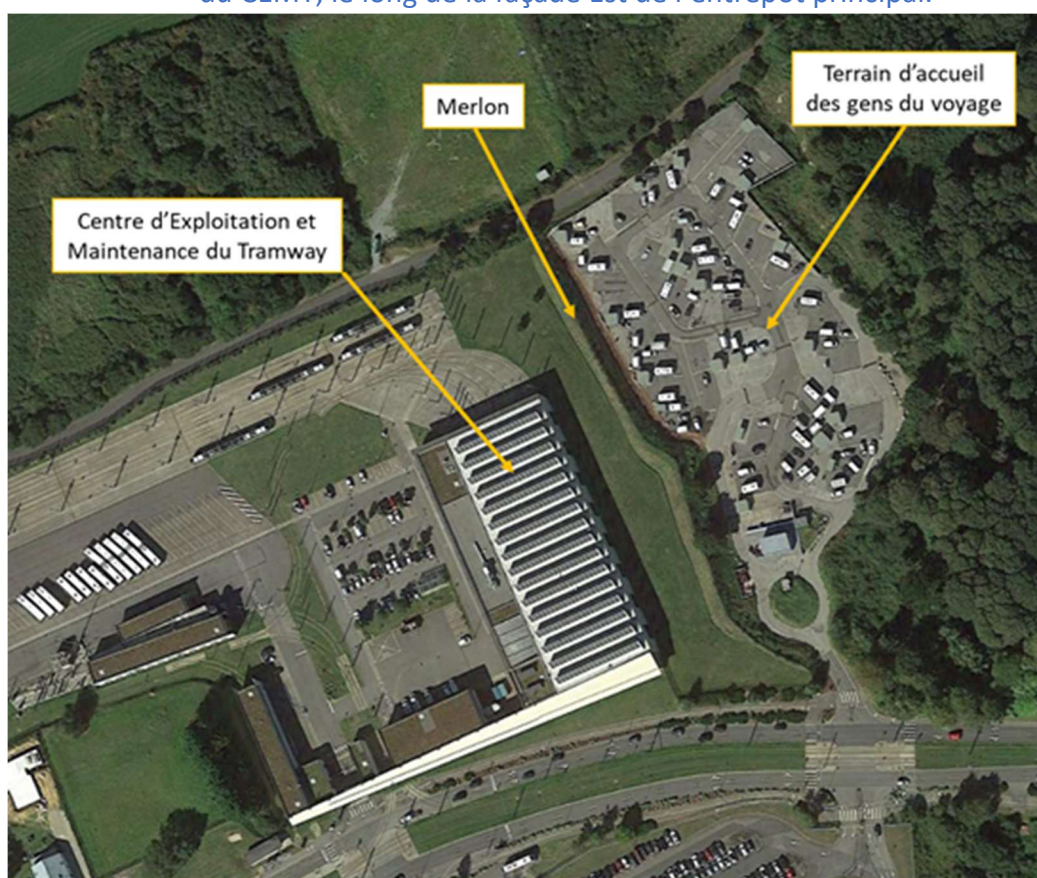
119- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce sujet a été soulevé par l'ARS lors de son avis émis sur le projet en septembre 2022. Suite à cet avis, une réflexion à dire d'expert en acoustique a été engagée et la pièce H6 de l'étude d'impact

environnementale du projet (pièce dédiée à l'analyse des impacts et des mesures du projet) a été complétée en ce sens avant l'ouverture de l'enquête publique. Ainsi, le chapitre 3.3.3.3.2 de la pièce H6 présenté en enquête publique, précise maintenant que :

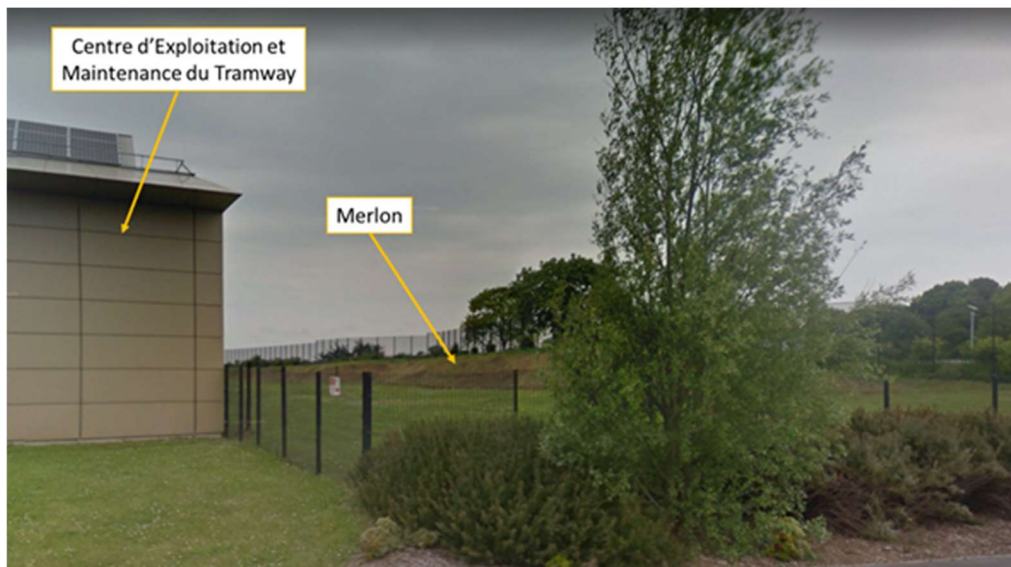
“ Dans le cadre du projet de la Ligne B de tramway, des modifications seront apportées au Centre d'Exploitation et de Maintenance du Tramway (CEMT) de Plouzané. Les principales modifications prévues concernent :

- L'extension sur environ 8 mètres de l'entrepôt principal sur sa partie Est,
- La création d'une voie de circulation de tramway entre l'avenue 1ère Dfl et la zone Nord du CEMT, le long de la façade Est de l'entrepôt principal.



Vue aérienne du CEMT actuel

On note la présence actuelle d'un merlon en limite de propriété entre le CEMT et le terrain d'accueil des gens du voyage, visant à limiter l'exposition sonore des occupants du terrain d'accueil.



Merlon en limite de propriété

En l'absence d'informations et de données plus précises à ce stade du projet, on considère que :

- L'extension du bâtiment devra présenter des performances acoustiques à minima similaires à celles du bâtiment existant,
- Toutes les sources de bruit relatives aux équipements des ateliers devront être confinées dans des bâtiments / locaux fermés et isolés d'un point de vue acoustique,

Les émissions sonores des équipements de maintenance devront être conformes à la réglementation en matière de bruit.

L'extension du bâtiment ne devrait donc a priori pas générer d'augmentation significative des niveaux sonores en limite de propriété.

Le passage des rames de tramway entre l'entrepôt principal et le terrain d'accueil des gens du voyage générera une augmentation localisée et ponctuelle dans le temps des niveaux sonores en limite de propriété, lors de la sortie et de la rentrée des rames de tramway. Les circulations devront être limitées en nombre et opérées à vitesse réduite afin de limiter les nuisances sonores.

Les modifications du Centre d'Exploitation et Maintenance du Tramway de Plouzané feront l'objet d'une mise à jour de la déclaration ICPE du site. Dans ce cadre, une étude acoustique spécifique sera menée sous la responsabilité de l'exploitant. Cette étude aura notamment pour objectif de vérifier le respect des seuils d'émergence sonore en limite de propriété des Zones à Emergence Réglementée, en périodes diurne et nocturne.

4. PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

4.1 L'expression du public

51 observations, dont une formulée par l'association CLCV de Brest et une par un conseil syndical de copropriété, portent sur la création d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la place des FFI à Lambézellec et la gare de Brest.

Comme pour le chapitre consacré au projet de tramway, les observations et propositions d'ordre général seront traitées dans un premier temps. Dans un second temps la commission d'enquête examinera les observations planche par planche, selon l'ordre de la pièce E du dossier d'enquête publique : Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants.

Précision : les observations relatives aux aménagements cyclables font l'objet d'un chapitre spécifique : 3.6.

Observations générales

Quelques observations uniquement relèvent de cette rubrique. Elles sont résumées ci-après :

- Proposition d'attendre que la ligne B du tram soit réalisée afin d'identifier ses conséquences sur le report de trafic et la circulation, avant d'envisager la ligne de BHNS et de déterminer son tracé ;

120- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La réalisation différée de la ligne de BHNS serait possible mais engendrerait des surcoûts et des nuisances de chantier plus longues. D'autres conséquences sont détaillées dans la réponse n°12.

- Indication qu'à ce stade, le BHNS n'est pas confirmé à court terme, en citant une interview du Président de Brest métropole dans un article du Télégramme ;

121- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet porte bien sur la réalisation de l'ensemble du dossier, à savoir Tramway, BHNS et pôles d'échanges. De plus, le Président de Brest métropole a lui-même réaffirmé récemment son attachement à la réalisation conjointe de ces deux composantes du dossier.

- Critique du choix d'un bus électrique pour le BHNS, en préconisant le recours à un moteur gazole dernière génération en remplacement ;

122- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La métropole est engagée dans une transition énergétique de son parc de véhicules de transport en commun, comme l'y oblige la loi. Des véhicules électriques sont ainsi progressivement déployés sur les lignes régulières comme sur le futur BHNS.

- Demande de conservation d'un maximum d'arbres parce que les nouveaux sujets plantés en remplacement mettront des années à grandir ;

123- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les études de conception du projet ont bien été menées avec comme objectif de conserver un maximum d'arbres.

- Demande d'investigations plus approfondies sur l'ensemble du parcours du BHNS pour limiter au maximum les vibrations et les nuisances sonores ;

124- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'y a aucune obligation de mener des études spécifiques de vibrations pour de projets des lignes de bus, le BHNS étant un bus classique. Ainsi, la conception des structures de voirie sera menée selon les règles de dimensionnement classique (règles de l'art), prenant en compte les hypothèses de fréquentation de poids lourds, de bus ou de véhicules légers. Seule la rue Jules Lesven a fait l'objet d'investigations, car des nuisances spécifiques sur cette rue nous ont été signalées. En dehors de ce cas particulier, le projet ne prévoit pas d'engager des investigations complémentaires. (Voir réponse n°130 concernant la rue Jules Lesven)

- Place des FFI : quel traitement de l'espace public et quelle place accordée aux piétons, aux cyclistes et au stationnement ?

125- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'aménagement de cette place a fait l'objet de nombreux échanges avec les usagers, et notamment les commerçants, notamment lors de la seconde phase de concertation. Une recherche de compromis a été menée entre maintien de places de stationnement, élargissement des trottoirs, végétalisation. Les cycles sont insérés en mixité avec la voie bus. Un abri-vélo y sera installé.

Au-delà de ces observations générales plusieurs observations, critiques et demandes portent sur des secteurs spécifiques du tracé projeté :

Planche 1 : Place des FFI

Prolongement

Une observation exprime le regret que le prolongement de la ligne jusqu'à Keraudrun ne soit pas effectué en site propre, considérant que le coût ne peut être invoqué comme argument.

Une autre regrette l'absence de desserte du Nord de Lambézellec et préconise le prolongement jusqu'à la gare ou l'hôpital de Bohars avec la mise en place d'un PEM, ce qui permettrait d'être réellement incitatif pour un report modal et ainsi limiterait les embouteillages route de Roch Glaz, rue de Loscoat et Vallée verte, et pallierait ainsi l'échec du contournement de Lambézellec.

126- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Plusieurs prolongements de la ligne de BHNS au nord de Lambézellec peuvent effectivement être imaginés. Dans le cadre du projet Mon réseau grandit, il a été décidé d'arrêter la future ligne au niveau du terminus actuel de la ligne 2 situé rue Marcelin Duval (station "Lambézellec"). Cela permet de desservir les secteurs denses du centre-bourg et des quartiers Richepin et Chapalain. Il est par ailleurs rappelé que le choix de la variante de tracé, empruntant les rues Jules Lesven et Robespierre, a été réalisé car elle avait l'avantage déterminant d'être la seule qui préserve

l'avenir en permettant de prolonger la ligne, à court ou moyen terme, en site propre ou banalisé, au-delà du bourg de Lambézellec.

Planche 2 : Lesven

Tracé

Une observation a mentionné que le passage dans la rue Jules Lesven n'était pas vu d'un bon œil par la plupart des riverains pour différentes raisons : les vibrations, nuisances sonores, les vitesses excessives malgré la limitation à 30 km/h, le cumul circulation voitures / bus, la suppression des places de stationnement, et l'inquiétude concernant l'augmentation possible de la taxe foncière du fait de l'apport d'un nouveau service.

127- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les réponses sur les sujets de stationnement et de vibrations sont apportées ci-après.

S'agissant des nuisances liées à la circulation (nuisances sonores, vitesse) le projet permettra de limiter considérablement ces nuisances puisque la circulation de transit sera interdite (accès interdit sauf bus et riverains).

Stationnement

6 observations contestent la suppression non compensée de 35 places sur les 50 dans la rue Lesven, et demandent leur maintien dès lors que la rue est suffisamment large et que son accès sera réservé aux riverains. Elles rappellent que ces places sont toutes occupées quotidiennement en soirée, que de nombreuses maisons ne disposent ni de garage, ni d'allée pour y stationner des véhicules, et craignent du stationnement spontané sur les trottoirs, rendant ceux-ci inaccessibles aux PMR et poussettes, ou le report du stationnement dans les rues perpendiculaires (Honoré de Balzac, Barbusse, Lautréamont).

128- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Nous prenons en compte cette demande d'optimisation du nombre de place de stationnement dès lors que la rue est suffisamment large et que l'insertion de la ligne BHNS (incluant les cycles), les accès cochers, le cheminement piéton, les espaces verts le permettent. Le nombre de places projetées restera inférieur à celle de l'aménagement routier actuel.

Toutefois, il est utile de mentionner deux observations :

- sur les 40 parcelles jouxtant la rue Lesven entre Duval et Place de Bretagne, 37 ont des solutions de stationnement à la parcelle (garage et/ou aire de stationnement).
- Lors de passages sur site le soir, on constate une utilisation des places sur voirie mais pas de saturation et a contrario des emplacements sur parcelles privées non utilisés.

Par ailleurs, les observations réalisées infirment le fait que toutes les places soient occupées en soirée. Enfin, de nombreuses maisons ont des possibilités de stationnement sur leur parcelle, notamment en partie sud de la rue.

Accès riverains

Cinq observations ont trait à ce thème :

1.1 La première signale que la sortie du 94 Ter, rue Jules Lesven est difficile ;

2.1 La deuxième considère que la création d'une raquette de stationnement rue Sébastien Le Balp rendra plus difficile l'accès principal de l'habitation située au n°20, et demande en conséquence le maintien d'un accès secondaire par la rue Jules Lesven ;

3.1 La troisième indique que le trafic traversant cette rue ne sera plus possible entre la rue Lautréamont et la rue Honoré de Balzac, ce qui devrait limiter le trafic hors riverains. Mais cela va entraîner pour ces derniers un gros détour dans des rues saturées pour arriver ou venir des rues Robespierre ou Marcelin Duval. Son auteur interroge sur la possibilité d'envisager, uniquement pour les riverains, un système permettant d'emprunter l'intégralité de la rue Jules Lesven ;

4.1 La quatrième observation considère qu'il serait souhaitable de rendre les rues Honoré de Balzac, Henry Barbusse et Lautréamont accessibles uniquement aux riverains, au même titre que la rue Jules Lesven. A défaut, lorsque des personnes non riveraines s'engageront dans la rue Henry Barbusse ou Honoré de Balzac (qui semble changer de sens de circulation), elles s'engageront forcément dans la rue Jules Lesven ;

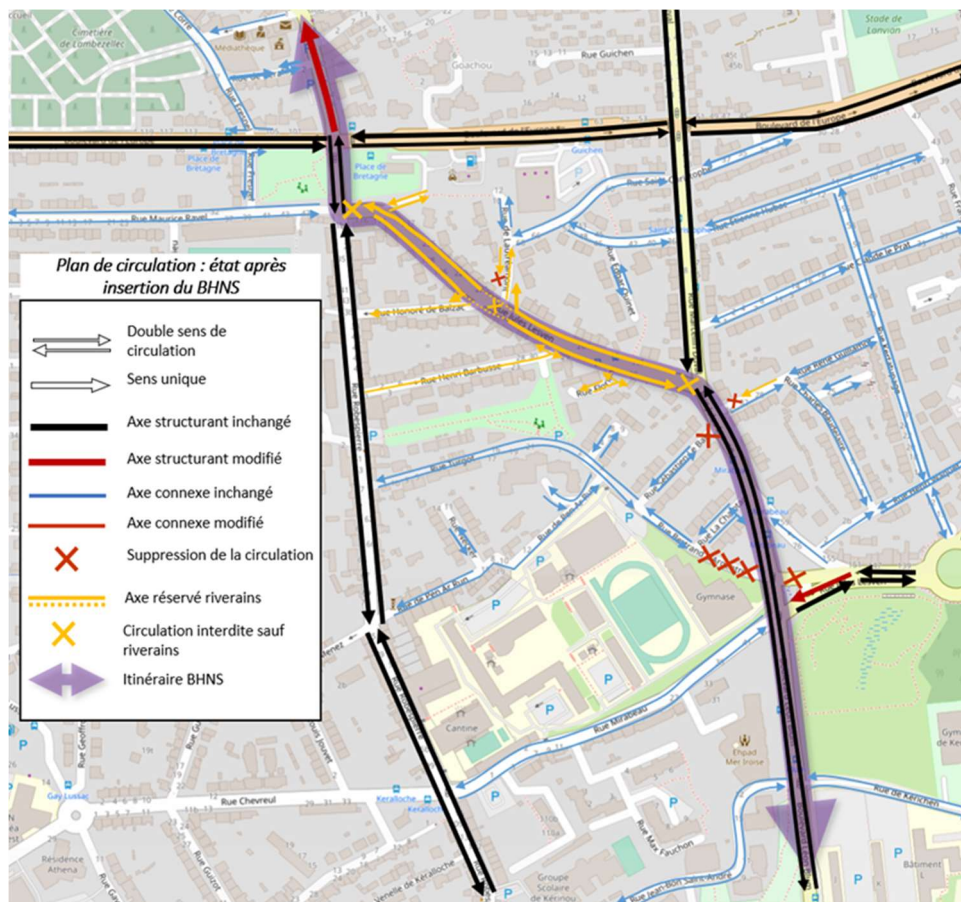
5.1 La dernière observation demande en complément la même chose pour la rue Le Balp.

129- Réponse du Maître d'Ouvrage :

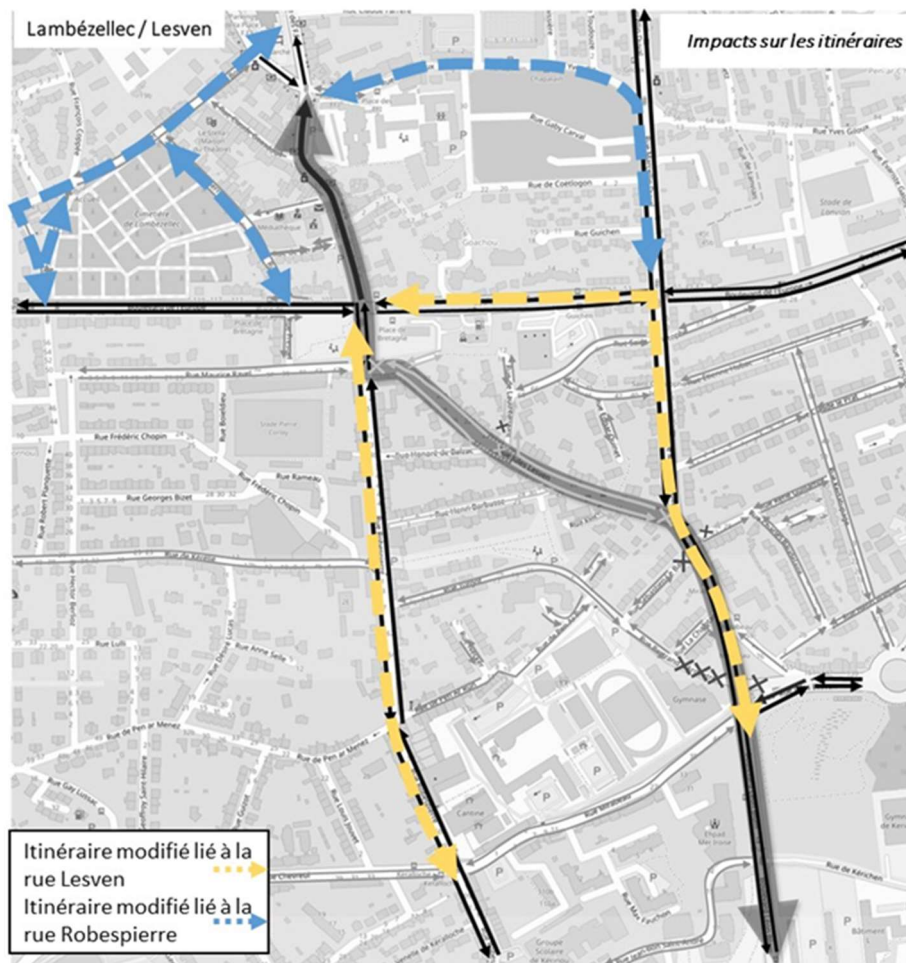
Au regard des observations émises, et avec la poursuite des études de détail, nous précisons que le projet va évoluer de la manière suivante : contrairement à ce qui était imaginé au stade du dossier de DUP, la circulation dans les 2 sens sera autorisée pour les riverains, évitant ainsi des détours très importants. Par ailleurs, nous confirmons :

- que la rue Lesven sera interdite pour le transit, mais sera accessible aux riverains (sens interdit sauf riverains aux 2 extrémités de la rue)
- Que l'ensemble des accès actuels aux maisons sera maintenu

Les sens de circulation autorisés sur Lesven et le quartier sont précisés sur la carte suivante. Cette carte remplace la figure 33 du § 3.3.1.3 du volume H6 du dossier et est modifiée de la façon suivante :



Les reports de circulation sur les plus grands itinéraires liés aux modifications des sens de circulation ou circulation réservée aux riverains sur Robespierre et Lesven sont indiqués sur la carte suivante :



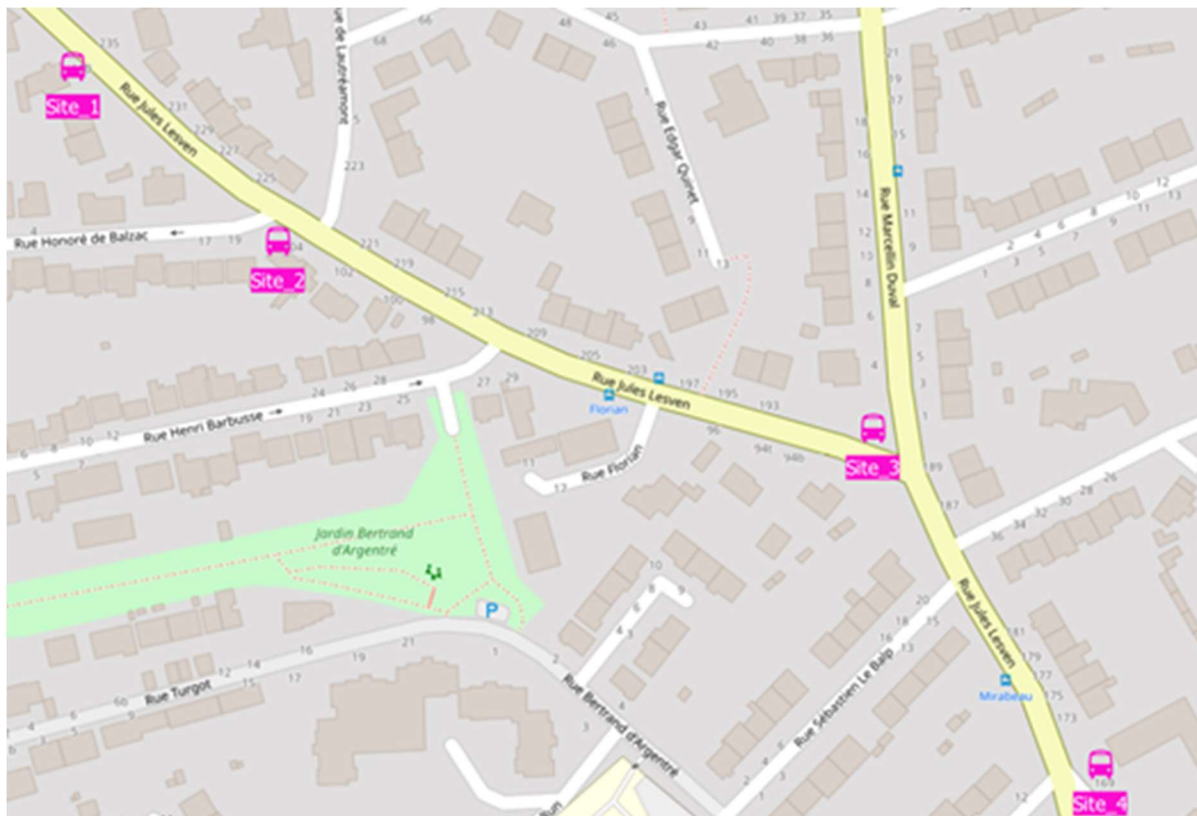
Environnement

Plusieurs observations rappellent le caractère avéré et démontré du phénomène vibratoire au passage des véhicules lourds dans la rue, et demandent en conséquence l'adaptation de la chaussée, la vérification post-réalisation selon une étude analogue à celle du 28 avril 2022, la limitation de la vitesse des bus dans la rue, et l'interdiction de stationnement des cars scolaires dans cette même rue.

130- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Comme indiqué dans l'étude d'impact du projet, il est assez rare de constater des cas de nuisances vibratoires liées aux circulations d'autobus en ville, dans le cas où les revêtements de la voirie sont en bon état. Certains riverains habitant rue Jules Lesven, entre la rue Marcellin Duval et la rue Robespierre, ressentent néanmoins des vibrations lors de passages d'autobus.

Une campagne de mesures vibratoires a été réalisée le 28 avril 2022 sur cette section de la rue Jules Lesven, en vue de caractériser les niveaux vibratoires générés par des passages d'autobus. Les mesures ont été réalisées en quatre sites par la mise en place de capteurs de vibrations placés sur l'espace public (trottoir), au droit d'habitations de riverains ressentant des nuisances vibratoires (sites 1 à 3) et également au droit d'habitations où les vibrations ne sont pas ressenties par les occupants (site 4).



Sites de mesures vibratoires aux passages d'autobus

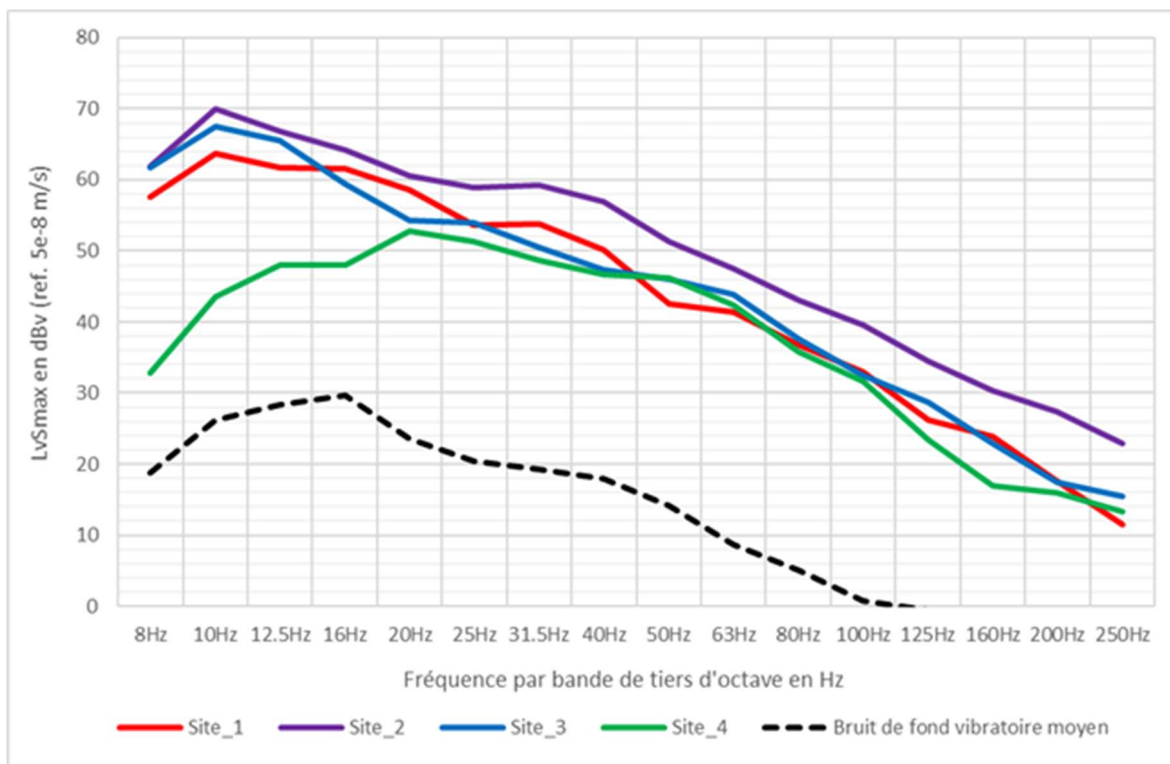
Pour cette campagne d'essais, deux types d'autobus ont été mis à disposition par Bibus, un autobus à propulsion thermique, actuellement en exploitation, et un autobus à propulsion électrique de génération récente. Les autobus ont circulé à une vitesse normale d'exploitation sur cet axe.

L'analyse des mesures réalisées sur la rue Jules Lesven permet de conclure que le type d'autobus (système de motorisation thermique ou électrique) n'a pas d'influence sur les niveaux vibratoires générés lors des passages d'autobus.

Des niveaux vibratoires anormalement importants ont été mesurés lors des passages des autobus sur les sites 1 à 3, de l'ordre de 69 à 75 dBv entre 4 et 7 mètres de la voie, et d'environ 66 dBv à 37 mètres (sur le trottoir de la rue Honoré de Balzac). A titre de comparaison, il est usuellement considéré que la perception tactile des vibrations peut potentiellement conduire à une gêne à partir de 66 dBv.

Les niveaux vibratoires globaux mesurés sur la rue Lesven, où des plaintes ont été recensées, sont supérieurs de 11 à 16 dBv à ceux mesurés dans des conditions équivalentes sur le site 4 (où aucune plainte n'a été recensée).

Une analyse spectrale par bande de tiers d'octave a permis de constater que, sur les sites 1 à 3, les niveaux vibratoires aux passages sont portés par de fortes composantes basses fréquences entre 8 et 16 Hz. Sur cette plage de fréquence, les niveaux mesurés sont jusqu'à 28 dBv supérieurs à ceux observés sur le site 4. A partir de 20 Hz et jusqu'à 250 Hz, les niveaux vibratoires sont du même ordre de grandeur sur les deux portions de la rue Lesven.



Spectres des niveaux vibratoires moyens aux passages de bus à 4 mètres

A l'issue de ces mesures et de leur analyse, nous observons sur les sites 1 à 3 :

- Une amplification des niveaux vibratoires générés par le passage des autobus en basses fréquences, par rapport au site 4,
- Une très faible décroissance des vibrations dans le sol avec la distance sur le site 2b (rue Honoré de Balzac).

A ce stade, les pistes envisagées pour expliquer ces phénomènes sont :

- La présence éventuelle de singularités en sous-sol conduisant à une propagation anormalement élevée des vibrations (réseaux, singularité géologique, etc.),
- Une faible raideur dynamique du sol sous la chaussée augmentant l'énergie vibratoire transmise dans le sol,
- La présence éventuelle de défauts de chaussée (défauts de planéité, par exemple), avec un motif d'usure périodique (périodicité du motif d'usure de l'ordre de 1 à 2 mètres).

Des investigations de sous-sol devront être menées afin de vérifier la présence d'éventuels ouvrages d'art ou réseaux enterrés en sous-sols de la portion concernée de la rue Jules Lesven, qui pourrait expliquer un comportement vibratoire singulier. Dans un tel cas, les solutions envisagées pour minimiser la transmission des vibrations générées par les passages d'autobus seront un dévoiement des réseaux concernés et/ou la mise en œuvre d'une plateforme renforcée (principe de massification de la plateforme ou rigidification par injection de mortier sous la plateforme conduisant à réduire l'énergie vibratoire injectée dans le sol). Dans la mesure où les multiples retours d'expérience mentionnent des singularités du revêtement de chaussée comme

cause principale des impacts vibratoires de bus (retour d'expérience RATP), un niveau de qualité élevé pour la géométrie du revêtement de cette portion de rue devra être exigé.

La CLCV de Brest demande en complément le même traitement pour la rue Honoré de Balzac, sensible au même problème, avec des investigations en sous-sol tant pour cette dernière que pour la rue Jules Lesven.

131- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La rue Honoré de Balzac ne supportera pas de trafic bus. Par contre, il a été mesuré la propagation de vibrations sur la rue Honoré de Balzac lors du passage de bus sur la rue Jules Lesven. Ainsi, c'est bien le traitement du problème sur la rue Jules Lesven qui viendra solutionner également les nuisances ressenties rue Honoré de Balzac.

Une observation demande des précisions concernant le projet d'abattage d'arbres rue Jules Lesven, considérant qu'il aura pour effet de dégrader l'environnement de leur habitation (rôle anti-bruit, anti-poussière, paysager).

132- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet nécessite l'abattage de 2 platanes à feuilles d'érable situés sur le trottoir de la rue Jules Lesven, au droit du pignon de la maison du 20 rue Sébastien Le Balp (cf. photo ci-après) Actuellement, ces arbres sont implantés en plein milieu d'un trottoir, ne permettant ainsi pas de respecter les normes d'accessibilité. Leur abattage est rendu nécessaire pour l'insertion du projet et de la station BHNS (cf. Extrait de plan ci-après avec les croix rouges correspondant aux arbres coupés). Aucune autre alternative n'est possible, du fait de l'étroitesse de la rue, qui nécessite déjà un site mixte bus/VL dans un sens, un site mixte bus/vélo dans l'autre sens, et des acquisitions parcellaires.

Nous précisons par ailleurs que, dans le cadre des négociations amiables pour l'acquisition d'une partie de cette propriété du 20 rue Le Balp, nous avons proposé aux propriétaires la reconstitution d'une limite de propriété selon le modèle de leur choix, intégrant notamment la possibilité d'une clôture contre-plantée de végétaux.'



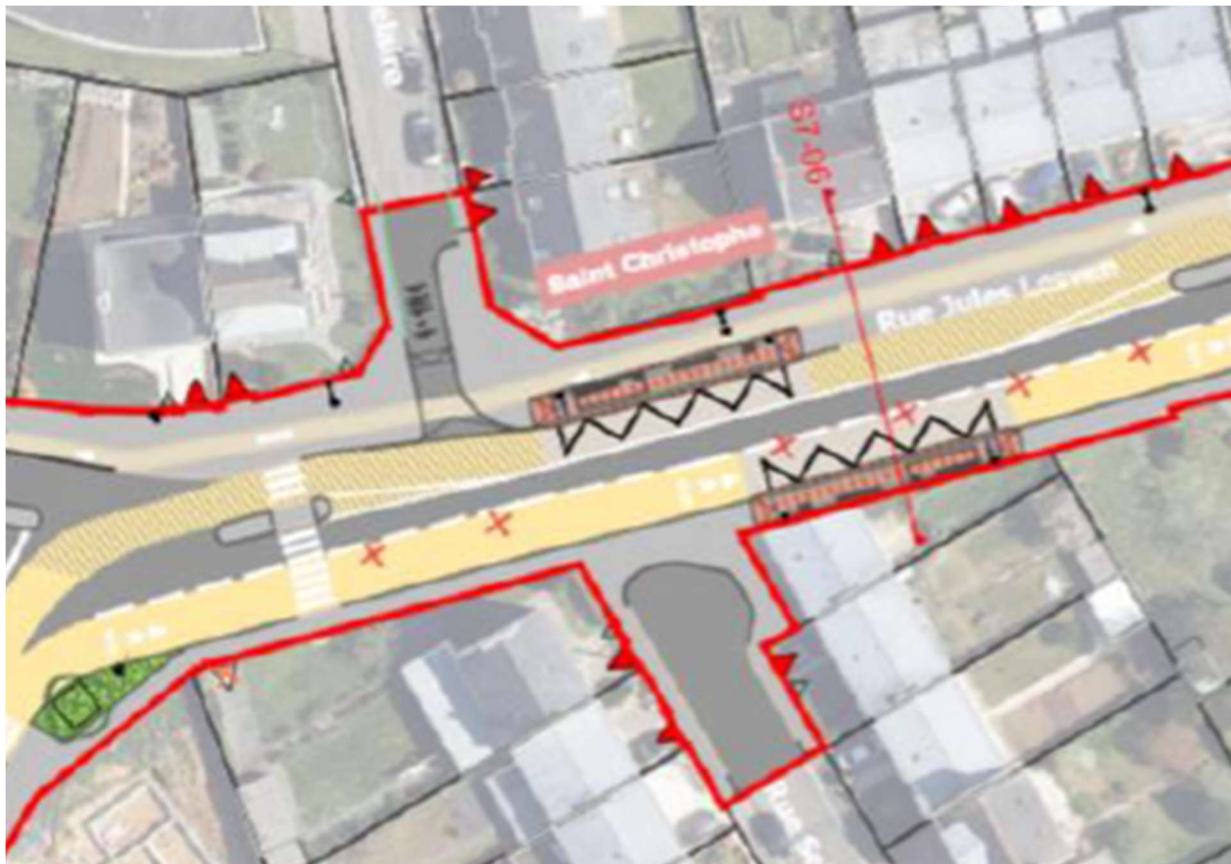


Planche 3 : Baudelaire

Stations

Une observation indique la satisfaction de son auteur quant à l'emplacement du nouvel arrêt Saint-Christophe, proche de l'actuel arrêt Mirabeau.

Planche 4 : Blum

Aucune observation ne se rapporte directement à cette planche. Une observation, relative à l'aménagement du PEM Kertatupage, y fait indirectement référence.

[133- Réponse du Maître d'Ouvrage :](#)

[Voir réponse n°161](#)

Planche 5 : Kerichen

Stations

Le Conseil syndical de copropriété du 18 boulevard Léon Blum (résidence Bonne Nouvelle) (DUP/BL/R1) demande que le quai et la station soient déplacés de quelques mètres pour éviter d'être implantés au droit de l'immeuble 28/30 BD Léon Blum.

[134- Réponse du Maître d'Ouvrage :](#)

La station Kerichen est une station à quai double. Elle a été conçue afin de pouvoir le cas échéant en heure de pointe accueillir deux bus qui se suivent. Il est à noter comme on le constate sur la figure 184 de la pièce E que la tête de station n'est donc pas positionnée au droit de l'immeuble.

STATION KERICHEN LYCEE

Cette station se situe sur le boulevard Léon Blum devant l'entrée de la cité scolaire de Kerichen. Les quais sont légèrement décalés de part et d'autre des deux voies de circulation des BHNS.



Figure 184 : Illustration de la station Kerichen Lycée

Par ailleurs, éloigner la station impliquerait de l'éloigner du carrefour à feu et donc du passage piéton sécurisé axé au droit de l'entrée principale de l'établissement scolaire Kérichen. Ceci aurait pour conséquence d'accroître le risque de traversées « sauvages », non sécurisées. Ainsi, pour ces deux motifs : la sécurité des traversées piétonnes au droit d'un des plus importants établissements de la métropole et la tête de station non positionnée au droit de l'immeuble, nous ne sommes pas favorables à son déplacement.

Accès riverains

Le Conseil syndical de copropriété du 18 boulevard Léon Blum (résidence Bonne nouvelle) attire l'attention sur l'aménagement au niveau de la sortie du parking et du parking souterrain situés de chaque côté du bâtiment. Il interroge en conséquence sur la compatibilité avec la création de la piste cyclable à cet endroit.

135- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Nous allons étudier ce point et proposons d'adapter la signalisation verticale et horizontale afin de signaler l'entrée charretière.

Planche 6 : Donnart

Une vingtaine d'observations porte sur le tracé du BHNS et ses conséquences dans ce secteur.

Tracé

Plusieurs personnes proposent de supprimer le sens voiture descendant rue Mathieu Donnart pour la passer en sens interdit sauf riverain. Le flux véhicule serait alors dévié par la rue Paul Masson, ou la rue Boileau, puis la rue Saint-Pol Roux pour rejoindre le boulevard Montaigne.

136- Réponse du Maître d'Ouvrage :

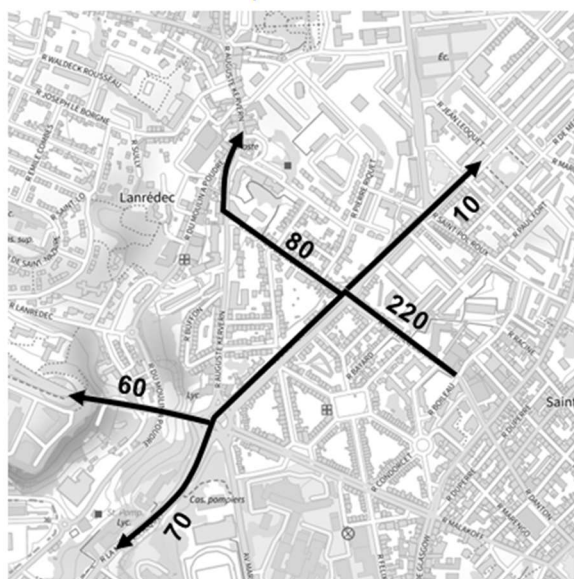
La suppression de la circulation automobile (sauf riverains) dans la rue Donnart ne ferait en réalité que reporter les problématiques. En effet, le carrefour Montaigne/St Pol Roux/Blum serait impacté par un accroissement du trafic sur St Pol Roux. De même, la rue Camille Desmoulins

subirait un accroissement de trafic. Ces 2 carrefours verraient leurs réserves de capacité diminuer fortement, comme le montrent les simulations ci-après, engendrant des risques de fonctionnement de ces carrefours tant pour les systèmes de transports (Tram et BHNS) que pour la circulation automobile.

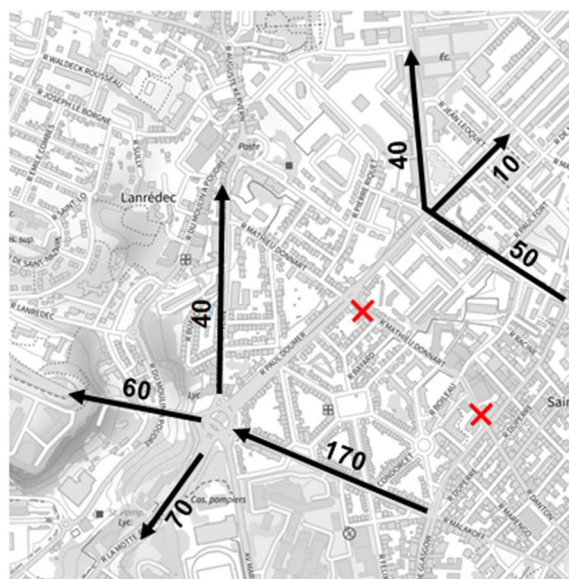
À gauche : carte de répartition du flux de la rue Donnart dans le scenario de projet

À droite : carte des reports de flux liés à la fermeture de la rue Donnart (flux supplémentaires sur les rues Camille Desmoulines et St Pol Roux) :

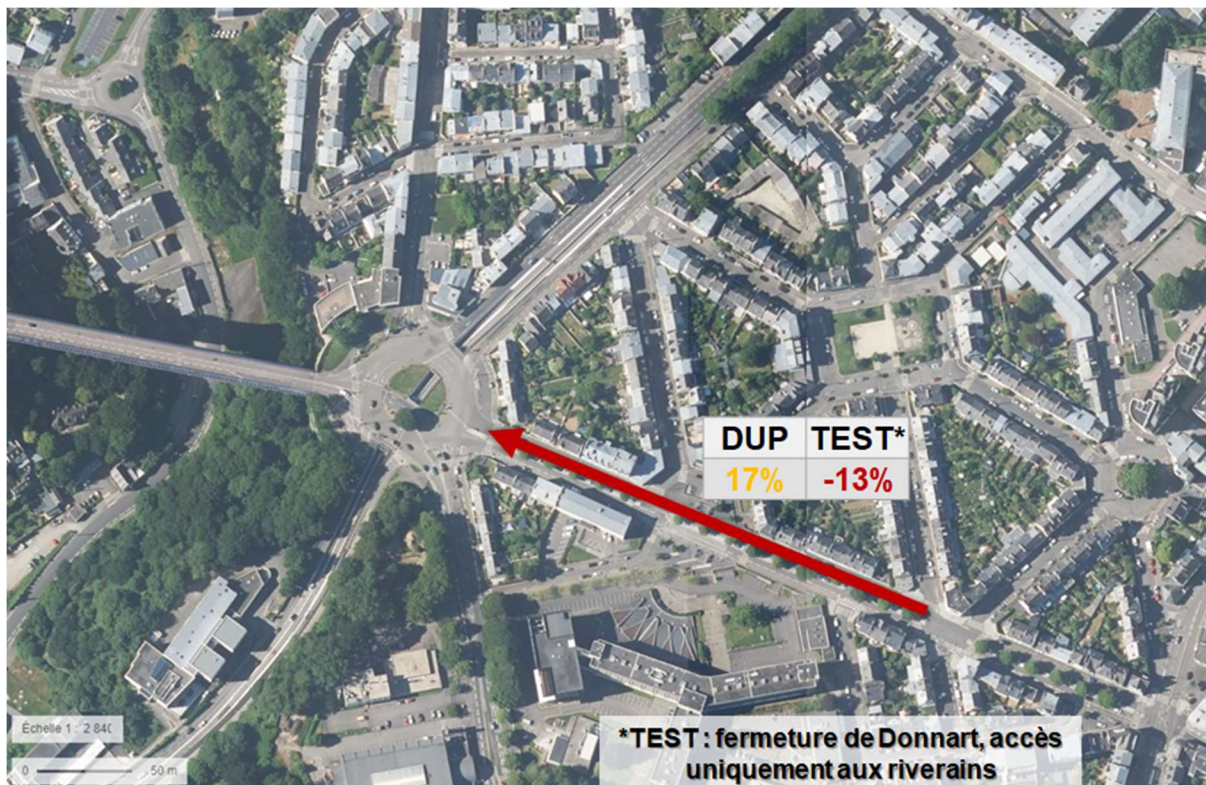
DUP : flux transitant par la rue Donnart



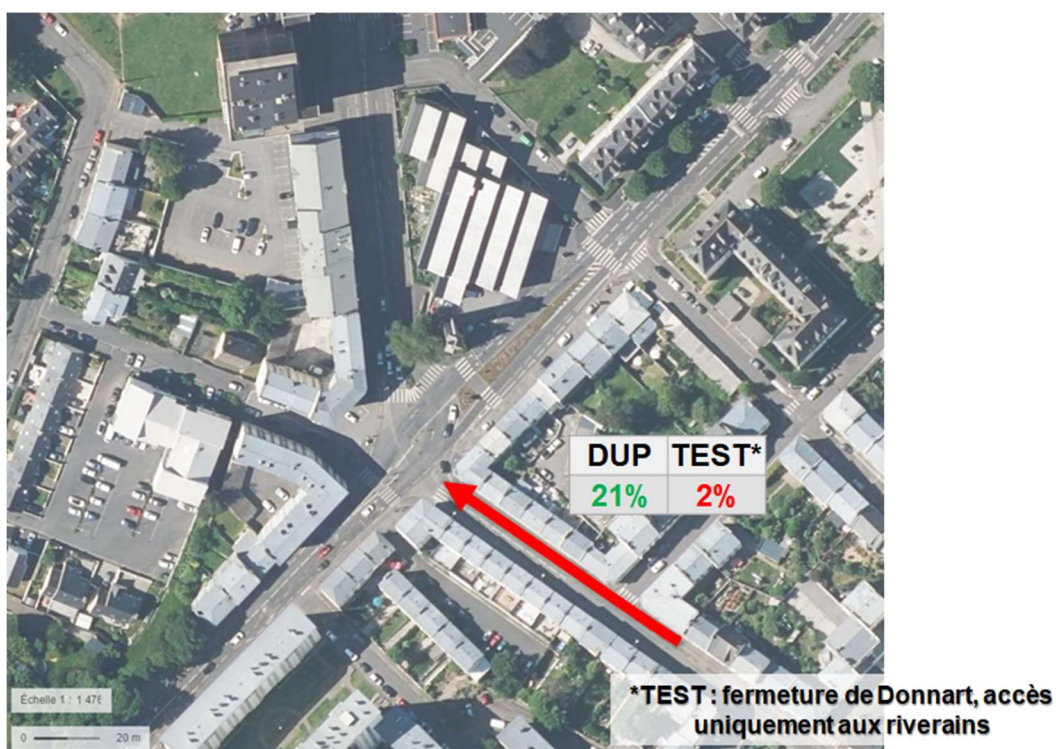
Impacts de la fermeture au transit de la rue Donnart



Représentation des réserves de capacité sur le carrefour Camille Desmoulines/Albert 1er, dans le scenario projet "DUP" (17% de réserve de capacité), et dans l'hypothèse de la fermeture de la rue Donnart (-13% de réserve de capacité, c'est à dire un carrefour saturé avec remontées de file pouvant impacter les carrefours amont) :



Représentation des réserves de capacité sur le carrefour Saint-Pol Roux/Montaigne, dans le scenario projet "DUP" (21% de réserve de capacité), et dans l'hypothèse de la fermeture de la rue Donnart (2% de réserve de capacité, c'est à dire un carrefour en limite de saturation) :



du trajet tram ligne entre Liberté et Albert 1er, moins bonne desserte du secteur St Martin/Kerfautras par l'absence de station "Kerigonan".

L'option des sens dissociés, bien que ne présentant pas les mêmes inconvénients que la variante mentionnée, n'apporte pas satisfaction pour plusieurs points :

- S'agissant des enjeux de desserte tout d'abord, la station Kerigonan (desserte siège de Brest Métropole Habitat (BMH), futurs projets immobilier rue Donnart et quartier Saint-Martin/Kerfautras) ne serait desservie que dans un sens, ce qui n'est absolument pas souhaitable d'un point de vue de l'exploitation de lignes de transport en commun et en termes de lisibilité et compréhension pour l'utilisateur. La variante boucle BHNS à Lambézellec a été écartée notamment pour cette raison.
- Concernant les performances du système de transport ensuite : Le passage par la rue Camille Desmoulins en sens descendant, bien que moins impactant que le sens montant, oblige à passer le BHNS en site mixte sur des sections assez longues (Desmoulins, Doumer) sans possibilité de bien organiser sa priorité comme c'est le cas sur Donnart, Montaigne et Blum dans le projet de base. Nous n'avons donc pas d'autres solutions que les sites mixtes pour les tronçons de la rue Doumer et rue Camille Desmoulin (emprises trop resserrées notamment rue Doumer avec la présence de la trémie Albert 1er, bâti trop nombreux pour envisager des démolitions, etc.). Ceci aura pour effet de dégrader les performances de service attendues sur le BHNS. Enfin, l'ajout de flux prioritaires des BHNS venant de la rue Desmoulin en traversée de la place Albert 1^{er} aura un impact sur l'écoulement des flux sur ce carrefour modifié pour intégrer une phase dédiée au tramway et dont la réserve de capacité n'est pas importante.

Ainsi, cette option de sens dissociés présente des inconvénients majeurs en termes de desserte et de performance et sont à notre sens rédhibitoires.

Une observation conteste le passage du BHNS par la rue Donnart, en raison de sa pente et son caractère stratégique pour la circulation du centre-ville, mais aussi de la destruction d'une habitation historique, et préconise que le BHNS emprunte la rue Saint-Pol Roux. Cet itinéraire permettrait de plus d'éviter le goulot d'étranglement du boulevard Montaigne et sa saturation. Que ce soit pour le passage des voitures, ou pour le passage du BHNS, plusieurs personnes signalent l'intérêt d'emprunter la rue Saint-Pol Roux en haut de laquelle des habitations ont été acquises et détruites (dans la rue Paul Masson).

137- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'itinéraire Masson/St Pol Roux ne permet pas aisément l'insertion d'un site propre (plus délicat encore que Donnart) de par l'étroitesse des rues et les pentes encore plus importantes par endroit. De plus, l'absence d'alternatives dans ces rues étroites obligerait à y maintenir des sites mixtes et donc à dégrader le niveau de service du BHNS.

Plusieurs personnes s'émeuvent de la destruction de l'habitation du n°40 de la rue Donnart, maison d'avant-guerre, qu'ils jugent incompréhensible en comparaison avec le maintien du bâtiment accueillant le bar « The Dubliners » pourtant en éperon dans la rue.

138- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La régularité du système de transport nécessite que les bus puissent s'insérer en priorité aux carrefours sans être gênés par un véhicule qui serait situé devant lui. Ainsi, il est primordial

qu'une voie en site propre pour le bus puisse être aménagée en amont de tous les carrefours. Une fois que le bus aura traversé le carrefour, à son feu vert, des véhicules qui auront leur feu vert quelques secondes après pourront s'insérer dans la même voie que le bus, sans le gêner. Ainsi, la configuration des 2 constructions en saillie sur la rue Donnart ne sont pas les mêmes : le 40, rue Donnart est situé juste avant le carrefour avec le boulevard Montaigne, où un l'aménagement d'un site propre est indispensable. A contrario, le bâtiment du Dubliners, situé plus en amont dans la rue et loin du carrefour, pourra être conservé grâce à l'aménagement d'un site mixte sur cette portion de rue.

cf. explications détaillées §6.2.7 de la pièce E du dossier



Enfin, une dernière personne demande l'agrandissement du carrefour entre la rue Mathieu Donnart et la rue Paul Doumer et du carrefour Saint Luc/ Boulevard Montaigne pour éviter les embouteillages.

139- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les carrefours sont aménagés en prenant en compte l'ensemble du domaine public de voirie. Aucun agrandissement de ces carrefours n'est possible sans impacter les bâtiments implantés dans les 4 angles de ces carrefours. Concernant le carrefour Donnart et Doumer : avec le projet, la rue Donnart sera fermée à la circulation en sens montant. Ainsi, le mouvement de tourne à gauche qui engorge actuellement l'écoulement des flux en heures de pointes boulevard Montaigne sera supprimé, améliorant le fonctionnement global du carrefour.

Stationnement

6 observations contestent la suppression significative de stationnements rue Mathieu Donnart, non compensée dans le cadre du projet, et interrogent sur les solutions proposées tant pour les riverains que pour ceux qui travaillent à proximité immédiate. Elles rappellent que les stationnements sont très usités, tant par les riverains que par les étudiants de la faculté de médecine, les usagers de l'hôpital Foch, et que la pression va s'encore s'accroître avec la réalisation de la nouvelle résidence seniors et la suppression à venir des stationnements avenue Foch. Plusieurs solutions sont proposées dans les contributions :

- La création d'un parking en ouvrage à proximité : à la place des douches municipales ou des bâtiments de la médecine préventive, du service de capture des animaux de la ville de Brest (rue Mathieu Donnart et rue Alexandre Robot) ;
- La suppression du flux automobile (sauf riverains) dans la rue, permettant d'y conserver les stationnements ;
- Une politique visant à ne permettre l'accès au centre-ville et à son stationnement qu'aux habitants de ce quartier.

Une observation anticipe sur la mise en stationnement payant de la rue ou du secteur, et craint que cette solution ne pousse les riverains à employer leur véhicule chaque jour au lieu d'utiliser les transports en commun, pour ne pas payer le stationnement.

140- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le sujet stationnement est abordé de manière générale en réponse n°21.

De nombreuses options ont été étudiées concernant l'insertion dans la rue Donnart au fil du projet. Concernant les propositions faites :

- La réalisation d'un parking en ouvrage n'est pas une option raisonnable tant par son coût que par la proposition non réaliste de démolir des bâtiments publics connaissant un usage important et central
- La suppression du flux automobile a été mentionnée plus haut (réponses 136 à 137)
- L'accès au stationnement du centre-ville uniquement aux habitants du quartier n'est pas envisageable : l'usage de l'espace public ne saurait être privatisé de la sorte. En achetant ou louant un bien immobilier, un riverain ne possède pas avec une portion d'espace public pour y stationner son automobile.

Nous comprenons cependant le souci du stationnement résident. Une option pourrait être à terme une extension du périmètre de stationnement payant dans le secteur et notamment les rues directement connectées à la rue Donnart. A noter que cette intention d'extension du périmètre payant vers le nord / St Martin est bien inscrite dans la délibération susmentionnée (réponse 21) à l'horizon 2026. Le périmètre précis n'est cependant pas acté à ce stade, d'où le conditionnel utilisé dans notre réponse. Cette dernière solution permettrait de faciliter la rotation des véhicules, d'offrir aux résidents des tarifs avantageux et des places plus souvent libres puisque le phénomène de voitures "ventouses" garées à la semaine disparaîtrait de lui-même. Des réflexions se poursuivent à l'échelle du quartier pour étudier la création d'éventuelles poches de stationnement supplémentaires.

Planche 7 : Kerigonan

Stationnement

Une observation interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées en centre-ville, rappelant que les résidents de ce secteur ont eux aussi des voitures à garer, et que les parkings existants sont déjà tous saturés.

141- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Cf. Réponses n°21 et n°140

Planche 8 : Glasgow

Station

L’observation suivante est également valable pour la planche 9 : Clémenceau. Son rédacteur s’inquiète de la localisation de la station Hôtel de Ville et des nuisances générées pour les locataires des immeubles adjacents lors des arrêts du BHNS. Il souhaite en conséquence une implantation de la station plus éloignée des immeubles d’habitation. En outre, l’emplacement de cette station figurant au dossier ne permet pas l’accès aux PMR, en raison de la pente de la rue.

142- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Il est proposé de déplacer cette station – cf. réponse n°18 ci-avant

Stationnement

Une observation interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées en centre-ville, rappelant que les résidents de ce secteur ont eux aussi des voitures à garer, et que les parkings existants sont déjà tous saturés.

143- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Cf. Réponses n°21 et n°140

Environnement

Une observation a trait aux nuisances engendrées par les travaux rue de Glasgow et leurs conséquences pour les commerces et les loueurs, et demande si un accompagnement financier est prévu en compensation.

144- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Cf réponse N°111.

Une autre a trait aux abattages d’arbres, regrettant l’abattage non compensé rue de Glasgow (côté Est), poursuivant une politique de suppression des arbres, regrettable pour la qualité de vie des habitants, en centre-ville : rue Félix Le Dantec, rue Branda, place de la Liberté.

145- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Les arbres d’alignement de la rue de Glasgow sont impactés du fait de l’insertion de la station BHNS Malakoff et de la plateforme de BHNS. Par ailleurs les arbres actuels sont implantés dans des fosses trop petites empêchant leur développement. Ces arbres ont une présence faible dans

la rue. Pour des raisons sanitaires et de paysage, il est préférable de profiter de l'insertion du projet dans la rue pour renouveler cet alignement.



22 pyramidal de bouleau seront abattus sur la rue de Glasgow. 10 nouveaux arbres seront plantés, implantés dans une bande enherbée continue de 2 mètres de large. Un aménagement paysager du carrefour Glasgow/Malakoff/Camille Desmoulins sera réalisé.



Planche 9 : Clémenceau

Stationnement

Une observation interroge sur les parkings à créer pour remplacer toutes les places de parking gratuites qui vont être supprimées en centre-ville, rappelant que les résidents de ce secteur ont eux aussi des voitures à garer, et que les parkings existants sont déjà tous saturés.

146- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponses n°21 et n°140

Prolongement

Deux observations demandent le prolongement du BHNS jusqu'au Parc à Chaînes afin de desservir le port de commerce, en raison du développement rapide de ce secteur.

147- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'insertion du BHNS au niveau de la gare a été conçu de manière à permettre un prolongement futur de la ligne de bus vers le port de commerce. Néanmoins, l'aménagement en BHNS n'est pas prévu dans le projet actuel (cf. Réponse n°62 ci-dessus).

4.2 Observations et questions de la commission d'enquête

- L'accès au lycée Kerichen par la rue de Kerichen sera-t-il supprimé pour les véhicules arrivant par le Nord Boulevard Léon Blum ? Il semble que la voie permettant de tourner à gauche sera supprimée. Les véhicules emprunteront-ils la voie d'accès au PEM de Kertatupage ?

148- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le tourne à gauche du boulevard Léon Blum vers la rue Kerichen sera toujours possible, sans voie dédiée mais avec un phasage de feux adapté. Nous précisons par ailleurs que la Région Bretagne a programmé la réalisation d'un bâtiment de restauration et d'une aire logistique, en lieu et place du parking actuellement desservi par la rue de Kerichen. Ainsi, les flux vers la cité de Kerichen qui passent par la rue de Kerichen seront à moyen terme limités à des flux logistiques. Les mouvements de tourne à gauche seront moins importants qu'aujourd'hui.

La voie d'accès au PEM depuis le rond-point de Kertatupage sera réservée aux utilisateurs du PEM, ce ne sera pas un itinéraire pour accéder à la rue Kerichen.

- Rue Mathieu Donnart, la suppression du sens descendant pour les voitures pour la passer en sens interdit sauf riverains permettrait-elle d'éviter l'expropriation et la destruction de la maison située au n°40 ?

149- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponse n°136 ci-dessus.

5. POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

5.1 L'expression du public

- 59 observations abordent cette thématique dont une grande partie concerne le PEM du Carpont sur la commune de Gouesnou (34 observations, dont 3 rédigées par des élus de la commune).
- Précision : les observations relatives aux aménagements cyclables font l'objet d'un chapitre spécifique : 3.6.

5.1.1 Observations générales

- Les personnes souhaitent plus d'information sur les futures lignes bibus prévues pour desservir les PEM autour des communes comme Guipavas, Gouesnou, Guilers, Plougastel-Daoulas. L'utilité de ces équipements serait alors plus évidente. Elles souhaitent aussi un dispositif incitatif pour l'utilisation des transports en commun orienté vers les communes limitrophes.

150 - Réponse du Maître d'Ouvrage :

Bien que le projet Mon réseau grandit n'intègre pas directement la refonte du réseau bus, à l'horizon de mise en service du projet, le réseau bus sera adapté pour prendre en considération ces nouvelles lignes structurantes et les pôles d'échanges nouvellement créés. A ce stade, la configuration future n'est pas définie et fera l'objet d'un certain nombre d'études et d'analyses. Des enquêtes seront d'ailleurs menées dès 2023 afin de bien percevoir l'état actuel d'utilisation du réseau. De plus, cette refonte sera accompagnée d'une concertation dont les modalités précises restent à définir mais qui associera les communes de la métropole et les quartiers de la ville de Brest. Les études et concertation se tiendront vraisemblablement à partir de 2024

- Le dimensionnement du nombre de places de parkings des PEM, est jugé trop faible. Il suscite des interrogations :
 - Comment ont-elles été calculées et sur quels paramètres ?
 - Pourquoi limiter le nombre de places à un seul niveau ?
 - Quid des aménagements cyclables ?

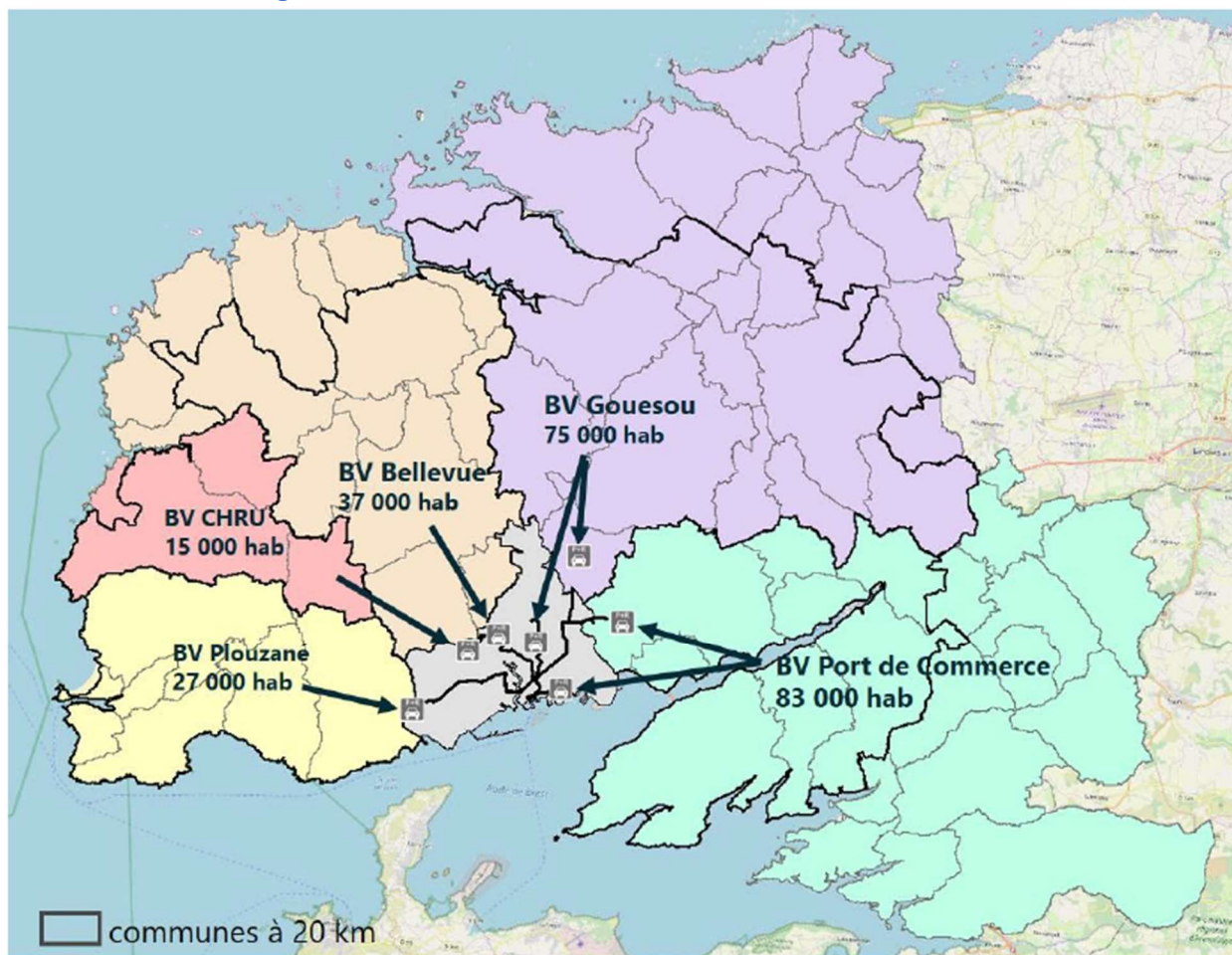
151 - Réponse du Maître d'Ouvrage

Un parking-relais constitue un équipement d'interface principalement entre les réseaux viaires et un service de transport en commun. L'objectif est de proposer une possibilité de report modal à la limite de l'emprise urbaine dense de la métropole et d'offrir une alternative efficace et capacitaire à la voiture individuelle. Dans le cadre du projet, les futurs parc-relais en interface avec les nouvelles lignes de tramway ou de BHNS ont été étudiés en tenant compte des parc-relais existants. Ces derniers peuvent être amenés à évoluer. Le dimensionnement des futurs parc-relais s'effectue à partir de la population des « bassins versants », c'est-à-dire de l'ensemble des résidents des communes situées à moins de 30 kilomètres de chaque parking envisagé. La cartographie ci-après montre les bassins versants considérés pour le dimensionnement des parcs relais précités.

Au total, 5 bassins versants sont identifiés à 30km maximum des futurs parc-relais :

- Le BV Plouzané (27 000 hab) pour le P+R Plouzané
- Le BV CHRU (15 000 hab) pour le P+R CHRU
- Le BV Bellevue (37 000 hab) pour le P+R Bellevue
- Le BV Gouesnou (75 000 hab) pour le P+R Gouesnou et le P+R Kertatupage

- Le BV Port de commerce (83 000 hab) pour le P+R Porte de Guipavas et P+R place Strasbourg



Le dimensionnement de ces nouveaux pôles d'échanges a été réalisé en tenant compte des pôles d'échanges existants ci-après :

- Pôle d'échanges existant de la station Fort Montbarey, dit de Plouzané, sur la ligne A (174 places) - ce pôle d'échange étant aujourd'hui saturé, le projet inclut une nouvelle offre pour ce bassin versant avec le PEM Porte de Plouzané (100 places)
- Pôle d'échanges existant de la station porte de Gouesnou, sur la ligne A (195 places) ;
- Pôle d'échanges existant de la station porte de Guipavas, sur la ligne A (80 places) ;
- Pôle d'échanges de la place de Strasbourg sur la ligne A (233 places) ;

Les retours d'expériences sur des opérations similaires montrent que le nombre de places nécessaires pour un parc-relais correspond à environ 0,2% à 0,6 % des habitants du « bassin versant ». Pour cette étude il a été retenu un ratio de 0,4% à 0,6% pour les communes situées entre 0 et 20 km et 0,2% et 0,4% pour les communes situées entre 20 et 30 km du pôle d'échanges.

Le dimensionnement théorique obtenu par ce calcul pour les pôles d'échange en lien direct avec le tramway ou le BHNS est le suivant :

- Pôle d'échanges du CHRU Cavale, sur la ligne de tramway : 80 places
- Pôle d'échanges de Bellevue au droit du rond-point de Provence existant, sur la ligne de tramway : 180 places
- Pôle d'échanges Kertatupage sur la ligne de BHNS de Lambézellec: 180 places. Pour ce pôle d'échanges, une partie de la population est captée en amont au niveau du P+R porte de Gouesnou. Le Pôle d'échanges de Kertatupage est une offre complémentaire pour les habitants de ce bassin versant puisque situé sur une ligne différente.

Des parkings-relais complémentaires non situés en interface directe avec le tramway ou le BHNS (PEM Guilers, PEM Carpont, PEM Plougastel) ont été prévus afin d'améliorer le niveau de service actuel. La méthode décrite ci-dessus n'est pas applicable pour ces PEM, qui ont été dimensionnés de manière empirique au regard des constatations et usages constatés.

A noter par ailleurs que les principaux PEM (notamment PEM Provence et Kertatupage) sont conçus de manière à permettre leur évolutivité. A titre d'exemple, la conception de l'ouvrage enterré réalisé sous le futur PEM de Kertatupage a pris en compte des hypothèses de charges supplémentaires permettant la réalisation éventuelle d'un parking en ouvrage au-dessus.

Enfin, il est précisé que l'intégralité des PEM intègrent des abris-vélos, et que les itinéraires vélos pour y parvenir sont prévus dans les emprises du PEM, et raccordés aux aménagements existants ou prévus sur les voiries extérieures à ces PEM.

- Une autre personne s'interroge aussi sur l'efficacité et l'utilité des pôles d'échange multimodaux et la sécurité des véhicules garés, en particulier lors de stationnement la nuit.

152 - Réponse du Maître d'Ouvrage

Aucun retour spécifique sur la sécurité des véhicules garés n'est remonté s'agissant des PEM actuels en service depuis 2012. Il n'y a donc pas de gardiennage prévu. De plus, l'usage des PEM est principalement diurne.

- Un intervenant déplore le manque de lisibilité de certains documents graphiques et constate aussi l'impossibilité d'apprécier l'impact de la zone de covoiturage sur les aménagements cyclables.

153 - Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'est pas précisé de quel PEM il s'agit. Toutefois nous confirmons que l'intégralité des PEM intègrent des abris-vélos, et que les itinéraires vélos pour y parvenir sont prévus dans les emprises du PEM, et raccordés aux aménagements existants ou prévus sur les voiries extérieures à ces PEM.

- Un usager regrette l'absence d'outil d'aide à l'information aux PEM, pour favoriser le covoiturage ou le partage de voiture, par exemple par un affichage lumineux ou une application mobile.

154 - Réponse du Maître d'Ouvrage :

Des panneaux seront mis en œuvre pour signaler les aires de covoiturage. Les outils cités, plutôt liés à leur utilisation, existent déjà (exemple de l'appli Ouestgo de la Région Bretagne) et sont gérés et développés par les exploitants et autorités de transport compétentes.

Néanmoins, il est précisé que, dans le cadre de la poursuite du dialogue citoyen, un panel d'habitants a été constitué pour travailler avec les concepteurs du projet sur les différents services à mettre en œuvre dans les pôles d'échange.

L'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR113) constate que le nombre de places (auto) créées sur les PEM ne semble, en l'absence de mention d'une étude sur le sujet, justifié que par le nombre de places supprimées en centre-ville. Elle estime que la démarche correcte aurait été de se donner, en fonction des objectifs du PCAET par exemple, un objectif de transfert modal, permettant d'estimer une capacité des PEM (probablement bien supérieure), elle-même permettant de supprimer le stationnement équivalent au centre-ville.

155 - Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le dimensionnement des PEM n'a pas suivi cette logique : Cf réponse 151.

5.1.2 Observations par PEM

➤ PEM Carpont à GOUESNOU

Le maire, deux adjoints (DUP/BM/C6, DUP/eR103 et DUP/eR126, DUP/eR143) et un grand nombre de riverains ont signalé les difficultés actuelles de l'aire de covoiturage existante qui doit être transformée en PEM.

Le maire et ses adjoints sollicitent une réflexion globale associant le département du Finistère sur un autre emplacement et en y intégrant la configuration du rond-point Charles de Gaulle.

Les critiques concernent principalement les difficultés d'accès des riverains du quartier de Kerdidrun, l'aire de covoiturage se situant sur l'unique voie d'accès au lotissement qui comprend environ 73 maisons.

Les personnes, toutes défavorables au projet développent les arguments suivants :

- L'accès (entrée-sortie) au rond-point Charles de Gaulle est actuellement difficile et l'augmentation des places (65 dédiées au P+R et 60 au covoiturage) compliquera la situation ;
- Les usagers actuels de l'aire de covoiturage considèrent la voie routière comme un parking. La gêne des riverains est quotidienne, et donc source de conflits ;
- La dangerosité de cette portion routière est réelle ;
- La suppression d'un espace naturel (verger) à proximité n'est pas souhaitable ;
- Le manque d'équipements empêchant les demi-tours sauvages n'est pas sécurisant ;
- Les gens du voyage risquent de « squatter » le lieu ;
- L'aspect « entrée de bourg » sera peu attrayant ;
- Le développement d'un stationnement anarchique y compris dans le quartier, en cas de saturation du PEM (car sans possibilité d'évolution) ;

- Une fréquence de bus toutes les 10 mn, qui pourrait entraîner une gêne provoquée par le déplacement non maîtrisé des piétons ;
- Une fréquentation déjà importante du rond-point Charles de Gaulle qui est un axe clé pour l'accès aux deux voies expresses. L'ajout des bus pourrait être source de difficultés supplémentaires ;
- La voie routière du quartier devrait être indépendante de tout projet.

Propositions des riverains :

Ils précisent que l'aire de covoiturage actuelle du Carpont est très fréquentée et surtout très mal réalisée. Elle pourrait être améliorée (sans présence de bus ou de cars !) en ajoutant un parking sécurisé pour les vélos, en permettant un accès et une sortie directs, par la route de Guipavas, en la séparant de la voie d'accès au quartier de Kerdidrun.

Le futur PEM pourrait être très rapidement saturé sans aucune possibilité d'évolution. Les riverains proposent donc la création d'un PEM route de Bourg-Blanc, au Lantel (ancienne route de Bourg Blanc), plus adapté et avec un accès facilité des voitures venant du Nord et du Pays d'Iroise (avec si possible une jonction routière pour les usagers de Plabennec). L'aménagement du PEM pourrait y être bien plus aisé avec des places de parking plus conséquentes et une possibilité d'évolution réelle.

156- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Suite aux nombreux retours des riverains du PEM Carpont et au regard des observations formulées par le CD29 et le maire de Gouesnou, il va être proposé au conseil de métropole de réétudier ce PEM Carpont hors du projet Mon réseau grandit. Une étude plus globale de cette entrée de ville de Gouesnou sera lancée, intégrant les résultats de la démarche déjà lancée sur une vision long terme de l'urbanisation globale de la commune (Etude Grand Angle) et les problématiques de circulation, réexaminant le fonctionnement du carrefour RD67/RD788, les accès au lotissement et les problématiques de transport en commun.

PEM Plougastel Nord Est

Une personne s'interroge sur ce PEM sans projet de ligne Bibus directe mais une autre souligne que les travaux rue de Kernevel, avec l'augmentation prévisible du flux, devraient être pris en compte pour dimensionner un réel PEM.

157- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponses N°150 et 151.

PEM Plougastel Ouest

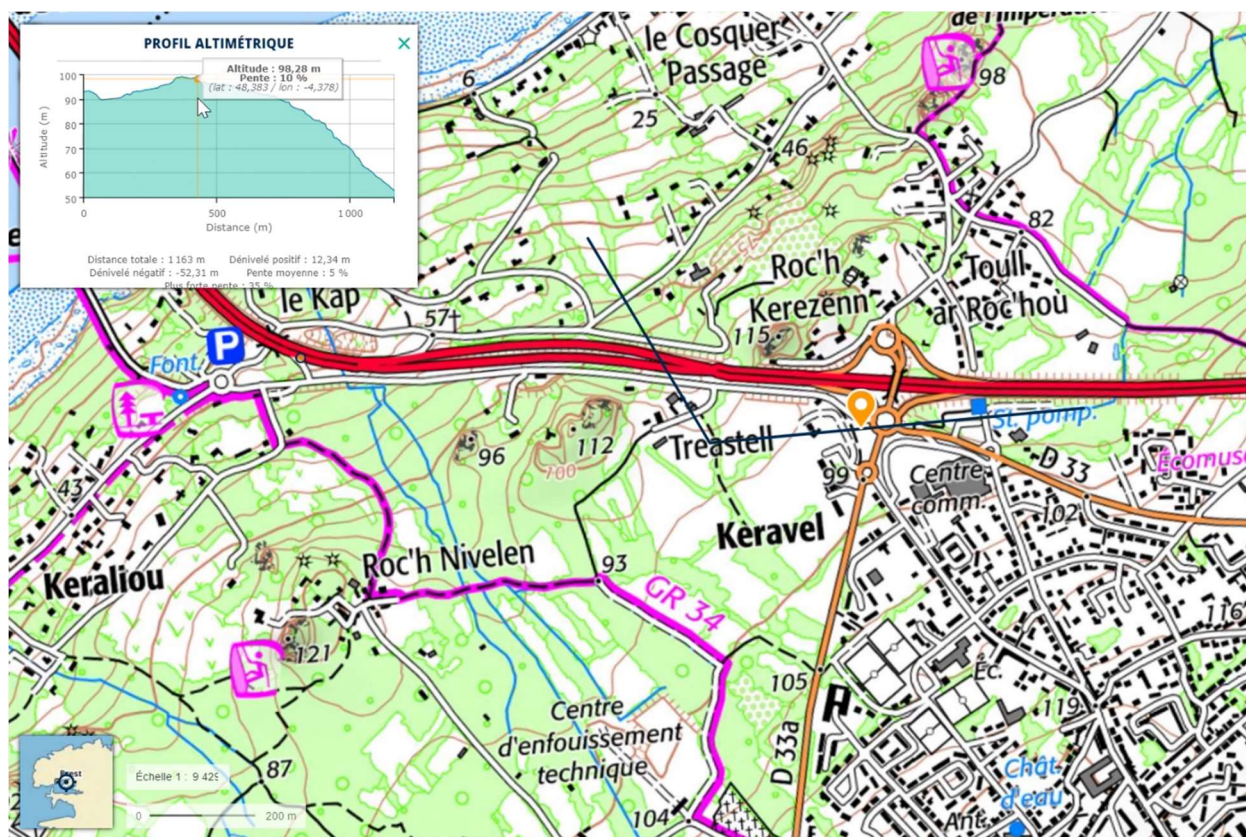
Un habitant s'interroge sur la proximité du PEM avec le site Natura 2000 et la référence à l'Elorn ainsi que l'artificialisation de cette zone car l'urbanisation constante de ce secteur augmente la pression hydraulique sur ce chevelu de ruisseaux. Ces eaux pluviales transportent jusque dans l'Elorn toutes les pollutions (fluides, déchets divers...) qu'on retrouve aussi sur les parkings, voiries et sans doute les PEM. Il suggère de profiter de cette nouvelle artificialisation pour retravailler la protection de la zone humide.

158- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les aménagements du projet "Mon réseau grandit" prévus au droit du PEM ne sont pas de nature à modifier les volumes d'eau à assainir sur ce secteur. En effet, le projet ne prévoit que des

aménagements sur des zones déjà imperméabilisées et les grilles de collecte des eaux se raccorderont sur le réseau d'assainissement existant. Les volumes d'eau à traiter à l'origine de désordres constatés, et mentionnés dans la note jointe à la contribution déposée au cours de l'enquête publique sur ce sujet, proviennent de l'axe routier ainsi que du parking et de la toiture du centre commercial. Le projet "Mon réseau grandit" n'engendrera pas de modification des volumes d'eau à traiter. Les dysfonctionnements hydrauliques actuels du système d'assainissement ne seront pas aggravés par le projet. La mise aux normes de la gestion des eaux de ce secteur n'est pas du ressort du Maître d'Ouvrage du projet de transport en commun mais du gestionnaire du réseau d'assainissement.

S'agissant de l'aire de covoiturage prévue en face, l'objectif est de limiter les rejets au réseau d'assainissement existant et, comme pour la plupart des autres PEM, de favoriser l'infiltration des eaux (places de stationnement perméables, noues infiltrantes), avec dans tous les cas un objectif de débit de fuite à respecter. Par ailleurs, les premières analyses semblent indiquer que l'aire de co-voiturage se situe sur une zone de séparation entre deux bassins versants. En effet, la topographie de la zone met en évidence que les eaux de la future aire de covoiturage seront naturellement dirigées à l'ouest de la RD33a et auront pour exutoire la mer mais en dehors de la zone Natura 2000. Les études d'assainissement de cet aménagement qui vont être engagées permettront de confirmer ou non ce point.



PEM Guilers

Le maire (DUP/GL/C1) fait part de son souhait initial d'une implantation du PEM au sud du rond-point de Coat Mez afin de capter la population en provenance du Pays d'Iroise. Il n'est cependant

pas opposé à ce PEM à condition qu'il soit modifié pour tenir compte des évolutions entérinées avec BMA (arrêt de bus plus adapté), mais estime que le projet manque d'ambition dans sa réalisation et qu'il n'y aura aucune évolution possible.

159- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le positionnement proposé pour le PEM correspond aux possibilités offertes à ce stade par le PLUi. La captation des usagers en provenance du Pays d'Iroise est assez simple même sur cet emplacement du fait du giratoire existant. De plus, afin de servir aussi les habitants de Guilers, la position actuelle permet la desserte des piétons et vélos, ce qui n'est pas le cas dans une implantation au sud de la route départementale (pas de traversées piétonnes ou cyclables). L'emplacement sud tel que suggéré pourrait constituer une opportunité pour un accroissement futur de capacité du PEM, s'il était constaté que le premier devenait saturé. Une réflexion pourrait être menée concernant cet emplacement au sud, à initier dans le cadre de la future révision du PLUi de Brest métropole.

PEM Plouzané

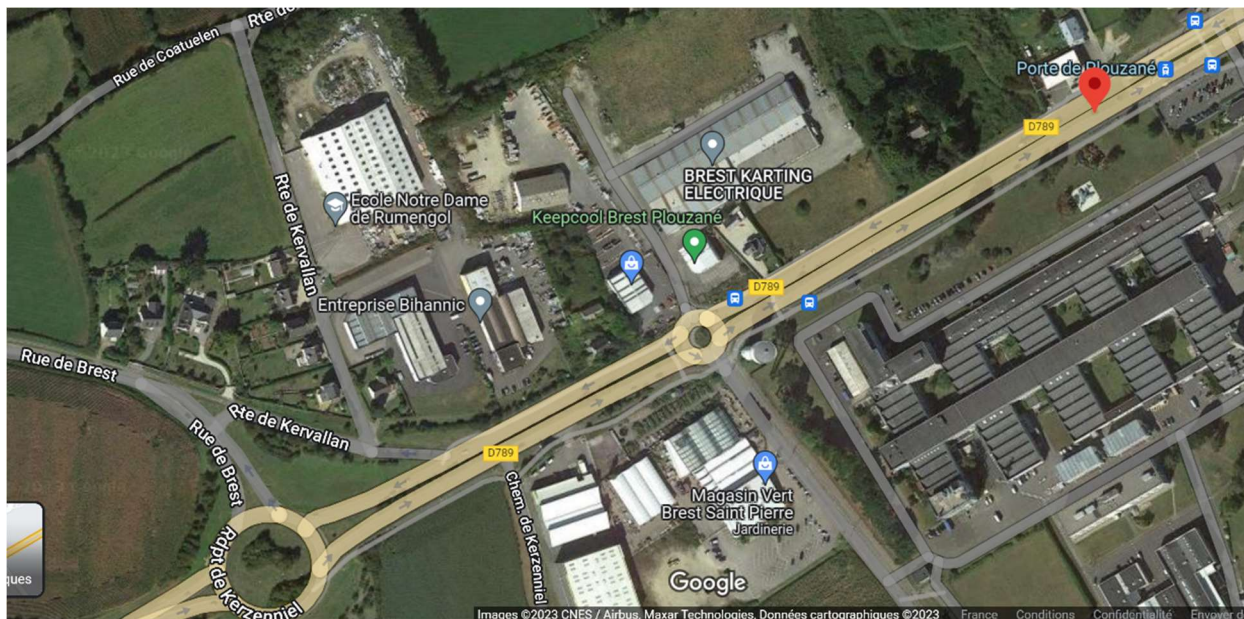
Un riverain souhaite que le PEM soit réalisé en priorité pour favoriser rapidement le changement de modes de déplacements mais déplore le manque de phasage des travaux.

Un conseiller communautaire de Pays d'Iroise Communauté (DUP/eR135) précise que le PEM n'est pas accessible par le Nord pour les vélos et les automobilistes par le rond-point de Athabascan ou celui de Kerzeniel.

Il souhaite un nouvel « abri vélos sécurisé » et s'interroge sur l'avenir du parking de Montbarey. Il constate que le dépose minute pour les voitures en direction de Brest n'est pas bien matérialisé et trop petit. Il regrette l'absence de matérialisation d'un dépose minute complémentaire pour reprendre les passagers de l'autre côté de la rue (en direction de Plouzané).

160- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La continuité cycle depuis le giratoire Kerzeniel est assurée via une piste bidirectionnelle au nord de l'avenue 1ere DFL jusqu'au giratoire Athabascan, puis avec deux pistes monodirectionnelles au sud dans le sens entrant et au nord dans le sens sortant. La traversée cycle est assurée au niveau de la station Porte de Plouzané.



L'abri vélo actuel n'est pas saturé, il n'est donc pas prévu d'en ajouter un nouveau. Nous rappelons ici la démarche lancée de dialogue continu avec un panel de citoyens pour réfléchir sur les services proposés dans les PEM.

Côté Nord, le dépose minute est prévu sur le parking du PEM.

Côté sud, le dépose minute sera mieux identifié. Son dimensionnement nous semble suffisant.

PEM Kertatupage

Une habitante regrette que le tracé de la voie d'accès au PEM s'insère dans un espace vert récemment aménagé.

Elle indique que ce lieu est très fréquenté des riverains et permet aussi aux piétons et vélos de circuler hors des fortes contraintes de la circulation routière.

Elle note que l'accès au parking actuel du lycée Kerichen sera compliqué pour les voitures, circulant vers le centre-ville car l'existence du « tourne à gauche » semble compromise.

Elle s'interroge sur le libre accès du PEM pour uniquement les usagers du BHNS et sur le cheminement des piétons, en particulier pour l'accès au rond-point. Pour elle le PEM de Kertatupage est trop proche du centre-ville et il manque de mutualisation avec le parking Kerichen libre pendant les vacances. Un aménagement en parking silo pourrait limiter son impact sur l'environnement.

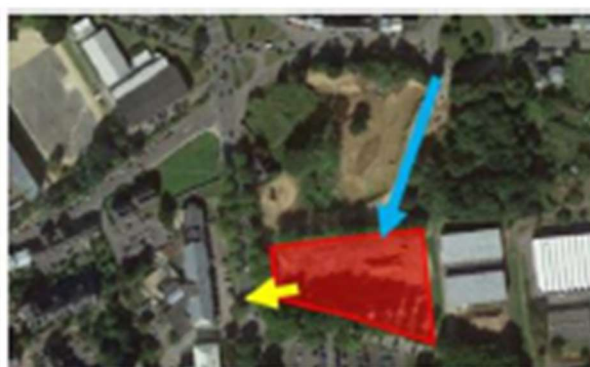
Elle souhaite que le parc de Kertatupage, qui est une réussite, ne soit pas défiguré.

161- Réponse du Maître d’Ouvrage :

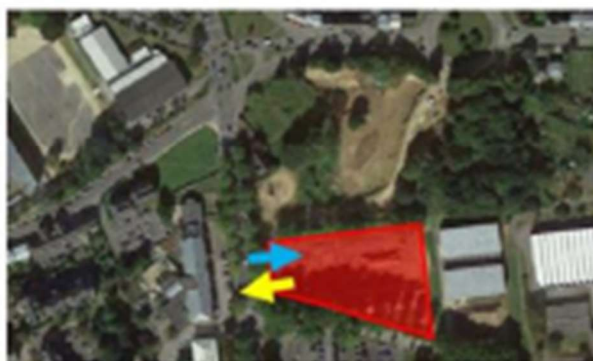
Le parking n’est pas implanté sur le parc paysagé récemment aménagé, mais au-dessus de l’ouvrage enterré en béton réalisé à côté. Le parc paysager sera donc maintenu en l’état. Seule une voie d’accès au pôle d’échange sera aménagée depuis le rond-point de Kertatupage. Plusieurs alternatives de positionnement de ce pôle d’échange et de configuration des accès ont été étudiés (cf. Chapitre 6.1. de la pièce E du dossier). Néanmoins, aucun autre site ne s’est révélé possible. Pour sa desserte, un accès depuis le boulevard Léon Blum diminuerait trop fortement l’attractivité de ce PEM et générerait des flux supplémentaires sur le carrefour Blum/Lesven/Mirabeau.



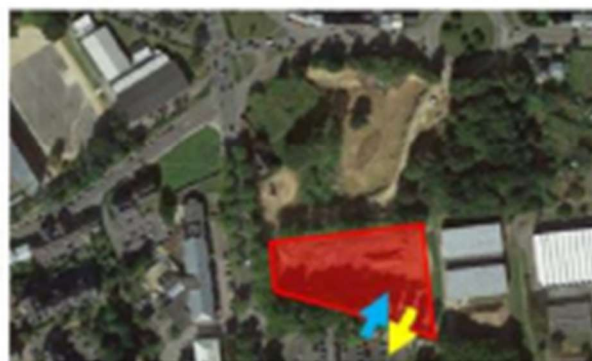
Option 1



Option 2



Option 3



Option 4

Il est précisé que cette voie d’accès au PEM est réservée aux utilisateurs du PEM, et qu’elle ne constituera pas un itinéraire pour accéder à la rue Kérichen. En effet, un contrôle d’accès (barrières) seront mise en place au niveau de l’entrée du PEM et du pôle bus au Nord.

Le parking existant évoqué est situé dans l’emprise du Lycée, propriété de la Région et soumis à des dispositifs de sécurité propres aux demandes de l’Education Nationale, d’où la non mutualisation.

Enfin, nous confirmons que le tourne à gauche de Blum vers la rue Kérichen sera toujours possible, sans voie dédiée mais avec un phasage de feux adapté.

PEM Cavale Blanche

- Pour certains, le stationnement de voitures pour les clients du tramway sera compliqué, car il sera mélangé avec celui de l'hôpital, d'où l'intérêt de créer un terminus décalé (Questel) pour permettre de ne pas mélanger ces types de stationnement.

162- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse observation N°74.

Par ailleurs, il est précisé que l'accès au parking silo du CHRU depuis le boulevard Tanguy Prigent est réservé aux personnels du CHRU, les accès publics se feront par la rue Georges Kerbrat.

Demande de création d'un PEM

Quelques personnes, dont les élus du Groupe Municipal Minoritaire "Marchons pour le Relecq Kerhuon" (DUP/BM/C5), demandent la création d'un PEM près de la piscine au lieu-dit « la Cantine » sur la commune du Relecq-Kerhuon.

163- Réponse du Maître d'Ouvrage :

En l'état actuel du fonctionnement de lignes de bus et de son positionnement (après la zone de congestion du pont de l'Iroise notamment) cette localisation n'avait pas été intégrée dans le projet. Toutefois, au vu des réflexions menées sur le secteur Moulin Blanc (y compris le volet mobilités) ainsi que la projection à plus long terme dans le cadre de la révision à venir du PLUi et de son volet Plan de mobilités, nous prenons bonne note de la proposition.

5.2 Observations et questions de la commission d'enquête

- Sur quelle logique de captation de flux ont été calculées les jauges des PEM ?

164- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse 151.

- Quels sont les principes d'organisation des circulations mis en place afin d'intégrer les flux générés par les PEM, notamment aux heures de pointe ?

165- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'impact des PEM est assez limité dans la mesure où les flux qui l'utilisent passaient, pour la majorité d'entre eux, auparavant au même endroit en direction du centre-ville. Il y a donc une modification des mouvements directionnels dans le carrefour (vers le PEM au lieu de vers le centre). L'utilisation des PEM étant faite de manière étalée sur plusieurs heures le matin et le soir (le parking se remplit sur plus d'une heure et se vide sur plus d'une heure), l'impact trafic est limité, sans incidence forte sur la capacité des carrefours.

- Comment envisagez-vous l'évolution des capacités des PEM et en particulier pour les PEM de Gouesnou (Carpont), Guilers, Plougastel Est et Ouest ?

166- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les études à venir portant sur la révision du PLUi intégreront les évolutions possibles des besoins pour le développement des mobilités autour de ces PEM. Au besoin, si des évolutions sur ces

sites ne sont pas possibles du fait de la configuration (Guilers Nord par exemple), d'autres localisations pourraient être identifiées.

Le conseil départemental du Finistère, dans son courrier du 8 septembre 2022 émet les observations suivantes :

« Certains aménagements sur le réseau routier départemental en accompagnement de la création de PEM et de leur fonctionnement peuvent interroger en termes de fonctionnalité ou de lisibilité. Le Département veillera au respect des préconisations techniques garantissant le meilleur fonctionnement des aménagements et la sécurité routière.

Il en fera un préalable au transfert des terrains nécessaires à la mise en œuvre de ces PEM »

- Quelle est la réponse de BM à ces critiques et demandes du conseil départemental ?

167- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les aménagements de certains PEM ont été revus, notamment suite à la réunion du 09 juin 2022 entre le CD29, BMa, Tram2 et le MOE. Les demandes du CD29 sont prises en compte à l'avancement des études. Les équipes projet restent à l'écoute du Département du Finistère afin de veiller, collégialement, au respect des préconisations techniques garantissant le meilleur fonctionnement des aménagements et de la sécurité routière.

PEM Plougastel Ouest :

- Pouvez-vous compléter l'étude d'impact du PEM de Plougastel en vue d'intégrer les conséquences de l'ajout de l'aire de covoiturage ?

168- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La décision de créer une aire de covoiturage à proximité immédiate du PEM Plougastel Nord-Ouest a été actée juste avant le dépôt du dossier d'enquête publique en préfecture pour son instruction en juin 2022.

Avant le nouveau dépôt du dossier en préfecture en octobre 2022 pour la tenue de l'enquête publique, le dossier d'étude d'impact et d'enquête publique a été partiellement complété en termes de présentation du projet. Lors de l'analyse préliminaire du dossier par la commission d'enquête, une demande de confirmation de la réalisation de cet aménagement a été faite auprès du Maître d'Ouvrage qui a produit un additif au dossier d'enquête publique.

Si les dossiers d'enquête publique et d'étude d'impact qui ont été soumis au public lors de l'enquête publique de décembre 2022/Janvier 2023 n'ont pu être entièrement mis à jour, notamment pour l'ensemble des cartographies du dossier, les inventaires écologiques ont bien été réalisés sur ce site. Au droit de ce site, les enjeux environnementaux sont faibles. Les arbres plantés sont jeunes et ne sont que faiblement favorables à l'avifaune. Une espèce de vipère (Vipère péliade) a été identifiée en limite de cette aire, sur une parcelle non impactée par les travaux du projet. L'enjeu lié à cette espèce est donc fort. Cependant, l'habitat existant au droit des travaux n'est pas favorable à cette espèce. Il est très peu probable que des individus se dispersent vers l'aire de covoiturage. L'impact du projet est donc faible et ne nécessite pas la mise en œuvre de mesures spécifiques.

L'exploitation de l'aire de covoiturage n'aura pas d'impact sur les circulations des véhicules sur les axes adjacents et n'aura pas non plus d'impact (notamment lié aux manœuvres des véhicules sur la zone de stationnement) sur les circulations des vélos sur les pistes cyclables à proximité immédiate de l'aménagement.

A noter que le dossier d'autorisation environnementale qui a été déposé en préfecture en décembre 2022, et qui sera porté à la connaissance du public au 2ème trimestre 2023, traite bien de ce nouvel aménagement.

PEM Guipavas :

- Quid de l'articulation du covoiturage/stationnement payant ?
- La CE relève une discordance entre les pièces E et H2 du dossier concernant le programme de cet aménagement. Des places dédiées au covoiturage seront-elles réellement réalisées au PEM Guipavas ?

169- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La pièce H2 p11 comporte une erreur. Le programme du PEM aéroport ne comporte pas la réalisation d'une aire de covoiturage et recharge électrique.

6. AMENAGEMENTS CYCLABLES

6.1 L'expression du public

66 observations portent sur les aménagements cyclables, dont 50 ont été rédigées par l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR113).

6.1.1 Observations formulées par les contributeurs autres que l'association Brest à pied et à vélo

Certaines expriment un avis favorable général sur la mise en œuvre de nouveaux aménagements cyclables. Au contraire, un requérant considère que la pratique cycliste n'est pas adaptée à Brest en raison notamment de la pluie et du vent.

Plusieurs demandes à caractère général ont été établies :

- Possibilité d'utiliser les abris à vélo sans abonnement, ou mise en œuvre de garages gratuits et sécurisés pour les vélos ;

170- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'offre de service et tarifaire n'est pas totalement arrêtée. Mais le service offert appelle à être couvert par une contribution, même si ne couvrant que partiellement le fonctionnement du service. A noter que les abonnements Bibus permettent l'utilisation de ces stationnements sans coût supplémentaire et que des tarifications solidaires existent.

- Possibilité d'emport du vélo dans le tram ou le bus, y compris aux heures de pointe ;

171- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'agencement des rames privilégie l'intégration de places assises et n'intègre pas cette possibilité d'emport du vélo. Priorité est donnée au maintien de la capacité globale de voyageurs à l'heure

de pointe. L'emport est donc possible uniquement sur certains créneaux, d'où les solutions de stationnement vélo positionnées au niveau des pôles d'échanges.

- Prévoir des abris-vélos - stationnements vélos en dehors des PEM, dans les points stratégiques ;

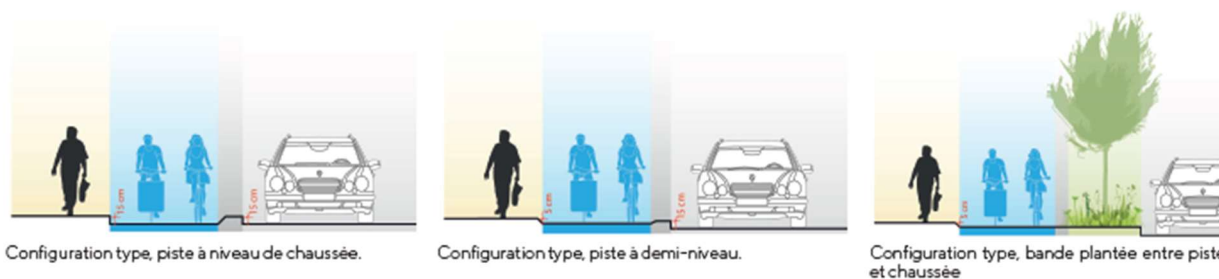
172- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Des stationnements-vélos sont prévus en-dehors des PEM. Leur implantation sera étudiée en phase d'études détaillées, en lien avec les besoins et usages constatés.

- Prévoir un revêtement d'une couleur différente pour les aménagements cyclables et la partie piétonne lorsque ces deux zones se côtoient ;

173- Réponse du Maître d'Ouvrage :

D'une manière générale les trottoirs et pistes cyclables ne se côtoieront pas sur trottoir. Les fonctions seront clairement séparées, par une bordure séparatrice et une différence de niveau, conformément aux configurations-type ci-après :



Néanmoins, une différenciation des revêtements est prévue, avec des pistes cyclables en enrobés clairs. Par ailleurs, un marquage renforcé des itinéraires cycles dans les carrefours est prévu.

- Séparer la bande cyclable de la chaussée par un élément "en relief", type bande rugueuse à minima pour éviter que les automobilistes chevauchent cette bande cyclable ;

174- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponse n°173 ci-dessus. Sauf cas assez limités dans lesquels l'itinéraire cycle se fait sur bande cyclable, l'essentiel du projet est conçu avec des pistes cyclables protégées.

Dans le détail, le bilan sur les aménagements de pistes cyclables dans le cadre du projet Mon Réseau grandit est le suivant :

- Tramway :
 - o 6900 ml de pistes cyclables unidirectionnelles ;
 - o 1150 ml de pistes cyclables bidirectionnelles ;
 - o 950 ml de bandes cyclables ;
 - o 500 ml de voies vertes.
- BHNS :
 - o 3470 ml de pistes cyclables unidirectionnelles ;
 - o 70 ml de pistes cyclables bidirectionnelles ;
 - o 120 ml de bandes cyclables (rue de Glasgow) ;
 - o 130 ml de voies vertes (rue Bertrand d'Argentré et carrefour Lesven/ Mirabeau / Blum) ;

- 1400 ml d'aménagement cyclable dans couloir BHNS ;
- 50 ml d'aménagement cyclable en mixité avec les VL (rue de Glasgow carrefour Dupleix).
- Rue de Paris :
 - 220 ml de bande cyclable ;
 - 240 ml en mixité avec bus et VL.
- PEM
 - 140 ml de pistes unidirectionnelles ;
 - 280 ml de pistes bidirectionnelles.

Soit, au total :

- 12,6 km d'itinéraires cycles protégés
- 1,3 km de bandes cyclables
- 1,7 km de site mixte

- Prévoir des pistes cyclables en voie propre avec bordure tout au long du BHNS et du tram ;

175- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponses n°173 et 174 ci-dessus.

- Sécuriser les pistes cyclables, s'inspirer de l'aménagement réalisé Boulevard Sébastopol à Paris ;

176- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'aménagement du boulevard Sébastopol à Paris est une piste bidirectionnelle séparée par une bordure de la voirie. Les pistes cyclables du projet seront protégées. Cf. Réponses n°173 et 174 ci-dessus.

- Ne pas réaliser de pistes cyclables en sens contraire des voitures.

177- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Au stade de l'Avant-projet, les insertions envisagées au stade des Etudes Préliminaires ont été entièrement reprises pour prévoir des pistes unidirectionnelles (dans le même sens que les voiries), qui sont plus sécurisantes et facilitent les insertions (nombreuses en ville) depuis les rues perpendiculaires. Ainsi, le projet ne prévoit pas de pistes unidirectionnelles en sens contraire des voitures. Par contre, le raccordement par des double sens cyclables sur les petites voies de desserte adjacentes au projet est bien prévu.

D'autres observations expriment des regrets sur l'insuffisante prise en compte des cyclistes lors de la création de la ligne A du tram, sur le fait que le projet « Mon réseau grandit » ne traite pas tous les couloirs bus/vélos dangereux, et sur l'absence de perspective de nouvelle mise en place de vélos en libre service. Une observation exprime une crainte de discontinuité des aménagements cyclables, alimentée par la segmentation du projet en planches ne se recouvrant pas.

178- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le chapitre 5.1.7 du volume E du dossier présente les aménagements cyclables et notamment le sujet des continuités, de façon distincte des planches de projet (cf. figure 223).

Les évolutions des vélos en libre-service ne fait pas partie du projet Mon réseau grandit. Elles sont traitées plus globalement à l'échelle de la ville et non du seul corridor du projet.

Sur la compatibilité entre BHNS et cycles, plusieurs intervenants regrettent qu'une partie du linéaire soit partagé entre les BHNS les cycles, avec une largeur d'emprise qui serait augmentée mais non quantifiée.

179- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les couloirs vélo-bus est un espace partagé par les cyclistes et les bus. Il offre une largeur importante pour circuler. C'est une solution qui peut offrir certain confort pour les cyclistes, à condition que la fréquence et la vitesse des bus soit faible. Les couloirs vélo-bus doivent avoir une largeur minimale de (CEREMA):

- 3,20m à 3,50m pour un couloir bus ouvert (le minimum admissible étant 3m),
- 4,50m pour un couloir bus fermé unidirectionnel
- 6,30m pour un couloir bus fermé bidirectionnel

D'une manière générale, les itinéraires de notre projet aménagés en mixité cycles-BHNS (rue de Glasgow et rue Lesven) sont traités par un couloir fermé de 8m de large. Dans le détail, cette voie intègre une largeur de 4,5m de large dans le sens montant, et une largeur de 3,50m dans le sens descendant, les cycles et les bus avançant à des vitesses similaires.

Rue Paul Doumer : plusieurs intervenants considèrent qu'une véritable piste cyclable avec séparation aurait pu être prévue, avec un aménagement plus sécuritaire. L'exemple du boulevard Tanguy Prigent est cité. Un autre intervenant juge que la mise sur une voie de circulation pour les véhicules sur cet axe, et sur le boulevard Montaigne, rend dangereuse la circulation des cyclistes.

180- Réponse du Maître d'Ouvrage :

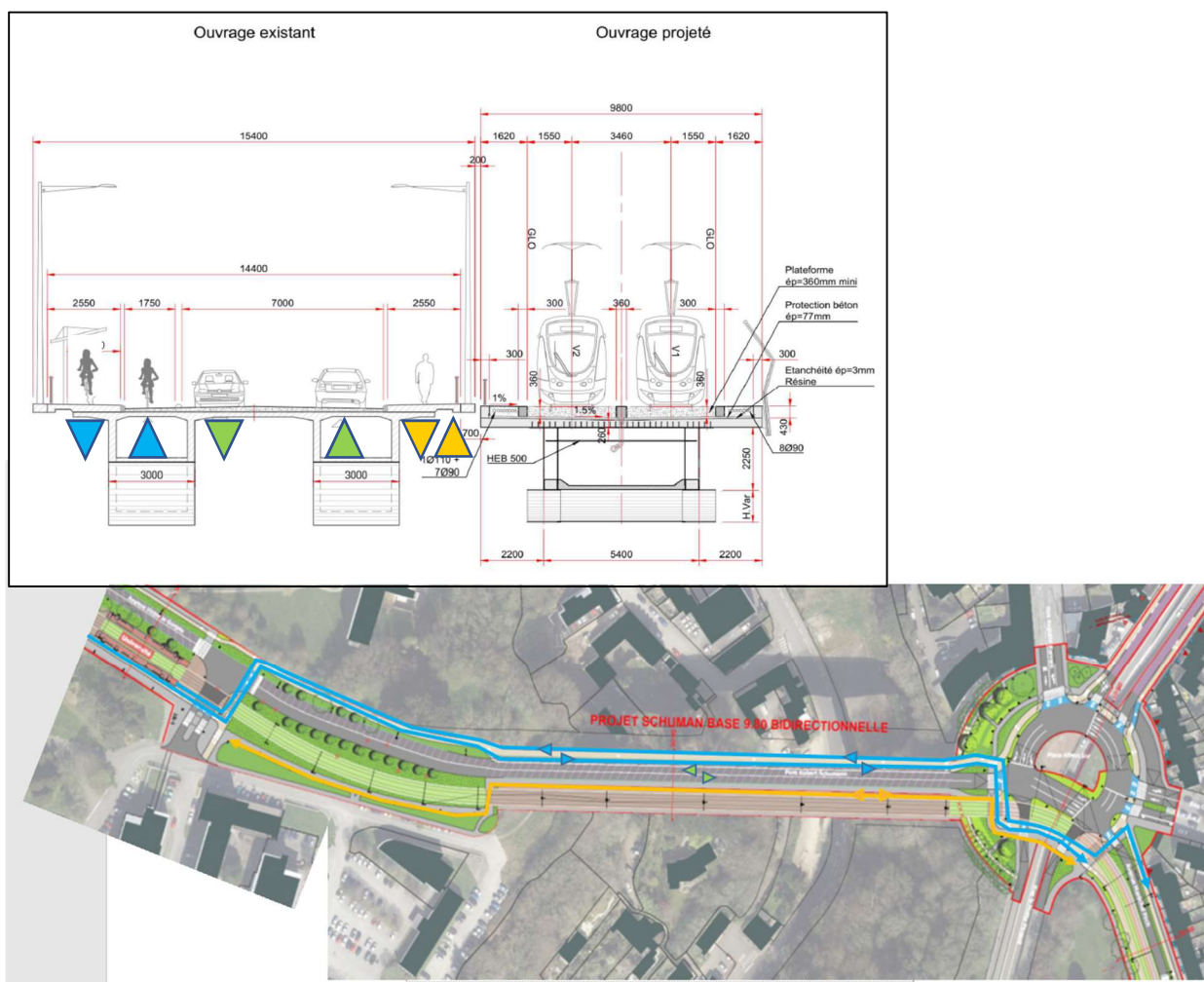
Les aménagements cycles de la Paul Doumer seront traités à 75% avec des pistes cyclables séparées de la voirie par une bordure. Une bande cyclable est aménagée entre la sortie de la trémie et le carrefour avec la rue Mathieu Donnart. Sur le boulevard Montaigne, les aménagements seront entièrement traités en pistes cyclables, sécurisées par rapport aux voies de circulation.

Planche 10 du Tram Pont Schumann : 3 observations critiquent l'aménagement retenu pour les cyclistes, avec un aménagement mixte piétons cyclistes, et la nécessité de traverser 2 fois la chaussée pour les cyclistes dans le sens avenue Le Gorgeu > avenue Foch. En conséquence, 2 propositions ont été établies (DUP/eR67) :

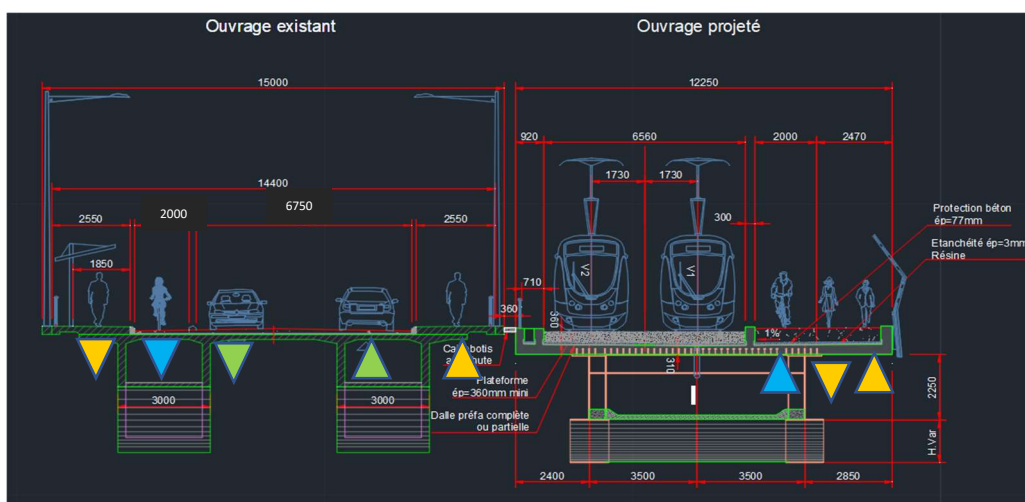
- Garder une piste cyclable de chaque côté de la chaussée sur le pont Schumann et ainsi faciliter et sécuriser le déplacement des cyclistes ;
- Aménager sur le nouveau pont à côté des trams, en élargissant les voies techniques, sur un côté un aller-retour pour les cyclistes et sur un autre côté un trottoir pour les piétons, ce qui permettrait sur le pont actuel une voie en site propre réservée aux bus pour aller au centre-ville et deux voies pour les voitures.

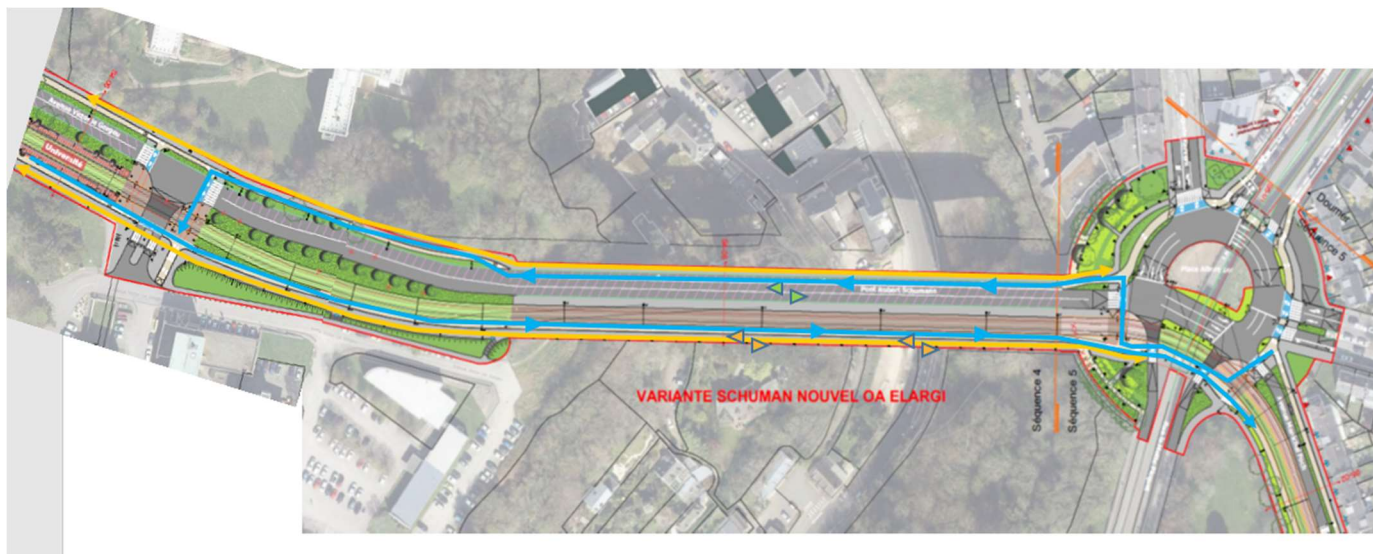
181- Réponse maîtrise d'ouvrage :

En préambule, il convient de préciser que le projet répond bien aux prescriptions réglementaires, car il permet d'insérer l'ensemble des fonctionnalités attendues sur le projet (Tramway, piétons, cycles, 2 voies de circulation) sur des largeurs réglementaires. Vous trouverez ci-dessous une coupe et un schéma permettant d'illustrer les cheminements tels que prévus dans le projet :



Néanmoins, il serait effectivement plus confortable de pouvoir élargir les trottoirs et les pistes cyclables, et de rendre les itinéraires plus lisibles en évitant des traversées de chaussée. Ainsi, l'opportunité d'élargir le nouveau pont Schuman est à l'étude, afin d'y insérer le sens Ouest->Est cyclable et un cheminement piéton. Les fonctionnalités seraient alors celles décrites sur le plan et la coupe ci-après :





La faisabilité de cette solution dans le cadre de l'enveloppe financière du projet reste toutefois à conforter.

6.1.2 Observations formulées par l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR 113)

Remarques générales :

L'expression « circulations douces » n'est pas définie dans le dossier. L'association l'interprète dans le sens restreint d'espace dédié aux mobilités actives au sens strict. L'ensemble de son avis est basé sur cette interprétation et serait à revoir dans le contexte d'une définition plus large.

Pièce E

Remarque générale

La plupart des coupes d'insertion ne sont pas cotées. Par ailleurs elles ne sont pas positionnées sur les plans d'insertion. Ce qui ne permet pas de juger du respect des obligations légales, des recommandations du CEREMA, où même des indications du dossier d'enquête.

182- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'est pas du niveau du dossier DUP de définir avec précisions toutes les dimensions du projet. Les études de projet et de détail se poursuivent. L'ensemble des normes et réglementations applicables est pris en compte dans la conception. Les recommandations sont prises en compte dans la mesure où le périmètre du projet le permet.

§4.1 : L'association regrette que la prise en compte des aménagements cyclables n'apparaisse que comme une obligation légale et non comme la nécessaire complémentarité entre les transports en commun et les mobilités actives pour assurer des déplacements en toute sécurité sur tout le territoire de la métropole, sans nécessiter un usage de la voiture individuelle.

Les choix retenus inversent les priorités qui devraient s'appliquer à tout projet d'aménagement des espaces publics : piéton, puis cycliste, puis transport en commun, puis services et transports

de marchandises, puis voiture individuelle, le stationnement de véhicules privés relevant, lui, de l'occupation du domaine public.

183- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce commentaire n'implique pas de réponse du maître d'ouvrage

§4.2.4 (figure 12) : l'emplacement prévu pour les vélos n'est même pas mentionné malgré l'obligation faite par l'article L228-2 du CDE, celui prévu pour les piétons paraît insuffisant au regard des exigences d'accessibilité (arrêté du 15/1/2007), alors que le stationnement automobile fait l'objet d'un emplacement dédié non justifié dans le texte.

184- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Nous pouvons apporter les précisions suivantes : Rue Robespierre au niveau de la station les vélos circulent dans le site propre. Pour le fonctionnement des commerces de proximité au cœur du bourg, des stationnements en dépose minute ont été conservés.

§4.2.5 Figure 13, Le principe d'avoir une voie cycle entre la voie tramway et une bordure d'arbres implique que les engins de nettoyage de la chaussée puissent venir la nettoyer (notamment en automne où la chute des feuilles rend la chaussée glissante).

185- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La question de l'entretien des pistes cyclables a été traitée avec le service propreté de Brest Métropole.

§4.5 & 4.6 : La couleur retenue pour les aménagements cyclables pose deux problèmes :

- La différence des nuances retenues pour les deux aménagements (nécessité d'assurer la cohérence de couleur entre tous les aménagements cyclables) ;
- La nécessité que cette coloration tranche sans ambiguïté avec celle des autres usages de l'espace public. Le vieillissement des enrobés noirs se traduit par un éclaircissement qui les rapproche de l'enrobé beige. Ceci pose un problème de sécurité au niveau des intersections, où il est nécessaire que la trajectoire vélo ressorte parfaitement.

186- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La différenciation des pistes cyclables avec le reste des aménagements est traité dans la réponse n°173.

§4.7 : Passage aux stations : éviter le passage des vélos en pied de quai et privilégier le passage par l'arrière du quai et de l'abri pour éviter les conflits pendant les périodes contraintes d'embarquement-débarquement. Ce principe doit être uniforme sur l'ensemble du projet (contrairement à ce qu'on observe sur la ligne A).

187- Réponse du Maître d'Ouvrage :

C'est le principe qui a été retenu hormis lorsque le vélo est en site mixte avec le BHNS.

Nécessité de respecter les normes d'accessibilité (largeur de cheminement) soit en avant soit en arrière des mobiliers. Cette contrainte est susceptible de venir contrarier le besoin de protections latérales pour les abris.

188- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse n°182. Cela sera bien pris en compte.

Les traversées de voies cyclables par les cheminements piétons doivent être matérialisées, à chaque sortie des stations tramway et BHNS.

189- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cela sera bien pris en compte.

Lorsqu'une voie cyclable ou un cheminement piéton traverse une chaussée il est nécessaire, pour la sécurité des enfants, des personnes âgées et des personnes aveugles et malvoyantes, et le confort des personnes à mobilité réduite, d'utiliser des caniveaux plutôt que des bordures abaissées.

190- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Un travail a déjà été mené avec les associations du champ du handicap s'agissant de ces traversées, et il est prévu l'implantation systématique de bordures chanfreinées au droit des traversées piétonnes et cycles.

§4.10 : Le caractère implicite du terme « automobile » du § est symptomatique de l'inversion de la priorité des mode (Cf. **§4.1**)

Le petit nombre de places (auto) restituées sur certains axes ne justifie pas les contraintes qu'elles entraînent sur l'implantation des autres usages. Il serait plus pertinent d'aller au bout de la démarche en utilisant leur largeur pour favoriser les cheminements actifs.

§4.11 : Selon l'arrêté du 15/1/2007, « Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre » et non à 90 cm comme mentionné dans ce §.

191- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les 90cm s'appliquent sur les raccords à l'existant lorsque c'est la configuration pour une rue perpendiculaire. L'arrêté du 15/01/2007 est appliqué sur le reste du périmètre du projet.

§4.12 : Une bande cyclable permettant à un cycliste d'en doubler un autre et une piste cyclable ne permettant pas d'empiéter sur la chaussée, la largeur de cette dernière devrait être sensiblement plus importante. Les triporteurs ont une largeur de 110 cm et neutralisent une largeur d'au moins 130 cm.

D'autres éléments de géométrie auraient mérité d'être précisés :

- 1 Le rayon de courbure horizontal ne doit pas nécessiter de mettre pied à terre ;
- 2 Le rayon de courbure vertical doit être suffisant pour permettre de détecter un obstacle à distance de sécurité, de jour comme de nuit ;
- 3 Les îlots doivent n'être franchissables qu'à très faible vitesse par les véhicules motorisés ;

4 Les nombreux obstacles qui émaillent encore les aménagements de la ligne A sont à exclure totalement de la trajectoire tant des piétons que des cyclistes. Quand ils sont en bordure de celle-ci, leur couleur doit permettre de les voir clairement, de jour comme de nuit.

Pour tous les cheminements alternatifs piétons ou cycles une signalisation suffisamment visible et spécifique est nécessaire.

Pour respecter la priorisation des modes, et donc la protection des piétons, la cohabitation de ceux-ci avec tout autre mode, vélo compris, est exclue.

192- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Cf réponse 182.

La figure 29 n’est pas cohérente avec la figure 223 au niveau de la rue Mathieu Donnart. Celle-ci constitue une liaison entre Kerinou et Saint Martin pour laquelle l’alternative mentionnée par Paul Doumer n’a aucun sens. En l’absence d’aménagement sur Donnart, l’alternative par Desmoulin et Kervern nécessiterait sur ces rues un « aménagement », au sens de la L228-2 du CDE, dans les deux sens, adapté au volume de trafic, de même que celle par Saint Pol Roux, Courcy, Péguy.

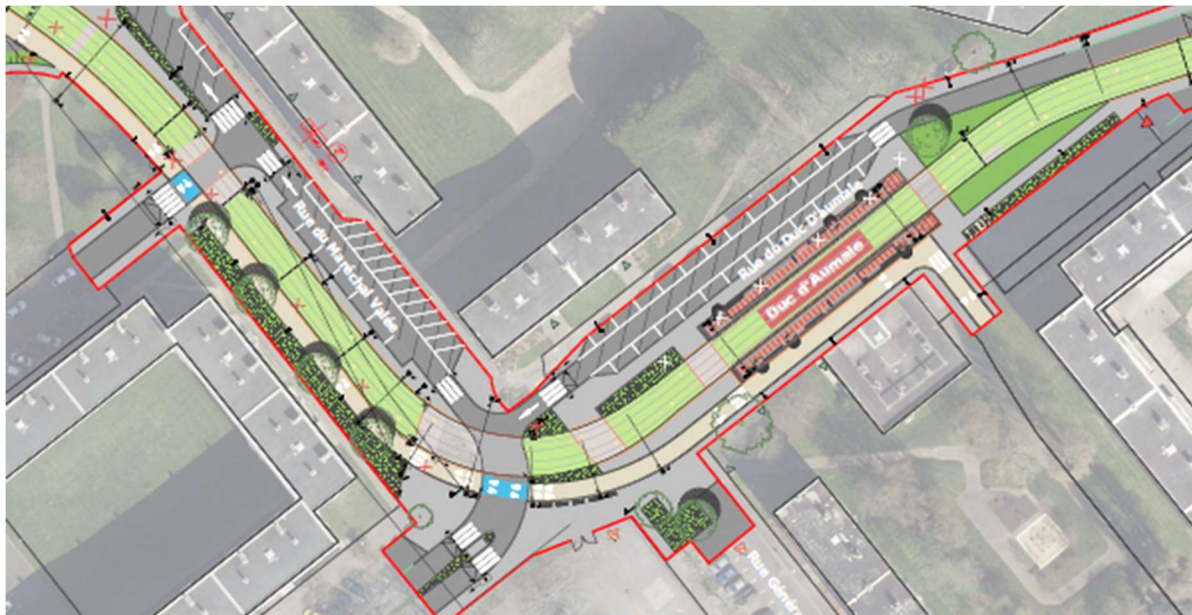
193- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Concernant la liaison Kerinou / St Martin, les itinéraires ne sont effectivement pas aménagés de manière continue. Toutefois, la forte pente sur Donnart et les alternatives aménagées ou bientôt aménagées (Saint Pol Roux) par ailleurs via des maillages (Boileau) permet une desserte du quartier et des liaisons entre quartiers. L’itinéraire Courcy/Péguy ainsi que Pierre Riquet/Donnart est également ciblé à plus long terme (hors projet Mon Réseau Grandit) bien que partiellement sur parcelles privées (Courcy).

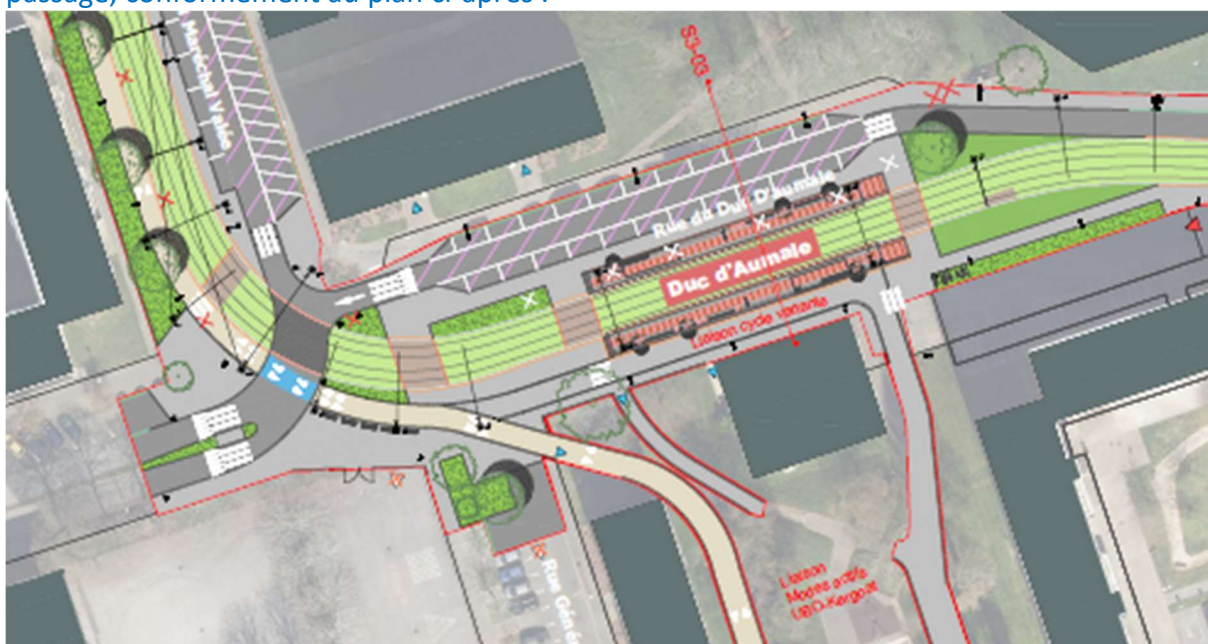
« L’impossibilité de réaliser un aménagement cyclable sur la rue Duc D’Aumale » résulte d’abord d’une inversion de la priorité des modes (Cf. §4.1). La rue Duc d’Aumale peut être traitée en coupant la circulation automobile entre le 9 et le 11 pour décourager le transit, limitant ainsi son trafic à quelques voitures/jour et permettant de la traiter en zone de rencontre, qui constitue un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE. L’alternative proposée par l’AVP, basée explicitement sur une cohabitation piéton-vélo, n’est à ce titre pas acceptable.

194- Réponse du Maître d’Ouvrage :

L’insertion des cycles qui est présentée dans la figure 67 de la notice explicative du dossier de DUP posait effectivement problème avec une cohabitation étroite et insécuritaire entre piétons et cycles, sur un itinéraire cheminant entre la station de tramway et l’immeuble (cf. Plan DUP ci-après) :



Ainsi, le projet a évolué en cours d'études, et l'itinéraire cycles a été réétudié afin d'éviter ce passage, conformément au plan ci-après :



Nous confirmons que la circulation des cycles entre la rue du M^{al} Valée et la rue de Kergoat se fera par une liaison directe entre la station Tram Duc D'Aumale et l'UBO, sans passer par la rue Duc D'Aumale.

Le nombre et l'emplacement des places de stationnement vélo auraient mérités d'être précisés (pour les automobiles cela fait l'objet d'un § dédié).

195- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Au stade actuel des études, le nombre de stationnements vélo aménagés par le projet est d'environ 170 arceaux sur le périmètre Tram et BHNS (hors stationnements et abris vélo sécurisé dans les PEM).

§4.16 : Les espaces dévolus aux véhicules sont mieux traités par l'éclairage obligatoire de ceux-ci que par l'éclairage public. Hors intersections, seuls les cheminements piétons devraient recevoir un éclairage tamisé. Il faut travailler la visibilité de la signalisation horizontale et verticale. L'association est opposée aux publicités lumineuses dans les stations.

196- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse 38.

Insertion du tramway

Planche 1 Cavale :

La sécurisation des piétons (et cyclistes) gagnerait plus à une réduction de la largeur des voies à 3 m avec un terre-plein qu'à un plateau.

Si le doublement des voies en entrée du carrefour se justifie pour stocker les voitures en attente de tourne à gauche ou tourne à droite, ce doublement en sortie de carrefour est de nature à réduire la fluidité du trafic en provoquant des coups d'accordéon au niveau du rétrécissement qui suit.

197- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les prévisions du modèle de trafic justifient le choix du nombre de voies et leur largeur en entrée et sortie de carrefour. La largeur de l'îlot pourra être ajustée.

Planche 2 Pont de la Villeneuve :

La solution proposée constitue une régression par rapport à la situation actuelle, dans la mesure où on perd la séparation piéton-vélo. Il aurait été intéressant de créer un cheminement piéton côté amont. La circulation de piétons sur la piste cyclable constitue un danger pour eux-mêmes et pour les cyclistes.

La largeur (apparemment 8 mètres, mais difficilement lisible sur le graphique) prévue pour la circulation est très supérieure au maximum de l'intervalle cité §4.9. Si cette surlargeur est destinée à permettre la circulation des véhicules d'urgence en période d'embouteillage et s'il a été décidé de ne pas utiliser la voie de tram pour cet usage, ces deux points auraient dû être mentionnés et justifiés, la sur-largeur en question ayant un impact important sur le déséquilibre de la charge du pont. Une sur-largeur a pour effet d'inciter les automobilistes à ne pas respecter les limitations de vitesse.

198- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le maintien de la largeur actuelle des voies de circulation voitures est bien une demande des services de secours (SDIS notamment) pour l'accès des véhicules de secours au CHRU, qui a été considérée prioritaire pour le dimensionnement du projet. En effet, cette surlargeur, telle qu'actuelle, permet aux véhicules de secours de passer même en cas de congestion du pont (les voitures se décalant par civisme). La circulation Tramway a été réduite à une seule voie en site propre, ce qui impose une exploitation un peu plus complexe mais permet de rendre le tramway

indépendant des circulations voitures et de leur congestion. La mixité piéton-vélo a été retenue dans la sur largeur de pont au regard de la très faible circulation piétonne sur cet ouvrage.

Planche 3 Gascogne :

La (dis-)continuité de la piste cyclable le long du boulevard de l'Europe avec un virage en épingle à cheveux en traversée des voies de tram rue de Fougères est absolument inacceptable dans l'état actuel de l'avant-projet. Le caractère illisible des cheminements vélos actuels dans ce secteur n'a pas été amélioré par le projet.

199- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point sera amélioré dans la suite des études.

Planche 4 Bourbonnais :

L'association salue le traitement à la Hollandaise du rondpoint de Provence, qui devrait sécuriser cette intersection.

Sur la figure 61 la pente transversale du trottoir semble supérieure au maximum des normes d'accessibilité PMR.

200- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'accessibilité des trottoirs aux normes PMR a été prise en compte sur l'ensemble du projet.

Planche 5 Tarente : RAS

Planche 6 Patinoire : Les rayons de courbure du raccordement entre les pistes unidirectionnelles et bidirectionnelle paraissent insuffisants.

201- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point sera amélioré dans la suite des études.

Planche 7 Kergoat :

L'association signale que le terme « contresens cyclable » est inadapté. Il n'existe pas dans le code de la route ou le code de la voirie. Le terme correct est « double sens cyclable » et désigne en fait une voie où les cycles et les piétons circulent normalement et où seuls les véhicules motorisés sont restreints.

Elle renvoie à sa remarque du §4.12 sur la rue Duc d'Aumale.

Il est regrettable que la sur-largeur au niveau de la station soit utilisée pour du stationnement automobile plutôt que pour élargir un cheminement piéton sous norme.

202- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponse n° 194.

Planche 8 Bouguen :

Il semblerait qu'une double bande cyclable soit prévue rue de Kergoat, ce qui est inadapté au vu du trafic sur cette voie aux heures de pointe, et qu'un simple marquage au sol périphérique soit prévu sur le rond-point. Le consensus actuel est que cette trajectoire est la plus dangereuse pour les deux roues (c'est d'ailleurs ce qui est mentionné dans le Schéma Directeur Vélo à la page 13),

et que la trajectoire la plus sûre est au milieu de l'anneau extérieur. Le marquage au sol doit le refléter pour permettre aux cyclistes d'assurer leur sécurité tout en respectant le R412-9 du CDLR.

Les aménagements décrits ne permettent pas dans l'état de rejoindre les rues de Nantes et de Lanredec depuis Kergoat.

203- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point sera amélioré dans la suite des études.

Planche 9 Université :

Si ce que l'association considère comme une erreur (planche 10 ci-dessous) est maintenu, il faudra prévoir des dispositifs pour décourager le non-respect de la répartition de l'espace entre modes sur le pont, sans pour autant gêner les usagers qui la respecteront.

204- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse n°181

Planche 10 Schumann :

Il y a incohérence entre la phrase « la traversée du vallon par la ligne de tramway et les circulations douces sur le nouvel ouvrage d'art » et le reste de la description.

Une piste bidirectionnelle sur le pont est une erreur et l'utilisation du trottoir par les cyclistes en est une autre, en raison de l'usage qui prévaudra inévitablement de la part tant des piétons que des cyclistes de ne pas respecter la séparation des modes.

La configuration présentée n'est pas une piste bidirectionnelle dans la mesure où il est impossible d'utiliser la contre-voie pour un dépassement. Les largeurs à prendre en compte sont donc celles de deux pistes unidirectionnelles. Il n'y a donc aucune économie d'espace à les regrouper du même côté.

La largeur de la chaussée dédiée aux voitures est ici aussi supérieure à la valeur maximale prévue par le §4.9, alors que ni les pistes cyclables ni le trottoir unique ne respectent les dimensions prévues par les §4.11 et 4.12.

Le mobilier d'éclairage implanté sur le trottoir, et donc potentiellement sur les trajectoires, devra être déplacé.

205- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse n°181

Il n'est pas prévu de raccordement aux aménagements cyclables que le L228-2 du CDE impose de réaliser sur la rue Kervern suite à sa rénovation.

206- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les détails de raccordement seront effectivement repris de manière à assurer la connexion des deux projets.

L'anneau cyclable de la place Albert 1er présente les mêmes défauts qu'un marquage périphérique (voir le Schéma Directeur Vélo à la page 13) sans même la possibilité pour les cyclistes de se mettre en sécurité en occupant le milieu de l'anneau extérieur. Dans la configuration proposée le cycliste qui emprunte son anneau est dans l'angle mort tant des véhicules entrants que des véhicules sortant du rond-point. La configuration proposée est donc encore plus accidentogène que la configuration actuelle qui fait de cette place le principal point noir de Brest selon les réponses au Baromètre des Villes Cyclables. Une correction pourrait être apportée en neutralisant l'anneau automobile extérieur, ce qui aurait également pour effet de limiter les coups d'accordéon provoqués par un rond-point avec un nombre trop important d'anneaux, et donc de participer à fluidifier la circulation automobile.

L'anneau bidirectionnel participe de la dangerosité de l'aménagement, les automobilistes ne s'attendant pas à voir un véhicule venir de la droite sur un rond-point.

207- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le passage à une piste cyclable bidirectionnelle tout l'anneau Albert 1er répond au souhait de fluidifier les continuités cyclables. A titre d'exemple, un usager arrivant de la rue Desmoulins et souhaitant aller vers l'avenue Foch ne réalisera pas le tour avec 7 franchissements de chaussée et presque 200 m à parcourir (et potentiellement autant de points d'arrêts et donc de temps d'attente et de perte de priorité). La gestion par feux implique que cet usager pourrait mettre entre 1 et 4 min à franchir une telle intersection. Il y aurait alors la tentation de passer directement par la piste cyclable unidirectionnelle en contre-sens traversant Desmoulins et Foch (soit 2 traversées et 50 m), provoquant des conflits.

La bidirectionnelle est envisagée car c'est une intersection gérée par des feux de signalisation ce qui limite le risque de "surprise" avec des usagers à vélo dans des sens non-conventionnels pour les automobilistes. Cette piste cyclable bidirectionnelle sera signalée pour rendre lisible la provenance d'usagers dans les 2 sens.

Planche 11 Foch :

L'accès au CHU par les cyclistes venant de la place Albert 1er risque de se faire en pratique en traversant au niveau de l'entrée du stade plutôt qu'au niveau du passage aménagé plus loin. Il conviendrait de prévoir une traversée à ce niveau.

208- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La traversée des cycles nécessiterait un îlot supplémentaire, au détriment de l'alignement d'arbre à l'est de Foch, à reconstituer car repéré réglementairement dans l'Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine. Les traversées privilégiées sont au droit des sorties véhicule du SDIS/piscine d'une part, et de l'UBO d'autre part.

Planche 12 Morvan :

Comme déjà indiqué plus haut, le marquage d'un anneau cyclable en périphérie d'un rond-point est une erreur accidentogène (voir le Schéma Directeur Vélo à la page 13). Il convient de matérialiser une trajectoire vélo au milieu de l'anneau pour permettre aux cyclistes de se mettre en sécurité en respectant le R412-9 du CDLR.

209- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le marquage de l'anneau sera bien conforme au R412-9 du CDLR, avec matérialisation de la trajectoire au milieu de l'anneau.

Planche 13 Gambetta Gare :

L'angle entre la piste cyclable côté place de la Liberté et la déviation des voies vers l'avancée de la Porte Saint Louis est trop aigu pour la sécurité des cyclistes et nécessitera la mise en place d'un dispositif de protection contre la chute des roues entre les rails.

210- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'aménagement proposé est contraint par la géométrie de la voie Tram, avec un angle compris entre 48° et 56°. La possibilité d'implantation d'un dispositif de protection contre la chute des roues entre les rails de la voie remontant de la Porte St Louis sera étudiée.

Le texte évoque une piste cyclable autour du rd pt Rol Tanguy qui n'apparaît pas sur le plan.

211- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point sera amélioré dans la suite des études.

L'association demande que les erreurs faites sur d'autres ronds-points ne soient pas reproduites mais qu'au contraire le schéma du rond point Provence soit utilisé.

L'aménagement cyclable du carrefour Collet est insuffisant au regard du trafic sur les deux axes.

La traversée de Clémenceau doit être matérialisée et les tourne à droite protégés.

212- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point sera amélioré dans la suite des études.

L'accès cyclable à la gare n'apparaît ni dans le texte ni sur les figures. Il doit respecter les mêmes conditions de sécurité, de lisibilité et de confort que les autres cheminements cyclables.

Le stationnement vélo sécurisé actuel derrière la gare routière semble supprimé mais il n'est fait aucune mention de son transfert en un autre point respectant le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

213- Réponse du Maître d'Ouvrage :

En l'attente du projet de refonte du PEM Gare à plus long terme, la métropole prévoit d'ici 2024 la réalisation des 90 places de stationnement sécurisées liées à l'application de la loi LOM sur les stationnements vélos en gare.

L'accès des cycles à la gare est inchangé depuis le giratoire Rol Tanguy en attente du projet de refonte du PEM Gare.

Caractéristiques techniques.

Ouvrage d'Art Liberté : Il a été fait le choix de privilégier le confort des automobilistes avec une largeur sensiblement supérieure au minimum prévu par le §4.9, au détriment des cyclistes avec une largeur nettement inférieure au minimum prévu au §4.12. Cette inversion de la priorité des modes n'est pas acceptable particulièrement au cœur de l'hyper centre où la voiture a vocation à s'effacer à terme.

214- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le profil en travers de la voirie sur Liberté prend en compte la conservation de l'alignement d'arbre ouest, l'insertion de deux voies Tram/BHNS, et deux 2 voies de circulation devant accueillir cars et poids lourds sur une largeur de 6,00m.

Ouvrage d'Art Schumann :

L'association réitère son regret que des économies de bouts de chandelles aient amené à réduire de quelques centimètres l'encorbellement dédié aux trottoirs d'évacuation qui aurait pu supporter la piste cyclable unidirectionnelle côté sud et ainsi simplifier les cheminements en entrée et sortie du complexe de ponts, et permettre de conserver deux trottoirs réellement dédiés aux piétons sur le pont actuel, réduire les traversées de voies accidentogènes, etc.

L'association ne désespère pas que le bon sens finisse par triompher, le texte qui accompagne la Figure 120, en totale contradiction avec celle-ci, allant dans ce sens.

215- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse 181.

Travaux

S'il est évoqué « des conditions de circulation dégradées » (qu'on imagine concerner le trafic automobile), rien n'est précisé sur les moyens mis en œuvre pour maintenir des accès piétons (et cyclables) sécurisés dans le périmètre impacté par les travaux.

216- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Durant les travaux, les plans d'emprises intégreront le maintien des cheminements.

Insertion BHNS

Planche 1 FFI :

L'association rappelle que « l'insertion en mixité avec la voirie » n'est considérée comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE que dans le contexte d'une zone de rencontre. Il est donc nécessaire, pour éviter des recours entraînant des coûts supplémentaires de mise en conformité de qualifier la rue Robespierre en zone de rencontre.

217- Réponse du Maître d'Ouvrage :

De la station FFI vers le Bd de l'Europe, les cycles sont en voirie partagée avec le BHNS (en site propre).

Dans le sens inverse (Europe vers la station FFI), et compte tenu de l'insertion contrainte du secteur, il est proposé une évolution du projet avec une insertion en bande (ou piste) cyclable entre le Bd de l'Europe et la Rue Pierre Corre, puis une continuité avec priorité cycle dans la zone la plus contraignante, sur environ 50 mètres de longueur (du numéro 10 de la rue Robespierre au n°6 de la rue Robespierre - Il est à noter que cette section de la rue Robespierre a, entre façade, une largeur d'environ 10 mètres). Puis les cycles circulent sur chaussée à sens unique avec une seule file.

L'aménagement cyclable du carrefour Lesven Robespierre est insuffisant au regard du trafic important sur Robespierre.

218- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point sera amélioré dans la suite des études.

La Figure 156 ne fait pas apparaître de vélos, ce qui est de nature à faire penser qu'il a été fait le choix délibéré de ne pas respecter la L228-2 du CDE.

219- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le sens Sud-Nord, les cycles sont actuellement intégrés en voirie dans le sens de la circulation, via du marquage au sol (comme le prévoit la L228-2, car la chaussée est « à sens unique à une seule file »). Néanmoins, en fonction de l'avancement, des études une « zone de rencontre » pourra être mise en œuvre entre les commerces et de la station FFI. Dans l'autre sens (Nord-Sud), les cycles sont en voie partagée avec le BHNS.

Planche 2 Lesven :

L'association rappelle que « l'insertion en mixité avec la voirie » n'est considérée comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE que dans le contexte d'une zone de rencontre. Il est donc nécessaire, pour éviter des recours entraînant des coûts supplémentaires de mise en conformité de qualifier la rue Lesven en zone de rencontre.

220- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce n'est pas une zone de mixité avec la voirie, mais un site propre autorisé riverains. Le traitement en zone de rencontre n'est pas compatible avec le site propre BHNS.

Planche 3 Baudelaire : Le tronçon de la rue Lesven le long du bassin de Kertatupage faisant l'objet d'une rénovation doit prévoir un aménagement cyclable qui n'apparaît pas sur le plan.

221- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point sera étudié dans la suite des études.

Planche 4 Blum : RAS

Planche 5 Kerichen : RAS

Planche 6 Donnart :

L'îlot à l'angle Montaigne - Saint Pol Roux devrait être allongé vers l'ouest pour protéger les cyclistes des voitures tournant à droite en descendant Saint Pol Roux.

L'angle aigu entre Blum et Montaigne devrait être protégé par un îlot.

La trajectoire pour traverser de Saint Pol Roux vers Courcy, alternative à Donnart pour joindre Saint Martin à Kerinou ne sera probablement pas respectée par les cyclistes en raison de l'angle aigu qu'elle forme. Une trajectoire joignant les deux îlots centraux pourrait être marquée pour informer les automobilistes.

222- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point sera amélioré dans la suite des études.

Planche 7 Kerigonan :

La rue Paul Doumer, perpendiculaire à Donnart, ne saurait en conséquence être considérée à elle seule comme un « itinéraire cyclable » alternatif au sens de la L228-2. L'association renvoie au commentaire du §4.12 ci-dessus.

223- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse 193.

L'absence de figurine vélo sur la figure 169 et de mention du vélo concernant la rue de Glasgow laissent penser qu'il est délibérément décidé de ne pas respecter la L228-2 du CDE.

224- Réponse du Maître d'Ouvrage :

A partir du carrefour Glasgow/Camille Desmoulins/Malakoff, la largeur de la rue de Glasgow ne permet pas d'intégrer un itinéraire cycles, y compris après suppression des places de stationnement et de toute voie de circulation VL. L'itinéraire cycles sera balisé par la rue Dupéré et la rue Camille Desmoulins.

La rue Duperré peut être considérée comme alternative en direction du nord moyennant un balisage en direction de la rue Saint Pol Roux. La rue Bruat pourrait être considérée comme une alternative en direction sud, moyennant un balisage depuis la rue Saint Pol Roux, si la mise permanente en rue scolaire de son dernier tronçon y limitait la circulation à un niveau ne nécessitant pas d'aménagement particulier.

225- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ces aménagements et jalonnement sont hors cadre du projet *Mon réseau grandit* mais font actuellement l'objet de réflexions portées par la métropole, tout comme le débouché de la rue Danton entre Bruat et Glasgow/Paul Masson.

Planche 8 Glasgow :

L'aménagement ne respecte pas le L228-2 du CDE. La suppression de quelques emplacements destinés à organiser une occupation privée de l'espace public permettrait largement d'insérer un itinéraire cyclable au sens de cet article, que ce soit sous la forme de 2 voies TCSP de plus de 4,5m, ou de bandes cyclables, tout en donnant aux piétons un espace plus conforme à l'importance de cette voie. Une alternative pourrait être négociée via Bougainville et Félix le Dantec moyennant l'aménagement sécurisé des intersections de ces rues avec Desmoulins.

Le texte ne précise pas si le bas de la rue de Glasgow au-delà du rond point reste ouvert aux cyclistes. Dans le cas contraire, un itinéraire alternatif aménagé devrait être mis en place.

226- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La rue de Glasgow est ouverte aux cycles depuis le bas de la rue de Glasgow (station Liberté) jusqu'au carrefour de la station Malakoff. Cet itinéraire est aménagé en mixité avec le site de BHNS par une voie de 4,5m de large dans le sens montant. Dans le sens descendant, la voie fait 3,50m de large, le besoin de dépassement n'étant pas à considérer, les cycles et les bus avançant à des vitesses similaires.

A partir du carrefour Glasgow/Camille Desmoulins/Malakoff, la largeur de la rue de Glasgow ne permet pas d'intégrer un itinéraire cycles, y compris après suppression des places de stationnement et de toute voie de circulation VL. L'itinéraire cycles sera balisé par la rue Duperré et la rue Camille Desmoulins.

Planche 9 Clémenceau :

Les deux coupes d'insertion sont contradictoires avec le plan et le texte y ajoute de la confusion. L'ensemble ne permet donc pas de se faire une idée de l'adaptation du projet aux mobilités actives ni même du raccordement des cheminements entre Glasgow et Clémenceau.

227- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse n°226 concernant la rue de Glasgow.

Stations

Saint Christophe : Le plan ne permet pas de vérifier que le cheminement piéton au droit de la station côté Le Balp respecte les exigences d'accessibilité (arrêté du 15/1/2007).

Gare : Le stationnement cyclable longue durée semble supprimé. Il est nécessaire de le restituer. Un emplacement plus visible, plus près des cheminements principaux, et plus près des quais est à privilégier pour respecter le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

[228- Réponse du Maître d'Ouvrage :](#)

Station St-Christophe : cf réponse 182.

Gare : cf réponse 213.

Caractéristiques

Vitesse : La cohabitation d'un TCSP avec les cycles n'est considérée comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 que si sa largeur permet le dépassement dans les conditions normales de sécurité. Dans le cas contraire, les deux seuls cas de cohabitation autorisés sont la zone de rencontre, où la vitesse maximale est de 20 km/h, et les chaussées à une seule voie à sens unique.

[229- Réponse du Maître d'Ouvrage :](#)

Cf réponse n°179

PEM

Abris vélos : la sécurisation doit inclure une vidéo-surveillance, essentiellement pour s'assurer périodiquement de l'absence de dégradations qui décourageraient les potentiels usagers. Les abris des P+R actuels ont parfois « abrité » des épaves pendant des jours voire des semaines.

[230- Réponse du Maître d'Ouvrage :](#)

Il n'est pas prévu de vidéo surveillance au droit des abris vélo.

Rue de Paris : La figure 350 aurait dû faire figurer une silhouette de cycliste partageant la voie descendante. Cet oubli est symptomatique de l'inversion de la priorité des modes.

[231- Réponse du Maître d'Ouvrage :](#)

Bien noté.

Pièce H5

§4.3.2.5 Modes doux :

Les voies de bus ouvertes aux vélos ne sont pas considérées comme aménagements cyclables que dans des conditions très précises qui ne sont actuellement pas rencontrées à Brest.

Aucun des PEM mentionnés dans ce § n'a actuellement une desserte cyclable satisfaisante :

- Le PEM Plouzané est desservi par un aménagement cyclable sur trottoir qui demande à être transformé pour assurer une séparation claire des aménagements piéton et cycliste, dans le périmètre entourant ce PEM et le site de Thalès ;
- La piste cyclable desservant l'emplacement futur du PEM Guilers sera interrompue par le dit PEM. La sécurité des cyclistes en transit devrait y faire l'objet d'une attention particulière. Le régime de priorités entre Brest et Guilers ne respecte pas les R415-13 et R415-14 du CDLR ;

- Les aménagements cyclables menant au PEM Porte de Gouesnou, que ce soit depuis Brest (via les sentiers en prolongement de la rue Louis Le Gros) ou depuis Gouesnou (avec la traversée de la RD788), demandent à être améliorés soit pour le confort soit pour la sécurité des cyclistes ;
- L'aménagement cyclable entre Brest et le PEM Plougastel NO est nettement insuffisant, se limitant à une bande cyclable dans le seul sens montant sur une partie de la Route du Pont Albert Louppe. Brest à Pied et à Vélo et Place au Vélo à Plougastel réclament depuis quelque temps un véritable aménagement cyclable, conforme aux recommandations du CEREMA sur cette voie limitée à 70 km/h.

232- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les aménagements des PEM constituent une étape de développement et d'amélioration du réseau global de transport en commun. Naturellement, ces PEM doivent être adaptables pour pouvoir accompagner les évolutions des pratiques. Les remarques portent sur le raccordement cycles entre les PEM et le cœur de la Métropole : le projet Mon réseau grandit est construit en cohérence avec les lignes directrices du schéma directeur vélo.

§4.3.2.6 Stationnement : La relativement faible utilisation des places de stationnement sur voirie et, surtout, la très forte sous-utilisation des parkings privés devrait non pas « nécessiter de maintenir une offre équivalente » mais au contraire justifier de rendre cet espace à un usage public et en particulier de donner aux modes actifs un espace qui permette et favorise leur développement.

233- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sur le linéaire du projet le rééquilibrage des usages de l'espace public se fait largement au bénéfice des modes actifs et des transports en commun.

§4.3.2.7 Contournement nord Lambézellec : Ce projet a été enterré par décision du Conseil de métropole du 29 juin 2022.

234- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Oui effectivement. Sa non-réalisation a bien été intégrée dans le modèle de trafic utilisé pour les projections.

§4.3.3 Analyse des déplacements : L'enquête Ménage Déplacements de 2018 semble inadaptée pour une analyse significative des déplacements et un suivi des actions liées aux documents de planification. Brest à Pied et à Vélo demande la mise en place de moyens automatisés pour obtenir des mesures fines continues et publiques des déplacements sur la métropole.

235- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point n'est pas l'objet de l'enquête.

§4.4.3 Sites pollués : L'absence de plan localisant les points de mesure empêche toute compréhension des relevés et rend inutile le détail des mesures présenté.

236- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les résultats présentés dans le dossier sont bien pris en compte et la gestion des terres polluées respectera les réglementations en vigueur.

6.2 Observations et questions de la commission d'enquête

- Pourriez-vous répondre aux critiques, demandes et propositions établies par le public, en particulier celles de l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR112) et rappelées ci-avant ?

237- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponses ci-avant.

- Pourriez-vous préciser le type d'aménagement cyclable mis en œuvre sur le pont Schumann et ses conséquences sur l'aménagement de la place Albert 1^{er} : une seule voie ? Deux voies ? Une seule piste à double sens ? Par ailleurs, une bordure séparera-t-elle la piste du trafic automobile ?

238- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sur le pont Schuman une piste cyclable bidirectionnelle côté Nord sera réalisée. Un séparateur sera mis en place entre la piste cyclable et les voies de circulation.

- Sur le tracé du BHNS, quelle sera la répartition entre :
 - o le linéaire de voies cyclables en site propre ;
 - o le linéaire en voie partagée avec le BHNS?

239- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse 29

7. RUE DE PARIS

7.1 L'expression du public

Absence de contribution spécifique à ce futur aménagement.

7.2 Question de la commission d'enquête

44 places de stationnement vont être supprimées, pour 12 restituées. Si elles sont informelles, elles n'en répondent pas moins à un besoin des riverains.

- Comment se fera le report de stationnement pour les places non restituées ?

240- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet de réaménagement de ce tronçon rue de Paris doit en effet être réinterrogé sur le sujet du stationnement mais plus largement retravaillé. Il va être proposé au Conseil de Métropole d'engager une réflexion avec les riverains/commerçants et des mairies de quartier sur l'aménagement de ce tronçon de la rue de Paris.

8. SCHUNT

Absence de contribution spécifique sur ce futur aménagement.

9. COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET

9.1 L'expression du public

5 observations traitent du coût du projet. Les thèmes et arguments sont résumés ci-après. En outre, sans les reprendre in extenso, certaines sont résumées de manière plus détaillées dans les paragraphes suivants.

Le groupe des élus de Brest, c'est Vous ! (DUP/eR112) considère que le projet retenu intégrant la 2^{ème} ligne de tram est trop coûteux, et repose sur une augmentation du versement mobilité de 11%, passant ainsi de 1,8% à 2% (qui est le maximum légal) qui a été votée en juin 2022. Il reproche une appréciation sommaire et une évaluation socio-économique trop succinctes pour apprécier le coût du projet, ainsi que le chiffrage à 10M€ du futur Pont Schumann trop aléatoire.

241- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. réponses n°16 et 17 s'agissant de la conduite des études de projet. Il est précisé que le Bilan Socio-éco a été réalisé selon les prescriptions définies nationalement sur le sujet.

Une autre contribution interroge sur le coût du projet par habitant.

242- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Comme indiqué dans le paragraphe 6 de la pièce G, le financement du projet est fait sur la base de subvention et d'autofinancement par le versement mobilité. Il n'y aura pas de hausse de la fiscalité des ménages destinée à financer ce projet.

D'autres contributions s'appuient sur des articles de presse avec interview du président de Brest métropole pour s'interroger sur le sérieux du projet au regard de l'éventualité d'un report du projet de BHNS en cas de forte progression des coûts, et sur la méthode de détermination des coûts en phase d'étude. Les détracteurs craignent que ce soit le contribuable qui supporte la hausse du coût.

243- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse N°121.

Un contributeur s'appuie sur la pièce E du dossier, notice explicative, pour :

- Contester un chiffrage qu'il juge obsolète puisque s'appuyant sur des prix et conditions économiques 2019 ou 2021 au mieux, et estime nécessaire une réactualisation 2023 ;
- Critiquer un chiffrage d'aléas à 10%, qu'il estime insuffisant pour un projet de cette ampleur ;
- Regretter l'absence d'intégration des mesures de la démarche ERC, pourtant chiffrées à 8 M€, dans le coût total du projet.

244- Réponse du Maître d'Ouvrage :

- L'estimation du coût de l'opération a été effectuée en 2019 à 192 millions d'euros hors taxes. Les évolutions des conditions économiques sont retraduites par la prise en compte d'indices d'actualisation. La valeur de novembre 2021 du cout actualisé du projet à 202

millions hors taxes correspond à aux valeurs de indices disponibles au moment de la réalisation du dossier de DUP. Toutefois, le financement du projet intègre bien le coût à terminaison en 2026 (date de la mise en service) tenant compte d'une estimation de l'évolution des conditions économiques.

- Ce niveau de taux d'aléas est courant sur des projets similaires.
- Concernant les 7538 k€ indiquées dans l'observation précitée (mesures d'évitement et de réduction), ils sont bien intégrés dans le cout des travaux. Les mesures de compensation sur le milieu naturel sont intégrées dans le poste aléas.

Un autre intervenant :

- Considère que le financement et l'amortissement du projet sont insuffisamment renseignés, et que rien ne permet de garantir que le coût du projet n'excèdera pas les 202 M€ du chiffrage 2021 ;
- Regrette l'absence d'indications relatives à des pénalités de retard ou de défaut des prestations ;
- Critique l'absence de précision sur la répartition du montant annuel d'exploitation, chiffré à 4,15 M€, son financement, son évolution ;
- S'interroge sur la réalité du financement du projet, le chiffrage faisant apparaitre 18,8% de subventions alors que seulement 15% sont réellement prévus ;
- Interroge : dès lors que le Versement Mobilité permet de financer 24,6% de l'autofinancement du projet, comment sont financés les 75,4% restants ?

245- Réponse du Maître d'Ouvrage :

- Cf. Réponse précédente pour les conditions économiques et le coût à terminaison.
- Concernant les pénalités de retard ou de défaut des prestations, il s'agit de clauses administratives des futurs marchés de travaux. De telles clauses sont bien prévues dans tous les contrats passés et à passer, mais il ne nous a pas paru utile de les détailler pour une procédure d'utilité publique.
- Concernant les précisions sur le cout d'exploitation, elles sont explicitées dans la pièce J du dossier. Le cout d'exploitation est estimé sur la base des données réelles fournies par l'exploitant Bibus dans ses rapports annuels.
- Par ailleurs, 38 millions d'euros de subvention sont actés, ce qui représente environ 18,8% du cout de l'opération valeur novembre 2021, et environ 15% du coût en projection fin de projet.
- Le budget annexe transport de la collectivité est alimenté par le versement mobilité et les recettes d'exploitation. Ce budget annexe vient financer les frais d'exploitation et d'investissement. A ce titre, il permet de rembourser les annuités d'emprunt mobilisées pour le projet.

9.2 Observations et questions de la commission d'enquête

- Le coût du projet «Mon réseau grandit» est estimé à 202 M€. Quel serait le coût du projet si la ligne de BHNS était abandonnée, comme évoqué dans la presse et dans certaines observations ?

246- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le coût des travaux d'aménagements spécifiques au BHNS est de 18 048k€ (valeur novembre 2021) comme précisé dans la pièce G "Appréciation sommaire des dépenses" p6. Le projet mon réseau grandit étant global, les autres postes de dépenses (maîtrise d'oeuvre, études déjà passées, diagnostics et expertises diverses, etc...) n'ont pas été discriminés selon les composantes du projet. Il en est de même pour le bilan d'exploitation, estimé sur la base d'un réseau globalement restructuré intégrant le BHNS. Il en résulte qu'il n'est pas possible, en l'état actuel des données disponibles, d'estimer le montant précis du projet sans la ligne de BHNS.

- Plus largement, pourriez-vous détailler une répartition du coût par élément du projet : coût de la ligne de tramway, coût de la ligne de BHNS, coût des créations et restructurations des PEM, coût des aménagements de la rue de Paris, et coût du SCHUNT ?

247- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les coûts par éléments de projet sont détaillés dans la pièce G et sont repris ci-dessous. Les coûts des travaux d'aménagement des lignes de tramway et de BHNS y sont valorisés de manière distincte.

Le coût total de l'opération s'élève donc à environ 192 M€ HT (CE 09/2021). Il se répartit globalement comme suit :

Appréciation sommaire des dépenses	Montant en K€ Valeur Sept 2019	Budget Actualisé Montant K€ Valeur novembre 2021
Études hors maîtrise d'œuvre	1 654	1 703
Maîtrise d'ouvrage	14 682	15 019
Maîtrise d'œuvre globale	9 404	9 686
Acquisitions foncières et libérations d'emprises	7 792 (*)	7 792 (*)
Déviations des réseaux et travaux préparatoires	7 318	7 786
Aménagements tramway	85 782	91 571
Aménagements BHNS	17 027	18 048
Matériel roulant	21 600	22 032
Opérations induites: PEM et aménagements axe structurant	8 440	8 980
Aléas	18 401	19 579
Total	192 100	202 196

Figure 1 : Appréciation sommaire des dépenses

Quant aux coûts des créations et restructurations des PEM, coût des aménagements de la rue de Paris, et coût du SCHUNT ils sont valorisés dans la ligne "opérations induites".

- Ligne B : Quel serait le coût d'un BHNS en lieu et place du tramway ?

248- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponse n° 11.

- La commission d'enquête demande la mise à jour et l'harmonisation entre les pièces du dossier du coût prévisionnel du projet. La pièce J s'appuie sur les données 2019, quand d'autres documents font référence au coût actualisé en 2021 (notamment pièce G).

249- Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'ensemble des références du projet dont le calcul socio-économique est réalisé aux conditions économiques de 2019, même si dans la pièce G, les dépenses prévisionnelles ont été actualisées en valeur 2021, à titre indicatif.

- Hôpital de la Cavale Blanche : le coût de l'ascenseur incliné est-il intégré dans le budget de l'opération ?

250- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le coût de l'ascenseur incliné est bien inclus dans le budget de l'opération.

10. RESEAU BIBUS

10.1 L'expression du public

- 61 observations abordent cette thématique dont une grande partie concerne la création ou la restructuration des lignes actuelles. Le dossier ne contient pas d'information sur les futures dessertes et le redéploiement du réseau de bus suite à la réalisation du projet « Mon réseau grandit », ce qui n'a pas permis aux usagers de se projeter sur les déplacements attendus et a suscité de nombreuses demandes.
- 19 personnes sont pour la création de nouvelles lignes.
- 17 personnes se sont exprimées sur le souhait d'une restructuration des lignes Bibus.

10.1.1 Observations générales

Les personnes sont favorables au projet (TRAM et BHNS) mais demandent que le réseau Bibus soit complété par de nouvelles lignes ou la restructuration des lignes existantes. Elles estiment pourtant fondamental que l'offre soit globale pour un meilleur report de la voiture vers les transports en commun en y incluant la gratuité des transports pour les usagers afin aussi de réduire les pollutions.

Un intervenant :

- Signale les difficultés de circulation des bus, provoquant parfois une déprogrammation de la desserte ;
- Demande la prise en compte des conditions de travail du personnel ;
- Propose que les bus soient toujours prioritaires dans la circulation.

Une demande porte aussi sur une augmentation de la fréquence de passage, des correspondances facilitées et un maillage de réseau plus dense.

Un usager signale des difficultés au passage du pont de Recouvrance aux heures d'embauches (ligne A).

251- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La question du niveau d'offre est effectivement fondamentale dans l'utilisation d'un réseau de transports en commun. Niveau d'offre (vitesse, fréquence, maillage, ...) qui est effectivement à mettre en regard du coût d'exploitation afférent. La mise en place de la gratuité engendrerait

une perte de recettes non négligeable qui viendrait obérer la capacité de la métropole à offrir un service au niveau allant donc à l'encontre de l'objectif visé. En effet, les recettes tarifaires représentent plus de 12 millions d'euros par an. Un passage à la gratuité totale nécessiterait d'abonder le compte transport d'autant (à offre constante), en ponctionnant d'autres budgets, ou bien de réduire l'offre afin de retrouver un équilibre.

Par conséquent, à date, l'hypothèse de la gratuité globale du réseau n'est pas envisagée. Toutefois, une réflexion existe sur les tarifications et des adaptations permettant de mieux servir la politique de transports en commun de la métropole (tarification sociale, enfants et jeunes de moins de 18 ans, etc.).

A noter que les études sur les réseaux étant passés à une gratuité totale montrent que la gratuité n'est pas le motif déclenchement majoritaire du trajet (18% par exemple pour Aubagne après la mise en place de la gratuité), et que le report modal ne se fait pas uniquement de la voiture individuelle, mais également depuis les modes actifs (effet d'opportunité de la gratuité pour des trajets courts).

De plus, une réelle problématique réside dans la saturation aux heures de pointe, déjà un facteur limitant sur le réseau brestois sur certaines lignes. Ainsi, un apport de fréquentation à ces horaires viendrait renforcer les difficultés.

10.1.2. Secteurs géographiques

Secteur Gare

Les intervenants demandent une extension vers le port de commerce :

- La desserte du port de commerce mérite d'être consolidée avec maintien de l'arrêt « Rampes » ;
- La liaison Gare routière - Plougastel passant par le port de commerce et le port de plaisance, mais aussi le terminus tram A de la « Porte de Guipavas », le Relecq-Kerhuon (piscine) est à créer (trolley ?) ;
- Liaison avec « Parc à chaînes » (port de commerce) ;
- Une liaison entre les deux ports de plaisance (trolley ?).

252- Réponse du Maître d'Ouvrage :

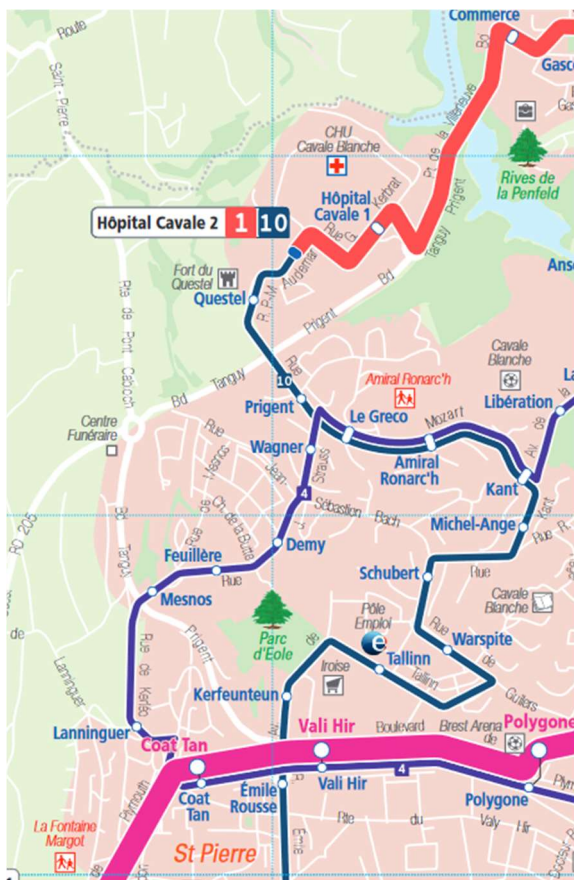
Si la présente enquête publique ne concerne pas directement les autres lignes de bus du réseau de la métropole, nous prenons cependant bonne note des différentes contributions et propositions relatives au réseau bus, qui viendront alimenter les réflexions ultérieures concernant le réseau bus. En effet, à l'horizon de mise en service du projet *Mon réseau grandit*, le réseau bus sera adapté pour prendre en considération ces nouvelles lignes structurantes. A ce stade, la configuration future n'est pas définie et fera l'objet d'un certain nombre d'études et d'analyses. Des enquêtes seront d'ailleurs menées dès 2023 afin de bien percevoir l'état actuel d'utilisation du réseau. De plus, cette refonte sera accompagnée d'une concertation dont les modalités précises restent à définir mais qui associeront les communes de la métropole et les quartiers de la ville de Brest. Les études et concertation se tiendront vraisemblablement à partir de 2024.

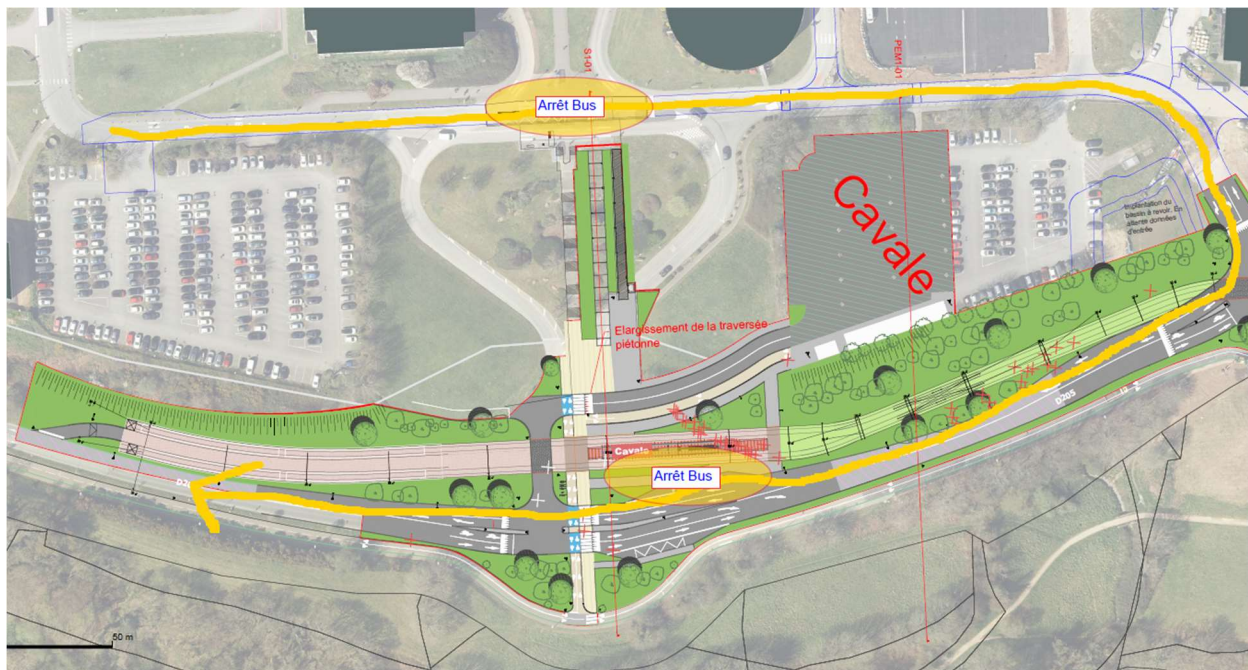
Secteur Cavale Blanche - Questel

Un usager note que l'arrêt de l'hôpital Cavale Blanche ne semble pas prévoir de station d'attente de bus pour le relais de correspondance avec le Tram.

253- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La ligne 1 sera remplacée par la ligne A de tramway, avec un arrêt en contrebas du CHU sur le boulevard Tanguy Prigent. Néanmoins, il est prévu la possibilité de conserver un arrêt de bus pour l'équivalent de l'actuelle ligne 10, qui pourrait desservir le CHU en entrant côté Sud par le Questel, desservant un arrêt dans l'hôpital, et ressortant côté nord et en faisant un arrêt en correspondance avec le terminus de Tram.





Les intervenants demandent une liaison Bibus de la Cavale Blanche :

- Vers le quartier Saint Pierre par une liaison rapide ;

254- Réponse du Maître d’Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

- Vers la station Montbarey (liaison directe) ;

255- Réponse du Maître d’Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

- Vers le Lycée Amiral Ronac’h ;

256- Réponse du Maître d’Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

- Vers la salle Arena ;

257- Réponse du Maître d’Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

Ils demandent également une ligne de bus directe entre Bohars et Guilers.

258- Réponse du Maître d’Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

Un intervenant interroge sur l’avenir de la liaison ligne 1 avec arrêt CHRU entrée principale et plateforme Questel.

259- Réponse du Maître d’Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

Secteur Rue de Glasgow

Une personne s'inquiète de l'évolution de l'offre de transport consécutive à la création des lignes de Tram et BHNS. Elle note que le dossier d'enquête précise : « il est intéressant de mutualiser les sites propres créés pour le BHNS avec les autres lignes de bus du réseau ». Mais Il est aussi indiqué que « ces éléments seront approfondis dans la mise au point du projet définitif ». Pour elle, ceux-ci auraient dû être élaborés dans le cadre du présent dossier.

260- Réponse du Maître d'Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

Secteur Guipavas

Un groupement de 6 exploitants (200 actifs) souhaite des liaisons de bus, sur la commune de Guipavas au lieu-dit Lanvian, avec un arrêt pour faciliter le transport d'environ 70 salariés et ainsi fidéliser les embauches.

261- Réponse du Maître d'Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

Secteur Lambézellec

Une habitante, favorable au projet BHNS, déplore l'absence de liaison bus vers les secteurs périphériques.

262- Réponse du Maître d'Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

Secteur Rue de Paris

Un usager souhaite plus de bus avec un arrêt au Coq Hardi.

263- Réponse du Maître d'Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

Secteur communes extérieures

Les intervenants demandent :

- Un trajet direct entre Guilers et Saint Renan ;

264- Réponse du Maître d'Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

- Des liaisons rapides vers les PEM et les communes extérieures à Brest métropole ;

265- Réponse du Maître d'Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

- Des liaisons entre les communes de la métropole (sans passer par le centre-ville) ;

266- Réponse du Maître d’Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

- Des liaisons inter-quartiers de Brest (sans passer par le centre-ville) ;

267- Réponse du Maître d’Ouvrage :

cf. Réponse générale réseau Bibus 2026

- Des correspondances vers Le Conquet, Ploudalmézeau, Lannilis

268- Réponse du Maître d’Ouvrage :

cf. Réponse n°252 générale réseau Bibus 2026

Proposition d’un usager : téléphérique entre la pointe du Portzic et la pointe des Espagnols.

269- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Ceci n’est pas dans le cadre de compétence de la métropole.

10.2 Observations et questions de la commission d'enquête

- Un maillage prévisionnel des PEM situés hors de Brest (Gouesnou, Guilers, Plougastel-Daoulas, Guipavas) avec les terminus des lignes de tramway et de BHNS est-il envisagé ? Programmé ?

270- Réponse du Maître d’Ouvrage :

cf. Réponse générale réseau Bibus 2026

- Quelle augmentation de la fréquentation du réseau Bibus attendez-vous suite à la création des 8 PEM et au réaménagement des 2 PEM préexistants ?

271- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Les hypothèses suivantes sont retenues pour la prise en compte de l’impact de ces P+R :

Hypothèse d’occupation des P+R (1)	90%
Hypothèse de rotation (2)	1,2
Coefficient de passage Jour ouvert > Année	270
Hypothèse de taux d’occupation des véhicules particuliers (en passagers / véhicule)	1,1

(1) L’hypothèse d’une mise en œuvre d’une politique volontariste en faveur d’un moindre usage de la voiture particulière est considérée ici.

(2) Une place de stationnement en P+R est occupée en moyenne par 1,2 véhicules/jour.

Ceci aura notamment pour effet l’économie de 1 861 749 véhicules.Km (véhicules particuliers) par an à la mise en service. Le détail du calcul est présenté ci-dessous.

	Cavale(PEM 01)	Provence (PEM 02)	Kertatupage (PEM 04)	Plouzané (PEM 10)	Guilers (PEM 07)	Carpont (PEM 05)	porte Gouesnou (PEM 06)	Plougastel Ouest (PEM 08)	TOTAL
places parking	105	140	170	98	39	125	existant	existant	
dont P+R	80	125	152	80	29	110	-	40	
Distance centre Brest (en km)	5,3	3,3	2,5	5,6	8,2	7,8		10,8	
Veh.KM annuel	247 277	240 570	221 616	261 274	138 685	500 386		251 942	1 861 749
Voyageurs annuels	25 661	40 095	48 756	25 661	9 302	35 284		12 830	197 588

Tableau 4 : Economie de véhicules.Km avec la mise en œuvre de PEMs

11. TRAM-TRAIN

11.1. L'expression du public

Une personne demande la mise en place d'un Tram-train à partir du Relecq-Kerhuon. Elle met en avant l'absence de travaux et donc d'impact sur l'environnement.

272- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La réalisation d'un tram-train est un autre projet. En effet, l'utilisation des voies du réseau ferré national gérées par SNCF réseau n'est pas simple et nécessiterait des études spécifiques en lien avec le gestionnaire du réseau ferré national. Le projet est conçu de manière à permettre cette évolution éventuelle ultérieurement (orientation des voies, écartement des rails, etc.) mais dans un autre cadre.

Une autre rappelle que dès la conception de la ligne A il a été fait le choix du rail pour le tram avec la perspective d'un tram-train sur le réseau SNCF existant qui permettrait de venir de Landerneau à la cavale blanche (ligne B). Elle demande si le projet est toujours d'actualité et à quelle échéance.

273- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponse n°272.

Enfin, un usager interroge sur l'annonce des pouvoirs publics de lancer les TER dans certaines métropoles : N'est-ce pas l'occasion d'actualiser le projet avancé en 2011-12 de créer une ligne Tram-train de Brest au Relecq-Kerhuon, voire Landerneau ?

Ce serait, pour lui, un moyen de désengorger les entrées Est de la métropole et d'assurer une liaison rapide Landerneau - Hôpital de la Cavale Blanche.

274- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponse n°272.

12. DIVERS

6 observations ne concernent pas directement le projet présenté à l'enquête publique. Ces demandes ou critiques sont listées ci-dessous.

➤ Changer les voix des annonces dans le tram en fonction de la marée ;

275- Réponse du Maître d'Ouvrage :

C'est ce qui existe sur la ligne A. Rien n'est à ce jour décidé pour la ligne B.

- Améliorer la desserte par les cars régionaux, en particulier pour la desserte du site hospitalier de la Cavale Blanche ;

276- Réponse du Maître d'Ouvrage :

La question manque de précision. Néanmoins, il est précisé que des rencontres régulières ont lieu avec la Région, compétente en la matière, s'agissant de la réorganisation des lignes de cars régionaux en lien avec le projet. Des aménagements dans les pôles d'échanges sont notamment prévus dans cet objectif.

- Nécessité d'une dépose minute vers Albert 1ER pour tous les élèves de St-Anne. Rien n'est dit sur le flux généré par cet établissement. Même s'il y a du transport collectif cela n'enlèvera pas le flux routier (pas totalement).

277- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cet enjeu est bien noté par la collectivité, mais des réponses dans le périmètre du projet sur la place Albert 1er ne sont pas possibles, à part sur la contre-allée située entre la rue Camille Desmoulins et la rue Doumer qui est conservée et peut servir à cet usage. Hors périmètre de projet, un usage de dépose-minute sur la rue des fédérés, permettant de se réinsérer par la rue Camille Desmoulins est également possible.

➤ Rendre le centre-ville de Brest plus attrayant ;

278- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet, en redonnant laissant plus de places aux piétons et vélos, semble aller dans ce sens. Néanmoins, la notion d'attractivité reste subjective.

➤ Faire disparaître les couleurs tristes de certains bâtiments ou aménagements ;

279- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce n'est pas l'objet du projet.

➤ Aménager les rues de Siam et Jaurès afin de réduire les effets vent d'ouest ;

280- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce n'est pas l'objet du projet.

➤ Accroître les espaces piétons ;

281- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet redonne plus de place aux piétons, en créant a minima des trottoirs aux normes, voire en les élargissant au-delà de ces normes lorsque le besoin le nécessite (le boulevard Blum, le long de la cité de Kérichen en est un exemple).

➤ Accroître le nombre de terrasses, de lieux de convivialité au dehors ;

282- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet, en redonnant plus de places aux piétons, doit permettre de créer des conditions favorables à cet enjeu.

➤ Il faut aérer Brest, ne pas faire de la ville un "Paris".

283- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cet avis général n'appelle pas de réponse.

Enfin, un intervenant observe de plus en plus de personnes faisant du stop sur la voie entre le magasin Leclerc et Gouesnou. Cette voie étant dangereuse pour les piétons, il suggère la création d'une aire dédiée aux auto-stoppeurs pour la sécurité de tous.

284- Réponse du Maître d’Ouvrage :

Des places de dépose-minute sont prévues le long de la rue de Gouesnou, entre le magasin Leclerc et le pôle d’échange Porte de Gouesnou (cf. Figure 210, § 5.1.6.5 du volume E). Ces places sont pertinentes pour un usage d’auto-stop.



13. Annexe : LES MODALITÉS DE L’ENQUÊTE PUBLIQUE

PARTIE 2 : REPONSE DU MOA A SYNTHESE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS FORMULEES PAR LE PUBLIC SUR LE PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi, ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

14. L'expression du public

Une seule contribution, déposée par l'association Brest à pied et à vélo (DUP/eR113), porte sur la mise en compatibilité du PLUi de Brest métropole avec le projet « Mon réseau grandit ». Elle ne concerne que le déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) et des éléments du paysage à préserver.

Pour cette association :

- L'absence d'intégration, dans le règlement du PLUi d'une compensation dans le cadre de la destruction d'éléments naturels protégés au titre de l'article L123-1-5-7 du code de l'urbanisme, les travaux et ouvrages de voirie d'intérêt général étant réglementairement dispensés, est contestable ;
- Le fait de retirer une protection donnée par le classement en EBC est susceptible de mettre en doute l'ensemble des protections données par le PLUi. Il est donc nécessaire que la modification de ces protections soit justifiée par l'impossibilité avérée de mettre en œuvre un projet dont l'utilité publique est supérieure. L'incompatibilité des trois EBC cités avec le projet n'est aucunement démontrée ;
- En particulier, la justification donnée pour la parcelle AP87, que le projet permet de sauvegarder le cèdre mais que des alternatives non retenues sont susceptibles de nécessiter sa coupe, devrait entraîner automatiquement le maintien de la protection ;
- De même, la justification donnée pour la parcelle KN2, que le projet ne nécessite aucune modification de l'état des lieux, entraîne automatiquement le maintien de la protection ;
- Finalement la justification de l'extension de retrait de la protection sur la parcelle AP87 à l'alignement voisin par son seul voisinage constituerait un précédent regrettable selon lequel un espace voisin d'un espace non protégé perdrait sa protection du seul fait de ce voisinage. Autrement dit que de proche en proche aucun espace protégé ne le serait plus.

285- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponse n°32

15. Observations et questions et de la commission d'enquête

Questions générales

La délibération page 97 de la pièce L, lançant la procédure de concertation fait apparaître un projet de mise en compatibilité du PLUi différent de celui finalement adopté et retranscrit dans le dossier final. Il y est question :

- de la suppression de 3 Emplacements Réservés alors que le dossier final n'en réduit ou supprime que 2,

286- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Lors du lancement de la concertation, le prolongement envisagé de la ligne de Tramway jusqu'à une station terminus au Questel aurait nécessité la suppression d'un emplacement réservé le long du boulevard Tanguy Prigent. L'abandon de cette hypothèse avant constitution et dépôt du dossier de DUP valant Mise en Compatibilité du PLU nous a conduit à supprimer ce point du dossier.

- et de la modification du zonage des terrains situés en rive Est de la rue Maximin Audemar au Questel à Brest pour leur attribuer un zonage unique, ce qui n'apparaît plus dans le dossier soumis à enquête publique.

287- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Lors du lancement de la concertation, le prolongement envisagé de la ligne de Tramway jusqu'à une station terminus au Questel, associée à la réalisation d'un parking relais sur ce secteur, aurait nécessité la modification de zonage des terrains situés à l'est de la rue Maximin Audemar. L'abandon de cette hypothèse avant constitution et dépôt du dossier de DUP valant Mise en Compatibilité du PLU nous a conduit à supprimer ce point du dossier.

- Pouvez-vous justifier les motivations et fondements de ces évolutions ?

288- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf. Réponse ci-avant

La CE rappelle avoir exposé à Brest métropole que le courrier de la MRAe, qui déclare n'avoir aucune observation à formuler, ne porte que sur la mise en compatibilité du PLU (titre de la réponse), et pas sur l'étude d'impact du projet "«Mon réseau grandit»".

Réponse du Maître d'ouvrage 288-bis:

Cf réponse N°6 bis.

Règlement de la zone Up

- Pourquoi modifier le règlement de toutes les zones UP et pas uniquement celui des zones UP concernées par le projet ?

289- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le caractère restrictif du règlement de la zone UP, qui permet la réalisation des constructions et ouvrages nécessaires au fonctionnement des réseaux publics mais pas les ouvrages d'intérêt collectif dans leur ensemble, constitue une coquille dans la rédaction du Plan Local d'Urbanisme. En effet et de façon paradoxale, le zonage N, plus protecteur, autorise quant à lui les ouvrages d'intérêt collectif.

Par ailleurs, de très nombreux secteurs de la métropole en zone UP présentent d'ores et déjà ce type d'infrastructure.

Il a donc été souhaité une régularisation du règlement pour l'ensemble des zones UP.

Emplacements réservés

- La commission d'enquête relève une incohérence concernant l'ER n°92, qui est annoncé supprimé. La surface finale ne devrait donc-t-elle pas être à 0 page 48 de la pièce I ?

290- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Oui, c'est une coquille. La surface finale sera bien de 0, l'emplacement réservé étant supprimé totalement.

Espaces boisés classés (EBC)

- Angle de la rue Jules Lesven et du boulevard Léon Blum, le cèdre classé en EBC sera-t-il préservé? Si oui pourquoi ne pas le maintenir en EBC ?

291- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les dernières évolutions de projet ont conduit à des améliorations permettant de préserver le cèdre. Néanmoins, des élagages ou travaux légers dans l'emprise de l'EBC pourraient s'avérer nécessaires, tout en conservant l'arbre. Il est donc proposé de transformer le zonage EBC en zonage EIP, comme préconisé par la CDNPS pour la rue de Kérichen (cf. ci-après)

- BM envisage-t-elle la mise en place d'une protection au titre des éléments naturels du paysage tels que prévu à l'article L.123-1-5 – III- 2 du Code de l'urbanisme, ce qui a été proposé par la CDNPS et dans la réunion d'examen conjoint ?

292- Réponse du Maître d'Ouvrage :

Oui, c'est bien ce qui est indiqué dans le dossier soumis à enquête publique (pages 40 et 54 de la pièce I). En effet, ce point faisait partie des mises à jour du dossier réalisées avant ouverture de l'enquête publique, pour prendre en compte l'avis de la CDNPS.

Pour le président,
Le vice-président,
Yohann NEDELEC
Patricia SALAÜN-KERHORNOU



LES MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

(DUP, MEC PLU, Parcellaire)

BUT ET OBJET DU DOCUMENT

Présentation finale des Modalités de l'enquête publique du projet *Mon réseau grandit* : comment s'informer et contribuer.

Ce rapport rappelle les modalités de l'enquête publique et dispositif d'information du public mis en place du 10 novembre 2022 au 9 janvier 2023, avant, pendant et après l'enquête publique qui s'est déroulée du 28 novembre 2022 à 9h au 6 janvier 2023 à 18h. Elle a fait l'objet d'une information préalable, en continu durant toute la phase d'enquête. Plusieurs outils ont permis au public de s'exprimer sur le projet, à distance ou lors des rencontres avec la commission d'enquête.

L'enquête porte sur l'utilité publique emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal et enquête parcellaire sur :

- Une 2^{ème} ligne de tramway (gare - Cavale blanche),
- Une 1^{ère} ligne de Bus à haut niveau de service (gare - Lambézellec),
- La création ou restructuration de 10 pôles d'échanges multimodaux,
- Le renforcement du réseau métropolitain.

Un vaste dispositif d'information a été mis en place sur les espaces publics autour du projet, dans les 15 lieux de la concertation et au siège de BMa.

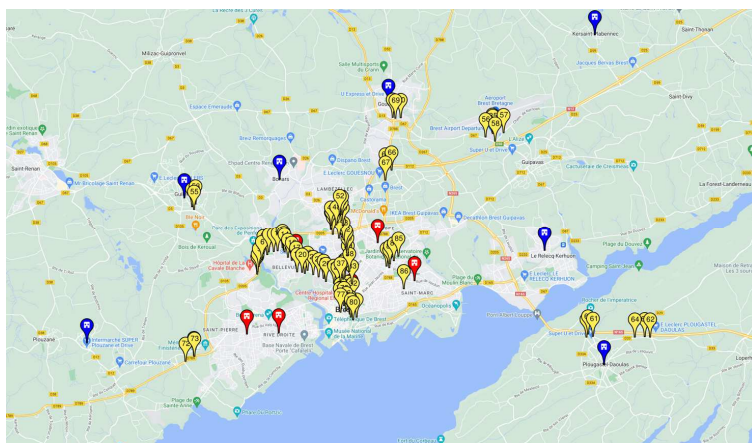
	Nom	Fonction	Date
Établi par	Sandrine Le Provost	Chargée de Communication chantier	19/01/2023
Approuvé par	Soazig Bégoc	Responsable Communication	23/01/2023

1. Les modalités légales

1.1 L'avis d'enquête publique

Sur l'espace public et dans les lieux d'enquête :

Un maillage fort de l'affichage de l'avis d'enquête publique sur l'espace public à proximité du projet et devant les lieux d'enquête, comprenant 97 emplacements d'affichage au total, ainsi que dans les 15 lieux d'enquête, qui ont fait l'objet de 3 contrôles complets de réaffichage à partir du 12 novembre 2022 (plus de 2 semaines avant le début de l'enquête), durant la période d'enquête publique et jusqu'au 9 janvier 2023, après la période d'enquête.



En ligne :

Sur le site de la Préfecture : <https://www.finistere.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques/Mon-reseau-grandit-projet-de-developpement-du-reseau-de-transport-en-commun-de-Brest-metropole>

Sur le site de l'enquête : <https://app.publilegal.fr/Enquetes2>

Sur le site du Maître d'ouvrage : <https://jeparticpice.brest.fr/projets-en-participation/projets-en-participation/dialogue-continu-mon-reseau-grandit-3724>

Sur le site projet *Mon réseau grandit* : <https://www.monreseaugrandit.fr/enquete-publique>

Dans la presse :

- 10/11/2022 : Ouest-France : avis d'enquête publique unique et d'enquête parcellaire,
- 10/11/2022 : Télégramme : avis d'enquête publique unique et d'enquête parcellaire,
- 28/11/2022 : Télégramme : rappel de l'avis d'enquête publique,
- 28/11/2022 : Ouest-France : rappel de l'avis d'enquête publique,

1.2 Les dossiers d'enquête publique

Dans les lieux d'enquête :

L'hôtel de Brest métropole (siège de l'enquête), toutes les mairies de quartiers de Brest et des communes de Brest métropole ont été désignés comme lieu d'enquête :

- Le public pouvait y consulter librement le dossier d'enquête (19 volumes), écrire ses observations sur les deux registres (registre d'enquête publique et registre d'enquête parcellaire) et rencontrer les commissaires enquêteurs lors de leurs permanences (cf. détail page 4).



Un dossier d'enquête publique complet, signé par la commission d'enquête, déposé dans chaque lieu d'enquête était contrôlé régulièrement afin qu'aucune pièce ne manque.

Dans chaque lieu d'enquête 100 exemplaires du guide de l'enquête étaient mis à la disposition du public et deux roll-ups présentaient le projet et les modalités de la participation.

En ligne :

Sur le site de l'enquête : <https://app.publilegal.fr/Enquetes2>

Le site de Publilégal proposait une mise en ligne des dossiers de consultations, de déposer une observation et de consulter les observations.

1.3 Comment s'informer et participer ?

Durant l'enquête publique, le public était invité à s'informer, consulter le dossier d'enquête, émettre des observations, des avis et des contrepropositions :

- **EN LIGNE*** sur le site monreseaugrandit.enquetepublique.net
*sauf la pièce K relative à l'enquête parcellaire, consultable uniquement dans les lieux d'enquête.
 - [Consulter le dossier](#)
 - [Déposer une observation](#)
 - [Consulter les observations](#)

- **SUR LES REGISTRES** à l'hôtel de Brest métropole, en mairies de quartier de Brest et dans les mairies des communes de Brest métropole. Dans chaque lieu d'enquête 1 registre dédié à l'enquête publique préalable à la DUP et à la mise en compatibilité du PLUi et 1 registre dédié à l'enquête parcellaire.
- **PAR MAIL** adressé à la Présidente de la commission d'enquête.
Pour l'enquête publique : monreseaugrandit@enquetepublique.net
Pour l'enquête parcellaire : enqueteparcellairemonreseaugrandit@brest-metropole.fr
- **PAR COURRIER** adressé à la Présidente de la commission d'enquête à l'hôtel de Brest métropole - 24 rue Coat Ar Gueven - 29200 BREST,

1.4 Les permanences

27 permanences avec la commission d'enquête ont été organisées dans 12 lieux d'enquête.

Lieux	Adresses	Dates permanences	N° de permanence
Hôtel de Brest métropole (siège de l'enquête)	24, rue Coat ar Gueven 29238 BREST cedex	Lundi 28 novembre 2022 de 10h00 à 13h00	1
		Mardi 13 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	11
		Vendredi 6 janvier 2023 de 15h00 à 18h00	27
Mairie de quartier Brest-centre	2, rue Frezier 29200 BREST	Samedi 10 décembre 2022 de 10h00 à 13h00	10
		Mardi 20 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	18
		Jeudi 29 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	22
Mairie de Gouesnou	1, place des Fusillés 29850 GOUESNOU	Mardi 29 novembre 2022 de 9h30 à 12h30	3
		Lundi 19 décembre 2022 de 14h30 à 17h30	16
Mairie de Guilers	16, rue Charles de Gaulle 29820 GUILERS	Jeudi 8 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	7
Mairie de Guipavas	Place Saint-Éloi 29490 GUIPAVAS	Vendredi 9 décembre 2022 de 14h30 à 17h30	9
Mairie de Plougastel-Daoulas	1, rue Jean Fournier 29470 PLOUGASTEL-DAOULAS	Mardi 20 décembre 2022 de 9h00 à 12h00	17
		Mercredi 4 janvier 2023 de 14h30 à 17h30	23
Mairie de Plouzané	Place de la République 29280 PLOUZANÉ	Mercredi 14 décembre 2022 de 9h00 à 12h00	12
Mairie de quartier Lambézellec	25, rue Robespierre 29200 BREST	Mardi 29 novembre 2022 de 15h30 à 18h30	4
		Vendredi 9 décembre 2022 de 10h00 à 13h00	8
		Mercredi 21 décembre 2022 de 10h00 à 13h00	19
		Vendredi 6 janvier 2023 de 10h00 à 13h00	26
Mairie de quartier Europe	31, rue Saint-Jacques 29200 BREST	Mercredi 30 novembre 2022 de 10h00 à 13h00	5
		Mercredi 21 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	20
Mairie de quartier Saint-Pierre	26, rue Jean-François Tartu 29200 BREST	Mercredi 14 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	13
		Jeudi 5 janvier 2023 de 15h30 à 18h30	25
Marie de quartier Bellevue	25, place Napoléon III 29200 BREST	Lundi 28 novembre 2022 de 15h30 à 18h30	2
		Jeudi 8 décembre 2022 de 10h00 à 13h00	6
		Jeudi 15 décembre 2022 de 10h00 à 13h00	14
		Jeudi 29 décembre 2022 de 10h00 à 13h00	21
Marie de quartier Saint-Marc	124, rue de Verdun 29200 BREST	Jeudi 5 janvier 2023 de 10h00 à 13h00	24
		Jeudi 15 décembre 2022 de 15h30 à 18h30	15

2. Les supports d'information et leur diffusion

2.1 Le journal

Le journal du projet « entre les lignes » est édité et diffusé 3 fois par an auprès des habitants de la métropole (121 000 exemplaires). Un article en pleine page était consacré au lancement de l'enquête publique, pour l'édition #2.



2.2 Des affiches en 3 formats :

- 450 exemplaires, format A3,
 - o Dont 200 exemplaires diffusés dans les points publics de Brest métropole,
 - o Dont 100 exemplaires diffusés dans chacun des 15 lieux d'enquête,
 - o Dont 150 diffusés dans les commerces de la métropole.
- 250 exemplaires, format Bibus A3, diffusés au dos des chauffeurs de bus et dans les rames de tramway,
- 70 exemplaires, format 2m², diffusés sur l'espace public du 22/11 au 06/12,
- 80 exemplaires, format 8m², diffusés sur l'espace public du 23/11 au 07/12.



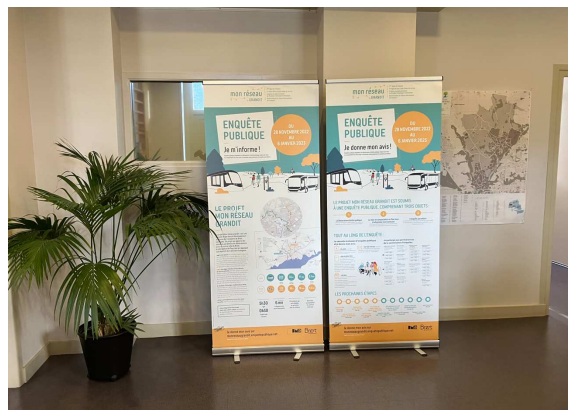
2.3 Un guide de l'enquête publique de 12 pages :

- 126 000 exemplaires,
 - o Dont 115 300 exemplaires diffusés toutes boîtes aux lettres aux habitants de Brest métropole,
 - o Dont 8 600 exemplaires diffusés dans les points publics de Brest métropole,
 - o Dont 2 000 exemplaires diffusés entre chacun des 15 lieux d'enquête et siège de BMA,
 - o Dont 100 exemplaires diffusés par Bibus.



2.4 Deux modèles de roll-ups :

Pour rendre l'information suffisamment visible et pédagogique pour les habitants, un dispositif d'information complémentaire était prévu en mairie : une affiche de la campagne d'information, 2 panneaux d'information (roll-up).



- 32 exemplaires (16 paires) ;
 - o 1 exemplaire exposé dans chacun des 15 lieux d'enquête,
 - o 1 exemplaire exposé au siège de BMA.

2.5 Des outils numériques :

- Le site internet monreseaugrandit.fr

- Une page dédiée avec des sous rubriques (573 vues durant la période de l'enquête):
 - A quoi sert l'enquête publique ? que comprend-elle ?
 - Comment s'exprimer et participer ?
 - Redirection vers le site PubliLégal de la Préfecture pour :
 - consulter le dossier,
 - déposer une observation,
 - consulter les observations.
 - Communication et liens des adresses mails de la commission d'enquête :
 - Pour l'enquête publique,
 - Pour l'enquête parcellaire.
 - Communication sur les dates et horaires des permanences,
 - Que contient le dossier d'enquête publique ?
 - Le déroulement de l'enquête
- Des actualités et des publications :



- Une affiche 2m² dynamique diffusée du 28/11 au 11/12 2022 ;

Format 2m²
 Résolution I.1080 x H.1920 à 25 img/s
 5 secondes virgule "Brest.fr" + création 15 secondes = 20 secondes

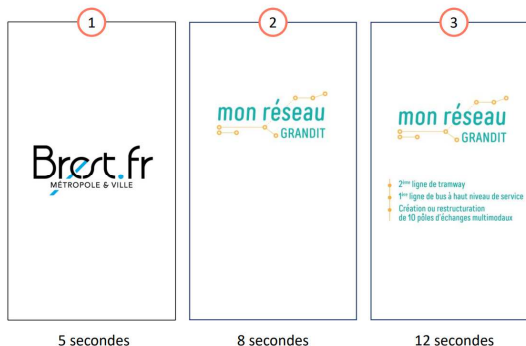
Livable
 Fichier MP4
 Format 1080x1920

Principes d'animation :

Introduction

Time code : 0 à 12 secondes

1. Virgule Brest.fr
2. Animation du logo « Mon réseau grandit » + glissement vers le haut
3. Apparition des lignes une par une + transition écran suivant



Enquête publique

Time code : 12 à 20 secondes

1. Réduction et déplacement des logos vers le haut
2. Affichage du fond bleu, glissement vers le haut
3. Affichage du bloc blanc « Enquête publique »
4. Affichage des illustrations :
 - PEM et arbres, glissement vers le haut
 - Tramway, glissement vers la droite
 - Bus BHNS, glissement vers la gauche
 - Piétons et cycliste, en mouvement
5. Affichage du bloc jaune et des logos



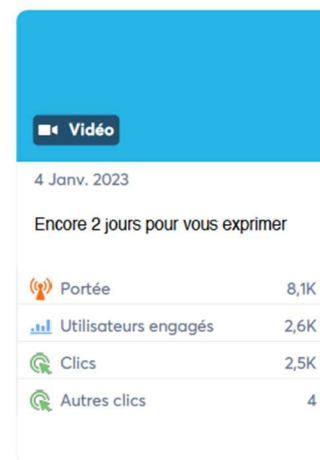
- Un affichage sur les bornes info voyageur de la Bibus : 4 visuels diffusés dans les bus, les cabines téléphériques, les arrêts de tramway et les stations.

- Un relai de communication de l'enquête réalisé via les sites internet :

- o www.jeparticipe.brest.fr
- o www.monreseaugrandit.fr
- o www.bibus.fr



- Des visuels diffusés sur les médias sociaux permettent de donner de la visibilité et de rappeler les dates des permanences de l'enquête publique.
 - o 10 contenus postés sur le Facebook de BMA dont 3 boostés (ajout d'un budget publicitaire dédié à la publication en question).
 - Portée totale : 31 619 dont 29 169 payée (visibilité complémentaire grâce aux 3 boosts),
 - Utilisateurs engagés (interactions : clics, partages, commentaires) : 2 816
 - Clics : 2 710 (dont clics sur vidéo 2 678).
 - Top 3 contenus sur FB en termes de portée :



- o 2 contenus postés sur le LinkedIn de BMA.
 - Impressions : 2 228
 - Engagement : 135 dont 82 Clics, 41 j'aime, 5 partages et 7 commentaires



Cf annexe 1 : ensemble des visuels sur les réseaux sociaux.

- **Une newsletter dédiée à l'enquête publique :**
 - o Diffusée le 2 décembre 2022 à 14h,
 - o Taux d'envoi 2 456 e-mails avec un taux d'ouverture de 30.11% et un taux de clic de 20.47%

Cf annexe 2 : newsletter



- **Un e-mailing de diffusion du Kit de Com enquête publique :**

L'ensemble des documents de l'enquête ont été transmis par mail (kit d'information) aux collectivités, grands acteurs du territoire et associations, partenaires, pour diffusion via leurs propres canaux, ainsi qu'aux personnes ayant participé aux différentes phases de concertation sur le projet

2.6 Relai de la communication par les communes :

Brest

- Jeparticipe.brest.fr

The screenshot shows the website interface for Jeparcipe.brest.fr. At the top, there is a search bar with the text 'RECHERCHER' and a placeholder 'Saisir un mot clé...'. To the right of the search bar are links for 'SE CONNECTER' and 'CRÉER UN COMPTE'. Below the search bar, there is a navigation menu with options: 'PARTICIPER EN PRATIQUE', 'PROJETS EN PARTICIPATION', 'ASSEMBLÉES DE QUARTIER', and 'ACTUS / AGENDA'. The main content area features a breadcrumb trail: 'Accueil > Projets en participation > Dialogue continu : Mon réseau grandit'. The title of the page is 'Dialogue continu : Mon réseau grandit' under the heading 'DÉPLACEMENT'. The text below the title reads: 'Brest métropole développe son réseau de transport public et crée de nouvelles lignes de transports en commun. Le projet avance, le dialogue continue !'.

Gouesnou :

Web : <https://www.gouesnou.bzh/actualites/mon-reseau-grandit/>

The screenshot shows a public inquiry banner on the Gouesnou website. The banner is titled 'ENQUÊTE PUBLIQUE' and is a 'préalable à la Déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal et arrêté parcellaire'. It is dated 'DU 28 NOVEMBRE 2022' and 'E 2022'. The banner features an illustration of a park with trees, a person on a bicycle, and a person walking. The Gouesnou logo is visible. At the bottom of the banner, there is a small navigation bar with the text 'MON RÉSEAU GRANDIT'.

MON RÉSEAU GRANDIT

Enquête publique

Urbanisme, Vie locale Publié le mardi 29 novembre 2022

Du 28 novembre 2022 au 6 janvier 2023, chacun pourra consulter le dossier d'enquête publique, rencontrer les commissaires enquêteurs indépendants et formuler un avis sur le projet. C'est un temps important de la démocratie participative qui se joue là.

Mon réseau grandit marque une nouvelle phase de développement du réseau de transports collectifs en site propre de Brest métropole. Objectif : apporter des solutions adaptées aux besoins de déplacements entre le centre-ville de Brest, la métropole et le Pays, tout en répondant aux objectifs de transition écologique.

Pour cela, c'est un projet global de mobilité qui est aujourd'hui soumis à enquête publique, avec :

Une ligne B de tramway reliant la gare de Brest à l'hôpital de La Covale Blanche, en passant par Bellevue. Une ligne D de Bus à haut niveau de service (BHNS) reliant, sur une voie dédiée, de la gare à la Place des FFI à Lambézellec, puis jusqu'au rond-point de K'ar Bihan dans la circulation générale. 10 pôles d'échanges multimodaux (dont 8 créés et 2 réaménagés), permettant des correspondances entre les différents modes de déplacement. Des aménagements pour les vélos, dont 12 km de pistes cyclables à proximité des lignes.

Les trois objets de l'enquête publique :

- La **Déclaration d'utilité publique** (DUP) qui fait état de l'utilité publique du projet au regard de ses effets sociaux et environnementaux.
- La **mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal** (PLUI) qui vérifie la cohérence et les modifications nécessaires au regard de ce document d'urbanisme.
- L'**enquête parcellaire** qui détermine les emprises à acquérir par voie amiable ou expropriation et identifie leurs propriétaires pour la réalisation du projet.

Le public est ainsi invité à s'informer en consultant le dossier d'enquête et à contribuer en ligne ou dans les 15 lieux d'enquête et durant les 27 permanences de la commission d'enquête :

En ligne* sur le site monreseaugrandit.enqueteublique.net

* sauf la pièce K relative à l'enquête parcellaire, consultable uniquement dans les lieux d'enquête.

Sur les registres à l'hôtel de Brest métropole, en mairies de quartier de Brest et dans les mairies des communes de Brest métropole. Dans chaque lieu d'enquête : 1 registre dédié à l'enquête publique préalable à la DUP et à la mise en compatibilité du PLUI et 1 registre dédié à l'enquête parcellaire.

Par courriel adressé à la Présidente de la commission d'enquête. Pour l'enquête publique : monreseaugrandit@enqueteublique.net

Pour l'enquête parcellaire : enqueteparcelairemonreseaugrandit@brest-metropole.fr

Par courriel adressé à la Présidente de la commission d'enquête à l'hôtel de Brest métropole - 24 rue Coat Ar Gueven - 29200 BREST.

PARTAGER CETTE PAGE SUR :



◀ RETOUR AUX ACTUALITÉS

TÉLÉCHARGEMENTS

- [Guide_Mon_reseau_grandit_2022](#)

ACTUALITÉS

CATÉGORIE(S) :

- [Urbanisme](#)
- [Vie locale](#)

RESTONS
CONNECTÉS



S'ABONNER À LA NEWSLETTER



Le Relecq-Kerhuon

- Web : <https://www.lerelecqkerhuon.bzh/le-relecq-kerhuon-informations/>
- Journal municipal :
 - Journal municipal du vendredi 2 décembre :

N°637 - Vendredi 2 décembre 2022 www.lerelecqkerhuon.bzh

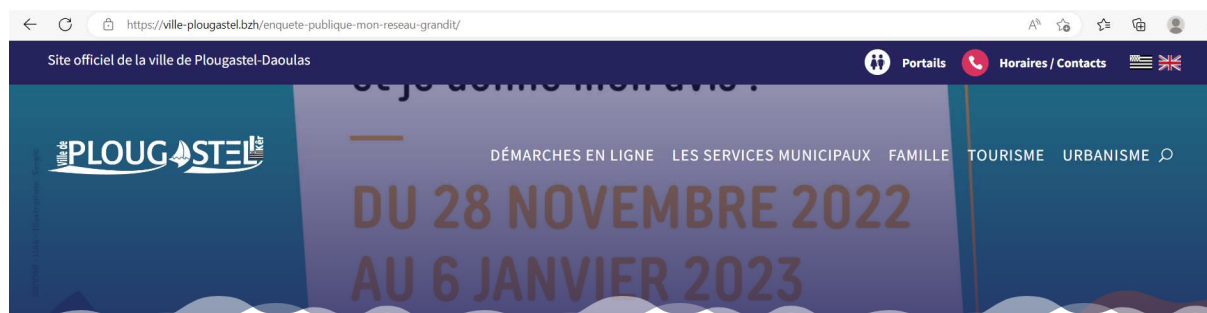
<p>Vendredi 2 décembre à 18h Place de la Libération</p> <p>ILLUMINATION DE LA VILLE</p> <p>Dimanche 4 décembre à 11h, 15h et 17h Centre Jean Jacotot</p> <p>SOON THÉÂTRE D'ARTS MANIPULÉS TOUT PUBLIC, DES 3 ANS</p> <p>Spécialité proposée dans le cadre des animations de Noël. Plus de 35 ans d'expérience dans le théâtre des marionnettes.</p>	<p>Dimanche 4 décembre de 10h à 18h Australabe</p> <p>MARCHÉ DE NOËL</p> <p>Exposition cadeaux - Animations Présence du Père Noël Entrée libre Petite restauration sur place</p>
<p>mon réseau GRANDIT</p> <p>ENQUÊTE PUBLIQUE</p> <p>Consultez la fiche de l'enquête publique en ligne sur le site de la Ville. Ils seront à retourner au secrétariat général pour le vendredi 6 janvier 2023 au plus tard.</p> <p>DU 28 NOVEMBRE 2022 AU 6 JANVIER 2023</p> <p>Je m'informe et je donne mon avis ! #rendez-vous-en-mairie-pour-participer</p>	<p>Mercredi 21 décembre à 19h Stade Gérard Garnier</p> <p>SOLSTICE D'HIVER FÉRIÉE NOCTURNE</p> <p>Performances de feu et musique</p> <p>Tout public - accès libre et gratuit</p>

- Journal municipal du vendredi 30 décembre :

<p>VIE MUNICIPALE</p> <p>DOSSIERS DE SUBVENTIONS POUR LES ASSOCIATIONS : Les dossiers sont disponibles en mairie ou sur le site de la Ville. Ils seront à retourner au secrétariat général pour le vendredi 6 janvier 2023 au plus tard.</p> <p>BAIN DU NOUVELAN : La circulation et le stationnement de tous les véhicules sont interdits sur la Cale du Passage dimanche 8 janvier de 19h à 18h.</p> <p>DÉMONTAGE DES ILLUMINATIONS DE NOËL : Le mardi 10 janvier de 8h à 17h. La circulation de tous les véhicules, sauf permis, sera interdite sur la route de la Mairie, du rond-point de l'Église à son intersection avec la rue Traounez. Une déviation sera mise en place par les rues Pierre de Fermat, Gaston Galles et Traounez dans un sens et par la route de Kerhuon et la rue le Relecq dans l'autre sens.</p>	<p>PERMANENCES</p> <p>BELAIS PETITE ENFANCE : En mairie - 02 98 28 03 74 - Mme Bouger. Permanences téléphoniques : les mardi matin, mercredi après-midi et vendredi matin. Accueil sur rendez-vous (les lundi après-midi, mardi après-midi et jeudi matin).</p> <p>SERVICE EMPLOI en Mairie - 02 98 28 61 44. Service de conseil (02)902170, et lundi, mardi et jeudi 13h30/17h30 - Mme Delandé uniquement sur rendez-vous. Poste informatique disponible sur rendez-vous.</p> <p>ESPACE JEUNES Kirigant - 02 98 28 03 92. Espace d'information jeunesse : du mardi au jeudi de 16h45 à 18h30, le vendredi de 16h45 à 18h et le samedi de 16h à 18h (sauf vacances scolaires).</p> <p>KONCILIATEUR DE JUSTICE : Permanence en mairie un mardi sur deux sur rendez-vous au 02 98 28 61 35 ou par mail : conciliateur.generale@mairie-lerlecqkerhuon.bzh</p> <p>RECHERCHE AIDE A DOMICILE : 1 bis rue Le Relecq - 02 98 28 23 88 - Du lundi au vendredi de 9h à 12h. Appelé aussi sur 0507</p> <p>CENTRE DEPARTEMENTAL D'ACTION SOCIALE (CDAS) : 12 rue Bricou - 02 98 28 23 89. Mardi et jeudi : 9h - 12h et 13h30 - 17h. Urgence : 02 29 61 29 23.</p> <p>LES PAPIERONS BLANCS : 5 Rue Yves le Méné - 02 98 28 23 86. Accueil téléphonique et physique sur rendez-vous du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 14h à 17h30. Accueil @papiersonblancs29. www.papiersonblancs29.fr</p> <p>COORDONNANTS DE LA PRESSE LOCALE Le 306gramme : mlecobloggramme@gmail.com Quart France : vincaud@quartfrance.fr</p> <p>AMIANTE AIDE AUX VICTIMES - ACEVA : 6 rue traverse à Brest - 02 98 46 51 51 - alevel2@orange.fr</p>
<p>URBANISME</p> <p>VOUS ENVOYÉZ DES TRAVAUX CHEZ VOUS ? - ATTENTION À RESPECTER LA RÉGLEMENTATION : Pour entreprendre des travaux sur votre propriété, vous devez impérativement faire une déclaration préalable, voire une demande de permis, selon le cas. Toutes les informations sont sur notre site internet. Assurez-vous d'être en conformité avec la réglementation afin d'éviter tout contentieux : le dépôt de demandes préalable permet d'éviter tout risque de litiges avec le voisinage ou avec la Ville, en cas de travaux non conformes.</p> <p>DÉCLARATIONS PRÉALABLES : Magali MORGONTER, 55 rue du Finistère, ouverture. Philippe BILLET et Claude BELLEGRÈRE, 25 bis route de Kerhuon, extension et ravalement. François HELLÉS, 3 bis rue de Kerhuon, transformation du garage en pièce de vie et ouverture. Bernard L'HOSTIS, 31 avenue du Parc Couppez, démolition et reconstruction (un côté de jardin). Jean-Luc THERIAULT, 20 rue Ernest Renan, fermeture balcon. Jean-Mathieu COMIC, 210 rue Georges Pompidou, piscine. Alexandre VILA, 111 rue Vincent Malgouët, division. Clotilde CHAMOND, 38 route de Renan, Toit, ouverture et portail. François COCHÉ et Armande ABERNÉ, 81 rue Jean Jaures, remplacement porte d'entrée. Emmanon PRALACOS, 1 rue Ambrose Park, ouvertures sur toiture. Maurice ADRIEN, 10 rue des Cygnes, clôtures en mitoyenneté. Benjamin LOBEAUX, 88 boulevard Gambetta, carport. Maël LE NEVEU, 81/83, 7 impasse Pinais, ouvertures. Christine LE HINGRAË, 5 bis avenue des Lavandières, clôture. Odile OLSEN, 20 rue Ambrose Park, panneaux photovoltaïques sur toiture.</p> <p>FERMES DE CONSTRUCTION : Céline FRANCEZ, 9 rue de Verdun, extension, carport, ou terrasse, clôture et ouverture.</p>	<p>mon réseau GRANDIT</p> <p>ENQUÊTE PUBLIQUE</p> <p>Consultez la fiche de l'enquête publique en ligne sur le site de la Ville. Ils seront à retourner au secrétariat général pour le vendredi 6 janvier 2023 au plus tard.</p> <p>DU 28 NOVEMBRE 2022 AU 6 JANVIER 2023</p> <p>Je m'informe et je donne mon avis ! #rendez-vous-en-mairie-pour-participer</p>
	<p>NOUS CONTACTER</p> <p>HORAIRE D'OUVERTURE DE LA MAIRIE Lundi, mercredi et vendredi : de 9h30 à 12h et de 13h30 à 17h30. Mardi et jeudi : de 9h30 à 12h et de 13h30 à 18h00. Samedi : de 9h à 12h (hors ciel nuageux)</p> <p>Standard/accueil : 02 98 28 14 18 Secrétariat du Maire/Vice-maire Général : 02 98 28 14 19 Cabinet du Maire : 02 98 28 30 00 Secrétariat : 02 98 28 30 01 Direction : 02 98 28 23 77 Urbanisme : 02 98 28 61 41 Services Techniques : 02 98 28 61 46 Compétences : 02 98 28 61 39 Accueil citoyen, patrimoine, carrières : 02 98 28 61 38 Service Emploi : 02 98 28 61 48 Services Jeunes : 02 98 28 61 49 Cabinet des Salles : 02 98 28 14 14 Culture : 02 98 28 61 47 Sport : 02 98 28 61 41 Cibac Municipale : 02 98 28 14 14 Cibac Scolaire : 02 98 28 14 14 SIAO : 02 98 28 38 29</p>

Plougastel

- Web : <https://ville-plougastel.bzh/enquete-publique-mon-reseau-grandit/>
- Journal municipal :



Accueil → Actualités → Enquête publique Mon réseau grandit

Enquête publique Mon réseau grandit

Enquête publique « Mon réseau grandit »

Plus d'informations sur <https://www.monreseaugrandit.fr/>



Affiche Mon réseau grandit

2.7 La presse :

Le 21 novembre s'est déroulé à l'hôtel de Métropole, siège de l'enquête, une conférence de presse sur le lancement de l'enquête publique en présence de François Cuillandre, maire de Brest et Président de Brest métropole et de Yann Nédélec Vice-Président de Brest métropole, en charge des Mobilités, Grands projets, Rade.

Un dossier de presse ainsi que le guide de l'enquête à été transmis aux médias présents.

Le dossier de presse a ensuite été relayé aux médias locaux, nationaux et à la presse spécialisée.

Un communiqué de presse a ensuite été relayé aux médias locaux chaque semaine, indiquant les dates de l'enquête, les modalités d'information et de contributions et les lieux et dates des prochaines rencontres avec la commission d'enquête.

Ces communiqués ont été relayés dans les articles ci-dessous :

- 21/11/2022 : Brest.fr : Mon réseau grandit : enquête publique du 28 novembre au 6 janvier,
- 21/11/2022 : Côté Brest : Tram, bus à haut niveau de service... : l'enquête publique va débuter à Brest,
- 21/11/2022 : Ouest-France : Tram de Brest : dernière ligne droite avant les travaux !
- 21/11/2022 : L'enquête publique pour le tramway à Brest va bientôt commencer,
- 28/11/2022 : Ouest-France : Tram, l'enquête publique sur le projet de la ligne de tram B démarre aujourd'hui,
- Décembre 2022 : Sillage : Mon réseau grandit enquête publique en cours,
- 09/12/2022 : Télégramme : Second tram et BHNS à Brest : l'enquête publique se poursuit,
- 31/12/2022 : Ouest-France : Deuxième ligne de tram à Brest : dernière semaine pour donner son avis sur le projet,
- 31/12/2022 : Ouest-France : Le chiffre Tram, enquête publique.

Cf annexe 3 : revue de presse.

2.8 Des modalités d'accessibilité

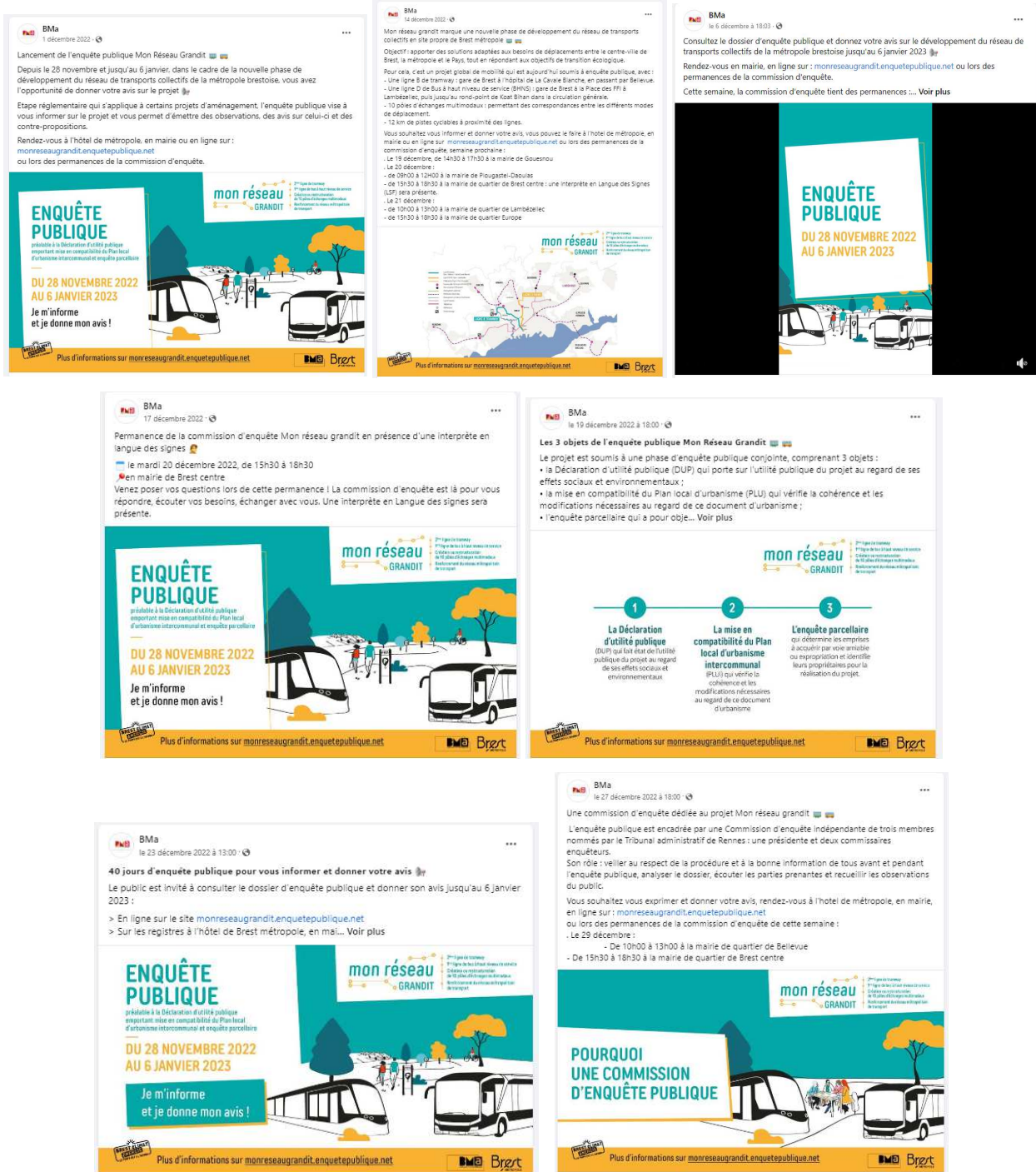
Interprétation français / LSF

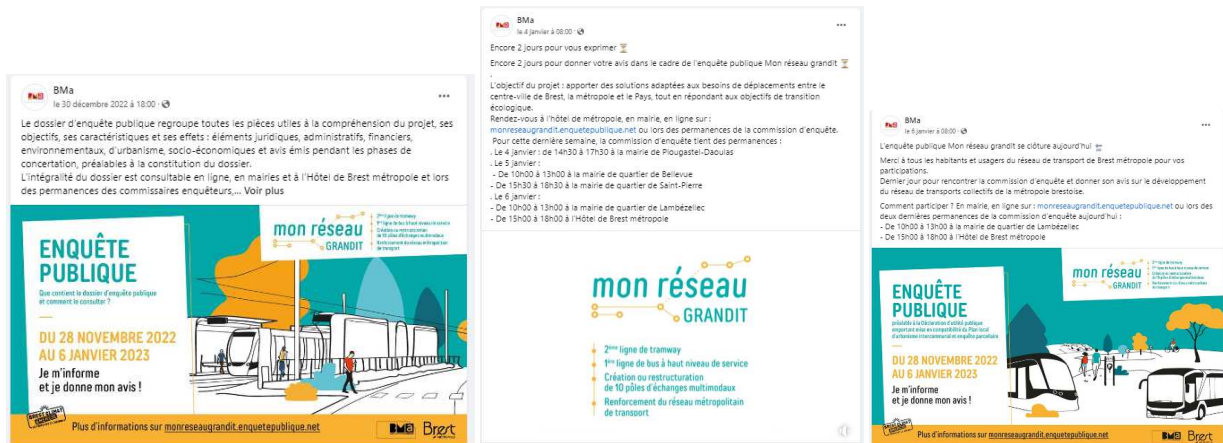
Une interprète française / Langue des Signes Française est intervenue à l'occasion de deux permanences avec la commission d'enquête (n°11 et n°18) dans le but de permettre aux personnes malentendantes, sourdes ou muettes de pouvoir échanger avec les commissaires enquêteurs, poser des questions et récolter de l'information. Cette intervention a été communiquée dans le Guide de l'enquête publique et relayée aux différentes associations et partenaires du groupe « Mission handicap de Brest métropole » (l'association des Sourds du Finistère...).

3. Annexes

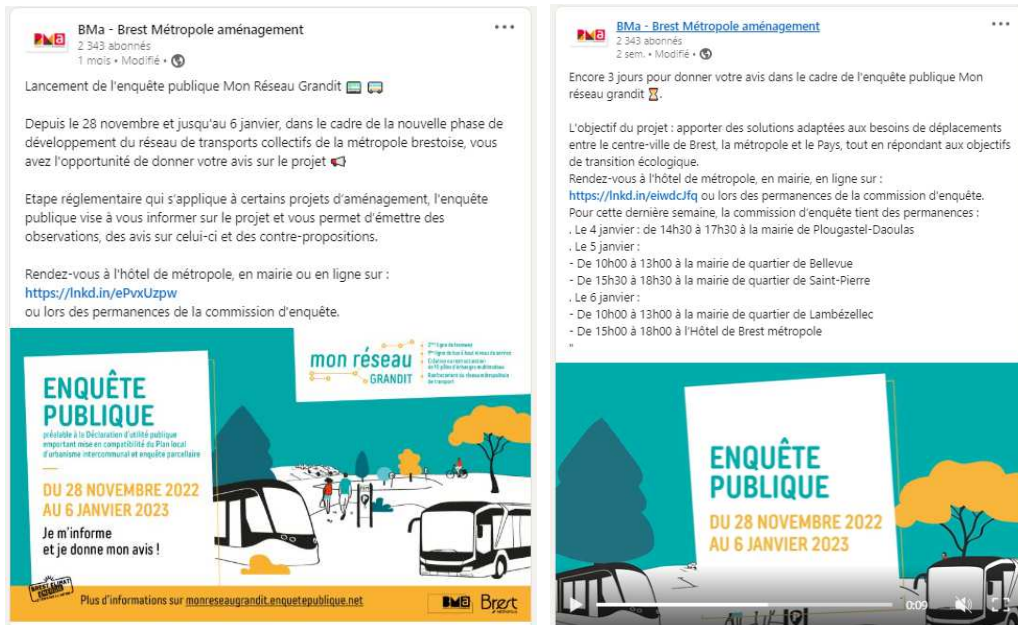
Annexe 1 : ensemble des visuels sur les réseaux sociaux

Facebook :





Linkedin :



Annexe 2 : newsletter

Bienvenue sur *Connexions*, la newsletter du projet de développement du réseau de transports de Brest métropole. *Mon réseau grandit*. L'objectif : tous les deux mois, faire le lien en vous transportant au cœur du projet.

Pour ce troisième numéro, nous vous dévoilons une édition spéciale autour de l'enquête publique.

Enquête publique : Top départ !

A quoi sert-elle ?

L'enquête publique conjointe portant sur la nouvelle phase de développement du réseau de transports collectifs de la métropole brestoise vient de s'ouvrir. Etape réglementaire qui s'applique à certains projets d'aménagement, elle vise à informer le public sur le projet et lui permet d'émettre des observations, des avis sur celui-ci et des contre-propositions. Du 28 novembre 2022 au 6 janvier 2023, le public pourra consulter le dossier d'enquête publique, rencontrer les commissaires enquêteurs indépendants et formuler un avis sur le projet. C'est un temps important de la démocratie participative qui se joue là.

[Télécharger le guide de l'enquête publique](#)

Les 3 objets de l'enquête publique conjointe

- 1 La Déclaration d'utilité publique (DUP)** qui fait état de l'utilité publique du projet au regard de ses effets sociaux et environnementaux
- 2 La mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI)** qui vérifie la cohérence et les modifications nécessaires au regard de ce document d'urbanisme
- 3 L'enquête parcellaire** qui détermine les emprises à acquérir par voie amiable ou expropriation et identifie leurs propriétaires pour la réalisation du projet.

Participer à l'enquête publique



Comment m'informer et donner mon avis ?

Entre le 28 novembre 2022 et le 6 janvier 2023, en tant qu'habitant, usager, je peux consulter le dossier d'enquête publique et donner mon avis :

- **En ligne** sur le site monreseaugrandit.enquete publique.net
 - [Consulter le dossier](#)
 - [Déposer une observation](#)
 - [Consulter les observations](#)
- **Sur les registres** à l'hôtel de Brest métropole, en mairies de quartier de Brest et dans les mairies des communes de Brest métropole. Dans chaque lieu d'enquête :
 - 1 registre dédié à l'enquête publique préalable à la DUP et à la mise en compatibilité du PLU;
 - 1 registre dédié à l'enquête parcellaire.
- **Par mail** adressé à la Présidente de la commission d'enquête.
 - Pour l'enquête publique : monreseaugrandit@enquete publique.net
 - Pour l'enquête parcellaire : enquete parcellaire-monreseaugrandit@brest-metropole.fr
- **Par courrier** adressé à la Présidente de la commission d'enquête à l'hôtel de Brest métropole, 24 rue Coat Ar Gueven, 29200 BREST

La Commission d'enquête

L'enquête publique est encadrée par une Commission d'enquête indépendante de trois membres nommés par le Tribunal administratif de Rennes : une présidente et deux commissaires enquêteurs. Son rôle : veiller au respect de la procédure et à la bonne information de tous avant et pendant l'enquête publique, analyser le dossier, écouter les parties prenantes et recueillir les observations du public.

Je participe aux permanences de la commission d'enquête

Rencontrez les commissaires enquêteurs lors de leurs permanences :

- Hôtel de Brest métropole**
(siège de l'enquête)
24, rue Coat ar C'heven
29200 BREST

Lundi 28 novembre 2022
de 10h00 à 13h00 - r1

Mardi 13 décembre 2022
de 15h30 à 18h30 - r21

Vendredi 6 janvier 2023
de 15h00 à 18h00 - r22
- Mairie de quartier Brest-centre**
2, rue Frazer - 29200 BREST

Samеди 10 décembre 2022
de 10h00 à 13h00 - r18

Mardi 20 décembre 2022
de 15h30 à 18h30 - r19

Jeudi 29 décembre 2022
de 15h30 à 18h30 - r20
- Mairie de Gouesnou**
1, plaza des Fusillés
29050 GOUESNOU

Mardi 29 novembre 2022
de 9h30 à 12h30 - r7

Lundi 19 décembre 2022
de 14h30 à 17h30 - r16
- Mairie de Guilers**
16, rue Charles de Gaulle
29600 GUILERS

Jeudi 8 décembre 2022
de 15h30 à 18h30 - r7
- Mairie de Guipavas**
Place Saint-Elol
29490 GUIPAVAS

Vendredi 9 décembre 2022
de 14h30 à 17h30 - r9
- Mairie de Plougastel-Daoulas**
1, rue Jean Fournier
29400 PLOUGASTEL-DAOULAS

Mardi 20 décembre 2022
de 9h00 à 12h00 - r21

Mercredi 4 janvier 2023
de 14h30 à 17h30 - r23
- Mairie de Plouzané**
Place de la République
29280 PLOUZANÉ

Mercredi 14 décembre 2022
de 9h00 à 12h00 - r20
- Mairie de quartier Lambézellec**
25, rue Robespierre
29200 BREST

Mardi 29 novembre 2022
de 15h30 à 18h30 - r4

Vendredi 9 décembre 2022
de 10h00 à 13h00 - r5

Mercredi 21 décembre 2022
de 10h00 à 13h00 - r25

Vendredi 6 janvier 2023
de 10h00 à 13h00 - r26
- Mairie de quartier Europe**
31, rue Saint-Jacques
29200 BREST

Mercredi 30 novembre 2022
de 10h00 à 13h00 - r15

Mercredi 21 décembre 2022
de 15h30 à 18h30 - r26
- Mairie de quartier Saint-Pierre**
26, rue Jean-François Tartu
29200 BREST

Mercredi 14 décembre 2022
de 15h30 à 18h30 - r13

Jeudi 5 janvier 2023
de 15h30 à 18h30 - r20
- Mairie de quartier Bellevue**
25, place Napoléon III
29200 BREST

Lundi 28 novembre 2022
de 15h30 à 18h30 - r2

Jeudi 8 décembre 2022
de 10h00 à 13h00 - r11

Jeudi 15 décembre 2022
de 10h00 à 13h00 - r14

Jeudi 29 décembre 2022
de 10h00 à 13h00 - r21

Jeudi 5 janvier 2023
de 10h00 à 13h00 - r24
- Mairie de quartier Saint-Marc**
124, rue de Verdun
29200 BREST

Jeudi 15 décembre 2022
de 15h30 à 18h30 - r16



Les permanences des mardis 13 et 20 décembre seront accompagnées d'une interprète en langue des signes.

Je participe

Cette newsletter est éditée par l'équipe Tram2 - BMA, Maître d'ouvrage délégué du projet, agissant au nom et pour le compte de Brest métropole.

Copyright Tram 2 - BMA, tous droits réservés.

Contact

L'équipe Mon réseau grandit

contact@tram2.bzh

02 98 88 99 30

monreseau-grandit.fr

Si vous ne souhaitez plus recevoir nos communications, [surtout ça fait](#)

Annexe 3 : revue de presse

10/11/2022 : Ouest-France : avis d'enquête publique unique et d'enquête parcellaire,

Judiciaires et légales

Ouest-France Finistère Jeudi 10 novembre 2022

Retrouvez tous les marchés publics et privés parus sur les 12 départements du Grand Ouest sur centraldesmarches.com

Avis administratifs

Préfet du FINISTÈRE
Communes de BRIST, BOHARS, GOUESNOU, GUILVEN, GUYRAVAE, LE RELICQ-KERHON, PLOUGASTEL-DAOULAS et PLOUZANE
AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE ET D'ENQUÊTE PARCELLAIRE
Projet de développement du réseau de transport en commun Brest Métropole Mon Réseau Grandit

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Déclassement d'une partie du parking Navilleux au sud d'une cession
Par arrêté du 20 octobre 2022, le maire de Scailaf a autorisé l'ouverture d'une enquête publique relative au déclassement du domaine public communal d'une partie du parking Navilleux et à l'attribution parcellaire d'une partie des parcelles cadastrées BC n° 438 et BC n° 454 pour aménager un parking.

2. Enquête parcellaire
Le dossier parcellaire, notamment le plan et l'état parcellaires, ainsi qu'un registre d'enquête à compléter par les propriétaires ou détenteurs de droits réels sur les parcelles concernées, est mis à disposition au sein de la mairie de Scailaf.

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Déclassement d'une partie du parking Navilleux au sud d'une cession
Par arrêté du 20 octobre 2022, le maire de Scailaf a autorisé l'ouverture d'une enquête publique relative au déclassement du domaine public communal d'une partie du parking Navilleux et à l'attribution parcellaire d'une partie des parcelles cadastrées BC n° 438 et BC n° 454 pour aménager un parking.

Marchés publics
Procédure adaptée
Fourniture d'électricité et de services associés pour les sites supérieurs à 360 kVA du patrimoine de l'Opac de Quimper-Cornouaille

AVIS DE CONSTITUTION
Avis relatif à un acte sous signature privée en date du 7 novembre 2022, il est constaté que la société présentée est constituée en vertu de la loi relative à la simplification des procédures administratives.

AVIS DE CONSTITUTION
Avis relatif à un acte sous signature privée en date du 7 novembre 2022, il est constaté que la société présentée est constituée en vertu de la loi relative à la simplification des procédures administratives.

Autres légales
Mme MARQUE Éléonore née DRENOU
AVIS DE SAISINE
DE L'ÉTATRE UNIVERSEL
DE LA D'OPAC

le chasse-marée LA REVUE DU MONDE MARITIME
ABONNEZ-VOUS OU OFFREZ UN ABONNEMENT À PARTIR DE 5,80€ PAR MOIS

OPAC DE QUIMPER-CORNOUAILLE
AVIS RECTIFICATIF
N°1 et déversement d'organismes aquatiques : Opac Quimper-Cornouaille. Opac du marais

le calendrier Chasse-Marée 2023
NOS BELLES PHOTOS DE COUVERTURES

CHASSE-MAREE.COM
plus de 2600 articles parus dans Le Chasse-Marée.

MARCHÉS PUBLICS : AUTANT DE PLATEFORMES QUE D'ACHETEURS !!
LACENTRALEDES MARCHÉS.COM
Votre prochain marché est ici

Abonnez-vous au Pack famille
Déjà abonné ?
Ouest-France
Société : Ouest-France
S.A. à Direction et Conseil de Surveillance au capital de 300 000 €

dimanche ouest-france
1 journal 4 cahiers
Jeudi 10 novembre 2022 : 523 720

10/11/2022 : Télégramme : avis d'enquête publique unique et d'enquête parcellaire,

Jeudi 10 novembre 2022

Le Télégramme | 23

SYNDICAT MIXTE DU PÔLE AQUATIQUE ABERS-LESEVEN

MARCHÉ DE SERVICES

Section 1 : identification de l'acheteur.
Nom de l'acheteur : Syndicat mixte du pôle aquatique Abers-leseven.
Groupeur de commandes : non.
Section 2 : communication.
Profil acheteur : non.
Identifiant interne de la consultation : C-2022-30.
L'intégralité des documents de la consultation est sur le profil acheteur : oui.
https://marches.mspg.fr/leseven/le-gaspard/achat/avis/2022-30
Search&AllCons&id=18823&orgAcronyme=99
Utilisation de moyens de communication non communément disponibles : non.
Contact : Stéphane Babilard, 02 98 21 11 77 (commande@publiedcl.fr).
Section 3 : procédure.
Type de procédure : adaptée.
Conditions de participation : selon le règlement de consultation (preuve par tout moyen).
Technique d'achat : sans objet.
Date et heure limites de réception des candidatures : 28/11/2022, 11 h 30.
Réduction du nombre de candidats : non.
Possibilité d'attribution sans négociation : oui.
L'acheteur exige la présentation de variantes : non.
Section 4 : identification du marché.
Intitulé du marché : transports des élèves entre les établissements scolaires des Communes de communes du Pays des Abers et de Leseven Côte des Légendes et les pôles aquatiques Quipavas Leseven et Saint-Renan.
Lieu principal d'exécution du marché : Finistère.
La consultation comporte des tranches : non.
La consultation prévoit une réservation de tout ou partie du marché : non.
Section 5 : lots.
Marché alloté : non.
Section 6 : informations complémentaires.
Visite obligatoire : non.

Avis administratifs

PREFET DU FINISTERE

COMMUNE DE MILIZAC-GUPRONVEL

AVIS DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Autorisation environnementale

Par arrêté préfectoral du 7 novembre 2022, une participation du public par voie électronique d'une durée de 30 jours est prescrite du mercredi 30 novembre 2022 au jeudi 29 décembre 2022 inclus à la demande d'autorisation environnementale présentée par la société Crémalys en vue d'exploiter un crématorium pour animaux de compagnie dans l'ZAE de Kethual à Milizac-Gupronvel.
L'autorisation compétente pour prendre la décision relative à cette demande d'autorisation est le préfet du Finistère.
Pendant la durée de la participation, le dossier est consultable sur internet à l'adresse suivante : <https://www.finistere.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Participation-du-public-par-voie-electronique-PPVE>
Sur demande, le dossier peut être consultable en version papier. La demande doit être formulée au plus tard le quatrième jour ouvré précédant l'expiration du délai de participation, auprès du bureau des installations classées de la préfecture du Finistère par courriel à l'adresse suivante : pref-consultation@finistere.gouv.fr
Les observations et propositions sont consultables pendant la durée de la participation par courriel à l'adresse suivante : pref-consultation@finistere.gouv.fr
Ces observations et propositions sont consultables pendant la durée de la participation à l'adresse internet susmentionnée.
Les observations et propositions qui ne sont pas transmises par voie électronique ou qui sont formulées après le dernier jour de la participation ne sont pas prises en considération.
La décision ne peut être prise avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations et des propositions du public et la rédaction d'une synthèse de ces observations et propositions. Ce délai ne peut être inférieur à quatre jours à compter de la date de la clôture de la participation.
La synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision, sont mis à disposition sur le site internet susmentionné au plus tard à la date de la notification de la décision et pendant une durée minimale de trois mois.

Enquêtes publiques

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Désaménagement d'une partie du parking Navellou en vue d'une cession

Par arrêté du 20/10/2022, le maire de Scaër a ordonné l'ouverture d'une enquête publique relative au désaménagement du domaine public communal d'une partie du "parking Navellou" et alléation publique d'une partie des parcelles cadastrées BC n°436 et BC n°454 pour environ 150 m², afin de pouvoir y créer une aire de recourcement. Il n'y aura aucune perte de stationnement, elles seront simplement déplacées. Le CCMS APAZH 22-29-35 souhaite implanter une boutique d'horticulture traitant en ville composée d'un laboratoire et d'une boutique afin d'y développer l'activité économique liée à la transformation et à la vente des produits bio issus de sa ferme de Théval.
Cette cession d'une partie du domaine public permettrait de créer un accès pour l'approvisionnement, l'accès des personnes, les livraisons et ainsi créer une zone d'accueil pour les camions.
À cet effet, M. Jean Guipavas, le Goff, colonel de gendarmerie à la retraite, a été désigné comme commissaire enquêteur.
L'enquête se déroulera aux services techniques, du lundi 28/11/2022, à 9 h, au mardi 13/12/2022, à 17 h, aux jours et heures habituels d'ouverture. Le commissaire enquêteur recevra aux services techniques du lundi 28/11/2022, de 9 h à 12 h; le mardi 13/12/2022, de 14 h à 17 h.
Pendant la durée de l'enquête, les intéressés pourront prendre connaissance du dossier d'enquête et ils pourront soit consulter leurs observations sur le registre qui y sera ouvert à cet effet, soit les adresser par écrit au commissaire enquêteur aux services techniques de Scaër, 3, rue Louis-Le Moaligou, 29390 Scaër, ou par voie électronique à l'adresse suivante : urbanisme@scaer.fz
Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur pourront être consultés à la mairie à l'issue de l'enquête.
Jean-Yves LE GOFF, maire de SCAËR

PREFET DU FINISTERE

COMMUNES DE BREST, BOHARS, GOUESNOU, GUIPavas, GUIPavas LE RELEC-KERHUON, PLOUGASTEL-DAOULAS ET PLOUZANE

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE ET PARCELLAIRE

Projet de développement du réseau de transport en commun de Brest Métropole "Mon réseau grandit"

Par arrêté préfectoral du 27 octobre 2022, il est procédé du lundi 28/11/2022, à 9 h, au vendredi 06/01/2023, à 18 h, soit pendant une durée de 40 jours consécutifs, à une enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique et d'urgence du projet de développement du réseau de transport en commun de Brest Métropole "Mon réseau grandit" emportant mise en compatibilité du PLU et d'une enquête parcellaire sur le territoire des communes de Brest Métropole. Le projet consiste à réaliser une deuxième ligne de tramway (gare vers Cavale Blanche), une ligne de bus à haut niveau de service (gare vers Lambézellec), créer ou restructurer 10 pôles multimodaux, agrandir l'atelier de maintenance de tramway et aménager des pistes cyclables.
Une commission d'enquête a été désignée par le tribunal administratif de Rennes comme suit :
Présidente : Mme Danièle Fyvaer, urbaniste.
Membres : M. Joris Le Darsch, urbaniste, et M. Bruno Riviguen, ingénieur de la construction navale à la retraite.
La commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, reçoit le public à l'hôtel de Brest Métropole et en les lieux de :
- Lire c-découps lieux, adresses, dates permanences/ de permanence.
- Hôtel de Brest Métropole (siège de l'enquête), 24, rue Coat-ar-Gueven, 29238 Brest, enquêtes : lundi 28/11/2022, de 10 h à 13 h ; mardi 13/12/2022, de 15 h à 18 h 30 ; mercredi 06/01/2023, de 15 h à 18 h 30 ; jeudi 19/12/2022, de 10 h à 13 h ; vendredi 09/01/2023, de 10 h à 13 h 30 ; samedi 10/12/2022, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 20/12/2022, de 15 h à 18 h 30 ; mercredi 29/12/2022, de 15 h 30 à 18 h 30 ; jeudi 05/01/2023, de 10 h à 13 h ; vendredi 12/01/2023, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 19/01/2023, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 26/01/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 30/01/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 06/02/2023, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 13/02/2023, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 20/02/2023, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 27/02/2023, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 06/03/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 13/03/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 20/03/2023, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 27/03/2023, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 03/04/2023, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 10/04/2023, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 17/04/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 24/04/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 01/05/2023, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 08/05/2023, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 15/05/2023, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 22/05/2023, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 29/05/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 05/06/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 12/06/2023, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 19/06/2023, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 26/06/2023, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 03/07/2023, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 10/07/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 17/07/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 24/07/2023, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 31/07/2023, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 07/08/2023, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 14/08/2023, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 21/08/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 28/08/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 04/09/2023, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 11/09/2023, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 18/09/2023, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 25/09/2023, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 02/10/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 09/10/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 16/10/2023, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 23/10/2023, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 30/10/2023, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 06/11/2023, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 13/11/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 20/11/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 27/11/2023, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 04/12/2023, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 11/12/2023, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 18/12/2023, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 25/12/2023, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 01/01/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 08/01/2024, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 15/01/2024, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 22/01/2024, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 29/01/2024, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 05/02/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 12/02/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 19/02/2024, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 26/02/2024, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 05/03/2024, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 12/03/2024, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 19/03/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 26/03/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 02/04/2024, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 09/04/2024, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 16/04/2024, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 23/04/2024, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 30/04/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 07/05/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 14/05/2024, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 21/05/2024, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 28/05/2024, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 04/06/2024, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 11/06/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 18/06/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 25/06/2024, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 02/07/2024, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 09/07/2024, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 16/07/2024, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 23/07/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 30/07/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 06/08/2024, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 13/08/2024, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 20/08/2024, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 27/08/2024, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 03/09/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 10/09/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 17/09/2024, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 24/09/2024, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 01/10/2024, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 08/10/2024, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 15/10/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 22/10/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 29/10/2024, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 05/11/2024, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 12/11/2024, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 19/11/2024, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 26/11/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 03/12/2024, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 10/12/2024, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 17/12/2024, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 24/12/2024, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 31/12/2024, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 07/01/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 14/01/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 21/01/2025, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 28/01/2025, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 04/02/2025, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 11/02/2025, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 18/02/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 25/02/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 04/03/2025, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 11/03/2025, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 18/03/2025, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 25/03/2025, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 01/04/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 08/04/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 15/04/2025, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 22/04/2025, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 29/04/2025, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 06/05/2025, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 13/05/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 20/05/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 27/05/2025, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 03/06/2025, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 10/06/2025, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 17/06/2025, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 24/06/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 01/07/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 08/07/2025, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 15/07/2025, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 22/07/2025, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 29/07/2025, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 05/08/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 12/08/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 19/08/2025, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 26/08/2025, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 02/09/2025, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 09/09/2025, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 16/09/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 23/09/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 30/09/2025, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 07/10/2025, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 14/10/2025, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 21/10/2025, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 28/10/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 04/11/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 11/11/2025, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 18/11/2025, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 25/11/2025, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 02/12/2025, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 09/12/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 16/12/2025, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 23/12/2025, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 30/12/2025, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 06/01/2026, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 13/01/2026, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 20/01/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 27/01/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 03/02/2026, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 10/02/2026, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 17/02/2026, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 24/02/2026, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 03/03/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 10/03/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 17/03/2026, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 24/03/2026, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 31/03/2026, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 07/04/2026, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 14/04/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 21/04/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 28/04/2026, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 05/05/2026, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 12/05/2026, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 19/05/2026, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 26/05/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 02/06/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 09/06/2026, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 16/06/2026, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 23/06/2026, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 30/06/2026, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 07/07/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 14/07/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 21/07/2026, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 28/07/2026, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 04/08/2026, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 11/08/2026, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 18/08/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 25/08/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 01/09/2026, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 08/09/2026, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 15/09/2026, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 22/09/2026, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 29/09/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 06/10/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 13/10/2026, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 20/10/2026, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 27/10/2026, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 03/11/2026, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 10/11/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 17/11/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 24/11/2026, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 01/12/2026, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 08/12/2026, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 15/12/2026, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 22/12/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 29/12/2026, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 05/01/2027, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 12/01/2027, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 19/01/2027, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 26/01/2027, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 02/02/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 09/02/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 16/02/2027, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 23/02/2027, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 01/03/2027, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 08/03/2027, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 15/03/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 22/03/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 29/03/2027, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 05/04/2027, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 12/04/2027, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 19/04/2027, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 26/04/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 03/05/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 10/05/2027, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 17/05/2027, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 24/05/2027, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 31/05/2027, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 07/06/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 14/06/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 21/06/2027, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 28/06/2027, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 05/07/2027, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 12/07/2027, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 19/07/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 26/07/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 02/08/2027, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 09/08/2027, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 16/08/2027, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 23/08/2027, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 30/08/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 06/09/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 13/09/2027, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 20/09/2027, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 27/09/2027, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 04/10/2027, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 11/10/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 18/10/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 25/10/2027, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 01/11/2027, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 08/11/2027, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 15/11/2027, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 22/11/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 29/11/2027, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 06/12/2027, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 13/12/2027, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 20/12/2027, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 27/12/2027, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 03/01/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 10/01/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 17/01/2028, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 24/01/2028, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 31/01/2028, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 07/02/2028, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 14/02/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 21/02/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 28/02/2028, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 06/03/2028, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 13/03/2028, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 20/03/2028, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 27/03/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 03/04/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 10/04/2028, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 17/04/2028, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 24/04/2028, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 01/05/2028, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 08/05/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 15/05/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 22/05/2028, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 29/05/2028, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 05/06/2028, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 12/06/2028, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 19/06/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 26/06/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 03/07/2028, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 10/07/2028, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 17/07/2028, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 24/07/2028, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 31/07/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 07/08/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 14/08/2028, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 21/08/2028, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 28/08/2028, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 04/09/2028, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 11/09/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 18/09/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 25/09/2028, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 02/10/2028, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 09/10/2028, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 16/10/2028, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 23/10/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 30/10/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 06/11/2028, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 13/11/2028, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 20/11/2028, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 27/11/2028, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 04/12/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 11/12/2028, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 18/12/2028, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 25/12/2028, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 01/01/2029, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 08/01/2029, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 15/01/2029, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 22/01/2029, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 29/01/2029, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 05/02/2029, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 12/02/2029, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 19/02/2029, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 26/02/2029, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 05/03/2029, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 12/03/2029, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 19/03/2029, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 26/03/2029, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 02/04/2029, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 09/04/2029, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 16/04/2029, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 23/04/2029, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 30/04/2029, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 07/05/2029, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 14/05/2029, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 21/05/2029, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 28/05/2029, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 04/06/2029, de 10 h à 13 h 10 ; jeudi 11/06/2029, de 10 h à 13 h 10 ; vendredi 18/06/2029, de 10 h à 13 h 10 ; samedi 25/06/2029, de 10 h à 13 h 10 ; dimanche 02/07/2029, de 10 h à 13 h 10 ; mardi 09/07/2029, de 10 h à 13 h 10 ; mercredi 16/07/20

- 21/11/2022 : Brest.fr : Mon réseau grandit : enquête publique du 28 novembre au 6 janvier,



DÉPLACEMENTS

Mon réseau grandit : enquête publique du 28 novembre au 6 janvier

Mis en ligne le **lundi 21 novembre 2022**

Après plusieurs phases de concertation, l'enquête publique réglementaire autour projet Mon réseau grandit s'ouvre. Du 28 novembre au 6 janvier, chacun est invité donner son avis sur le développement du réseau de transports en commun de Brest métropole



Dernier arrêt avant le top départ : du **28 novembre au 6 janvier**, l'**enquête publique réglementaire** concernant les projets de mise en service d'une deuxième ligne de tramway, d'une ligne de bus à haut niveau de service et de nouveaux pôles d'échanges multimodaux est ouverte à toutes celles et tous ceux qui souhaitent donner leur avis.

« Mon réseau grandit est un projet global, qui comprend à la fois la deuxième ligne de tramway, de la gare SNCF à l'hôpital de la Cavale Blanche, le Bus à haut de niveau de service de la gare au centre-ville de Lambézellec, la création de huit pôles d'échanges multi modaux et le réaménagement de deux autres, ainsi que la création de 12 kilomètres de pistes cyclables. C'est là une nouvelle étape importante dans le développement du transport en commun sur notre territoire », souligne François Cuillandre, président de Brest métropole.

C'est donc sur ce projet global que les habitants et les usagers du territoire sont invités à s'exprimer à compter du **28 novembre, et jusqu'au 6 janvier**.

« Nous avons beaucoup concerté sur ce projet. Les deux concertations qui se sont déroulées en 2019 et 2021 nous ont apporté une réponse assez claire du public pour ce projet. Nous nous serons donné les moyens de réussir ce projet de la manière la plus concertée possible », précise Yohann Nédélec, vice-président de Brest métropole en charge des mobilités.

Du 28 novembre au 6 janvier, l'**enquête publique encadrée par trois commissaires enquêteurs indépendants** va permettre à chacune et chacun de mieux connaître le projet dans le détail, et de donner son avis.

Pour ce faire, il est possible de **consulter le dossier** :

- > [Sur le site dédié au projet : monreseaugrandit](#) ➔
- > Dans toutes les **mairies** de la métropole, à l'**hôtel de métropole** et dans les mairies de quartier de la ville de Brest
- > Le public pourra par ailleurs **rencontrer les commissaires enquêteurs lors de 27 permanences**, qui se tiendront dans 12 lieux différents.

Pour donner son avis :

- > [Sur la page de l'enquête publique : monreseaugrandit.enquetepublique.net](#) ➔
- > **Par mail** adressé à la présidente de la commission pour l'enquête publique elle-même, ou **par mail à monreseaugrandit@enquetepublique.net** pour l'enquête parcellaire
- > **Par courrier postal** adressé à la présidente de la commission à l'hôtel de métropole rue Coat ar Cueven, à Brest.

Premiers travaux prévus cet été

Après le 6 janvier, la commission d'enquête rédigera son rapport, avant que le préfet du Finistère se prononce sur la déclaration d'utilité publique du projet. Une réponse positive « est espérée avant l'été », note François Cuillandre.

Les travaux devraient alors démarrer à la fin de l'été, pour une **mise en service toujours attendue pour le début 2026**. Le projet est estimé à un budget de 202 millions d'euros.



Mon réseau grandit c'est :

- une nouvelle ligne de tramway de 5,1 kilomètres ;
- une ligne de Bus à haut niveau de service de 4,3 kilomètres ;
- 10 pôles d'échanges multimodaux ;
- 12 kilomètres de pistes cyclables à proximité des lignes.

- 21/11/2022 : Côté Brest : Tram, bus à haut niveau de service... : l'enquête publique va débiter à Brest,

CÔTÉ BREST - 21 NOVEMBRE 2022

https://actu.fr/bretagne/brest_29019/tram-bus-a-haut-niveau-de-service-lenquete-publique-va-debuter-a-brest_55355255.html

Tram, bus à haut niveau de service... : l'enquête publique va débiter à Brest

Le projet Mon réseau grandit de Brest métropole va entrer dans une nouvelle étape obligatoire : l'enquête publique. Elle se déroulera du 28 novembre 2022 au 6 janvier 2023.



Perspective de la deuxième ligne de tram (Ligne B) du côté de la place de la Liberté - avenue Georges-Chamorro à Brest.
©Brest métropole

L'enquête publique va constituer une nouvelle étape dans le projet *Mon réseau grandit*, porté par Brest métropole (deuxième ligne de tramway entre la gare SNCF et l'hôpital de La Cavale-Blanche, bus à haut niveau de service-BHNS entre la gare SNCF et Lambézellec, création ou agrandissement de dix pôles d'échanges multimodaux-Pem).

Elle se déroulera de lundi 28 novembre 2022, 9 h, à vendredi 6 janvier 2023, 18 h.

Comment l'enquête va-t-elle se dérouler ?

Du 28 novembre 2022 au 6 janvier 2023, les habitants du pays de Brest sont conviés « à s'informer et à contribuer au projet. Pas pour demander le prolongement d'une ligne mais pour donner leur avis. »

Pour ce faire, le dossier de l'enquête est consultable à l'hôtel de métropole (24 rue Coat-ar-Gueven), dans les mairies de quartier de Brest et des communes de Brest métropole où les registres seront à dispositions.

Il sera également possible de contribuer en ligne sur le site www.monreseaugrandit.fr/ par mail à la présidente de la commission d'enquête via l'adresse monreseaugrandit@enquetepublique.net pour l'enquête publique et enqueteparcellairemonreseaugrandit@brest-metropole.fr pour l'enquête parcellaire, par courrier adressé à Mme La Présidente de la commission d'enquête – Hôtel de Brest métropole – 24, rue Coat-ar-Gueven – 29 200 Brest.

La commission d'enquête

Indépendante, la commission d'enquête s'assure de la bonne organisation de la procédure et veille à l'information du public. Elle tiendra 27 permanences dans 12 lieux différents.

Elle présidée par Danielle Freysse, urbaniste, épaulée par Joris Le Diréach, urbaniste, et Bruno Bouguen, ingénieur retraité de la construction navale, membres.

La commission aura 30 jours pour rendre son rapport à l'issue de l'enquête publique.

Et après

L'enquête publique doit aboutir à une déclaration d'utilité publique (DUP) délivrée par le préfet, représentant de l'État dans le Finistère. Elle est espérée avant l'été. L'enquête concerne aussi la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal (Plui) « qui vérifie la cohérence et les modifications nécessaires » et l'enquête parcellaire « qui détermine les emprises à acquérir par voie amiable ou expropriation et identifie leurs propriétaires pour la réalisation du projet ».

MON RÉSEAU GRANDIT

Le projet Mon réseau grandit vise à développer le réseau actuel de transport en commun de Brest métropole, composé de lignes de bus, de la ligne A de tramway et du téléphérique. Il se décompose en :

- La ligne B de tram, de 5,1 km, entre la gare SNCF et l'hôpital de La Cavale-Blanche, via la place de la Liberté, les sites universitaires, l'hôpital Morvan, le quartier de Bellevue. Desservi par huit nouvelles rames.
- La ligne D de bus à haut niveau de service (BHNS), de 4,3 km en site propre, entre la gare et Lambézellec, via la place de la Liberté, le quartier Saint-Martin, les cités scolaires de Kérichen et de la Croix-Rouge. La liaison sera assurée par neuf bus électriques.
- Huit pôles d'échanges multimodaux (Pem) vont être créés, deux (Fort Montbarey et porte de Gouesnou) vont être réaménagés et agrandis. Ils permettront des correspondances entre les bus, la marche, le tram, la voiture...
- 12 km de pistes cyclables, à proximité des lignes, seront réalisés.

Le calendrier

Certains appels d'offres sont déjà lancés. Les résultats des derniers devraient être connus pour juin 2023.

Les travaux devraient débuter après l'été, au cours du dernier trimestre 2023. La mise en service de la deuxième ligne de tram, du bus à haut niveau de service sont toujours prévus en février 2026.

« Nous ne sommes pas en avance, nous ne sommes pas en retard, nous sommes juste bien », commente Yohan Nédélec.



Les dix pôles d'échanges multimodaux de Mon réseau grandit à Brest. ©Brest métropole.

Et François Cuillandre de conclure : « Mon réseau grandit est un projet global (192 millions d'euros en valeur 2019, 202 millions évalués aujourd'hui), ses composantes (tram, bus, Pem) sont liées et constituent un ensemble, donc nous prévoyons toujours de le mener dans sa totalité pour 2026. »

- 21/11/2022 : Ouest-France : Tram de Brest : dernière ligne droite avant les travaux !

OUEST FRANCE – 21 NOVEMBRE 2022

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/brest-29200/tram-de-brest-derniere-ligne-droite-avant-les-travaux-47f4ecc2-69a2-11ed-bd29-7d31c7eef0da>

Tram de Brest : dernière ligne droite avant les travaux !

La Métropole lance l'enquête publique concernant la seconde ligne de tram et le BHNS (Bus à haut niveau de service). Avant probable validation par le préfet et le début des travaux, à l'été 2023.



Le projet de ligne B du tramway | OUEST-FRANCE

Dernière ligne droite pour la seconde ligne de tram ?

Cette fois, on s'apprête à rentrer dans le dur. Passée la concertation avec les habitants, la Métropole se lance dans une phase un peu similaire, avec l'enquête publique, à partir du 28 novembre. « On est dans du droit pur, explique Yohann Nédélec, vice-président de **Brest** Métropole, en charge des Mobilités. **C'est une phase juridiquement obligatoire.** » Concrètement, l'enquête va durer 40 jours, pendant lesquels le public pourra prendre connaissance du projet et donner son avis. « **Cela devrait aboutir à une déclaration d'utilité publique par le préfet,** explique François Cuillandre, président de la Métropole. **On espère que ce sera avant l'été.** »

Concrètement, comment se déroule l'enquête publique ?

Les trois commissaires enquêteurs, qui dirigent l'enquête publique, tiendront des permanences dans les mairies de Brest, Guipavas, Guézennou, Guilers, Plougastel, Plouzané, ainsi que dans les mairies de quartier brestoises et à l'Hôtel de Métropole. Ils recueilleront les avis des uns et des autres. Les usagers sont aussi invités à donner leur avis sur monreseaugrandit.enquetepublique.net, par mail (monreseaugrandit@enquetepublique.net) ou par courrier (24, rue Coat-ar-Gueven).

Et ensuite ?

Si le préfet déclare le projet d'utilité publique, il faudra procéder aux modifications des PLU (Plan local d'urbanisme) et PLUI (Plan local d'urbanisme intercommunal). La Métropole se rapprochera ensuite de certains propriétaires fonciers, dans le but de racheter leurs biens pour pouvoir faire avancer les travaux.

Que contient exactement le projet ?

Il s'agit, pour les habitants de valider (ou pas) le projet de seconde ligne de tramway et le projet de Bus à haut niveau de service (BHNS). Le premier propose un trajet Gare – Cavale Blanche, en passant par Bellevue et Albert-1^{er}. Le second, un trajet Gare – Lambé, en passant notamment par Kerichen. Deux pôles d'échanges multimodaux doivent aussi être refaits. Huit doivent sortir de terre, aux quatre coins de la Métropole.

Et les travaux ?

« **2023 sera l'année du démarrage des travaux** », promet Yohann Nédélec. Il table sur « **août-septembre** ». Ceux-là devraient surtout concerner la partie invisible du projet. Le plus gros du chantier sera pour un peu plus tard. François Cuillandre et lui espèrent une mise en service du tram et du BHNS pour le début de l'année 2026. Avec une inauguration le 14 février, comme espéré depuis longtemps ? Yohann Nédélec sourit : « **On n'est ni en avance, ni en retard. On est juste bien.** »

Quid de l'hôpital ?

La Métropole a tranché : c'est un système d'ascenseur incliné qui permettra aux usagers de l'hôpital de la Cavale-Blanche, de relier l'arrêt de tram à l'établissement. François Cuillandre et Yohann Nédélec l'ont annoncé hier. Le maire-président a aussi évoqué une hausse de la facture du projet tram-BHNS : c'est désormais 202 millions d'Euros, et non plus 192 comme annoncé initialement.

- 21/11/2022 : Télégramme : L'enquête publique pour le tramway à Brest va bientôt commencer,

LE TÉLÉGRAMME – 21 NOVEMBRE 2022

<https://www.letelegramme.fr/finistere/brest/l-enquete-publique-pour-le-tramway-a-brest-va-bientot-commencer-21-11-2022-13224964.php>

L'enquête publique pour le tramway à Brest va bientôt commencer **T**



Les futures rames de tram, qui viendront s'ajouter aux actuelles, seront plus profilées mais elles garderont les mêmes couleurs. Le public est invité à s'informer et s'exprimer sur le projet définitif de seconde ligne de tramway, de la gare à La Cavaie-Blanche, et du bus à haut niveau de service, de la gare à Lambézellec. (Document Avant-première - Designer Eric Rhinn)

Le temps n'est plus à donner des idées mais à dire ce qu'on pense du projet, figé. L'enquête publique sur la seconde ligne de tram, le bus à haut niveau de service et les pôles d'échanges multimodaux se tiendra du 28 novembre au 5 janvier dans la métropole de Brest.

1 Une enquête publique obligatoire

Brest Métropole, ses élus le rappellent, est allée, ces dernières années, au-delà de ses obligations en matière de concertation pour le projet [Mon réseau grandit](#). Cela a mené notamment à des modifications de tracés (dans le bourg de Lambézellec et près de Brest Business School). La nouvelle étape, elle, est très réglementée. Du lundi 28 novembre 2022 au jeudi 5 janvier 2023, l'enquête publique présentera le projet?.

2 Qui peut s'exprimer et comment ?

Les habitants de la métropole mais aussi les personnes qui y viennent, pour travailler par exemple, pourront s'exprimer durant cette période. Non plus pour demander un prolongement du bus à haut niveau de service (BHNS) jusqu'à Keraudren ou de la seconde ligne de tramway jusqu'au Questel. Mais pour s'informer et donner leur avis sur un projet désormais figé. Ils pourront le faire?, en ligne, dans les mairies de quartier, à l'hôtel de ville de Brest et dans les mairies des autres communes de la métropole, sur des registres. Par ailleurs, les commissaires enquêteurs, les urbanistes Daniëlle Fraysse (présidente de la commission d'enquête), Joris Le Diréach et l'ingénieur de la construction navale en retraite Bruno Bouguen tiendront 27 permanences dans douze lieux différents. On pourra leur envoyer un courriel ou un courrier (*).

3 La suite du calendrier

La commission d'enquête aura trente jours pour rendre son rapport. La déclaration d'utilité publique du préfet est attendue pour avant l'été. D'ici là, les appels d'offres pour les entreprises auront été lancés (cela commence et devrait durer jusqu'en mars ou avril 2023), avec des résultats envisagés pour juin. Il faudra discuter avec des propriétaires pour le foncier, modifier le plan local d'urbanisme. Une autre enquête publique, sur l'aspect uniquement environnemental, aura lieu au deuxième trimestre 2023. Les travaux pourraient commencer dès septembre, plus probablement lors du dernier trimestre 2023. Il est toujours prévu de mener de front le tramway et le BHNS. Et une ouverture en février 2026, pour inaugurer juste avant les municipales.

4 Quelques évolutions récentes

À noter que douze kilomètres d'aménagements et de nouveaux services sont prévus pour les vélos, dix pôles d'échanges multimodaux, où l'on pourra garer sa voiture et prendre un autre moyen de transport. Ceux de Fort Montbarey et de la Porte de Gouesnou seront agrandis. Enfin, à l'hôpital de La Cavale-Blanche, pour faire monter le public du tram à l'entrée, c'est la solution du plan incliné, et non de l'ascenseur, qui a été retenue, afin de diminuer la distance pour les personnes à mobilité réduite.

- 28/11/2022 : Télégramme : rappel de l'enquête publique,

20 | Le Télégramme

Lundi 28 novembre 2022

LEGALES ET JUDICIAIRES

Marchés publics - Procédure adaptée

VILLE DE BREST

MARCHÉ DE SERVICES

Maîtrise d'œuvre de travaux de rénovation du gymnase de Bellevue à Brest

Ce marché est passé en application des articles R.2123-1 à R.2123-7 et R.2122-7 du Code de la commande publique.
Nom et adresse officiels de l'organisateur acheteur : ville de Brest, M.le Maire, 2, rue Frazier, CS 63824, 29238 Brest cedex 2, tél. 02 98 33 54 11. Courriel : marches@brest-metropole.fr. Adresse internet : http://www.brest.fr

Adresse internet du profil acheteur : http://marches.megalis.bretagne.bzh/ Le pouvoir adjudicateur agit pas pour le compte d'autres pouvoirs adjudicateurs. Principales activités du pouvoir adjudicateur : services généraux des administrations publiques.

Marché de maîtrise d'œuvre : Classification CPV (vocabulaire commun des marchés) : 71320000. Ligne d'exécution : Brest (29200), Code NUTS : FRM02. La procédure d'achat du présent avis est couverte par l'accord sur les marchés publics de l'OMC.

Information sur les fonds de l'Union européenne : le contrat ne s'inscrit pas dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne.

Caractéristiques principales : la présente consultation concerne des prestations de maîtrise d'œuvre, dans le cadre de rénovation du gymnase de Bellevue à Brest.

La mission consistera une mission de base conforme aux dispositions des articles R.2431-5 à R.2431-7 (datant en réhabilitation) et articles R.2431-1 à R.2431-23 du Code de la commande publique précisant les modalités techniques d'exécution des éléments de mission. L'offre d'ouvrages confiés par des maîtres d'ouvrages publics à des prestataires de droit privé.

Les variantes sont interdites.

Prestations divisées en lots : non.

Modalités essentielles de financement et de paiement et/ou références aux textes qui les régissent : financement conformément aux règles de la comptabilité publique, sur fonds propres. Mode de règlement retenu : virement avec paiement à 30 jours francs à compter de la réception de la demande de paiement. La facturation en ligne sera acceptée. Les prix sont révisibles.

Forme juridique que devra revêtir le groupement d'opérateurs économiques attributaire du marché : les candidats se présenteront seuls ou en groupement conjoint ou solidaire. Le candidat doit être titulaire de son statut de candidat en agissant à la fois en qualité de candidats individuels et de membres d'un ou plusieurs groupements. En cas de groupement conjoint, le mandataire sera solidaire des autres membres du groupement.

Langue pouvant être utilisée dans l'offre ou la candidature : français.

Offre manuscrite utilisée : l'euo.

Capacité à exercer l'activité professionnelle - conditions / moyens de preuve : voir article 4.1 du RC.

Capacité économique et financière - conditions / moyens de preuve : voir article 4.1 du RC.

Capacités techniques et professionnelles - conditions / moyens de preuve : voir article 4.1 du RC.

Créances d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés ci-dessous avec leur pondération.

Valeur technique : 60 % ; prix des prestations : 40 %.

Aucune enchère électronique ne sera effectuée.

Type de procédure : marché à procédure adaptée ouvert.

Date limite de réception des offres : 09/12/2022 à 12 h.

Délai minimum de validité des offres : 4 mois à compter de la date limite de réception des offres.

Numéro de référence attribué par l'entité adjudicatrice : Brest-Ville-DCH-2022-0015.

Visite obligatoire : oui.

Renseignements complémentaires : Les candidats devront établir leur offre en prenant en compte le contexte sanitaire lié à la pandémie du Coronavirus Covid-19.

Après le 01/10/2019, les procédures de passation des marchés publics sont intégralement dématérialisées, la réponse à la présente consultation devra donc se faire de manière électronique par le biais de la salle des marchés Megalis.

Pour obtenir tous renseignements administratifs complémentaires qui leur seraient nécessaires, les candidats devront s'adresser à l'adresse suivante : marches@brest-metropole.fr.

Les questions en cours de procédure et les demandes de renseignements techniques complémentaires seront impérativement posées par l'intermédiaire du profil d'acheteur au pouvoir adjudicateur à l'adresse : http://marches.megalis.bretagne.bzh/

Le détail des sous-critères est donné à l'article 5 du règlement de consultation.

Les candidats sont invités à parcourir l'ensemble des rubriques du règlement de consultation afin de prendre connaissance des éléments essentiels de la consultation (les missions, la visite obligatoire, la négociation, les marchés de prestations similaires, le délai d'exécution, la date prévisionnelle de début d'exécution etc.).

Instance auprès laquelle les candidats peuvent introduire une procédure de recours amiable : le service des affaires juridiques, rue Coat-ar-Gueven, CS 73826, 29238 Brest, cedex 2.

Services auprès desquels des renseignements peuvent être obtenus concernant l'introduction des recours : Tribunal administratif de Rennes et greffe du tribunal administratif de Rennes, 3, contour de la Motte, CS 44416, 35044 Rennes cedex, tél. (+33) 2 23 21 28 28, télécopieur (+33) 2 99 63 56 84.

Courriel : greffe.ta@rennes.fr

Adresse internet : http://rennes.triunal-administratif.fr

Date d'envoi du présent avis : 25/11/2022.

COMMUNE DE PLEYBEN

MARCHÉ DE TRAVAUX

Section 1 : Identification de l'acheteur. Non complet de l'acheteur : mairie de Pleyben (29190).

Type de numéro national d'identification : SIRET 212 901 623 00018. Groupement de commandes : non.

Section 2 : communication. Moyen d'accès aux documents de la consultation : Lien vers le profil acheteur https://marches.megalis.bretagne.bzh/

Intégralité des documents de la consultation se trouve sur le profil acheteur : oui.

Code CPV principal : 45212245.

Type de marché : travaux.

Lieu principal d'exécution du marché : Pleyben.

La consultation comporte des tranches : non.

La consultation prévoit une réservation de tout ou partie du marché : non.

Section 3 : lots. Marché alloué : oui.

Suite à une première consultation, le maître d'ouvrage relance une consultation pour les lots suivants :

Lot 4 : étanchéité, photovoltaïque.

Lot 5 : bardages.

Lot 6 : bardages.

Lot 7 : équipements sportifs.

Section 6 : informations complémentaires. Visite obligatoire : non. Détails sur la visite : Visite recommandée pour les lots suivants : bardage, lots techniques. Autres informations complémentaires : Critères de jugement des offres : prix de l'offre, 60 % ; valeur technique des prestations, 40 %.

Enquêtes publiques

PRÉFET DU FINISTÈRE

COMMUNES DE BREST, BOHARS, GOUESNOU, GUILERS, GUIPAVAS LE RELEC-KERHUON, PLOUGASTEL-DAOULAS ET PLOUZANÉ

RAPPEL D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE ET D'ENQUÊTE PARCELLAIRE

Projet de développement du réseau de transport en commun de Brest Métropole "Mon réseau grandit"

Par arrêté préfectoral du 27 octobre 2022, il est procédé du lundi 28/11/2022, à 9h, au vendredi 06/01/2023, à 18h, soit pendant une durée de 40 jours consécutifs, à une enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique et d'urgence du projet de développement du réseau de transport en commun de Brest Métropole "Mon réseau grandit" emportant mise en compatibilité du PLUI et d'une enquête parcellaire sur le territoire des communes de Brest Métropole. Le projet consiste à réaliser une deuxième ligne de tramway (gare vers Cavale Blanche), une ligne de bus à haut niveau de service (gare vers Lambézellec), créer ou restaurer 10 axes multimodaux, aménager l'atelier de maintenance de tramways et aménager des pistes cyclables.

Une commission d'enquête a été désignée par le tribunal administratif de Rennes comme suit :

Présidente : Mme Danièle Fayssé, urbaniste.

Membres : M. Joris Le Dirach, urbaniste, et M. Bruno Bouguen, ingénieur de la construction navale à la retraite.

La commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, reçoit le public à l'hôtel de Brest Métropole et, sur rendez-vous, à l'adresse suivante : Lire ci-dessous lieux, adresses, dates permanences/ permanence.

- Hôtel de Brest Métropole (siège de l'enquête), 24, rue Coat-ar-Gueven, 29238 Brest cedex, lundi 28/11/2022, de 10 h à 13 h ; mardi 13/12/2022, de 15 h 30 à 18 h 30 ; mercredi 06/01/2023, de 15 h à 18 h 30.

- Mairie de quartier Brest-centre, rue Frazier, 29200 Brest, samedi 10/12/2022, de 10 h à 12 h 30 ; mardi 20/12/2022, de 15 h 30 à 18 h 30 ; jeudi 29/12/2022, de 15 h 30 à 18 h 30.

- Mairie de Gouesnou, 1, place des Fusillés, 29850 Gouesnou ; mardi 29/11/2022, de 9 h 30 à 12 h 30 ; jeudi 19/12/2022, de 14 h 30 à 17 h 30.

- Mairie de Guilers, 16, rue Charles-de-Gaulle, 29820 Guilers ; jeudi 08/12/2022, de 15 h 30 à 18 h 30.

- Mairie de Guipavas, place Saint-Éloi, 29490 Guipavas ; vendredi 09/12/2022, de 14 h 30 à 17 h 30.

- Mairie de Plougastel-Daoulas, 1, rue Jean-Fournier, 29470 Plougastel-Daoulas ; mardi 20/12/2022, de 9 h à 12 h 17 ; mercredi 04/01/2023, de 14 h 30 à 17 h 30.

- Mairie de Plouzane, place de la République, 29260 Plouzane ; mercredi 14/12/2022, de 9 h à 12 h 17.

- Mairie de quartier Lambézellec, 25, rue Robespierre, 29200 Brest ; mardi 29/11/2022, de 15 h 30 à 18 h 30 ; vendredi 09/12/2022, de 10 h à 13 h 30 ; mercredi 21/12/2022, de 10 h à 13 h 30 ; vendredi 06/01/2023, de 10 h à 13 h 30.

- Mairie de quartier Europe, 31, rue Saint-Guivars, 29200 Brest ; mercredi 01/12/2022, de 10 h à 13 h 30 ; mercredi 21/12/2022, de 15 h 30 à 18 h 30.

- Mairie de quartier Saint-Pierre, 26, rue Jean-François-Tartu, 29200 Brest ; mercredi 04/12/2022, de 15 h 30 à 18 h 30 ; jeudi 09/01/2023, de 15 h 30 à 18 h 30.

- Mairie de quartier Bellevue, 25, place Napoléon-III, 29200 Brest ; lundi 28/11/2022, de 15 h 30 à 18 h 30 ; jeudi 08/12/2022, de 10 h à 13 h 30 ; jeudi 15/12/2022, de 10 h à 13 h 30 ; jeudi 29/12/2022, de 10 h à 13 h 30 ; jeudi 05/01/2023, de 10 h à 13 h 30.

- Mairie de quartier Saint-Marc, 124, rue de Verdun, 29200 Brest ; jeudi 15/12/2022, de 15 h 30 à 18 h 30.

L'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'urgence emportant mise en compatibilité du PLUI :

Le dossier d'enquête publique unique est disponible en téléchargement sur le site Internet des services de l'État dans le Finistère : https://www.finistere.gouv.fr/PublicationsPublications-legales/Enquetes-publiques ou le site Internet des services de l'État dans le Finistère : https://www.finistere.gouv.fr/PublicationsPublications-legales/Enquetes-publiques ou le site Internet des services de l'État dans le Finistère : https://www.finistere.gouv.fr/PublicationsPublications-legales/Enquetes-publiques ou le site Internet des services de l'État dans le Finistère : https://www.finistere.gouv.fr/PublicationsPublications-legales/Enquetes-publiques

Le dossier d'enquête en version numérique est également consultable soit sur un poste informatique à la préfecture du Finistère, 42, boulevard Duplex, 29000 Quimper, aux jours et heures d'ouverture habituels au public, soit sur le site Internet des services de l'État dans le Finistère : https://www.finistere.gouv.fr/PublicationsPublications-legales/Enquetes-publiques ou à l'adresse suivante : https://moneseaugrandit.enquetespublique.net.fr. Il est également consultable via le site de Brest Métropole : https://participa.brest.fr et sur le site du projet : https://www.moneseaugrandit.fr

Pendant la durée de l'enquête publique unique, le public peut consigner ses observations et propositions de la manière suivante :

- Dans le registre à feuilles non mobiles, coté et parafé par un membre de la commission d'enquête ouvert à l'hôtel de Brest Métropole et en maires de Brest Bohars, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Le Relec-Kerhuon, Plougastel-Daoulas et Plouzane ainsi que dans les maires de quartier de Brest suivantes : Lambézellec, Europe, Saint-Pierre, Quatre Moulins, Bellevue et Saint-Marc.

- Par courrier adressé à la présidente de la commission d'enquête à l'hôtel de Brest Métropole, 24, rue Coat-ar-Gueven, 29200 Brest, avec la mention "à l'attention de la présidente de la commission d'enquête".

- Sur le registre dématérialisé accessible depuis le lien suivant : http://moneseaugrandit.enquetespublique.net ou à partir du lien disponible sur le site Internet des services de l'État dans le Finistère : https://www.finistere.gouv.fr/PublicationsPublications-legales/Enquetes-publiques ou le site https://participa.brest.fr et le site du projet : https://www.moneseaugrandit.fr

- Par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante : moneseaugrandit@enquetespublique.net

Par observations écrites ou orales reçues par un membre de la commission d'enquête.

Les observations et propositions écrites ou déposés sur les registres ou adressés par voie postale sont tenus à disposition à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par courriel ou sur le registre dématérialisé sont consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site Internet des services de l'État et l'application.

2. Enquête parcellaire : Le dossier parcellaire, notamment le plan et l'état parcellaires, ainsi qu'un registre d'enquête à feuilles non mobiles, coté et parafé par le maire, sont également déposés dans les maires, maires de quartiers et siège de Brest Métropole susmentionnés.

Pendant le délai des enquêtes indique supra, le dossier parcellaire, notamment le plan et l'état parcellaires, ainsi qu'un registre d'enquête à feuilles non mobiles, coté et parafé par le maire, sont également déposés à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête, et en maires de Brest, Bohars, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Le Relec-Kerhuon, Plougastel-Daoulas et Plouzane ainsi que dans les maires de quartier de Brest suivantes : Lambézellec, Europe, Saint-Pierre, Quatre Moulins, Bellevue et Saint-Marc.

Les observations et propositions écrites ou déposés sur les registres ou adressés par voie postale sont tenus à disposition à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par courriel ou sur le registre dématérialisé sont consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site Internet des services de l'État et l'application.

Par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante : moneseaugrandit@enquetespublique.net

Par observations écrites ou orales reçues par un membre de la commission d'enquête.

Les observations et propositions écrites ou déposés sur les registres ou adressés par voie postale sont tenus à disposition à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par courriel ou sur le registre dématérialisé sont consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site Internet des services de l'État et l'application.

Par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante : moneseaugrandit@enquetespublique.net

Par observations écrites ou orales reçues par un membre de la commission d'enquête.

Les observations et propositions écrites ou déposés sur les registres ou adressés par voie postale sont tenus à disposition à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par courriel ou sur le registre dématérialisé sont consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site Internet des services de l'État et l'application.

Par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante : moneseaugrandit@enquetespublique.net

Par observations écrites ou orales reçues par un membre de la commission d'enquête.

Les observations et propositions écrites ou déposés sur les registres ou adressés par voie postale sont tenus à disposition à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par courriel ou sur le registre dématérialisé sont consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site Internet des services de l'État et l'application.

Par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante : moneseaugrandit@enquetespublique.net

Par observations écrites ou orales reçues par un membre de la commission d'enquête.

Les observations et propositions écrites ou déposés sur les registres ou adressés par voie postale sont tenus à disposition à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par courriel ou sur le registre dématérialisé sont consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site Internet des services de l'État et l'application.

Par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante : moneseaugrandit@enquetespublique.net

Par observations écrites ou orales reçues par un membre de la commission d'enquête.

Les observations et propositions écrites ou déposés sur les registres ou adressés par voie postale sont tenus à disposition à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par courriel ou sur le registre dématérialisé sont consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site Internet des services de l'État et l'application.

Par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante : moneseaugrandit@enquetespublique.net

Par observations écrites ou orales reçues par un membre de la commission d'enquête.

Les observations et propositions écrites ou déposés sur les registres ou adressés par voie postale sont tenus à disposition à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par courriel ou sur le registre dématérialisé sont consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site Internet des services de l'État et l'application.

Par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante : moneseaugrandit@enquetespublique.net

Par observations écrites ou orales reçues par un membre de la commission d'enquête.

Les observations et propositions écrites ou déposés sur les registres ou adressés par voie postale sont tenus à disposition à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par courriel ou sur le registre dématérialisé sont consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site Internet des services de l'État et l'application.

Par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante : moneseaugrandit@enquetespublique.net

Par observations écrites ou orales reçues par un membre de la commission d'enquête.

Les observations et propositions écrites ou déposés sur les registres ou adressés par voie postale sont tenus à disposition à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par courriel ou sur le registre dématérialisé sont consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site Internet des services de l'État et l'application.

Par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante : moneseaugrandit@enquetespublique.net

Par observations écrites ou orales reçues par un membre de la commission d'enquête.

Les observations et propositions écrites ou déposés sur les registres ou adressés par voie postale sont tenus à disposition à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par courriel ou sur le registre dématérialisé sont consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site Internet des services de l'État et l'application.

Par courrier électronique transmis à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse suivante : moneseaugrandit@enquetespublique.net

Par observations écrites ou orales reçues par un membre de la commission d'enquête.

Les observations et propositions écrites ou déposés sur les registres ou adressés par voie postale sont tenus à disposition à l'hôtel de Brest Métropole, siège de l'enquête. Les observations et propositions du public transmises par courriel ou sur le registre dématérialisé sont consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site Internet des services de l'État et l'application.

ANNONCES OFFICIELLES - FINISTÈRE

À l'issue de l'enquête parcellaire, la présidente de la commission d'enquête transmet le dossier et les registres, assortis du procès-verbal et de l'avis de la commission d'enquête au préfet du Finistère, dans un délai qui ne peut excéder un mois. Les observations (écrites et mails) à l'attention de la présidente de la commission d'enquête parvenues avant 9h le jour de l'ouverture de l'enquête publique ou après 18h le jour de sa clôture ne peuvent être prises en considération. Le rapport et les conclusions de l'enquête publique unique, ainsi que le procès-verbal et l'avis de la commission d'enquête, sont tenus à la disposition du public, dans les maires, maires de quartier, à l'hôtel de Brest Métropole, à la préfecture du Finistère et sur le site Internet des services de l'État dans le Finistère susmentionnés, pendant un an à compter de la clôture de l'enquête. Toute information complémentaire sur le dossier peut être demandée auprès de Tram29Ma SRL, 5, rue Duquesne, CS 23821, 29238 Brest cedex 2, tél. 02 98 80 99 30. Courriel : contact@tram29.bzh, en tant que mandataire de Brest Métropole. Le préfet est l'autorité compétente susceptible de déclarer, d'une part, d'utilité publique et urgents les travaux de développement du réseau de transport en commun de Brest Métropole - la DUP emportant mise en compatibilité le PLUI de Brest Métropole - et, d'autre part, cessibles les biens et droits immobiliers nécessaires à la réalisation du projet. Si le projet est déclaré d'utilité publique, cette déclaration emportera le cas échéant, en application de l'article L1226 du Code de l'expropriation, retrait des emprises expropriées du régime de la copropriété (loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis) dont elles dépendent antérieurement.

Vue des sociétés - Jugements tribunaux

TRIBUNAL JUDICIAIRE DE BREST

Par jugement en date du 18/11/2022, le tribunal judiciaire de Brest a prononcé à l'égard de M. ALAIN JEAN JOSEPH GOURVEN, expert-comptable, SIREN 491 456 836, 43, rue Inckermann, 29200 Brest, la décision suivante : "... une mesure de faillite personnelle emportant une interdiction de diriger, gérer, administrer ou contrôler, directement ou indirectement, toute entreprise commerciale ou artisanale, toute exploitation agricole ou toute entreprise ayant toute activité indépendante et toute personne morale pour une durée de huit années à compter du jour du jugement.

Le greffier

TRIBUNAL JUDICIAIRE DE BREST

Par jugement en date du 18/11/2022, le tribunal judiciaire de Brest a prononcé à l'égard de MME ODILE LE GAC, infirmière, SIRET 401 837 00053, 15, rue Joseph-Léonard, 29240 Plogouven, une mesure de faillite personnelle emportant une interdiction de diriger, gérer, administrer ou contrôler, directement ou indirectement, toute entreprise commerciale ou artisanale, toute exploitation agricole ou toute entreprise ayant toute activité indépendante et toute personne morale pour une durée de cinq années à compter du jour du jugement.

Le greffier

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LYON

2022010627. Par jugement du 09/11/2022, le tribunal de commerce de Lyon a prononcé l'arrêt de cessation et la conversion en liquidation judiciaire de la société IDO-DATA, 821 890 928 RCS Lyon. Développement de services digitaux, 4,6, avenue Joannès Hubert, 69160 Tassin La Demi Lune. Liquidateur judiciaire : la SELARL MJI Synergie, mandataires judiciaires, 136, cours Lafayette, CS 33434, 69441 Lyon cedex 03.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE RENNES

Jugement prononcé par le tribunal de commerce de Rennes en date du 09/11/2022 concernant : SAS RAUB BREST, Kerebars, 29820 Guilers.

Activité : peinture et revêtements de sols.

Jugement : ouverture de redressement judiciaire.

Administrateur : la SELARL Aïre prise en la personne de M^{me} Evann Merly, 6, Ctr Raphaël-Binet, Le Magister, 35000 Rennes, avec mission d'assister le débiteur sur tous les actes concernant la gestion de son entreprise.

Déclarations de créances à adresser dans les 2 mois de l'insertion à paraitre au BOAOC au mandataire judiciaire : SELARL David-Got & Associés, prise en la personne de M^{me} Isabelle Got, 39, rue Capitaine-Maignan, CS 34433, 35044 Rennes cedex.

Date de cessation des paiements : 15/10/2022.

Le greffier

Vue des sociétés - Avis de constitution

Loi PACTE Nouvelle tarification des annonces légales et judiciaires*

- 28/11/2022 : Ouest-France : Tram, l'enquête publique sur le projet de la ligne de tram B démarre aujourd'hui,

Le chiffre

Tram

L'enquête publique sur le projet de la ligne de tram B démarre aujourd'hui. Jusqu'au 6 janvier, les habitants sont invités à donner leurs avis sur monreseaugrandit.enquetepublique.net, par mail (monreseau-grandit@enquetepublique.net) ou par courrier (24, rue Coat-ar-Gueven). Des permanences seront aussi effectuées dans les mairies de Brest, Guipavas, Gouesnou, Guilers, Plougastel, Plouzané, et dans les mairies de quartier brestoises et à l'Hôtel de Métropole.

- Décembre 2022 : Sillage : Mon réseau grandit enquête publique en cours,

MON RÉSEAU GRANDIT ENQUÊTE PUBLIQUE EN COURS

Le projet Mon réseau grandit, qui prévoit la mise en œuvre d'une deuxième ligne de tramway et la création d'une ligne de Bus à haut niveau de service, fait l'objet d'une enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique. Elle porte sur trois points : la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) et l'enquête parcellaire.

Jusqu'au 6 janvier 2023

L'intégralité du dossier est consultable en ligne, en mairies et à l'hôtel de métropole, ainsi que lors des permanences des commissaires enquêteurs, sur toute la durée de l'enquête (qui s'achève le 6 janvier 2023). Chacune



et chacun peut donner son avis sur les registres disponibles dans les 15 lieux de l'enquête, en ligne sur la plateforme dédiée, par voie postale, ou en participant aux permanences de la commission d'enquête.

À l'issue de l'enquête, la commission (composée de trois membres indépendants – une présidente et deux commissaires enquêteurs – nommés par le tribunal administratif de Rennes) rédigera son rapport sur le déroulement de l'enquête, et rendra un avis sur chacun

de ses objets. Brest métropole répondra ensuite aux conclusions et formulera ses engagements. Le préfet du Finistère se prononcera quant à lui sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU.

Si la déclaration d'utilité publique est prononcée, le projet entrera alors progressivement en phase de réalisation. La mise en service du nouveau réseau est prévue pour début 2026.

> Toutes les infos : <http://monreseaugrandit.enquetepublique.net>

- 09/12/2022 : Télégramme : Second tram et BHNS à Brest : l'enquête publique se poursuit,

Second tram et BHNS : l'enquête publique se poursuit

Jusqu'au 6 janvier 2023 à 18 h, une enquête publique a cours sur le projet « Mon réseau grandit », de Brest Métropole, et concerne la seconde ligne de tramway et celle de bus à haut niveau de service. Chacun peut s'informer et s'exprimer. Par exemple en ligne, sur monreseau-grandit.enquetepublique.net. Ou alors sur papier, dans les mairies principale ou de quartiers à Brest et dans les sept autres communes de la métropole. Mais aussi en envoyant un courrier électronique à la commission d'enquête publique : monreseaugrandit@enquetepublique.net

Les permanences cette semaine

Pour la mise en conformité du plan local d'urbanisme intercommunal, il y a une enquête parcellaire et on peut envoyer un mail à enqueteparcellairemonreseaugrandit@brest-metropole.fr

On peut aussi rencontrer la commission d'enquête lors de permanences cette semaine. D'abord le mardi 13 décembre, de 15 h 30 à 18 h 30 à l'Hôtel de Brest métropole, où une interprète en langue des signes (LSF) sera présente. Ensuite le 14 décembre,

de 9 h à 12 h, à la mairie de Plouzané et de 15 h 30 à 18 h 30, à la mairie de quartier de Saint-Pierre. Le 15 décembre, de 10 h à 13 h, à la mairie de quartier de Bellevue et de 15 h 30 à 18 h 30, à la mairie de quartier de Saint-Marc.



L'enquête publique se poursuit pour la seconde ligne de tramway et celle de bus à haut niveau de service. Ouverture prévue en février 2026. Mon Réseau grandit-Tram2 BMa MobiBrest

- 31/12/2022 : Ouest-France : Deuxième ligne de tram à Brest : dernière semaine pour donner son avis sur le projet,

Le chiffre

Tram

Jusqu'au 6 janvier, le projet Mon réseau grandit fait l'objet d'une enquête publique. Le public est invité à émettre des observations, des avis sur celui-ci et des contre-propositions, en ligne ou dans les lieux d'enquête, mercredi, de 14 h 30 à 17 h 30, à la mairie de Plougastel-Daoulas ; jeudi, de 10 h à 13 h, à la mairie de quartier de Bellevue et de 15 h 30 à 18 h 30 à la mairie de quartier de Saint-Pierre ; vendredi, de 10 h à 13 h, à la mairie de quartier de Lambézellec et de 15 h à 18 h à l'Hôtel de Brest Métropole.

- 31/12/2022 : Ouest-France : Le chiffre Tram, enquête publique.

Deuxième ligne de tram à Brest : dernière semaine pour donner son avis sur le projet

Jusqu'au 6 janvier 2023 à 18 h, le public est invité à s'informer sur le projet Mon réseau grandit à Brest et à émettre des observations, des avis et des contre-propositions sur celui-ci.

Ouest-France

Publié le 30/12/2022 à 13h53

Lire le journal numérique

ÉCOUTER

LIRE PLUS TARD

PARTAGER

NEWSLETTER BREST



Perspective de la future ligne de tramway avenue Foch | © MON RÉSEAU GRANDIT

Du 28 novembre 2022 au 6 janvier 2023, [le projet Mon réseau grandit](#) (2e ligne de tramway et bus à haut niveau de service) fait l'objet d'une enquête publique. Le public est invité à s'informer sur le projet et à émettre des observations, des avis sur celui-ci et des contre-propositions, [en ligne](#) ou dans les 15 lieux d'enquête et durant les 27 permanences de la commission d'enquête.

Où rencontrer la commission cette semaine ?

Le 4 janvier de 14 h 30 à 17 h 30 à la mairie de Plougastel-Daoulas.

Le 5 janvier de 10 h à 13 h à la mairie de quartier de Bellevue et de 15 h 30 à 18 h 30 à la mairie de quartier de Saint-Pierre.

Le 6 janvier de 10 h à 13 h à la mairie de quartier de Lambézellec et de 15 h à 18 h à l'Hôtel de Brest métropole.

Brest