

Jeudi 16 juin 2022

Le Tram a dix ans !

Retour sur une incroyable épopée.



© D.Goret - Brest métropole.

Le 23 juin 2012, débutait les célébrations inaugurales du tramway de Brest, près de 70 ans après la destruction, lors de la seconde guerre mondiale, du réseau d'origine. Dans un contexte de festivités populaires qui ont marqué les esprits, une nouvelle ligne baptisée « ligne A » déroulait 14.3 km de voies entre la porte de Plouzané d'une part et les portes de Guipavas et de Gouesnou d'autre part. Projet de longue haleine qui allait profondément transformer la ville, le tramway a été mené en privilégiant la concertation et le dialogue à toutes les étapes de sa réalisation avec la population, les acteurs économiques et associatifs du territoire et l'ensemble des élus concernés par le projet. Cette volonté politique s'est traduite par la tenue de réunions de concertation sur les futurs tracés en amont de la réalisation du projet jusqu'au choix du design des rames ou des noms des stations.

Dix ans plus tard, le tramway Brestois a parcouru plus de 10,6 millions de kilomètres depuis son lancement et totalise 82 millions de voyages validés à son bord.

Un peu d'histoire, quelques dates clés

Dès 1898, le tramway traverse Brest et relie de nombreux quartiers.

Détruit en 1944, il faut attendre la fin des années 80 pour que l'idée d'un tramway renaisse.

Mais un référendum local met fin à ce projet de relancer une ligne.

En 2001, c'est l'actuel maire de Brest, François Cuillandre, qui relance le projet.

Dès lors, tout s'enchaîne : études de faisabilité, concertations publiques, choix des architectes, designers, bureaux d'études techniques...l'aventure du Tram peut commencer : elle aboutira dix ans plus tard à son inauguration le 23 juin 2012.

Avant cela, quelques étapes clés vont marquer ce qui se révélera être un chantier colossal :

- **2002-2003**
Réunions publiques de concertation sur l'opportunité du projet
- **2006**
Brest métropole océane (devenue depuis Brest métropole) confie un mandat de réalisation à la SemTram, maître d'ouvrage délégué
- **2007**
Février Choix du mode « fer » par Brest métropole océane
Avril Bilan de la concertation publique
Octobre Désignation de la maîtrise d'œuvre générale de la ligne et début des études d'avant-projet
- **2008**
29 mai Choix du design du Tram
Été 2008 Validation de l'avant-projet
Novembre Signature de la convention du groupement de commande entre Brest métropole océane et le Grand Dijon pour l'achat de 52 rames
- **2009**
Mars Enquête publique
Mai Réunions publiques et Infos chantier
Juillet Début 1re phase de chantier-Dévoilement des réseaux
Septembre Attribution du marché matériel roulant au lauréat Alstom
- **2010**
Janvier Déclaration d'utilité publique
Mars Début 2nd phase de chantier Travaux de plateforme
20 juin Pose de la première pierre au Dépôt et centre de maintenance
22 juillet Première soudure de rail rue de Siam
- **2011**
Mai/juin Vote sur les noms de stations et dévoilement des noms de stations retenus
7 septembre Arrivée de la 1re rame à Brest
Octobre Début des essais de roulage des rames
- **2012**
19 janvier Inauguration du Dépôt et centre de maintenance
4 juin Début de la marche à blanc
23-24 juin Inauguration de la première ligne de tramway de 14,3 km.

Une ligne de tramway qui va modifier la ville en profondeur

Bien plus qu'un simple mode de transport durable, la première ligne du Tram se révèle être une formidable opportunité pour lancer des projets urbains de grande ampleur, à l'image des mutations attendues : quartier de l'Europe, place de Strasbourg, rue de Siam, place des Français Libres, quartier de Saint Martin, Recouvrance, Coat Tan... la ligne A va contribuer à redessiner la ville !

De fait le tracé implique de repenser l'habitat et la configuration certaines zones avec par exemple, le quartier de Pontanezen qui va connaître une mutation spectaculaire.

Autre projet phare en résonnance avec la rénovation urbaine de Recouvrance et le tramway : l'aménagement du Plateau des Capucins qui va permettre de réaffirmer la dimension métropolitaine de l'agglomération avec sur 16 hectares la création de 560 logements, de bureaux, de commerces et d'équipements publics et culturels.

Le téléphérique intégré au réseau va parachever quelques années plus tard cette nouvelle offre de transport.

Le projet tram a permis d'apporter des financements dans le cadre de ces opérations de renouvellement urbain (ORU) de plusieurs dizaines de millions d'euros, investis dans les projets de réhabilitation au cœur des quartiers, projets qui perdurent aujourd'hui.

La concertation au cœur du projet

La démarche de réalisation du tramway va se faire en concertation avec tous les habitants du territoire, sur plusieurs étapes et éléments clés du projet.

Pendant 5 ans, ce sont au total plus de **30 réunions publiques et 20 réunions ciblées qui ont été organisées avec la participation de près de 4 000 personnes.**

D'un débat animé portant sur l'opportunité du projet et son coût, les échanges vont progressivement évoluer vers le fonctionnement du tramway, les plus-values à en attendre, les impacts sur le fonctionnement de la ville, la réorganisation du réseau de bus et la circulation automobile.

Ce travail participatif a été continuellement mené par la collectivité avec les acteurs économiques du territoire : La Chambre de Commerce et d'industrie de Brest, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Finistère, les Conseils Consultatifs de Quartiers et les instances représentatives des communes de Brest métropole océane, les associations diverses d'usagers du vélo, de consommateurs, de personnes à mobilité réduite, etc.

COMMUNIQUÉ de PRESSE

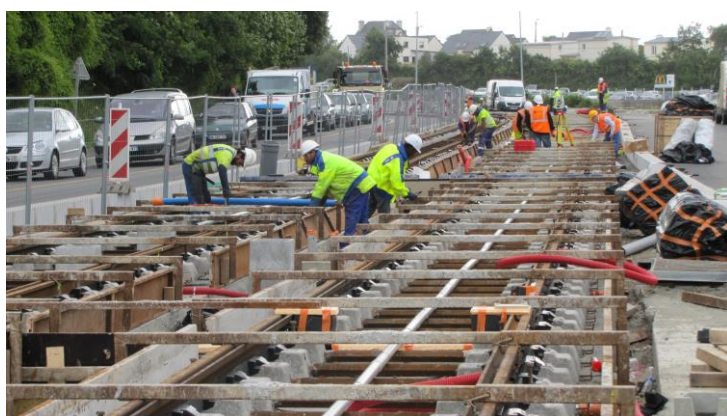
Le choix du design des rames a été placée sous la houlette d'un jury de 120 personnes composé d'élus des communes et des quartiers, d'institutionnels, de représentants d'associations de commerçants, de professionnels du monde artistique et économique, de syndicats et de 40 citoyens tirés au sort.

Ce sont trois propositions de formes et trois propositions de couleurs qui avaient été préalablement présentées à la population dans le cadre d'une exposition.

Une réflexion approfondie sur le nom des stations a été menée par des instances représentatives d'habitants dans les communes et les quartiers de Brest. Après sélection, 40 dénominations ont été proposées avec un contenu historique détaillé et une iconographie associée. L'opération « Donnons un nom à nos stations » a offert la possibilité aux internautes de choisir les noms des futures stations. Un vote internet a été mis en place en mai 2011 pendant plus de trois semaines et a comptabilisé 176840 votes pour 14026 sessions ouvertes et 9954 adresses IP différentes. Un chiffre éloquent !

Les festivités inaugurales associant largement les habitants ont été imaginées par un collectif composé du centre national des arts de la rue Le Fourneau, l'agence de communication Dynamo+ et la compagnie de théâtre de rue Oposito : un geste officiel partagé sur l'espace public, un voyage inaugural effectué par tous au même moment, un scénario artistique sur le réseau avec des groupes d'habitants embarqués avec les artistes, un spectacle nocturne mené par Oposito, des comédiens et des volontaires, une Danse du Tram, des « P'tits mots » postés sur internet circulant à l'arrière des bus pendant la semaine inaugurale, les commerçants destinataires d'un kit spécial Inauguration pour faire gagner des pass Tram bus au public... Les médiateurs culturels au pied des œuvres d'art de la ligne pour informer les habitants, des balades urbaines animées par des spécialistes bénévoles de l'histoire du territoire, des quartiers, de la culture locale, de la vie dans la cité... sont autant d'exemples qui montrent l'implication totale des acteurs du territoire dans cette inauguration

Un chantier exceptionnel, « jamais vu » depuis la reconstruction.



© M.Coquil - Brest métropole

Les travaux effectifs du tramway ont débuté en juin 2009 et se sont divisées en deux phases principales :

COMMUNIQUÉ de PRESSE

De juin 2009 à juin 2010, la réalisation des travaux de réseaux comprenant la rénovation et déviation des réseaux situés sur la ligne du tramway (assainissement, eaux pluviales et eaux usées, distribution d'eau potable, gaz, électricité, signalisation lumineuse de trafic, télécommunications...).

Une des réalisations emblématiques de cette phase a été la réhabilitation de « l'ovoïde », un égout en forme d'œuf datant en partie de l'avant-guerre : située sous la chaussée des deux artères commerciales Jean Jaurès et Siam, les eaux usées et pluviales y sont collectées à quelques mètres de profondeur sur 2 km de longueur.

Tramway ou pas, la question de sa rénovation se posait. Ce collecteur unitaire étant particulièrement volumineux, le déplacer aurait été techniquement compliqué et contraignant pour les riverains. Il a été la seule canalisation conservée sous la ligne du tramway.

De mars 2010 à avril 2012, la réalisation des travaux de plateforme en quatre étapes :

La réalisation des voiries (travaux d'assainissement des eaux pluviales, aménagement des trottoirs et routes, revêtements et mise en place d'enrobés.

Les terrassements en moyenne sur 80 cm de profondeur

La réalisation de la plateforme tramway et la pose de la voie ferrée : coulage d'une première couche de béton sur la largeur de la plateforme (entre 6 et 7 m), pose des traverses et pose des rails, puis pose de béton pour caler les traverses.

Le revêtement de la plateforme : pose des revêtements (granit, enrobé, béton désactivé, gazon).



© Michel Coquil - Brest métropole



La nature à l'honneur tout au long du tracé.

Côté nature, le projet de tramway a été un grand projet paysager : végétalisation de la plateforme, alignement d'arbres d'origines locales mais aussi exotiques, dans la tradition des jardins botaniques de Bretagne.

Les nouveaux espaces verts (arbres, arbustes, vivaces, prairies fleuries, gazon) occupent désormais près de 50 % de la ligne.

COMMUNIQUÉ de PRESSE

La “végétalisation” de la plateforme du tramway participe à l’ambiance verte de la ligne et elle permet d’identifier les zones périphériques au centre-ville grâce à un engazonnement ou à la mise en place d’une végétation alternative plus rustique (thym, trèfle...).

En hyper centre, le tramway voyage sur un tapis minéral, mélange de bétonclair et de granit bordé d’arbres à tiges courtes, de massifs décoratifs et jardinières disposés de part et d’autre des voies.



© F.Betermin – Brest métropole



Un coût global de 383 millions d’euros HT ...

Opération tramway : 374 millions d’euros HT

Opération liée – déviations réseaux Eau et Assainissement : 9 millions d’euros HT

Financé par :



UNION EUROPEENNE



... les chiffres du tramway en un coup d'œil.

Le Tram

- 20 rames
- 28 stations
- 4 parkings relais
- 14,3 km de ligne
- 1,8 km de voies piétonnes
- 28 mn de temps de parcours

Les réseaux

- 20 km de canalisation d'adduction d'eau potable
- 27 km de câble basse, moyenne et haute tension
- 10 km de câble en fibre optique
- 18 km de collecteur d'assainissement et eaux pluviales
- 11 km de canalisations de gaz posées ou renforcées
- 13 km d'artères de télécommunications

Le chantier

- 250 000 tonnes de béton coulé
- 3 900 soudures de rails

Le dépôt du Tram

- 4,5 hectares de terrain
- 7 000 m² de surface de bâtiments
- 1 975 m² de panneaux photovoltaïques
- 20 000 m² de surfaces minérales : voie, voirie, parking, remisage
- 11 blockhaus détruits
- 16,5 tonnes de munitions retirées

Les plantations

- 70 000 m² d'arbustes
- 1 600 arbres plantés
- 45 000 m² de gazon
- 32 000 m² d'enherbement
- 16 000 m² de vivaces et graminée



© Michel Coquil - Brest métropole

Et demain ? En route vers de nouvelles évolutions !



Le projet « Mon réseau grandit » est la **troisième phase de développement du réseau de transports collectifs en site propre de Brest métropole**. La première phase a démarré en 2004 avec la mise en service de l'axe Nord/Sud, puis la deuxième en 2012 avec le tramway.

La ligne A du tramway et le téléphérique en 2016 ont rendu le transport collectif plus efficace et plus attractif dans la métropole.

La nouvelle phase de développement du réseau de transports publics a pour objectif de proposer une réponse adaptée aux besoins de déplacements entre le centre-ville de Brest, la métropole et le Pays de Brest, tout en intégrant les engagements écologiques du territoire.

Cette phase propose deux nouvelles lignes structurantes : **une seconde ligne de tramway B et une 1ère ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) D.**

Elle identifie également de meilleures connexions entre les communes de la métropole et le cœur urbain. De son domicile jusqu'à son lieu de travail ou de loisir, chaque habitant doit pouvoir circuler facilement et librement.

Sur la ligne B de tramway, de 5.1 km, les 8 nouvelles rames de tramway relieront depuis la gare de Brest, la place de la Liberté, les sites universitaires, l'hôpital Morvan, le quartier de Bellevue et l'hôpital de la Cavale Blanche.

La ligne D de BHNS, de 3.7 km, sera assurée par 9 Bus électriques à haut niveau de service (BHNS) en site propre de la gare jusqu'à la Place des FFI à Lambézellec.

Elle desservira, la place de la Liberté, le quartier de Saint Martin, les cités scolaires de Kérichen et de la Croix Rouge.

Ce linéaire est porté à 4,3 km du fait de l'intégration des BHNS dans la circulation automobile jusqu'au rond-point de Coat Bihan pour assurer leur retournement.

Le projet prévoit la mise en place de 10 pôles d'échanges multimodaux (parkings, relais...) et ce sont 12 km de pistes cyclables qui seront créés le long des nouvelles lignes.

La mise en service du projet global est prévue pour 2026.