

cndp Commission nationale
du **débat public**

BILAN DES GARANTES

Les ascenseurs du port

28 mai au 14 juillet 2019

Catherine TREBAOL
Marie GUICHAOUA (en appui)
Désignées par la Commission nationale
du débat public

Le 14 août 2019

Bilan des garantes

Les ascenseurs du port

28 mai au 14 juillet 2019

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	3
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION	7
Périmètre de la concertation	7
L'étude de contexte des garantes.....	8
Evolution du dispositif de concertation suite aux recommandations des garantes	9
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	9
Les chiffres clés de la concertation	9
Préparation et organisation	10
Une accessibilité aux échanges renforcée	11
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION	11
Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation	11
Une concertation en ligne qui a bien fonctionné	15
AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION	15
Une ingénierie de la concertation bien pensée.....	15
Un projet qui passionne.....	16
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)	16
Une culture de la concertation à insuffler au centre-ville et chez les acteurs économiques.....	16
Poursuivre les études techniques relatives aux ascenseurs en intégrant l'aménagement urbain.	17
LISTE DES ANNEXES	18

1. FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

2.

- **MAÎTRE D'OUVRAGE : Brest Métropole**

Le projet « Les ascenseurs du port » 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 existant et avec son renforcement prévu dont la concertation a eu lieu du 29 avril au 14 juillet 2019. Dans le cadre de la concertation « Mon réseau grandit », le projet « Les ascenseurs du port » sont présentés à titre informatif sous forme d'une option et le renvoi à la présente concertation est explicite.

Le projet consiste en la création de deux ascenseurs urbains et de passerelles permettant de renforcer les liens entre le port de commerce de Brest et le centre -ville.

- **CONTEXTE DE LA CONCERTATION :**

Une concertation préalable volontaire de la part de Brest Métropole :

Bien que le projet n'entre pas dans le champ de la saisine obligatoire de la Commission nationale du débat public (CNDP, Brest métropole a fait le choix de saisir la CNDP pour la nomination d'un garant, dans le cadre du respect du droit de la participation. La CNDP a donc nommée Madame Catherine Trébaol comme garante principale et Marie Guichaoua en appui. Elles sont également été nommées pour la concertation « Mon réseau grandit ».

Une réflexion menée dans le cadre de l'aménagement du cœur de métropole :

Le site du port de commerce a été gagné sur la mer depuis l'après-guerre. Ses fonctions et la domanialité de ces espaces ont fortement évolué depuis le retrait de la Marine du site dit « Port du Château » qui a permis l'installation progressive des fêtes maritimes depuis 1992. La construction de commerces, de bureaux, d'immeubles d'habitation, d'équipements importants en lien ou non avec la vie maritime depuis 20 ans font du port un centre de vie important pour les Brestois et les visiteurs. Les accès au port se font par la route et par le biais de rampes et d'escaliers patrimoniaux depuis la gare et le château. Cependant, les réflexions d'aménagement sur le cœur de métropole incitent à réfléchir aux accès au port pour les modes actifs et pour tous les usagers et à libérer le port de l'omniprésence de l'automobile.

- **CONTEXTE DU PROJET :**

Un projet pour une géographie particulière et de nouveaux usages :

La configuration géographique de Brest, d'abord port militaire a été propice à une situation de défense. Le dénivelé matérialisé par la falaise et les fortifications enserrant des éléments de patrimoine remarquable (cours Dajot, monument aux Américains, château, escaliers monumentaux construits par Napoléon III) limitent l'accès et incitent à une insertion paysagère et technique bien réfléchie. C'est la raison pour laquelle ont été menées d'une part des études de faisabilité et d'autre part, des consultations auprès de la Direction des affaires culturelles et le service départemental de l'architecture.

Par ailleurs, les vocations économiques du port ont évolué depuis 1990. Une zone d'aménagement concerté a été créée en 1994 et le port du Château a été inauguré en 2009. 4000 emplois sont dénombrés sur le secteur du port

qui devient un quartier à part entière.

Des études de faisabilité prospectives et techniques qui justifient le projet :

L'hypothèse d'ascenseurs urbains a été abordée dans différentes études relatives à l'aménagement du cœur de métropole depuis 2007 :

- Étude bas de Siam – Général de Gaulle (AUP – 2007)
- Étude Port du Château – Quel front de mer pour la métropole océane ? Faubourg 234- juin 2010
- Étude de liaison verticale, centre-ville et port de commerce – Brest métropole juin 2014
- Étude de faisabilité d'ascenseurs urbains- Brest métropole et atelier Quéré – Ascaudit 2018

7 sites ont été envisagés et deux sites sont retenus dans le cadre de cette concertation :

- Le site du parc à chaînes le plus à l'ouest en lien direct avec le château
- Le site dit de la Carène au pied de la salle de musiques actuelles à 650 m à l'Est du premier site.

Les ascenseurs augmentent le périmètre de la ville accessible aux personnes à mobilité réduite et seraient des composantes du réseau des transports publics bénéficiant des mêmes amplitudes horaires (5h30-0h30).

Les ascenseurs accompagnés de leurs passerelles belvédères offriraient un panorama remarquable depuis la ville haute et les sites d'accroche seraient repensés pour les accueillir en y maintenant, sans les restreindre, les usages existants.

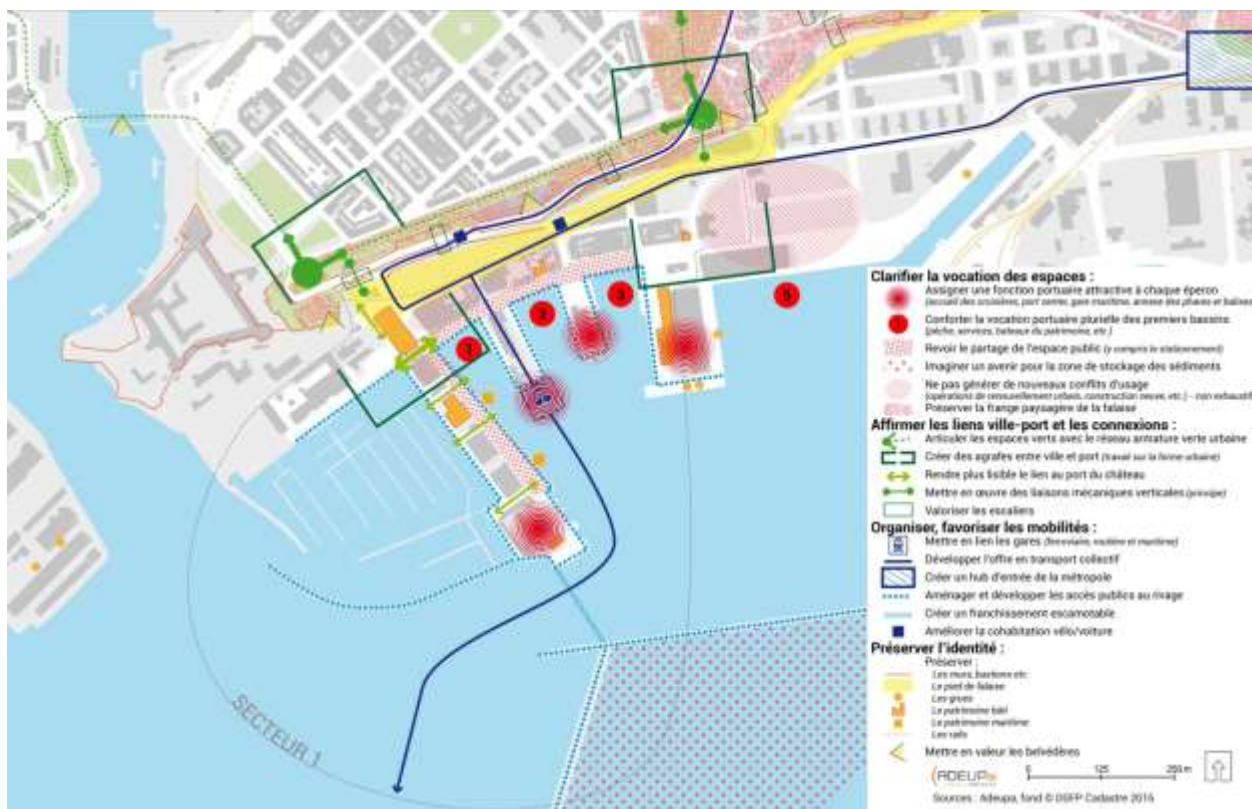
Une articulation entre le réseau métropolitain de transports publics et les dispositifs existants :

Le réseau bibus de Brest métropole transporte des personnes du centre-ville vers les ports en passant par le port de commerce. Une option de prolongement de la future ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) La gare – Lambazellec est envisagée jusqu'aux ascenseurs. Les transports maritimes de passagers assurent des relations avec la presqu'île de Crozon toute l'année et vers les îles du Ponant pour des clients venant à Brest en voiture mais aussi en train ou en car. Brest est également une escale pour les navires en carénage et pour les bateaux de croisière.

Les relations du centre-ville au port de commerce pour les piétons se font également par des escaliers implantées le long de la falaise. Le dénivelé est de 30 m et les pentes de 10 %.

La pratique de la marche à pied et du vélo est fortement encouragée à Brest mais certains lieux rendent ces usages difficiles pour les personnes âgées ou les familles avec jeunes enfants. Le port est un site très complexe dans la gestion des déplacements : les lieux d'attractivité sont répartis sur une longueur de 1.4 km, ce à quoi il faut rajouter en moyenne 500 mètres pour atteindre une station de tramway, avec un temps de marche allongé dû au relief du site.

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



● **OBJECTIFS :**

- Favoriser les mobilités et l’accessibilité pour tous en améliorant les liaisons entre les différentes composantes du réseau de transports en commun et en offrant une alternative à l’usage de la voiture pour faciliter les relations entre le centre-ville et le Port de commerce.
- Améliorer les échanges entre les principaux lieux de vie brestois :
 - Au quotidien, le port est une zone d’emplois importante (3000 emplois) et un secteur habité par 420 personnes (ce chiffre est en augmentation compte tenu des programmes immobiliers en cours). Le port de commerce est également le point de départ pour l’île longue, base navale accessible par Transrade pour 2500 personnes.
 - Pour les usagers des équipements et des commerces : le flux par les transports en commun entre la ville haute et le port est de 1000 personnes auquel s’ajoutent les modes actifs et les automobilistes.
 - Pour les temps festifs, le port de commerce est un lieu connu pour les fêtes maritimes, les jeudis du port chaque été. Il est aussi le lieu d’implantation des équipements tels que la Carène (salle de musiques actuelles accueillant 400 manifestations par an) et le Fourneau (centre national des arts de la rue et de l’espace public en Bretagne). Enfin, il accueille de nombreux restaurants sur deux sites : le port de commerce et le port du château.

- **CARACTÉRISTIQUES :**

Le projet soumis à concertation consiste en la construction de deux ascenseurs distants de 650 m offrant une liaison verticale entre ville haute et plus précisément le cours Dajot (altitude NGF 30,00) et le port de commerce (au niveau de la mer).

Les deux ascenseurs sont prévus en surplomb avec deux accroches à la falaise par des passerelles.

L'ascenseur 1 est situé rue Aldéric Lecompte (port) et débouche sur le cours Dajot (16m plus haut) par une passerelle connectée à l'ascenseur longue de 20 à 23 m, selon les options choisies. Il est à proximité de l'aire de jeux pour enfants, à 150 mètres de l'arrêt de bus *Musée de la marine*, à 830 mètres de l'arrêt château du tramway ligne A et à 560 mètres du téléphérique qui permet l'accès à la grande halle des Capucins.



Une version de base dite 1A est proposée ainsi que trois variantes nommées 1B, 1C et 1D.

L'ascenseur 2 est situé rue Jean Marie Le Bris à proximité de la Carène sur le port et permet d'accéder via une passerelle d'une longueur de 26 à 30 mètres, au jardin Beau Temps Beuprés (21 m plus haut). A proximité également, la ligne de bus 4 à 250 m, la gare SNCF distante de 420 mètres et le potentiel terminus de la ligne de BHNS Gare-Lambézellec envisagé dans le cadre de la concertation « Mon réseau grandit ». L'intermodalité est assurée par les lignes 1,3,4,5,7,8,9,10 du réseau Bibus et potentiellement par la future ligne de Tramway B envisagée dans le cadre de la concertation « Mon réseau grandit ».



- **COÛT :**

Le coût prévisionnel global (études, travaux et achat machinerie) est évalué à 6.3 millions d'euros dont 0.9 million pour les études. Chaque ascenseur est chiffré à 2.7 millions d'euros. Le financement sera assuré par le versement

transport¹ et des subventions provenant de sources diverses sont attendues (Union européenne, État, Région Bretagne et Département du Finistère).

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



QUELQUES DATES CLÉS :

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

3. DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

Périmètre de la concertation

La concertation s’est organisée au plus proche des lieux d’implantation des ascenseurs. Elle a été circonscrite au centre-ville et au port de commerce mais a été annoncée à tous les habitants de la métropole par information sur le magazine Sillages de Brest métropole (numéro de mai), par les annonces faites par voie de presse, radio et affiches sur les rampes d’accès au port et par la diffusion d’une lettre d’information aux riverains du port du cours

¹ Le versement transport est une contribution locale des employeurs qui permet de financer les transports en commun. Il est perçu par l’urssaf qui le reverse ensuite aux collectivités territoriales en charge des transports (commune, département, région). Brest Métropole est l’autorité organisatrice des transports et verse également en tant qu’employeur à l’urssaf le versement transport.

Dajot. La conférence de presse du 22 mai a eu lieu à la Carène.



L'étude de contexte des garantes

L'étude de contexte nous a conduit à rencontrer 8 acteurs du territoire sur 14 sollicités².

Ce qui en résulte :

- les flux importants vers le port sont confirmés ainsi que la vétusté des accès par escaliers qui les rendent difficilement praticables par tous. Les ascenseurs sont un enjeu pour les trajets domicile-travail pour Pôle emploi, la Carène, la Direction interrégionale de la Mer. Pour les autres organismes, ils admettent que compte tenu de leurs horaires spécifiques, de leurs parkings privés à disposition ou des boucles de déplacement qu'effectuent leurs salariés, les ascenseurs ne changeront pas la donne.
- L'ascenseur apparaît comme le maillon manquant pour les marins arrivant à Brest au Seamen'club ou les marins des chantiers mais ne seront sans doute pas utilisés par les passagers des bateaux de croisière qui sont pris en charge par autocars au pied des bateaux à leur arrivée.
- Les ascenseurs sont vus comme un atout pour les clients des restaurants, de la Carène et du Fourneau avec des adaptations aux flux ponctuels et des horaires le cas échéant.
- Les ascenseurs sont perçus comme libérateurs de contraintes pour les passagers des compagnies maritimes

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

arrivant à la gare en train ou se garant à la gare dans le cadre de la liaison avec les îles (40000 personnes / an) ou avec la presqu'île de Crozon.

Evolution du dispositif de concertation suite aux recommandations des garantes

Initialement, le dispositif de concertation prévu consistait en :

- 3 temps publics de concertation :
 - une réunion à l'espace Giraudeau (port) le 24 juin à 19 h 30
 - une balade urbaine le samedi 15 juin de 10 à 12 h (sur inscription préalable)
 - un atelier de contribution à l'hôtel de ville de Brest centre le 3 juillet à 18 h 30 (sur inscription préalable)
- Une participation écrite possible sous plusieurs formes :
 - des registres papier disponibles en mairie de Brest-centre et à l'hôtel de métropole à Brest
 - un registre numérique disponible sur le site www.jeparticipe.brest.fr
 - par mail ou voie postale

A la suite de l'étude de contexte, les garantes ont recommandé au maître d'ouvrage d'envisager d'augmenter le nombre de temps de concertation et d'en varier les formes, pour la rendre accessible à des usagers qui risquaient de ne pas participer par manque de temps ou par réticence à venir en réunions (public des restaurants ou des spectacles), ou parce qu'ils ne sont pas Brestois (touristes, insulaires, habitants et estivants de la presqu'île).

Pour cela, deux temps ont été rajoutés (annonce légale du 17 et 18 juin) :

- un stand sur le port le 28 juin à l'heure du déjeuner
- un stand le 13 juillet sur le cours Dajot de 17 h 30 à 21 h 30 avant le feu d'artifice

Les garantes ont par ailleurs été associées à la conception des supports de communication (affiches, flyers 6 pages, dossier technique de 24 pages, roll up etc) sur lesquels elles ont demandé à la maîtrise d'ouvrage des modifications pour que ceux-ci soient plus accessibles et puissent être compris par tous.

4. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Les chiffres clés de la concertation

Nombre de participants à la concertation : 505 participants au total

- 4 juin 2019 : réunion publique de lancement, Espace Giraudeau – 60 participants
- 15 juin 2019 : balade urbaine, cours Dajot et le port – 14 participants
- 19 juin 2019 : rencontre avec les commerçants CCIMBO (rencontre commune à « Mon réseau grandit » et « Les ascenseurs du port ») - 12 participants
- 28 juin 2019 : rencontre sur le port – 300 personnes rencontrées
- 3 juillet 2019 : atelier de contribution, Hôtel de ville de Brest-centre – 16 participants
- 9 juillet 2019 : rencontre avec La Marine et Naval Group (rencontre commune à « Mon réseau grandit » et « Les ascenseurs du port ») - 3 participants
- 13 juillet 2019 : rencontre sur le cours Dajot – 100 personnes rencontrées

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

- Site www.jeparticipe.brest.fr : 71 contributions
- E-mails : 17 contributions
- Courriers : 2 contributions
- Registres papier : 11 contributions
- Cahier d'acteurs : 1 cahier d'acteur de la part de l'association Brest à pied, à vélo (BAPAV)
- Réunion publique de lancement : 24 contributions
- Balade urbaine et atelier de contribution : 30 contributions
- Rencontres sur site : 51 contributions
- Rencontre d'acteurs : 15 contributions

Information du public :

- Annonce officielle de lancement de la concertation : 11 mai Le Télégramme, 17 et 18 juin Le Télégramme et Ouest France
- Annonce presse chaque samedi qui précède un temps de concertation, dans Ouest-France et Le Télégramme, ainsi que trois encarts dans Côté Brest, le mercredi
- Communication sur le site www.jeparticipe.brest.fr et le site www.brest.fr
- Communication sur les réseaux sociaux de la métropole
 - 12 posts Facebook sur les ascenseurs urbains, dont 8 pendant la période de concertation (41 900 personnes touchées par les posts)
 - 5 tweets
- Rencontres avec les responsables des mairies de quartier de Brest et Brest métropole afin de communiquer en proximité sur leurs réseaux sociaux, sites internet et bulletins
- 102 spots radio par radio (Hit West, Virgin radio)
- Affiches sur les panneaux publicitaires 2m² de la métropole et encarts numériques, notamment Place de la Liberté à Brest, sur 161 points de diffusion dans la métropole, sur l'ensemble des communes (médiathèques, équipements culturels...)
- Envoi d'un kit de communication à des responsables d'associations ou d'équipements afin qu'ils puissent à leur tour informer leurs publics :
 - 25 associations touchant aux handicaps
 - 26 associations référencées dans le domaine de l'économie sociale et solidaire
 - 29 associations citoyennes
 - 25 associations environnementales
 - Les vitrines de Brest, association de commerçants
 - 29 responsables d'équipements ou de services
 - Tous les représentants des conseils consultatifs de quartier
 - Tous les maires des mairies de quartier et mairies de la métropole
 - 17 personnes représentant les établissements d'enseignement
 - 7 syndicats de salariés
 - Les membres du Conseil de développement

Préparation et organisation

Le temps court de la concertation et son déroulé en même temps que la concertation sur « Mon réseau grandit » a permis de mobiliser une dynamique de la maîtrise d'ouvrage et une dynamique de la participation. Compte tenu du nombre restreint de réunions, les élus ont été présents sur les trois réunions prévues initialement et lors de la rencontre sur le port.

La préparation de cette concertation s'est déroulée de manière efficace avec la maîtrise d'ouvrage qui a rapidement réagi à la demande de rajout de temps de concertation, conséquence des discussions avec les acteurs rencontrés lors de l'étude de contexte.

Le planning ne nous a permis d'être présentes lors de la rencontre sur stand le 28 juin 2019.

A noter l'organisation particulière de la balade urbaine au cours de laquelle la maîtrise d'ouvrage a anticipé les aléas climatiques en mettant à disposition des participants un bus et des supports de présentation imperméables. Ces dispositions ont permis de maintenir la balade urbaine alors que le temps n'était pas clément.

Une accessibilité aux échanges renforcée

Pour permettre l'accessibilité pour tous les types de publics, des interprètes en langue des signes étaient présents lors de la réunion de lancement, de la balade urbaine et de l'atelier de contribution. 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).

5. RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation

1. Sur l'opportunité du projet dans son ensemble :

L'opportunité du projet fait l'objet de nombreux débats. Dans les registres papier et numériques, la majorité des avis exprimés s'opposent au projet, dans sa globalité (42 avis contre, 34 favorables). Lors des réunions physiques, les avis sont moins tranchés et plutôt en faveur du projet.

Pour les personnes opposées au projet, celui-ci est jugé trop extravagant et son coût trop élevé par rapport aux services rendus. Le projet semble disproportionné. Serait préféré un service de bus enrichi et une refonte de la circulation. En effet, pour certains, ce qui crée la coupure entre le port et le centre-ville n'est pas tant le dénivelé que l'absence de cheminements piétons et cyclables sécurisés. Pour certains, le port est déjà suffisamment desservi, notamment par plusieurs lignes de bus. Son accès est aussi possible à pied par les rampes et si la montée est trop difficile des bus existent. Des propositions d'augmentation des fréquences des bus desservant le port, notamment la ligne 4, sont donc faites. Est présentée aussi la possibilité de prolonger la nouvelle ligne de tramway ou de BHNS (envisagées dans le projet « Mon réseau grandit ») pour faciliter l'accès au port et limiter les ruptures de charge.

Plusieurs propositions sont en faveur du prolongement de la ligne de BHNS jusqu'au rond-point Melville, où se trouve un terrain facilement aménageable en parking relais.

Il faudrait d'abord repenser globalement les usages et l'aménagement du port avant de le rendre accessible. Son développement et son évolution semble peu clair pour certains. Certains dénoncent aussi le projet comme étant pensé avant tout comme objet touristique. Selon eux, l'objectif du projet n'est pas la mobilité mais le tourisme.

Par ailleurs, bien que facilitant l'accès aux personnes à mobilité réduite, le projet n'est pas vu comme une priorité. L'accent devrait plutôt être mis sur la politique en faveur de la revitalisation de certains quartiers et la lutte contre les incivilités. Concernant les transports, le projet devrait laisser la place à une réflexion sur les cheminements piétons et cyclables, en réalisant des travaux pour l'amélioration des trottoirs et pour la création de pistes cyclables sécurisées.

D'après les participants, la mise en place de ces ascenseurs risquerait de ne pas au désengorger les parkings sur le port, notamment pour les personnes venant de l'extérieur de Brest, au contraire, les parkings seraient saturés. L'objectif de réduire la part des voitures ne seraient donc pas atteint.

De plus, des avis présentent comme paradoxal ce projet, à l'heure où l'exercice physique est largement prôné.

Enfin, la peur de la dégradation des ascenseurs, s'ils sont ouverts toute la nuit, et donc le surcoût de gestion que cela occasionnerait, sont aussi des arguments avancés pour s'opposer au projet dans son ensemble.

Le projet est cependant soutenu par un certain nombre de participants à la concertation. Il est vu comme un complément de la réflexion menée sur le développement des transports en commun et la réduction de l'usage des voitures. Les ascenseurs permettraient de faciliter l'accès au port, actuellement en pleine transformation et aujourd'hui peu accessible, du fait des escaliers. L'amélioration de la desserte du port pour un large public est mise en avant. Les ascenseurs permettraient à tous de rejoindre rapidement les commerces, les cabinets médicaux nombreux sur le port, les services (Pôle emploi, l'APEC...) et de profiter de l'offre culturelle. Les ascenseurs permettraient de casser la rupture entre la ville et le port. De plus, ils permettraient de relier rapidement le reste du réseau de transports en commun (bus, tramway et téléphérique).

Plusieurs arguments sont donc avancés pour défendre le projet. Tout d'abord économiques : les ascenseurs assurent une meilleure liaison entre les différents pôles d'activité de Brest. Ils vont permettre de dynamiser le quartier du port de commerce, qui accueillera bientôt de nouvelles habitations, de nouveaux bureaux et commerces. Ensuite des arguments de l'ordre de la mobilité : ils permettent aux personnes résidentes sur le port et au centre-ville de pouvoir se déplacer sans prendre la voiture et limitent donc les difficultés de stationnement. De plus, assurer la liaison entre la gare maritime et la gare SNCF est grandement apprécié. Par ailleurs, le projet permettrait l'accès aux événements culturels du port (La Carène, Jeudis du port, etc...). Ils participeraient également à l'amélioration de l'attractivité touristique de la ville, en offrant des vues panoramiques sur la rade de Brest.

Pour les défenseurs du projet, il s'agit de voir cet investissement sur le long terme, en mettant en relation le développement actuel du port et les nouveaux usages qui s'y développent.

La construction des ascenseurs devrait tout de même s'accompagner d'une réflexion sur la mobilité entre les différents ports, notamment la liaison avec le Moulin blanc.

Des demandes d'études d'opportunité plus approfondies sont formulées : étudier si la mise en place de navettes régulières et gratuites ne serait pas moins cher et ainsi, avec l'argent économisé, améliorer l'accessibilité et la vie du port (trottoirs, espaces verts, commerces de proximité). Certains proposent aussi de ne construire qu'un seul ascenseur pour voir si cela fonctionne et si le public est au rendez-vous. Si un seul des deux ascenseurs est à construire, il semble que celui qui relie La Carène à la gare est le plus plébiscité.

Enfin, quelques personnes (minorité) proposent, plutôt que de construire deux ascenseurs, de construire un nouveau téléphérique ou un funiculaire pour relier directement le port à la Gare. Par ailleurs, certains s'interrogent sur la manière dont ont été calculés les flux potentiels d'usagers des ascenseurs et demandent des explications plus approfondies sur les 3000 personnes susceptibles d'emprunter les ascenseurs quotidiennement.

Enfin, plusieurs questions sur la technologie envisagée :

- Combien de personnes par cabine ?
- Une ou deux cabines par ascenseurs ?
- Quelle durée de vie pour les ascenseurs ?
- Quel coût d'exploitation annuel ?

2 . Sur l'intégration paysagère des ascenseurs :

L'intégration paysagère des ascenseurs a été longuement discutée. Bien qu'elle ne fasse pas l'objet de la présente concertation (qui se concentrait sur l'opportunité du projet), l'adhésion au projet est fortement liée au respect du patrimoine architectural sur lequel s'appuient les ascenseurs. Les participants demandent qu'une concertation soit organisée à ce sujet ultérieurement. Certains souhaitent que l'ascenseur Cours Dajot-Parc à chaînes rappelle l'esthétique des escaliers, avec une base en pierre et un fut acier/verre. Pour l'ascenseur Gare-Carène, il faudrait s'inspirer de l'esthétique de la Carène.

L'ascenseur qui relie le cours Dajot et le parc à chaînes se situe à proximité des remparts édifiés par Vauban, du monument américain et du château, qui constituent un vestige architectural de la ville de Brest, largement détruite pendant la Seconde guerre mondiale. Les habitants semblent y être très attachés et conditionnent donc leur soutien au projet au respect de ces ouvrages et à l'insertion paysagère du projet.

Afin de limiter cet impact visuel, un participant demande s'il ne serait pas possible de faire passer les ascenseurs à l'intérieur, en creusant la falaise.

Enfin, l'installation de ces ascenseurs, en lien avec les réflexions d'aménagement du port doit être complétée par la création de plus d'espaces verts sur le port.

3 . Coût et financement :

La majorité des avis exprimés à propos du coût du projet ont été formulés par les personnes s'opposant au projet. Elles questionnent son adéquation avec les baisses de dotations et la baisse générale des budgets. On peut noter la peur d'un endettement supplémentaire pour un projet jugé inutile et extravagant pour certains.

La question de la gratuité fait débat : pour certains, c'est l'ensemble des transports en commun qui devraient être gratuits, alors que pour d'autres, vu le coût des ouvrages, il est nécessaire que les utilisateurs participent à leurs financement et entretien.

4 . Sécurité et attentes de service :

De nombreux avis exprimés questionnaient la sécurité aux abords et dans les ascenseurs. « Quelle signalétique mise en place pour les malentendants ? » par exemple. La question de la sécurité est aussi revenue lors des débats sur

l'amplitude horaire de fonctionnement des ascenseurs. Pour certains, laisser les ascenseurs en fonctionnement toute la nuit c'est prendre le risque des dégradations et du manque de sécurité.

La sécurisation des passerelles a également été évoquée, avec notamment la proposition d'installer de grandes vitres comme garde-corps, pour assurer la sécurité des piétons sur la passerelle sans gâcher la vue panoramique.

Concernant l'amplitude horaire de fonctionnement des ascenseurs, aucun consensus n'émerge des discussions. Beaucoup souhaitent que les horaires de fonctionnement soient calés, le soir, sur les horaires des bars et restaurants. Certains souhaiteraient que les ascenseurs fonctionnent 24h/24, quand d'autres craignent alors les dégradations et les gênes pour les riverains, notamment sur le cours Dajot.

Enfin, les ascenseurs doivent être conçus pour accueillir les vélos, les vélos cargo, les poussettes, les personnes à mobilité réduite, etc... Des aménagements aux abords doivent aussi être pensés : installation de bancs publics, de stations pour vélos électriques, de points de vue, de parking relais sur le port de commerce pour favoriser le stationnement et l'utilisation optimale des ascenseurs, etc...

La problématique du stationnement revient souvent dans les discussions, tant au niveau du port que de la gare. Si le projet des ascenseurs doit réduire la circulation automobile, une réflexion globale sur le stationnement doit alors avoir lieu.

5. Sur l'ascenseur Cours Dajot - Parc à chaînes :

Cet ascenseur a fait l'objet de plusieurs contributions, parfois contradictoires mais reportées synthétiquement ici :

- Bien qu'il permette l'accès à des lieux attractifs, cet ascenseur fait l'objet de nombreuses critiques et oppositions.
- Pour desservir le château, le prolongement du BHNS serait à favoriser plutôt que la construction de cet ascenseur.
- Une opposition s'exprime contre cet ascenseur du fait de sa proximité avec des éléments architecturaux patrimoniaux, qui témoignent du Brest d'avant-guerre (escaliers, remparts, château) et la peur que ceux-ci soient fragilisés et défigurés par la construction de l'ascenseur. Si l'ascenseur est construit, il devra faire l'objet d'une réflexion poussée sur les matériaux utilisés et l'insertion paysagère.
- Si l'ascenseur se fait, il devra faire l'objet d'un aménagement particulier pour sécuriser le site vis-à-vis de la circulation automobile, notamment au niveau du parc à chaînes.
- S'il est jugé inutile pour certains, d'autres souhaitent (minorité) que cet ascenseur soit construit plutôt que celui de la Carène, car il favorise l'accès aux restaurants et bars pour les personnes à mobilité réduite. Est aussi mis en avant son utilité pour les touristes. Il pourrait être complété par des navettes pour aller vers la Carène et Océanopolis.
- Pour les personnes en faveur de cet ascenseur, il est positif car il permet la jonction entre le bas de Siam et le port de commerce, mais aussi une desserte du château.
- Si cet ascenseur est construit, une attention particulière devra être portée au jardin jouxtant le cours Dajot, afin qu'il ne perde pas de sa tranquillité et de sa sécurité, notamment pour l'aire de jeux.
- Revoir l'emplacement de cet ascenseur, afin que la passerelle ne traverse pas la route. Les options 1A et 1B risquent de rencontrer des problèmes d'autorisation auprès de la Marine. Aucun consensus sur les différentes options d'implantation. Pour un participant, il faudrait favoriser un emplacement à l'ancienne porte nationale.

6. Sur l'ascenseur Gare - Carène :

Cet ascenseur a fait l'objet de plusieurs contributions, parfois contradictoires mais reportées synthétiquement ici :

- Si un seul des ascenseurs devait être construit, il faudrait favoriser celui-ci, pour son accessibilité à la gare, car le cheminement piéton à ce niveau du port pour rejoindre le centre-ville est tortueux. Pour certains, il doit aussi être fait en priorité pour prolonger les transports en commun depuis la gare jusqu'au port (dans l'idée que le BHNS soit mis en service) et ainsi permettre aux personnes arrivant de la gare (travailleurs, touristes, etc...) d'accéder facilement au port. Le cheminement piéton jusqu'à la gare devrait tout de même être revu, pour plus de sécurité.
- Si cet ascenseur apparaît comme une bonne idée pour certains, ils mettent tout de même en avant la nécessité de revoir le stationnement (à la gare et au niveau de la Carène), afin de le rendre plus facile, gratuit et conséquent.
- Cet ascenseur sera sans doute le plus utilisé par les marins du fait de sa proximité avec les navires à quai.
- Quelques contributions s'expriment cependant contre cet ascenseur, le jugeant sans intérêt car arrivant « au milieu de nulle part » et trop éloigné du port
- Du fait de la topographie et de la longueur de la passerelle, quelques propositions sont faites pour un funiculaire ou un téléphérique à cet endroit, depuis le parvis de la gare.
- L'étude de l'option n°7, arrivant également à la gare est demandée par certains participants (minorité) à la place de cet ascenseur.

Une concertation en ligne qui a bien fonctionné

71 contributions en ligne sur le site www.jeparticipe.brest.fr ont été reçues, soit à peu près autant que pour la concertation « Mon réseau grandit » qui a fait l'objet de 18 réunions publiques. A noter que le nombre de contributions en ligne est important pour une concertation courte (6 semaines) et portant sur un projet beaucoup moins coûteux (6.3 millions d'euros) que celle portant sur mon réseau grandit (180 millions d'euros). Fort argumentées, elles exprimaient des positions qui étaient différentes de celles exprimées en réunion, sur les stands ou en balade urbaine. Elles étaient souvent idéologiques, exprimaient des positions sur la gestion des communs, des finances, contrairement aux temps publics qui ont été ponctués d'interventions et de questions en rapport avec l'insertion du projet dans le site, sa mise en œuvre, sa maintenance, son accessibilité.

6. AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

Une ingénierie de la concertation bien pensée

L'organisation de la concertation et notamment le rajout de deux temps de rencontre sur site, a permis une bonne information sur le projet et de recueillir l'avis d'un grand nombre de personnes. La balade urbaine a facilité la compréhension de l'insertion des ascenseurs dans le paysage et les échanges entre la maîtrise d'ouvrage et les participants ont permis de nourrir le projet. La mise à disposition d'un bus spécial en cas de mauvais temps s'est avérée très judicieux. L'atelier de contributions a permis de se pencher plus en détail sur l'opportunité du projet et les attentes concrètes des participants.

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

On peut regretter la faible participation lors de la balade urbaine (à noter que plus de personnes étaient inscrites, et que le mauvais temps a sans doute joué en défaveur de la balade) et de l'atelier de contributions. Cet atelier a accueilli peu de personnes, dont certaines ont été surprises par le format participatif, qui ont donc quitté la séance. Cette faible participation est compensée par les rencontres sur le port et le cours Dajot. Les emplacements choisis par la métropole étaient visibles et judicieux, les horaires adaptés.

Les participants se sont approprié l'ensemble des moyens d'information et de contribution, en témoigne le nombre de contributions important via les registres numérique et papiers.

Un projet qui passionne

Le projet est accessible, visible, appréhendable dans l'espace et dans le temps. Les avis très contrastés exprimés en réunion ou via les registres démontrent bien que ce projet est fondamental pour les Brestois : il fait surgir leur attachement au patrimoine, met en exergue des visions de la ville différentes selon les générations, selon les modes de vie. Il y a des arguments portés par les sportifs, les personnes âgées, par les jeunes, par les personnes à mobilité réduite ou souffrant de handicap sensoriel. Il y a ceux qui ne renonceront pas à la voiture, il y a ceux qui pensent finances et ceux qui sont déjà dans le détail architectural (hors concertation pour l'instant). Cette concertation a donc suscité des débats passionnés.

Cependant, l'ensemble des interventions en réunion ont été courtoises et les garantes n'ont pas eu à intervenir sauf lors de la réunion de lancement car le débat s'engageait passionnément entre deux participants.

Les débats ont montrés que le projet ne fait pas l'unanimité et qu'il a du mal à convaincre majoritairement. Des positionnements clivant sont apparus lors de cette concertation. Ils devront être pris en compte dans les choix futurs faits par Brest métropole. L'option BHNS inscrite dans la concertation « Mon réseau grandit », qui se déroulait en parallèle, est souvent revenue comme un élément influent du projet. A partir de cette option se dessinaient plusieurs propositions formulées par les participants : et si on ne construisait qu'un seul ascenseur ? et si on imaginait un funiculaire ? et si le BHNS était un bus électrique en site partagé ? Il sera donc important dans la suite de la concertation d'intégrer pleinement cette option aux discussions.

Les garantes ont été sollicitées par mail par quatre personnes dont une qui s'est plainte de ne pas avoir bénéficié de l'anonymat en déposant un avis sur le site www.jeparticipe.brest.fr. Les garantes sont intervenues auprès de Brest métropole qui a répondu en indiquant que la demande de ce participant avait bien été prise en compte et que son avis figurait désormais sur le site de manière anonyme. Les garantes ont également souligné qu'en leur présence en réunion, elles demandaient à ce que les personnes se présentent ou donnent à minima leur provenance géographique (quartier/commune).

7. 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)

Une culture de la concertation à insuffler au centre-ville et chez les acteurs économiques.

Une culture de la concertation est à entreprendre sur le quartier du centre-ville, pour sensibiliser au dialogue. Il sera souhaitable d'organiser des temps de concertation aux formes innovantes, tels que des « thés de la concertation » pour encourager la participation de la population plus âgée, par exemple. Il est également nécessaire de réfléchir à l'implication des acteurs économiques dans cette concertation.

Les ascenseurs cristallisent des débats sur les coûts, les financements et interrogent les besoins des citoyens en matière de mobilité et d'autonomie. Les partisans sont souvent des personnes plus âgées ou des familles qui ont été peu présentes lors de la concertation, sauf sur les stands (28 juin et 13 juillet). La forte participation spontanée à ces deux temps de la concertation est à l'image du fonctionnement d'un port : en mouvement, en transformation permanente. Il sera donc nécessaire de maintenir des temps de concertation à cette image, en continuant à aller au-devant du public lors de stands mobiles.

L'opinion des commerçants (que nous n'avons pas pu rencontrer lors de l'étude de contexte) sur les modalités de concertation, doit être de nouveau questionnée aux prochaines étapes.

Poursuivre les études techniques relatives aux ascenseurs en intégrant l'aménagement urbain

La concertation portait sur l'opportunité du projet et les participants y ont largement répondu. Les débats ont montrés que le projet ne fait pas l'unanimité et qu'il a du mal à convaincre majoritairement. Des positionnements clivant sont apparus lors de cette concertation. L'option « deux ascenseurs » est souvent décriée et des propositions sont faites en faveur de la construction d'un seul ascenseur pour le moment. Ces positionnements devront être pris en compte dans les choix futurs faits par Brest métropole. Les choix opérés devront être justifiés et argumentés auprès du public, en se basant sur des études techniques plus approfondies.

Par ailleurs, l'attachement au patrimoine architectural s'est fortement exprimé pendant la concertation. L'intégration paysagère et l'aménagement urbain ont été le sujet central de nombreux avis. Il nous semble essentiel qu'ils fassent l'objet d'une concertation future.

8. 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 les garantes
- ANNEXE 4 : Tableau de synthèses des contributions écrites
- ANNEXE 5 : Cahier d'acteur remis par l'association BPAV
- ANNEXE 6 : Compte-rendu des temps de concertation
- ANNEXE 7 : 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