

cndp

Commission nationale
du **débat public**

BILAN DES GARANTES

Mon réseau grandit Concertation préalable

29 AVRIL – 14 JUILLET 2019

Catherine TREBAOL
Marie GUICHAOUA
Désignées par la Commission nationale
du débat public

Le 14 août 2019

Bilan des garantes

Mon réseau grandit

29 AVRIL – 14 JUILLET 2019

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET.....	3
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION.....	8
Périmètre de la concertation.....	8
Préparation de la concertation.....	9
Evolution des modalités de concertation sur à l'étude de contexte.....	9
Le dispositif de concertation retenu.....	10
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	10
Les chiffres clés de la concertation.....	10
Déroulement des temps de concertation.....	11
Relations avec le maître d'ouvrage.....	12
Une accessibilité aux échanges renforcée.....	13
Une sollicitation faible des garantes par les participants.....	13
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION.....	13
Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation.....	13
AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION.....	21
RECOMMANDATION(S) AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN ŒUVRE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE (LE CAS ÉCHÉANT).....	22
LISTE DES ANNEXES.....	23

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAÎTRE D'OUVRAGE : BREST MÉTROPOLE**

Le projet est porté par Brest métropole – 208849 habitants et s'inscrit dans le territoire métropolitain composée de la ville de Brest, ville portuaire (port militaire, de commerce et de plaisance) et de 7 communes autour dont la population totale est de 69686 habitants. Il s'articule avec le réseau de transports publics existants.

Il consiste d'une part, en la création :

- d'une deuxième ligne de tramway d'une longueur de 5,4 km reliant la Gare au CHRU de la Cavale Blanche
- d'une ligne de bus à haut niveau de service d'une longueur de 4 km reliant la gare au quartier de Lambézellec.

d'autre part, en un renforcement

- des interconnexions avec les lignes existantes et l'amélioration des liaisons avec les communes limitrophes de Brest, via la création ou le développement ou la réorganisation des pôles d'échanges multimodaux (PEM)

- **CONTEXTE :**

Une concertation préalable volontaire de la part de Brest Métropole

Du fait du montant du projet, celui-ci rentre dans le cadre d'une saisine non-obligatoire de la Commission nationale du débat public (CNDP). Brest métropole a tout de même rendu public son projet et a saisi la CNDP pour la nomination d'un garant, dans le cadre du respect du droit de la participation.

Une deuxième concertation préalable est menée (28 mai au 14 juillet) en parallèle par la même maîtrise d'ouvrage et concerne le projet de création d'ascenseurs urbains reliant le port de commerce au centre-ville. Une option de lien entre la gare et les ascenseurs urbains sous la forme du prolongement de la ligne de BHNS figure dans le dossier de concertation « Mon réseau grandit ». Brest Métropole a également demandé à la CNDP pour ce projet, la nomination de garantes qui sont les mêmes personnes, Catherine Trébaol et Marie Guichaoua.

Un projet issu d'une planification en amont, une vérification des hypothèses en aval

Brest métropole a anticipé le projet de renforcement du réseau et la création de la deuxième ligne de tramway et de BHNS en l'inscrivant dès 2002 dans son plan local d'urbanisme, puis dans son plan local d'urbanisme intercommunautaire Facteur 4 en 2014, et enfin en portant les projets dans le volet mobilité du Schéma de cohérence territoriale du Pays de Brest approuvé le 19 décembre 2018. L'objectif est de réduire les émissions de gaz à effets de serre et d'augmenter la part modale du transport collectif de 10 % aujourd'hui à 20 % à l'horizon 2025.

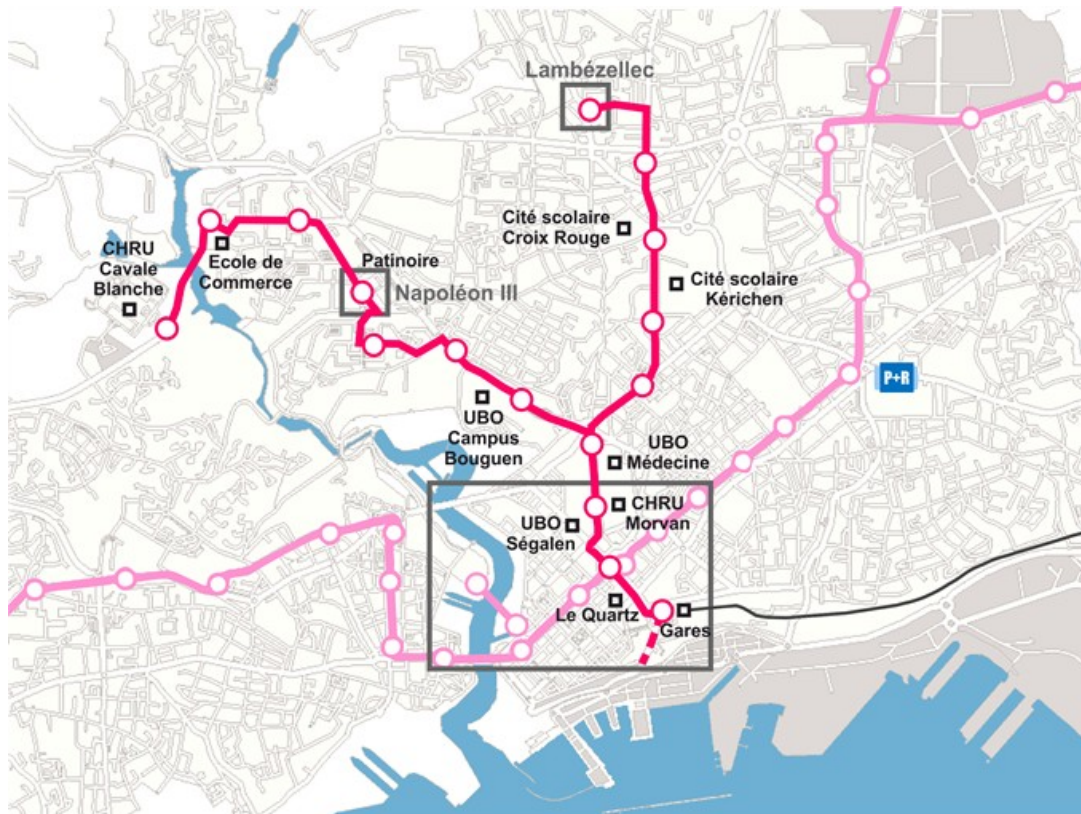
Les principaux résultats de l'enquête ménages déplacements 2018 du Pays de Brest montrent que le volume de déplacements interne à la métropole (- 12 %) ainsi que les déplacements d'échanges avec le reste du Pays de Brest (- 7 %) sont en baisse. A l'inverse, le volume de déplacements externes à la métropole augmente de manière importante (+ 35 % entre 2004 et 2018) (source note d'analyse ADEUPA mai 2019)

Un projet pensé dans un contexte urbain, de renouvellement urbain et périurbain

Le projet est conçu dans une optique d'amélioration de l'ensemble des déplacements sur la métropole, de requalification des espaces urbains et de valorisation des circulations douces en connexion avec le transport collectif.

La nouvelle ligne de tramway et la ligne de BHNS partent de la gare SNCF et routière située en corniche au dessus du port de commerce puis empruntent un tracé commun dans un centre ville reconstruit, en desservant des équipements majeurs de la métropole (notamment, le Quartz (2ème scène nationale) et l'hôpital Morvan) pour relier :

- pour le tramway : l'université de Bretagne Occidentale (pôle lettres et droit), le complexe sportif Foch (piscine et athlétisme), le campus universitaire (1000 salariés et 10000 étudiants sur le site brestois) et traverser le quartier de Bellevue (quartier en plein renouvellement urbain) et enfin le deuxième site de l'hôpital : la Cavale Blanche (500 000 usagers et 7500 salariés).
- pour le BHNS: des axes à caractère routier destinés à être requalifiés en boulevards urbains (Doumer, Montaigne, Pompidou), des zones d'habitat limitrophes du centre ville avec quelques commerces, les sites scolaires de Kérichen-Vauban (2800 élèves), le quartier pavillonnaire Robespierre et l'établissement scolaire de la Croix Rouge (3300 élèves) puis le quartier de Lambézellec , en desservant le site de l'IFAC (en pleine mutation autour de 170 logements collectifs et individuels, d'un EPHAD). Lambézellec est une ancienne commune qui a gardé un fonctionnement de bourg animé par le commerce autour d'un bâti d'avant-guerre. Le tracé du BHNS est prévu avec une variante en boucle compte tenu des contraintes foncières (largeur de rue) autour de son terminus.
- pour le renforcement du réseau métropolitain : le projet propose des liaisons en bus plus rapides et plus cadencées pour relier les communes périurbaines aux pôles d'échanges multimodaux (PEM) existants, réorganisés ou à créer. L'évolution de ces lignes dites capacitaires identifiées dans les documents de planification relient les bourgs également aux zones commerciales brestoises (Kergaradec, Hermitage), au terminus de la ligne de BHNS à Lambézellec (ligne de Bohars), à l'hôpital de la Cavale Blanche via le PEM des Quatre vents (quartier de Bellevue) et la ligne B du tramway.



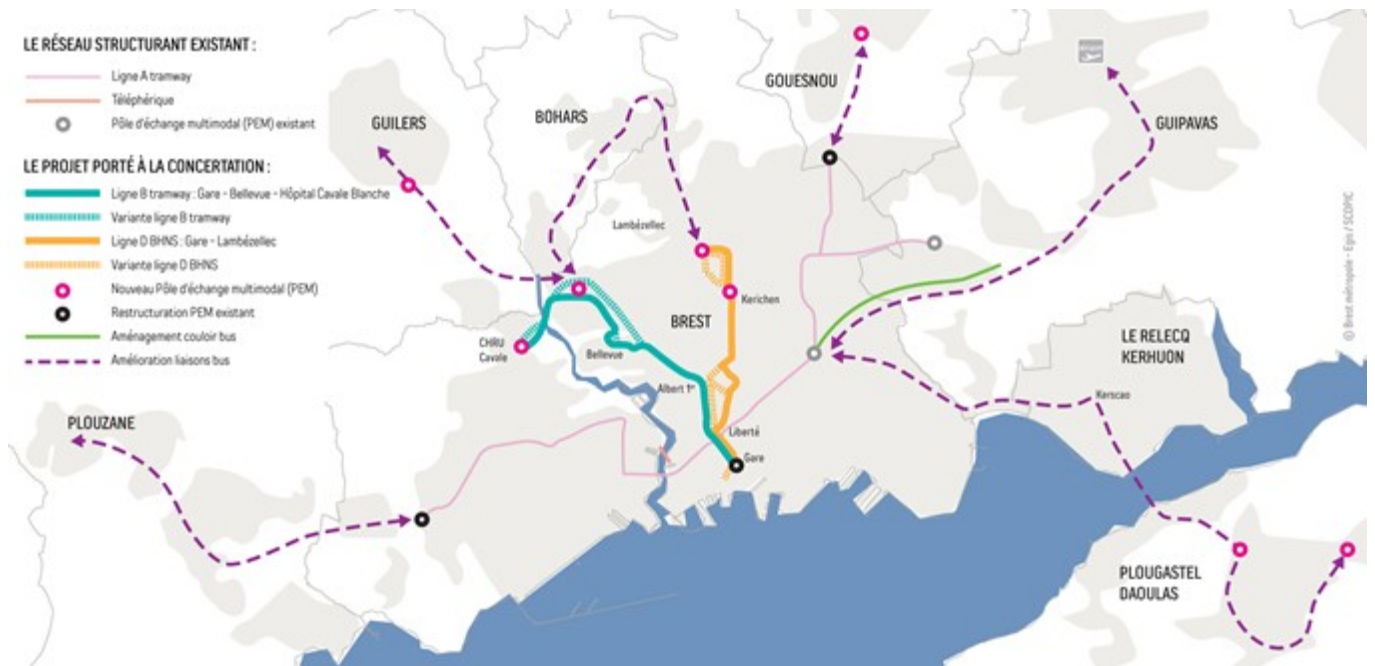
Une culture de la participation citoyenne à Brest

En parallèle de ces concertations préalables sous l'égide de la CNDP, les habitants de la métropole et ses usagers sont amenés à s'exprimer également sur le projet de renouvellement urbain du quartier de Bellevue (18000 habitants) qui est un quartier traversé par le projet de 2ème ligne de tramway. Cette opération a démarré en 2016 pour s'achever en 2024.

Le schéma directeur vélo de Brest initié en 2010 est également entré en révision et fait l'objet d'une concertation qui a débutée en septembre 2018 et se poursuit en 2019.

Enfin, la voie de liaison Nord de Lambézellec (30000 véhicules/jour) dont le tracé propose de relier les zones commerciales, certains lieux concernés par l'aménagement de la voie de BHNS ou les projets de PEM. Ce projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique puis d'une annulation par le tribunal administratif de Rennes en novembre 2017 et est soumis à concertation depuis octobre 2018. La clôture de la concertation est prévue en 2019.

- **CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION :**



- **OBJECTIFS :**

Le projet “Mon réseau grandit” est animé par l’objectif principal d’amélioration de l’ensemble des déplacements de la métropole et d’accompagnement des évolutions du territoire, tout en optimisant le réseau existant et en le rendant plus attractif. Le projet répond à une raison sociale, en garantissant une mobilité accessible à tous. Une raison écologique et environnementale est également mise en avant, afin de lutter contre le réchauffement climatique et les nuisances sonores liées à la circulation routière.

De plus, le projet répond aux besoins d’accès aux services publics en matière d’enseignement, de santé et s’inscrit dans l’amélioration de l’axe nord/sud de la métropole.

Enfin, le projet se donne pour objectif de prendre en compte l’ensemble des manières de se déplacer. S’il porte sur le développement des transports publics de la métropole, il est pensé en lien avec l’ensemble des modes de déplacement présents et futurs. Cette démarche permet de repenser les circulations à l’échelle de la métropole : les liaisons douces (piétons - vélos) sont adaptées sur tout le tracé, comme l’organisation des circulations routières. Les nouveaux modes de déplacement sont également pris en compte dans la réflexion : covoiturage, autopartage, etc... Par ailleurs, le renforcement du réseau métropolitain de transport public vise à favoriser l’intermodalité, à faciliter les déplacements de l’ensemble des habitants et usagers de la métropole et du Pays de Brest mais aussi à améliorer la desserte des communes de la métropole, grâce à l’amélioration des liaisons avec les communes de la métropole.

- **CARACTÉRISTIQUES :**

Les axes clés du projet :

- La création d’une deuxième ligne de tramway (Gare - Bellevue - Hôpital de la Cavale Blanche)
- La création de la première ligne de Bus électrique à haut niveau de service (BHNS) (Gare - Lambézellec)

- Le renforcement du réseau métropolitain de transport public

Caractéristiques de la ligne de tramway:

- 5,4 km
- Amplitude horaire entre 5h30 et 0h30, avec un tramway toutes les 6 minutes en heure de pointe
- 11 stations
- 10 rames
- 200 personnes par rame

Caractéristiques du BHNS:

- 4 km
- Amplitude horaire entre 5h30 et 0h30, avec un bus toutes les 6 minutes en heure de pointe
- 12 stations
- 9 bus électriques
- 120 personnes par bus à haut niveau de service

Caractéristiques du renforcement du réseau métropolitain:

- 8 nouveaux PEM
- 3 PEM existants restructurés
- Amélioration des liaisons bus entre les communes de la métropole et Brest

- **COÛT:**

Le coût global prévisionnel est évalué à 180 millions d'euros HT (valeur 2018). L'investissement serait réparti comme suit :

- 27 millions d'euros de subventions
- 18 millions d'euros d'auto-financement par le versement transport
- 135 millions d'euros d'emprunts

- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE :**

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL



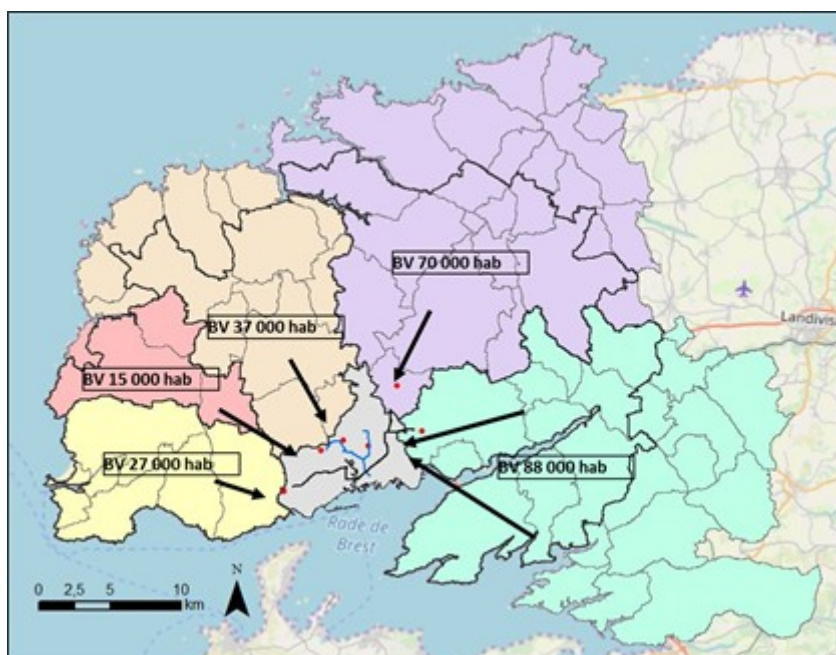
• QUELQUES DATES CLÉS :

- Le 12 février 2019, Brest métropole a demandé à la CNDP de désigner un garant pour les deux projets “Mon réseau grandit” et les ascenseurs urbains.
- L’avis de concertation a été publié le 2 mars dans Ouest France et le 4 mars dans le Télégramme.
- Le 6 mars 2019, Mme Catherine Trébaol a été nommée garante de la concertation et Mme Marie Guichaoua garante en appui par la décision n° 2019 39 pour la concertation relative à mon réseau grandit et n° 2019 40 pour la concertation relative aux ascenseurs urbains.
- La première réunion à Brest Métropole s’est déroulée le 21 mars 2019.
- Une étude de contexte a été effectuée et remise à la CNDP le 24 avril avant le début de la concertation. La concertation a débuté le 29 avril après une annonce par conférence de presse le 25 avril et s’est terminée le 14 juillet à minuit.
- Le bilan est transmis à la CNDP le 14 août 2019.
- La maîtrise d’ouvrage présentera son bilan au conseil de métropole avant la fin de l’année 2019.

DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

Périmètre de la concertation

8 communes sur un périmètre de 220 km². Brest est la plus importante agglomération du Finistère, sous-préfecture mais préfecture maritime. A noter que le réseau des transports publics de Brest métropole est fréquenté également par des usagers habitant le Pays de Brest (150000 déplacements quotidiens source enquête ménages déplacements mai 2019) mais aussi le Pays des Abers.



Préparation de la concertation

Les garantes ont été associées dès le 21 mars aux modalités de concertation proposées par Brest métropole.

Elles ont précisé la nécessité d'inclure l'étude de l'option zéro (c'est-à-dire l'absence de projet) dans les documents écrits de présentation du projet et dans les supports destinés aux échanges en réunion publique.

L'ensemble des documents de la concertation ont été relus, analysés (21 mars au 29 mars) et ont fait l'objet de propositions d'amendements portant sur :

- la lisibilité de la concertation : ce qui est soumis à la concertation et sur quels objets l'avis des usagers est attendu.
- l'organisation de l'information, et notamment des besoins de clarification par l'apport de justifications supplémentaires
- la forme (lisibilité des cartes, des légendes, suppression des abréviations techniques au profit d'annotations en toutes lettres).

Evolution des modalités de concertation sur à l'étude de contexte

Entre le 3 avril et le 24 avril dans le cadre de l'étude de contexte, elles ont rencontré les acteurs qu'elles ont identifié en fonction de leur activité et de leurs besoins potentiels en lien avec le projet¹.

Ces rencontres ont donné lieu à un document synthétique remis à la CNDP et à Brest métropole le 27 avril².

A la suite de cette étude, des évolutions des modalités de concertation envisagées ont été soumises au maître d'ouvrage, dans le but notamment de rendre l'accès à l'information le plus simple possible.

Les modifications ont porté essentiellement sur :

- La demande d'aménagement de plages horaires différentes pour les stands à l'hôpital, sur les deux sites au lieu d'un prévu initialement (le 26 juin en plus de la réunion institutionnelle initialement prévue le 5 juin) et des changements d'horaire pour le stand à la gare prévu en début de journée et organisé in fine en fin de journée
- La demande d'envoi de supports de communication à destination des institutionnels pour qu'ils puissent relayer l'information dans leurs environnements
- Des réunions complémentaires pour les acteurs économiques (Marine et Naval Group).
- Une demande n'a pu être prise en compte pour cause manque de créneaux communs comme la demande d'avancée dans le planning des réunions de la réunion dédiée aux associations (20 juin). L'association CLCV souhaitant pouvoir mobiliser ses adhérents en amont pour leur permettre d'être présents et actifs lors de la concertation a pris l'initiative de faire passer un communiqué de presse (voir en annexe l'article du 27 avril Le Télégramme).

¹ Pour mémoire : chambres consulaires, université et établissements d'enseignement secondaires, principaux employeurs (Marine nationale, CHRU, Brest métropole), 3 associations dont celle des commerçants, des consommateurs et des usagers des mobilités douces, les acteurs de l'habitat et du paysage urbain.

² Disponible en Annexe

Préparation spécifique de la réunion de synthèse du 10 juillet 2019 :

Les modalités de cette réunion ont été organisées le 5 juillet 2019. Elle était annoncée dans les supports de concertation à l'identique des autres réunions publiques. Son positionnement en réunion finale permettait de livrer au public les éléments saillants qui sont apparus lors des 10 semaines de concertation.

La garante, Mme Trébaol, a préconisé une réunion en deux temps, de manière à garantir une information équivalente à celle diffusée lors des autres réunions publiques avant de présenter les éléments saillants ressortis de la concertation. L'organisation convenue lors de la réunion du 5 juillet a été la suivante :

1. Présentation du projet tel que cela avait été fait dans les réunions précédentes, avec toutefois la possibilité d'alléger cette présentation si le public présent avait déjà majoritairement participé aux autres temps de la concertation et en donnait son accord.
2. Présentation des thématiques relevées par les participants tout au long des réunions, ateliers précédents mais aussi sur le site "je participe.fr" et dans les courriers reçus.
 - a. sur l'ensemble du réseau : l'opportunité du projet dans son ensemble, la vision globale du réseau et les liaisons en rocade, les modes actifs et autres modes de déplacement, la prise en compte de l'environnement, les coûts et financements selon les scénarios.
 - b. sur la ligne B du tramway et la ligne de BHNS : la desserte pour chacune des lignes, les variantes de tracé, l'offre de service, le cadre de vie, la circulation, les prolongements possibles, le mode de transport, le lien aux ascenseurs.
 - c. sur l'aspect renforcement du réseau : les liaisons en rocade entre les communes et les connexions avec la première ligne de tramway, le rôle et les emplacements des Pôles d'échanges multimodaux, les actions à court terme et la délégation de service public transports, les lignes de proximité et les liaisons rapides, les liaisons spécifiques (port, aéroport, technopole)

Le dispositif de concertation retenu

Suite à l'étude de contexte et aux discussions entre les garantes et Brest métropole, 19 temps de concertation ont eu lieu (contre 17 prévus initialement) :

- 5 réunions publiques (2 en centre ville et 3 sur les communes périurbaines)
- 3 ateliers de contribution (Bellevue, Lambézellec, centre ville de Brest)
- 5 rencontres dont 2 sur les marchés de Bellevue et Lambézellec et 3 sur des sites clés (gare et hôpital Morvan et la Cavale blanche)
- 1 rencontre avec les conseils consultatifs de quartier
- 1 rencontre avec les associations
- 3 réunions institutionnelles (acteurs socio-économiques, hôpital, Naval Group et la Marine nationale)
- 1 rencontre avec le Conseil de développement

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Les chiffres clés de la concertation

Nombre de participants à la concertation : 778 participants au total

- 5 réunions publiques : 255 participants
- 6 rencontres acteurs : 101 participants
- 5 rencontres sur site : 300 participants
- 3 ateliers de contribution : 122 personnes

Nombre d'avis recueillis et de questions posées : 596 contributions

- Site www.jeparticipe.brest.fr : 86 contributions
- E-mails : 51 contributions
- Courriers : 11 courriers
- Registres papier : 41 contributions
- Réunions publiques : 59 avis et contributions
- Rencontres acteurs : 57 avis et contributions
- Rencontres sur site : 169 avis et contributions
- Ateliers de contribution : 122 contributions

Information du public :

- Communication sur le site www.jeparticipe.brest.fr et le site www.brest.fr
- Communication sur l'ensemble des réseaux sociaux de la métropole (Twitter, Facebook)
- Rencontres avec les responsables des mairies de quartier de Brest et les responsables communication de Brest métropole afin de communiquer en proximité sur leurs réseaux sociaux, sites internet et bulletin
- Spots radio : Hit West (177), NRJ (200), Virgin radio (177), durant un mois et demi
- Annonces presse chaque samedi qui précède une ou plusieurs réunions dans Ouest France et Le Télégramme, et trois parutions le mercredi dans Côté Brest
- Affiches sur les panneaux publicitaires 4x3m de la métropole et encarts numériques, notamment Place de la Liberté à Brest
- 146 points de diffusion dans la métropole, sur l'ensemble des communes (médiathèques, équipements culturels...)
- Diffusion d'un kit de communication aux conseils de quartier, aux partenaires et associations intéressés par les questions de mobilité, d'accessibilité

Déroulement des temps de concertation

La concertation s'est déroulée du 29 avril au 14 juillet 2019 :

- **5 réunions publiques :**
 - 29 avril 2019 : réunion publique de lancement, Brest centre - 85 participants
 - 2 mai 2019 : réunion publique dédiée au secteur nord, Guilers - 30 participants
 - 9 mai 2019 : réunion publique dédiée au secteur est, Guipavas - 30 participants
 - 13 mai 2019 : réunion publique dédiée au secteur ouest, Plouzané - 50 participants
 - 10 juillet 2019 : réunion publique de synthèse , Brest centre - 60 participants
- **6 rencontres acteurs :**
 - 6 mai 2019 : rencontre avec les conseils consultatifs de quartier, Brest centre - 50 participants
 - 20 mai 2019 : rencontre des acteurs du monde associatif, Brest centre - 18 personnes
 - 5 juin 2019 : réunion CHRU - 10 participants
 - 11 juin 2019 : rencontre du Conseil de développement, Brest - 6 participants

- 19 juin 2019 : réunion acteurs économiques CCIBMO : 14 participants
- 9 juillet : réunion acteurs économiques : La Marine nationale et Naval group : 3 participants
- **4 rencontres sur site :**
 - 16 mai 2019 : rencontre habitants / usagers, Marché de Bellevue - 80 personnes rencontrées
 - 21 mai 2019 : rencontre usagers, gare – 50 personnes rencontrées
 - 24 mai 2019 : rencontre habitants / usagers, Marché de Lambézellec – 70 personnes rencontrées
 - 26 juin 2019 : rencontre personnel / usagers des hôpitaux Morvan et La Cavale blanche - 100 personnes rencontrées
- **3 ateliers de contribution :**
 - 5 juin 2019 : atelier de contribution, Quartier Bellevue - 85 participants
 - 12 juin 2019 : atelier de contribution, Quartier Lambézellec - 19 participants
 - 24 juin 2019 : atelier de contribution, Quartier Brest centre - 18 participants

Sur l'ensemble du dispositif, 11 temps de concertation étaient ouverts au grand public et 8 autres ciblaient des usagers spécifiques. 10 temps de concertation avaient été annoncés dans les documents d'information papier et par voie de presse. Les réunions institutionnelles et la réunion avec le Conseil de développement étaient accessibles sur invitation. Les réunions supplémentaires ont fait l'objet d'une information sur le site www.jeparticipe.brest.fr et par voie de presse.

Tout au long de la concertation, l'information a été diffusée par différents moyens : articles de presse, site internet www.jeparticipe.brest.fr. Ce dernier a été enrichi au fur et à mesure, notamment par l'ajout des compte-rendus des actions de concertation.

Les ateliers de contribution ont fait l'objet d'une organisation particulière consistant en :

- un temps de présentation du projet dans ses grandes lignes, suivi d'un temps de questions-réponses
- un temps de travail par petits groupes d'usagers, sans animateurs ni modérateurs autour de supports cartographiques préparés présentant les tracés du tramway et du BHNS et demandant aux participants de cerner :
 - les points du projet
 - les obstacles et points à approfondir
 - leurs opinions sur les variantes présentées
 - la synthèse des échanges à leur table en trois points saillants
- une restitution du travail de chaque table, par un rapporteur désigné sur la table
- une traduction simultanée des propos entendus par une facilitatrice graphique

Relations avec le maître d'ouvrage

Tout au long de la concertation Brest métropole a été appuyé par le cabinet de concertation SCOPIC, ainsi que par Brest métropole aménagement. Les garantes ont pu noter un travail conjoint entre les différents acteurs du projet. L'ensemble des temps de concertation ont été assurés par les mêmes intervenants, créant une cohérence dans le projet vis-à-vis du public. A noter également la présence constante des élus, qui ont pu répondre aux questions d'orientation stratégique.

Les garantes relèvent l'exigence dont a fait preuve le maître d'ouvrage en termes de pédagogie et de vulgarisation de son projet. Un travail important a été réalisé par l'équipe projet afin de rendre les présentations accessibles à tous, tout en ayant la possibilité de rentrer, si besoin, dans les détails techniques et financiers. Toutes les questions ont pu être abordées et le maître d'ouvrage y a répondu de façon étayé (sauf quand il ne disposait pas encore des réponses, notamment sur les questions techniques poussées car les choix ne sont pas aussi avancés). Brest métropole a été à l'écoute et a fait preuve de réactivité pour apporter les réponses restées en suspens, aussi bien aux participants qu'aux garantes. La réunion publique de synthèse a montré que les avis et questions des participants faisaient mûrir le projet.

L'équipe projet a également été à l'écoute des conseils des garantes et le dialogue a toujours été constructif.

Une accessibilité aux échanges renforcée

Pour permettre l'accessibilité pour tous les types de publics, des interprètes en langue des signes étaient présents lors des réunions de lancement et de clôture, dans les réunions des secteurs, aux ateliers de contribution et à la réunion spécifique pour les associations.

À la demande de Anne Marie Kervern, adjointe au maire et à la citoyenneté en charge des droits et de la citoyenneté des personnes en situation de handicap, l'accessibilité des salles a fait l'objet d'une annotation par pictogrammes pour les personnes souffrant de handicap sensoriel (boucle magnétique, traduction en langue des signes). Les personnes déficientes visuelles ont été reçues sans problématique particulière (présence à Plouzané, Guipavas, Brest centre).

Une sollicitation faible des garantes par les participants

Les garantes ont assisté à l'ensemble des moments de concertation mais n'ont été sollicitées directement que peu de fois. Elles ont notamment été sollicitées lors de la réunion à Plouzané et celle avec les conseils consultatifs de quartier. Toutes les interpellations ont été inscrites dans les compte-rendus.

Enfin, les garantes ont également été sollicitées par courrier ou mail. Chaque sollicitation a fait l'objet d'un accusé de réception et d'une réponse, bien que certaines seront complétées par des précisions apportées par la maîtrise d'ouvrage. Pour mémoire, les garantes ont reçu 4 lettres, un cahier d'acteur remis par une association et 11 mails.

RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation

1. Sur l'opportunité du projet (dans son ensemble)

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 souhaits 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 sont vus comme des facilités pour les personnes à mobilité réduite (PMR) surtout si les correspondances sont limitées.
- Une expression plus forte sur l'opportunité du tramway chez les usagers et personnel des hôpitaux mais un intérêt également pour le BHNS.
- La justification du projet a été critiquée car elle se fonde sur des documents stratégiques dont les données remontent à plusieurs années, notamment l'enquête 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 la terminus à la gare de Brest : les prolongements en tram train jusqu'au Relecq Kerhuon, jusqu'à 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 créés 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.

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.

2. Sur le tramway

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 très présente

Préambule : Il y a eu autant de discussions sur les variantes proposées que d'expressions sur des besoins, pouvant apparaître comme de possibles variantes aux tracés proposés.

Les enjeux principaux qui apparaissent sont :

- La préservation de la qualité de vie du quartier de Bellevue
- Concernant les 2 variantes du quartier Bellevue, la majorité des avis exprimés sont favorables 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.
- La variable d'ajustement dans le choix des variantes semblent être le paysage et la préservation des espaces verts.
- Si le tracé via Kergoat est choisi, il faudra compenser la coupe des arbres afin de ne pas "dénaturer" complètement le quartier. De même, la démolition de l'immeuble, engendrée par le passage par Kergoat est questionnée à plusieurs reprises. Enfin, cette variante est questionnée car jugée trop sinueuse par certains (notamment l'arrêt Du d'Aumale).
- Crainte d'engorgement du pont de la Villeneuve, qui dessert notamment l'hôpital de la Cavale blanche et accueille déjà beaucoup de circulation.
- La préférence pour une desserte aux portes de l'entrée de l'hôpital de la Cavale blanche est majoritaire et des questions sur l'ascenseur, si la variante basse était retenue.

- La question de la desserte des quartiers périphériques de l'hôpital de la Cavale blanche : la variante de l'hôpital par le bas est préférée par certains car elle rend possible des prolongements. Par ailleurs, les besoins non assurés par la ligne A apparaissent saillants : lien avec le technopole, lien avec l'intérieur du quartier de la Cavale.
- Une forte attente de dessertes des nouveaux quartiers via un terminus au rond Point du Questel avec une desserte du quartier de la cavale Blanche et des équipements (lycée Ronarch, club d'équitation), ou d'une liaison entre la ligne A et la ligne B de tramway via deux solutions évoquées par les participants :
 - soit un bus entre l'arrêt du Valy-Hir et l'hôpital de la Cavale blanche
 - soit un prolongement du tramway ligne B jusqu'à Fort Montbarey ou de la ligne A vers le boulevard Tanguy Prigent (la même chose mais exprimée différemment par les participants)
- Lien la Cavale blanche / Keraudren en parallèle de la rocade routière souvent cité
- Des questions sur le positionnement des arrêts (Brest Bussiness School, Universités) et sur les PEM (en intra muros quartier de Bellevue ou accessible pour les personnes venant de l'extérieur, par le carrefour des 4 vents).
- Proposition de variantes afin de desservir plus d'équipement et bassins d'emploi : desservir la technopole et Ifremer avec des cadences correctes (inférieure à 20 mm) ; faire partir le tram du parc Beau temps Beauprés puis rejoindre la gare dans l'objectif de desservir le palais de justice (non majoritaire) ; un terminus pour le tramway faisant le lien avec la ligne 4
- Prévoir dès la construction de la ligne B, les extensions futures notamment vers le parc de la Penfeld ou vers le port de commerce jusqu'au Moulin blanc (port de plaisance et plage). Questionnement également sur la possibilité de faire évoluer le tramway vers un tram-train, afin d'augmenter le nombre de villes desservies

Le cadre de vie

- Pas de remisage avenue de Provence
- Des craintes liées aux nuisances sonores, à l'impact sur les aménagements paysagers existants. Bien penser l'insertion paysagère et les aménagements paysagers et conserver les arbres avenue de Provence, avenue de Tarente.
- Attention aux reports des voitures vers d'autres axes et penser globalement l'aménagement de la ville.
- Réaménager l'avenue Le Gorgeu pour que l'effet voie rapide soit atténué si le tram passe avenue de Tarente
- Bien qu'une majorité s'exprime pour que le tram traverse le quartier de Bellevue, les variantes Tarente et le tracé de base le Gorgeu sont défendues avec des arguments environnementaux pour les deux solutions.
- Sécuriser le nouveau pont du Bouguen avec un système anti chutes.

L'offre de service

- Des accès PMR pour monter dans les rames
- Plus de tram le dimanche.
- Des boucles avec des minibus électriques et gratuits pour drainer les habitants éloignés des lignes de tram
- Éviter les ruptures de charge pour les PMR (notamment en cas de tronç commun pour la portion de tracé entre Albert 1er et Gare);

- Des efforts sur le réseau cyclable en interconnexion avec la ligne de tramway.

Attentes générales sur le tramway

- Des préoccupations environnementales : un arbre coupé= un arbre replanté
- Un projet moins minéral que la ligne A est exigé
- Avoir une réelle ambition paysagère
- Gain de temps de transport sur les lignes venant de l'extérieur vers l'hôpital : « les transports en commun ne devraient pas allonger autant le temps de transport des usagers »
- Des inquiétudes et une demande d'amélioration de la circulation sur le pont de la Villeneuve pour tous les modes de déplacements, attention à donner la priorité aux ambulances dans les deux sens.

3. Sur le BHNS

Sur l'opportunité du BHNS

- Globalement, un intérêt est exprimé pour un BHNS, voire deux (en remplacement du tramway ligne 2). Ce mode de transport est bien accepté pour son efficacité et sa simplicité de mise en œuvre (moins lourd que les travaux du tramway), pour sa fiabilité (en cas de panne, l'ensemble du réseau n'est pas bloqué) et pour son coût. Il donne lieu à des discussions techniques (modes de recharge, pourquoi des batteries électriques et pas des bus à hydrogène).
- Des questionnements apparaissent tout de même sur l'impact écologique de ce mode de transport, notamment la recyclabilité des batteries. Des bus à biogaz au lieu des bus électriques pourraient réduire cet impact et la dépendance aux centrales nucléaires.
- Plusieurs points forts sont mis en avant pour ce projet : desserte des quartiers autour de Kerichen, desserte rapide du centre bourg de Lambézellec, un accès aisé aux écoles et une requalification de l'espace public.
- Le tracé de base est préféré à un départ de la place Albert 1^e.
- Certains regrettent cependant le manque d'ambition pour le BHNS et auraient préféré un tramway jusqu'à Lambézellec, avec un tronç commun entre la gare et la place Albert 1^e (non majoritaire)
- Limiter les perturbations pendant les travaux pour le trafic automobile.

Expressions sur les variantes

- Discussion demandée pour la définition de l'emplacement des arrêts.
- Il n'y pas d'expression forte pour la variante en boucle du bourg de Lambézellec autour de la place des FFI mais des interrogations fortes autour du maintien des commerces et des parkings sur la place et sur la possibilité d'y faire cohabiter un pôle d'échanges multimodal.
- Le tracé de base est plébiscité pour éviter les ruptures de charge
- Pas de consensus sur le tronç commun (variante 2B) :
 - certains s'expriment contre le chevauchement avec le tramway et préfèrent donc le tracé de base
 - d'autres s'expriment en faveur de ce tronç commun, surtout si les places de stationnement avenue Foch ne sont pas supprimées, ce qui permettrait d'accéder à une forte demande pour le prolongement du BHNS jusqu'à Keraudren

Quelques avis sur l'absence de BHNS vers Kergaradec car il risquerait de renforcer la zone commerciale et industrielle au détriment d'autres zones.

- Pas de préférence pour un passage rue Camille Desmoulins (2 A)
- Sur la variante 3, questionnement de l'utilité du site propre jusqu'au jardin Beautemps Beaupré et des propositions en faveur d'un arrêt à la gare avec une continuité vers le port, grâce à l'ascenseur. Proposition également formulée d'un bus ordinaire pour desservir le port (pas en site propre).
- Une variante proposée avec un passage du BHNS par la rue de l'Harteloire (à la place de l'avenue Foch).
- Une proposition de terminus BHNS à Querliverzan pour rejoindre l'arrêt Dupuy de Lôme de la ligne A.

4. Sur le renforcement du réseau métropolitain et les pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Opportunité du renforcement du réseau métropolitain et les PEM

- Le renforcement du réseau métropolitain est essentiel pour la majorité des participants. Ils estiment que la desserte des communes périphériques est actuellement insuffisante. Pour la majorité des avis exprimés, il s'agit de penser aux liaisons entre les communes périphériques et non pas seulement entre elles et le centre.
- Les participants insistent auprès de la maîtrise d'ouvrage pour une bonne prise en compte les évolutions prévues de la population périurbaine pour dimensionner le projet
- Ils s'expriment également sur la nécessité de capter les automobilistes en amont des points de congestion et donc les PEM sont-ils suffisamment dimensionnés?
- Selon les participants, les PEM assurent un rôle important pour permettre le rabattement vers les transports en commun et devraient être repoussés hors zone agglomérée (Keraudren, Kerallan). Ils doivent être attractifs et équipés (cartes, places grand format pour vélos cargos), permettent des cohabitations d'usages.
- La capacité de certains PEM est discutée (Gouesnou, Plouzané, Kertatupage). Le parking du parc des expositions est suggéré comme PEM pour les habitants de Guilers et de Bohars.
- Des services vélos dans les PEM sont demandés (parkings sécurisés, casiers de rangement, prise de recharge pour les vélos à assistance électrique, locations courte durée vélos, kit de réparation et pompe) et aussi des arrêts minute organisés aux PEM.
- L'accessibilité du port est très questionnée depuis le centre ville mais aussi depuis Plougastel, le Relecq Kerhuon, pour les personnes salariés de la Marine prenant le transrade ou travaillant au château. Un PEM au port de commerce au rond-point Hermann Melville, est proposé pour limiter les arrivées de voitures venant de la RD 165.

Attentes :

- Les participants souhaitent que le projet facilite les déplacements durables de manière générale sur la métropole. Pour cela, ils s'expriment pour :
 - une bonne articulation du présent projet avec les lignes de bus existantes et d'une réorganisation du réseau existant
 - une desserte en rocade des villes de la métropole, sans avoir à passer par Brest centre, d'un renforcement de l'accessibilité à l'aéroport
 - un renforcement de l'accessibilité à l'aéroport
 - une amélioration de la desserte des quartiers Nord de Lambézellec vers les facultés

- d'une ligne de bus entre le port de commerce et le port de plaisance ou un prolongement du tramway jusqu'à Océanopolis.
- des bus équipés pour transporter les vélos des communes périphériques vers le centre
- un prolongement de lignes pour assurer un lien complet entre le port de Commerce et Keraudren
- des services et équipement à moins de 30 minutes du réseau Bibus
- des réaménagements de carrefours routiers (Place Albert 1^e notamment)
- des abris-bus protégeant de la pluie et une information en gare de Brest pour s'orienter
- une signalisation des PEM depuis la RN 12 pour faciliter leur accessibilité

5. Autres éléments hors concertation

Certaines propositions formulées ne rentrent pas dans le cadre de la concertation présente. Il nous a tout de même semblé intéressant d'y faire mention ici, car elles sont en résonance avec les sujets abordés dans le cadre de la concertation « Mon réseau grandit ».

- Faire le lien entre le réseau de transports métropolitain et les liaisons TER : création d'une ligne TER pour desservir Guilers et Bohars et une autre pour Plougastel, Le Relecq Kéruon et Brest.
- Prévoir un tram train vers Landerneau et Landivisiau.
- Créer un second téléphérique reliant le plateau des capucins au plateau du Bouguen
- Créer davantage de pistes cyclables
- Prolonger la ligne A vers Plouzané et vers l'aéroport.

L'ensemble des avis et propositions exprimées ont été pris en compte par Brest métropole. Bien que les premiers enseignements de la concertation aient été présentés lors de la réunion de synthèse, la métropole souhaite prendre le temps d'étudier en détail l'ensemble des propositions pour faire évoluer son projet par la suite.

AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

Le dispositif de concertation mis en place a offert au public la possibilité de recevoir une information complète et sincère sur le projet mais aussi de s'exprimer sur son opportunité, ses variantes et les attentes qu'il crée. Le calendrier des rencontres était dense et a permis de quadriller l'ensemble du territoire métropolitain. Les élus et les équipes de Brest métropole n'ont pas hésité à compléter les temps de réunions physiques structurées par des temps plus informels, sur site. Aller au-devant du public a permis une réelle consultation du territoire. De manière générale, de nombreux moyens ont été mis en place pour informer, recueillir les avis et contributions, que ce soit physiquement lors des réunions et ateliers, grâce aux registres papier mais aussi à la plateforme de participation www.jeparticipe.brest.fr.

Brest métropole a su faire évoluer son processus de concertation en réponse aux demandes des acteurs locaux et des garantes. Plusieurs réunions supplémentaires ont été organisées. L'avis des garantes, que ce soit sur l'organisation de la concertation, les supports papiers ou l'organisation spécifique des rencontres, réunions et ateliers a toujours été pris en compte. Au niveau de l'information, de très nombreuses actions ont été mises en œuvre, tant en amont de la concertation que pendant toute la période. Au-delà des personnes présentes en réunion et ayant contribué en déposant un avis ou une question, il est toujours difficile d'estimer le nombre d'habitants ayant été réellement touchés par cette information.

L'intérêt porté à la concertation est toutefois important et se note à travers un taux de participation satisfaisant tout au long du processus et à travers le grand nombre d'avis et contributions exprimés. Avoir annoncé les dates d'une grande majorité des rencontres à destination du public, dès le début de la concertation a offert une vision claire du processus à venir et une participation équilibrée tout au long de la concertation. On peut regretter le plus faible nombre de participants aux ateliers de contributions, ce qui n'a pas empêché de recueillir de nombreux avis, venus enrichir le projet initial.

L'ensemble des temps de concertation ont pu accueillir aussi bien des publics experts que non-experts, créant des discussions riches et argumentées. Brest Métropole a fait preuve de pédagogie, en permettant à chacun de se constituer une base de connaissances initiales. Brest Métropole a également fait preuve de bonne foi et de transparence en mettant à disposition toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet. Lors des réunions publiques et ateliers de contribution, une grande place a été faite à l'expression du public et tous les sujets ont pu être abordés. Le maître d'ouvrage a su créer un cadre favorable à l'expression des différentes problématiques et les a consignées. Lorsque les éléments manquaient, ils ont été apportés par la suite. Enfin, nous souhaitons noter la posture sereine que le maître d'ouvrage a gardé face aux discussions et l'écoute apportée à l'ensemble des avis et propositions.

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

Les participants se sont appropriés l'ensemble des outils de contribution mis en place pendant cette concertation. On peut noter un nombre important de contributions (189 sur 596) via les registres papier et numériques, ce qui confirme l'intérêt de multiplier le nombre de supports. On remarque que ces avis et contributions ne rejoignent pas toujours ceux exprimés lors des rencontres physiques. Peut-être est-ce dû au fait qu'il s'agisse d'expressions de personnes n'ayant pas eu l'occasion d'entendre les informations précises en réunion (notamment sur la question du coût du projet). La concertation en ligne voit apparaître plus d'avis contre le projet et on remarque que les arguments opposés ont souvent reçu une réponse lors des réunions. Il nous semble important de soulever ces éléments car ils permettent de questionner la diffusion des éléments techniques, notamment dans leur format numérique. Peut-être que les documents de présentation du projet (support 16 pages et dossiers techniques) auraient dû être plus mis en avant sur le site internet ou faire l'objet de plus de publicité.

RECOMMANDATION(S) AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN ŒUVRE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE (LE CAS ÉCHÉANT)

Le calendrier de la concertation préalable a été dense et le public y a activement participé. Il sera donc important de maintenir le lien créé entre Brest Métropole et le public, dans la suite du processus.

Compte tenu de la période spécifique (en amont des élections municipales), il est important vis-à-vis du public de garantir que toute la richesse de ces échanges sur le projet puisse être bien prise en compte par le nouveau conseil métropolitain. Le bilan de la concertation assure leur traçabilité mais il nous apparaît également fondamental que la maîtrise d'ouvrage assure dans les mois à venir jusqu'à l'enquête publique une continuité d'information et de dialogue vers le public.

Actions de communication recommandées :

- Rendre public les résultats de l'enquête ménages déplacements 2018 (au-delà de la note d'information qu'à produit l'ADEUPA) sous la forme d'une communication ciblée sur les interactions avec le projet « Mon réseau grandit »
- Communiquer et expliquer les choix techniques faits par Brest métropole au fur à mesure de la définition du projet et le calendrier du projet. Une fois la concertation préalable passée, les temps du projet se font plus long, du fait des études à réaliser, des choix techniques à arbitrer, etc ... Il est important que le public ait bien cela en tête afin de ne pas se sentir délaissé après avoir été fortement sollicité.
- Veiller à une bonne compréhension du tracé et de ses impacts en matière d'insertion paysagère avec des prises de vues amont des paysages traversés par les deux nouvelles lignes qui vont occasionner des travaux.

Maintenir le dialogue :

- Mettre en place une instance de dialogue permettant d'assurer le lien entre les usagers et la maîtrise d'ouvrage. Il est important que ce lien soit assuré par un tiers neutre, indépendant des parties prenantes, formé à l'écoute empathique, en capacité d'assurer la transmission des questions et des réponses mais également de les réunir en cas de besoin.

- Définir les sujets soumis à concertation par la suite (s'il y en a) et s'il n'y en a plus, informer le public que tel est le cas.
- Inviter les acteurs économiques et les usagers à réfléchir ensemble aux services et fonctionnements des pôles d'échanges multimodaux notamment pour les PEM à réorganiser ou à développer.

LISTE DES ANNEXES

- **ANNEXE 1 : Avis de désignation des garantes le 6 mars 2019**
- **ANNEXE 2 : Dossier de concertation**
- **ANNEXE 3 : Synthèse de l'étude de contexte réalisée par la garante**
- **ANNEXE 4 : Tableau de synthèse des contributions**
- **ANNEXE 5 : Compte-rendus des temps de concertation**
- **ANNEXE 6 : Revue de presse**



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr