

Vu dans la Lettre Confidentielle de Ville, Rail et Transports :

### ***Brest accrochera son téléphérique en octobre prochain***

*Le week-end prochain, 8, 9 et 10 avril, les Brestoïens pourront voir « en vrai », l'une des deux cabines du téléphérique qui traversera la rivière Penfeld dès le mois d'octobre prochain. L'agglomération sera la première en France à accueillir un transport aérien par câble à vocation urbaine, celui de Grenoble, datant des années 30, ayant un but touristique.*

*A Brest, il s'agit de desservir un quartier en devenir, les Capucins : 25 000 m<sup>2</sup>, 560 logements et d'anciens ateliers industriels – 160 m<sup>2</sup> – cédés à la ville par la Marine nationale, réhabilités en médiathèque, multiplexe, commerces, et station du téléphérique. Pour desservir ce futur quartier, l'agglomération brestoise avait d'abord imaginé une navette électrique, au départ de la station de tramway Les Capucins. Mais un téléphérique offrait l'avantage d'ouvrir ce quartier à l'est, en franchissant l'obstacle naturel de la Penfeld, et de le rattacher à la rive gauche et à l'artère commerçante de Brest, la rue de Siam, empruntée par le tramway.*

*Pour l'équipe dirigeante de l'agglomération, le téléphérique permettait également de respecter les modes doux, à la différence d'un pont ou d'une passerelle, empruntés par les voitures. Sans parler du coût plus important pour un ouvrage d'art qui devait impérativement être escamotable, puisque la rivière est un territoire militaire, empruntée par des navires et que le tirant d'air demandé par la Marine est de 48 m. Le coût d'une passerelle « levante », s'élevait à 25 millions d'euros, celui d'un pont routier, levant lui aussi, entre 30 et 50 millions et un pont transbordeur, entre 40 et 60 millions. Le téléphérique, lui, devrait coûter, 19,1 millions d'euros. Et Brest n'apportera que moins de la moitié de cette somme, puisque le projet est financé à 51 % par des subventions de l'Europe (5,35 millions d'euros), de l'Etat (2,56 millions), de la région Bretagne (1,1 million) et du conseil général du Finistère (0,88 million).*

*Ce financement original est à l'image du projet. Car si le téléphérique est connu dans son principe et sa déclinaison montagnarde, il est à réinventer en ville. L'amplitude de fonctionnement, quotidien comme annuel, y est beaucoup plus vaste, avec des conséquences sur la maintenance. Les exigences en termes de taille, de confort des cabines, ne sont pas les mêmes, pas plus que la question de l'embarquement et le débarquement des voyageurs, ou l'insertion de ce mode dans un réseau de transports plus global.*

*Et si le téléphérique n'est pas un transport de masse, comme peut l'être un tramway, ou même un bus, il s'adapte parfaitement au franchissement d'obstacles en agglomération, naturels comme un cours d'eau, ou artificiels comme un faisceau de voies ferrées ou une autoroute, ou encore pour relier un quartier installé sur un plateau ou une colline. Et pour un coût raisonnable en ces temps de disette budgétaire. Et réalisable dans le temps d'une mandature. C'est sans doute pour cela que les projets de téléphérique ne cessent de se développer en France (après un fort développement en Amérique latine notamment), avec des degrés d'avancements divers. Celui d'Orléans, dans lequel le cabinet Egis a, comme à Brest, remporté le mandat de maîtrise d'ouvrage avec la Semdo – et la Semtram à Brest –, Orléans donc devrait être inauguré au deuxième semestre 2018. Le suivant pourrait être celui de Toulouse, entre l'université Paul-Sabatier, le CHU de Rangueil et l'Oncopôle. A moins que le Téléval, le projet du Val-de-Marne reliant les communes de Créteil du terminus de la ligne 8 du métro, en passant au-dessus du triage fret SNCF de Valenton, la RN406 et la LGV, vers Limeil-Brévannes et le cœur de Villeneuve-Saint-Georges (Bois-Matar), ne sorte de terre avant. En 2009, les élus avançaient l'objectif de 2016-2018. Et une petite dizaine d'autres villes ou agglomérations, en métropole comme en outre-mer, s'intéressent de près au téléphérique. Elles auront, sans nul doute, les yeux tournés vers Brest en octobre prochain. D'ici là, l'agglomération est prête à partager son expérience de pionnière.*

*Yann Goubin*