


21 novembre 2016 | mis à jour le 22 novembre 2016 | par Robert Viennet 

Téléphérique de Brest : Ségolène Royal va lancer un appel à projets pour des transports par câble

Le 19 novembre, Brest a inauguré le premier téléphérique urbain de France en présence de Ségolène Royal. A cette occasion, la ministre de l'Environnement a annoncé le lancement d'un appel à projets pour les transports par câble.



Le téléphérique de Brest prêt à s'envoler. © Mathieu Le Gall

Depuis samedi 19 novembre 2016, la ligne de téléphérique qui survole la rivière Penfeld, qui coupe la ville en deux, embarque des passagers. Ce court maillon de mobilité de 420 mètres de long va s'intégrer au réseau de transport public de la ville. L'occasion d'un déplacement pour Ségolène Royal qui a déclaré : *"Il n'y a pas plus propre que le transport par téléphérique, il n'y a pas plus sécurisé, il n'y a pas plus silencieux et en plus il n'y a pas moins coûteux"*. Un cri d'amour qui va se traduire par le lancement d'un appel à projets pour les transports par câble, a annoncé la ministre de l'Environnement.

Le téléphérique de Brest cumule les premières. Premier téléphérique urbain de France, si l'on excepte celui de Grenoble à vocation touristique. Et première technique mondiale, avec le croisement des deux cabines l'une au-dessus de l'autre plutôt que côte à côte, ce qui permet de réduire l'emprise au sol. Autre singularité, ce téléphérique relie le centre-ville à un quartier, les Capucins, qui sort à peine de terre. Une rareté dans nos villes où le transport n'est quasiment jamais pensé avant le développement urbain.

Le transport qui anticipe le développement urbain

Dès l'origine du projet de développement du quartier des Capucins qui accueillera à terme 560 logements, 25 000 m² de bureaux et des équipements public comme une médiathèque, la question de son accessibilité s'est posée. Construit sur un promontoire rocheux et fermé au nord et à l'est par la Penfeld et au sud par deux formes de radoub, il n'était accessible que par l'Ouest en voiture en empruntant un des deux ponts existants déjà proches de la saturation.

Après étude de tous les modes de franchissement possibles pour connecter le quartier à la rive gauche, c'est le téléphérique qui a été préféré à un pont routier ou à une passerelle piétons tous deux largement plus coûteux : 40 à 100 millions pour un pont, et 25 à 30 millions pour une passerelle levante. Une différence accentuée par le fait que sur les 19 millions de coût total du téléphérique, 10 ont fait l'objet de subventions publiques notamment dans le cadre de l'appel à projets "transports collectifs et mobilité durable".

Intégration au réseau en douceur

Pour Keolis, l'opérateur du réseau de Brest, l'intégration de ce nouveau moyen de transport dans la ville se fait en douceur : *"Comme il s'agit d'un mode automatique, il sera régulé à partir de notre PCC bus et tram actuel. Nous avons juste embauché trois régulateurs supplémentaires qui se sont intégrés à l'équipe existante qui a également été formée"*, explique Jean-Luc Bouhadana, directeur de Keolis Brest.

Chacun de ces 21 régulateurs s'occupe ainsi indifféremment des bus des trams ou du téléphérique. *"Quand nous avons écrit le règlement de sécurité du téléphérique, nous sommes partis de celui déjà existant pour les tramways, ce qui nous a grandement facilité les choses et nous avons été épaulé par un chef de projet de Keolis KCP qui nous a apporté l'expertise du groupe en matière de transport automatique."*

En mode automatique

Il n'y aura donc pas de personnel dans les stations ou les cabines, mais tous les matins un régulateur viendra faire des essais avant le démarrage du téléphérique. Pour ce qui est de la maintenance, le réseau a embauché trois personnes qui là encore ne seront pas exclusivement attachées au téléphérique. Pour les premiers mois, Keolis Brest va toutefois se faire accompagner par une société de cordistes *"pour être certains que nos mainteneurs travaillent en toute sécurité. Ça va être une vraie première pour eux de travailler à ces hauteurs."*

Comme il s'agit d'un système automatique, son exploitation s'adapte en souplesse à la fréquentation. Quatre modes d'exploitation ont été pré-définis. Un automatique calé sur la grille horaire pré-définie, un mode "affluence" qui accélère la vitesse du câble en cas de forte fréquentation et qui permet de transporter 1700 personnes par heure, un système sur ordre et dans ce cas, c'est le régulateur qui déclenche le départ du PCC, et enfin un mode spécifique toujours calé sur les horaires mais qui ne déclenche le départ de la cabine que s'il y a au moins une validation.

Cette première et la promesse du lancement d'un appel à projet spécifique pour les transports par câble devrait amplifier l'intérêt des villes pour ce nouveau mode de transport. Déjà plusieurs collectivités ont des projets avancés comme Créteil dans le Val-de-Marne, Orléans, Toulouse, Perpignan, Chambéry ou bien encore Saint-Étienne.

Nous sommes peut-être au début d'un développement comparable à celui du tramway à partir des années 80.

Robert Viennet