

entre les lignes

#3
MARS 2023

LE JOURNAL DU PROJET
DES LIGNES B & D

MOBILITÉS

Nouvelles lignes d'équilibre pour la métropole





QUARTIER LIBRE

La ligne D va faire un tour à Lambé

Avec ses 1 300 hectares de superficie, Lambézellec est l'un des grands quartiers de Brest. On oublie parfois qu'il s'étend de Kerinou à Gouesnou et Bohars. L'arrivée prochaine du Bus à haut niveau de service est une opportunité pour raccourcir les distances et repenser la vie du quartier.

Avec son habitat pavillonnaire au nord et son bourg, Lambézellec a conservé les airs du village qu'il était avant-guerre. L'arrivée prochaine de la ligne D de Bus à haut niveau de service va signer une nouvelle grande étape de mutation du quartier. Dès 2020, le projet *Mon réseau grandit* a déclenché le lancement d'une étude urbaine portant aussi sur l'habitat, la vitalité des cœurs de quartier, les espaces publics... « Notre objectif : connecter le bourg de Lambézellec à l'ensemble du quartier et au centre-ville et accompagner la nouvelle dynamique à Kerinou », explique Sylvie Jestin, adjointe au maire en charge du quartier Lambézellec. « Développer

une offre renforcée de bus est également l'occasion d'élargir la réflexion et les actions au-delà de la question des mobilités tout en analysant le fonctionnement du quartier, ses usages, ses besoins. » ajoute Manuela Abalain, cheffe de projet *Cœur de métropole*. « Topographie, paysage, habitats, commerces, espaces publics... tout est étudié et croisé. Par exemple, nous réfléchissons à la place de l'eau dans les aménagements sur le bassin-versant de Kerinou ou encore à la mise en valeur de la dynamique existante sur le bourg : renforcement des continuités piétonnes, accessibilité des équipements, qualité de l'ambiance urbaine globale. »

CHANGER ENSEMBLE

Depuis 2021, plusieurs temps de concertation ont été menés avec les habitants : balades urbaines, ateliers, enquêtes... Des échanges ont permis d'analyser l'existant pour mieux penser demain. Pour répondre à la demande d'accès aux pôles de santé, le tracé de la ligne a été modifié afin de permettre une possible extension en direction de la clinique de Keraudren. Bien sûr, les travaux vont impacter le quotidien des habitants. Mais des circuits de remplacement pouvant s'inscrire sur la durée du chantier ont été imaginés pour minimiser les impacts de circulation. La mutation du quartier est en cours : lignes de transport, renouvellement urbain, rénovation d'équipements... Parce qu'il n'est pas possible de résoudre un problème dont on n'a pas connaissance, l'équipe du projet invite les habitants à s'adresser à la mairie de quartier pour faire des observations, poser des questions ou participer aux échanges. ○

LAMBÉZELLEC DEMAIN

AUJOURD'HUI

- Une activité commerciale dynamique
- Une ambiance de village
- Une offre scolaire de qualité
- Une mixité sociale

- + Une offre de transport développée et optimisée
- + Des interconnexions réussies
- + Un environnement paysagé valorisé
- + Des espaces publics repensés et sécurisés
- + Un habitat réhabilité



DANS LES COULISSES

Faire bouger les réseaux

Des kilomètres de canalisations et câbles s'entrecroisent sous nos pieds. Nombre d'entre eux vont être déplacés pour préparer les aménagements de la ligne B du Tram et de la ligne D du BHNS*. Une première phase de travaux importante et l'opportunité de rénover et moderniser des centaines de canalisations. Mais qui pilote ce chantier de taille ?

Les travaux de création des nouvelles lignes vont nécessiter de creuser, parfois profondément. Mais la partie souterraine est déjà bien occupée par les réseaux : eau, électricité, gaz, télécommunications, réseau de chaleur et fibre optique. Une partie des réseaux enterrés doit donc être déplacée et réimplantée sous la chaussée et les trottoirs adjacents aux 9,4 km du futur tracé des lignes. « On rend compatible l'emplacement des réseaux avec les aménagements du nouveau projet de transport », explique Yves Gosselin, Coordonnateur général *Mon réseau grandit*. Ces travaux sont l'opportunité d'ajouter de nouvelles canalisations et de moderniser les installations, datant, pour la plupart, de l'après-guerre.

LABYRINTHE SOUS CONTRÔLE

Ces opérations de déviation des réseaux sont réalisées par les concessionnaires (voir ci-contre) et pilotées par l'équipe Tram2-BMa, Maître d'ouvrage délégué du projet *Mon réseau grandit*, et Mobibrest qui intervient en tant qu'expert en charge des travaux. Depuis plus d'un an déjà, une vingtaine de personnes, concessionnaires et coordonnateurs, se réunissent pour étudier le réseau actuel et mettre en place le planning de travaux. Dans cette équipe 100 % brestoïse ou presque, plusieurs personnes ont vécu la première ligne

de Tram. « Pour rien au monde, elles n'auraient cédé leur place », ajoute Kristell Peton, responsable de la coordination des réseaux côté Mobibrest, qui en était aussi. Les coordonnateurs veillent au bon enchaînement des travaux. « Nous avons tous le même intérêt avec les concessionnaires : ne pas avoir de rupture de chantier et respecter le timing ». Kristell et Yves vérifient que les déviations de réseaux sont réalisées au bon endroit et au bon moment. Bref, ils donnent le tempo et orchestrent les interventions des concessionnaires avec cet objectif majeur : tenir le planning du chantier des lignes B & D. Rigueur et adaptation. Leur plus grande responsabilité : garder l'équipe motivée et entretenir un bon état d'esprit. Mission réussie à ce jour, grâce à l'adhésion des concessionnaires. Début officiel des travaux le 3 avril. ○

* Bus à haut niveau de service

VU DE LA FENÊTRE DES HABITANTS

Cette succession de travaux dans les rues semble parfois n'avoir ni queue ni tête : on creuse, on rebouche puis on recrée. Mais, tout s'explique. Selon les réseaux, on ne creuse pas à la même profondeur. Certains réseaux ne peuvent pas se superposer et chaque concessionnaire est responsable de ses travaux donc se doit de sécuriser la fin d'une intervention.



SIGNATURE DE CONVENTION

Le 27 février dernier, les 5 concessionnaires de réseaux* ont présenté la méthode de travail des conventions de partenariats signées avec Brest métropole, dans le cadre du lancement du chantier des déviations de réseaux le 3 avril prochain, par Bellevue. L'objectif de ces conventions est de définir les modalités d'étude, d'exécution et de financement des travaux de déplacement, de modification, de protection des ouvrages exploités par chaque concessionnaire. La coordination est menée en étroite collaboration avec Tram 2 - BMa le Maître d'ouvrage délégué et la Maîtrise d'œuvre (le groupement Mobibrest).

* Eau du Ponant (eau), Enedis (électricité), GRDF (gaz), Orange (internet, téléphonie), Ecochaleur (réseau de chaleur) et Brest métropole (fibre optique)



Découvrez la version longue de cet article, en scannant le QR Code ci-contre.





Je siége, au nom d'APF France Handicap, à la Commission intercommunale d'accessibilité et au Comité des mobilités.

Nous défendons les demandes des Personnes à mobilité réduite pour un meilleur accès à la ville. Il est vain de discourir sur l'inclusion si les lieux d'inclusion ne sont pas accessibles : emploi, santé, logement, loisirs, vie sociale... et bien entendu le transport. Pleinement investis dans la réflexion autour de la 2^e ligne du Tram, nous tenons compte de l'expérience de la 1^{ère} ligne où la consultation avait démarré trop tardivement. Cette fois, la concertation a commencé bien en amont et avec un degré d'écoute que nous tenons à saluer. Nous voulons être force de proposition et, en général, nous trouvons ensemble la solution la plus pertinente. Il y a une vraie prise de conscience en matière d'accessibilité et c'est sans doute au niveau du transport collectif que les progrès sont les plus visibles. >>

FANCH, APF FRANCE HANDICAP

Pour la CLCV, le transport collectif est une priorité car c'est le moyen principal pour fluidifier et apaiser la circulation, pour rendre possible le transport des personnes handicapées ou ne disposant pas de voiture. Enfin, c'est une nécessité pour réduire les émissions de CO₂. Nous avons eu l'occasion d'attirer l'attention de la collectivité sur plusieurs points, notamment le passage du pont de la Villeneuve ou encore la nécessité de minimiser les vibrations aux abords des immeubles, de veiller au verdissement du tracé, de préserver le stationnement des riverains... Nous sommes écoutés, même si toutes nos demandes ne sont pas prises en compte, comme par exemple le prolongement du Tram jusqu'au Questel, pour des questions financières que nous comprenons. >>

YVON, CHRISTIAN, ANNIE, CLCV, ASSOCIATION NATIONALE DE CONSOMMATEURS ET USAGERS



J'étais favorable à la première ligne de Tram et je suis encore plus positif sur la deuxième qui va desservir Bellevue. J'habite ici depuis plus de 20 ans, j'aime ce quartier pour ses espaces verts. Au pied

de chaque bâtiment, pousse un peu de nature. Ce sujet me parle puisque j'ai une formation de paysagiste. C'est aussi la raison pour laquelle je participe aux Ateliers du groupe « Végétal » de La Fabrique du projet Mon réseau grandit et à la Commission Cadre de vie et environnement du Conseil participatif de quartier. Je vois que des progrès sont réalisés, pour que les sols soient plus perméables, dans la gestion des eaux de ruissellement... On dit que Brest est une ville minérale mais il ne faut pas oublier les « 4 fleurs » du Label Villes fleuries. >>

JEAN MARC, BELLEVUE

SCANNEZ POUR + D'INFOS SUR MONRESEAUGRANDIT.FR



70 000 m²

d'espaces verts, dont 27 000 m² de gazons et prairies, 20 000 m² de coulée verte sur la ligne B (gazon ou couvre sol)

1 563 arbres plantés

16 à 17 min.

Le temps de parcours estimé depuis la gare jusqu'au CHU de la Cavale Blanche d'une part, le bourg de Lambézellec d'autre part.

2026

La mise en service des deux nouvelles lignes.

DOSSIER

Nouvelles lignes d'équilibre pour la métropole

Le Tram et le BHNS¹ changent profondément une ville, sa physionomie, sa couleur, son atmosphère. Ils apaisent, ils irriguent. De Nantes à Grenoble et de Brest à Strasbourg, l'expérience le montre. Avec le projet « Mon réseau grandit », la métropole brestoise s'apprête à vivre une nouvelle transformation. La seconde de ce 21^e siècle pourtant jeune encore. Retour sur un siècle de mutation urbaine.



EN IMAGES Découvrez les perspectives du projet Mon réseau grandit.

Rappelle-toi Barbara... En laissant à Brest ce texte magnifique, Jacques Prévert a posé sur les maux de la guerre ses mots à lui, sensibles. Pour Brest, il y a un « avant » et un « après » la seconde guerre mondiale. La mémoire se transmet et forge des récits. On a beaucoup dit et beaucoup écrit sur le traumatisme lié aux villes détruites et reconstruites, sur la difficulté des habitants à se réapproprier leur cadre de vie. Ce que l'urbaniste et historien brestois Daniel Le Couëdic nomme le « déficit symbolique » : « quelque chose qui ne se mesure pas mais qui met une distance entre la population et la ville. » Le plan de reconstruction a façonné une ville nouvelle, a rasé les remparts et érigé l'hôtel de ville posé sur son esplanade. Il a aussi installé l'axe routier important qui relie le cœur de ville au Pont de l'Iroise, en passant par la Place de Strasbourg, 1945, c'est aussi la naissance du Grand Brest.

Cavale Blanche. L'élue se réjouit de penser que bientôt les étudiants prendront le Tram pour aller à l'université, évoque l'ouverture prochaine du quartier de Kerbernier, la requalification de Bellevue qui, en 2026, sera à 4 stations seulement du centre-ville. Avec son habitat diversifié, ses équipements sportifs, ses commerces et le terrain exceptionnel que constituent les rives de la Penfeld, « Bellevue va devenir un quartier central », confirme Daniel Le Couëdic.

développe un plan d'investissement de 100 M€; une réflexion est engagée autour du Pôle de la gare... La métropole se transforme et les nouvelles lignes de TCSP² sont des pièces majeures de cette mutation.

TAPIS VERT

À Brest comme dans toutes les grandes métropoles, le Tram a des vertus apaisantes. Il recompose le paysage, calme la circulation, crée de nouveaux usages de la voirie. « Le modèle du tout voiture est en pleine évolution, il s'agit de recomposer l'espace urbain pour mieux partager les usages entre la voiture, les piétons, les cycles et le transport public. Il faut trouver le juste équilibre », poursuit Tifenn Quiguer. Les 7 Pôles d'échange multimodaux qui seront créés aux entrées de ville sont stratégiques dans l'organisation des déplacements. Avec la ligne B du tramway, Brest va aussi dérouler un très long tapis vert. ◯

1. Le Bus à haut niveau de service, appelé aussi Busway à Nantes, a tout du Tram sauf les rails.
2. Transport collectif en site propre.
Toute l'info sur MonRéseauGrandit.fr

LE TRAM, OUTIL DE RÉCONCILIATION

Le temps passe et fait son œuvre. Le regard des Brestois sur leur ville a beaucoup changé. La première ligne du Tram a fortement contribué à cette réconciliation. En dessinant un axe Jaurès-Siam plus ouvert, en créant du lien entre les deux rives, de Recouvrance à Pontanézen, mais aussi entre les zones économiques et le centre, en installant dans le paysage urbain un objet de mobilité au design contemporain. Pour Tifenn Quiguer, Vice-Présidente à la métropole en charge de l'urbanisme, il ne fait aucun doute qu'il y aura aussi un « avant » et un « après » la mise en service des lignes B & D : « La première ligne était spectaculaire parce qu'elle a embarqué l'axe Jaurès-Siam. La seconde phase aura autant d'impact. »

DES PIÈCES MAJEURES DE LA MUTATION URBAINE

Sur la ligne D du Bus à haut niveau de service, l'enjeu est aussi d'embarquer la jeunesse -les 8000 élèves des campus de Kérichen et La Croix Rouge- et de stimuler le bourg de Lambézellec comme le bas de Kérinou. « La politique de mobilité se met au service du renforcement de la qualité urbaine », explique Tifenn Quiguer. Elle fait aussi du lien entre les grands projets. À Lambézellec, la métropole a engagé une étude urbaine (lire P. 2); autour de la cité scolaire de Kerichen, c'est la Région qui

BELLEVUE, QUARTIER CENTRAL

Au départ de la gare, le Tram va venir longer les cités universitaires, le campus, irriguer Bellevue pour aller jusqu'au CHU de La

et la jeunesse s'y retrouvent pour des moments d'émotions partagées. Les élèves des établissements scolaires s'y donnent rendez-vous pour des parcours de spectacles sur le temps scolaire. Réduire leurs temps de transport ne peut que favoriser encore plus leur participation. Aussi, le projet d'une ligne de bus encore plus performante pour desservir notre équipement culturel nous réjouit tout particulièrement. Car La Maison du Théâtre est ouverte à toutes les habitantes et tous les habitants de la Métropole brestoise et bien au-delà dans le Finistère. Nous sommes comme bien d'autres engagés dans la transition énergétique et le développement durable de notre écosystème et si nos usagers arrivent souvent à vélo, une offre plus attractive de transport urbain peut encourager aussi les artistes qui arrivent en gare, les publics qui convergent de toute part et notre équipe, à nous rejoindre en utilisant ces nouvelles facilités. >>

À TOUTE VITESSE

LANCEMENT DE CHANTIER

RÉUNIONS PUBLIQUES DANS LES QUARTIERS

7 avril, 18h30-21h00

Réunion de lancement du chantier réseaux du quartier Saint-Pierre / Cavale Blanche
Patronage laïque municipal de la Cavale Blanche, 10 rue Hegel

Juin

Réunion de lancement de chantier réseaux du quartier Brest centre

Septembre

Réunion de lancement de chantier réseaux du quartier de Lambézellec

Natacha Renault, directrice de La Maison du Théâtre, « Viens à La Maison, y'a du théâtre qui joue* »

*(sur un air de Claude François)

La Maison du Théâtre à Brest est installée à l'emplacement de l'ancien Stella, à Lambézellec. Entièrement rénové en 2011, c'est l'un des équipements phare de la politique culturelle de la cité du Ponant financé également par le Département du Finistère et la Région Bretagne. Situé dans ce quartier vivant, La Maison du Théâtre a à cœur d'accueillir toujours plus de personnes dans ses murs et pour ses actions en extérieur. Que chacun, chacune fasse l'expérience d'une rencontre, d'un atelier, d'un stage, d'un spectacle dans cette petite cité du théâtre à l'allure industrielle, voilà notre plus grand souhait. Les artistes venus d'ici et d'ailleurs y répètent, les praticiens s'exercent et restituent devant des publics leurs créations, les étudiants et les jeunes en formation, les familles



28 mars, 19h00-21h30

Réunion de lancement de chantier réseaux dédiée aux commerçants et professionnels CCIMBO (Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne ouest) 1 place du 19^e RI

3 avril, 18h30-21h00

Réunion de lancement de chantier réseaux du quartier Bellevue Auditorium, Centre Social de Bellevue, 1 rue Pierre Trépos

LIGNE D BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE • 4,3 KM • 13 STATIONS • 9 BUS ÉLECTRIQUES • TEMPS DE PARCOURS ESTIMÉ : 16 MN



LIGNE B TRAMWAY • 5,1 KM • 11 STATIONS • 8 RAMES • TEMPS DE PARCOURS ESTIMÉ : 17 MN



9 PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX • PORTE DE PLOUZANÉ, COAT MEZ-GUILERS, CAVALE BLANCHE, PORTE DE GOUESNOU, PROVENCE-BELLEVUE, KERTATUPAGE-LAMBÉZELLEC, ROC'H KEREZEN (OUEST) ET ROUTE DE LOPERHET (EST)-PLOUGASTEL-DAOULAS, AÉROPORT

DANIEL LE COUÉDIC

ARCHITECTE ET HISTORIEN



Pour le Tram comme pour le téléphérique, les hypothèses de fréquentation les plus optimistes ont été dépassées. »

« Brest est une métropole originale »

ARCHITECTE ET DOCTEUR D'ÉTAT EN HISTOIRE CONTEMPORAINE, DANIEL LE COUÉDIC FAIT UNE LECTURE PASSIONNANTE DE L'ÉDIFICATION DE LA MÉTROPOLE BRESTOISE, DANS LAQUELLE URBANISME ET POLITIQUE SE MÊLENT INTIMEMENT.

Quand et comment est née la métropole brestoise ?

On connaît bien, ici, la création de la Communauté Urbaine de Brest (CUB) en 1974 et l'on pense que tout a commencé alors. En réalité, l'idée d'intercommunalité est née « à la faveur » de la Grande Guerre, qui a permis l'adoption de la première loi d'urbanisme votée en 1919. Dès le milieu des années 20, l'urbaniste qui supervisait l'élaboration du plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Brest a formulé cette évidence que la moitié des Brestoïses... ne vivait pas à Brest. En 1927, une entente intercommunale associa donc Saint-Marc, Lambézellec et Saint-Pierre Quilbignon à la ville centre pour tracer un plan d'agglomération. On peut y voir une préfiguration du groupement d'urbanisme instauré

durant la Seconde guerre autour du Plan de reconstruction et d'aménagement, qui ajouta aux précédentes Le Relecq-Kerhuon, Bohars, Guilers, Gouesnou et Guipavas. En 1945, les quatre premières fusionnèrent, donnant naissance au Grand Brest.

Au regard de l'histoire et du présent, que représente la création de la Communauté urbaine de Brest en 1974 ?

C'est un élément essentiel pour Brest, qui va permettre ensuite de passer des étapes qui auraient été réhabilitaires sans cela. Brest a été la première métropole dérogeante : elle n'avait pas atteint le seuil démographique mais a fait la preuve qu'elle possédait toutes les fonctions métropolitaines requises : la Marine, l'Université, le CHU, etc. Georges Lombard, initiateur et premier président de la CUB, fut un visionnaire pour ce qui est de la stratégie de développement de Brest. Il voulait l'élever au rang de capitale de Bretagne occidentale et pensait qu'il fallait pour ce faire réunir une communauté de 300 000 à 400 000 habitants.

Cette vision d'une communauté de 300 000 ou 400 000 habitants est-elle toujours d'actualité ?

On a ici une métropole très originale. Dans les faits, Brest se décline en 3 dimensions : la commune, la métropole et le Pays. C'est à l'échelle du Pays qu'est étudié le grand plan d'urbanisme (SCoT). C'est aussi là que l'on retrouve le bassin de vie de 400 000 habitants cher à Georges Lombard. Il y a une compréhension des élus du désormais « Pôle métropolitain du pays de Brest », y compris des communes les plus éloignées, que leur destin est lié à celui de Brest.

Qu'est-ce que le Tram a apporté à la métropole brestoise ?

Le Tram a modifié le regard et les pratiques. Il dessert et va desservir des lieux essentiels : je pense aux universités, à l'hôpital, au quartier de Bellevue, qui par la disponibilité du foncier jusqu'aux années 1960 ont pu être réalisés à proximité du centre. Cela en rend la desserte assez aisée. ○

RESTEZ CONNECTÉS

- Un magazine *Entre les lignes*, diffusé 3 fois par an
- Un site internet Monreseaugrandit.fr (carte interactive, projet 3D, photos, vidéos...)
- Une newsletter, inscrivez-vous en ligne sur Monreseaugrandit.fr
- La *Fabrique du projet*, un espace de dialogue continu où vous pouvez vous exprimer et découvrir les coulisses du projet. Pour participer aux prochains thèmes ou rester informé, inscrivez-vous via un formulaire en ligne sur le site Monreseaugrandit.fr / *Le dialogue continue*.

