

Transports en commun

Téléphérique: pourquoi il arrive en ville

Oubliez la montagne: bientôt, vous pourrez emprunter un téléphérique... en ville. Et d'abord à Brest, où va être inaugurée cet automne la première ligne française de transport par câble urbain. Elle reliera les deux rives de la Penfeld, le fleuve côtier finistérien.

Ceci n'est qu'un début. Le téléphérique brestois précède plus d'une dizaine de projets à travers la France, dont cinq seront menés à terme avant 2022

LE RAPPEL DES FAITS

Le 18 novembre 2015, une ordonnance parue au *J.O.* autorise les transports aériens par câble en zone urbaine. Elle met fin à une interdiction en vigueur depuis 1941 et ouvre la voie au développement du téléphérique en France.

(voir carte ci-contre). Les téléphériques urbains se distinguent de ceux que vous avez pu utiliser pour vous rendre sur les pistes: plus stables, plus silencieux, ils se fondent dans la ville pour devenir de vrais transports en commun.

PEU COÛTEUX ET PRATIQUE

La France n'est pas la pionnière en la matière: à Medellin (Colombie) ou à Caracas (Venezuela), le téléphérique permet depuis une dizaine d'années de rallier des quartiers peu desservis tout en évitant les problèmes de circulation. *"Le téléphérique désenclave facilement certaines zones urbaines qui posent des problèmes de franchissement"*, explique Sébastien Lopez, chef de projet et référent en transport par câble urbain chez Transamo, un cabinet d'ingénierie spécialisé dans les



infrastructures urbaines. Il est en effet plus simple de survoler une ville que de la sillonner au travers de rues parfois tortueuses.

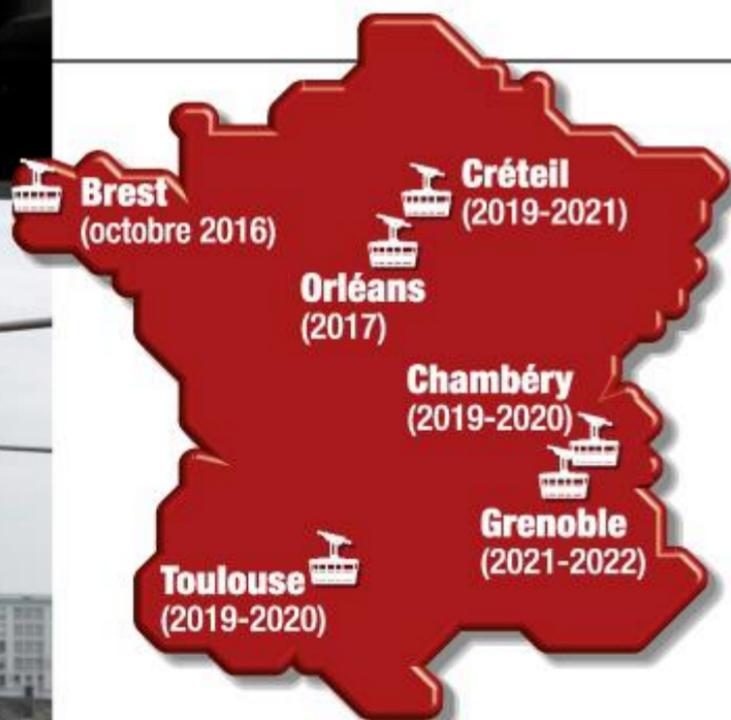
À Brest, c'est un fleuve qu'il fallait franchir. Pourquoi ne pas construire un pont? Trop cher: il aurait coûté le double des 19 millions d'euros investis pour le téléphérique. *"Le transport par câble nécessite peu d'aménagements. On pose des pylônes, et c'est tout!"* précise Sébastien Lopez. Si le téléphérique a tant la cote dans les projets d'urbanisme actuels, c'est parce qu'il est rapide à réaliser: *"Depuis les années 1980, la mode était au tramway. Mais sa mise en place nécessite que l'on redessine la ville"*.



SÉBASTIEN LOPEZ

Chef de projet chez Transamo

Avec le transport par câble, on pose des pylônes et c'est tout!



^ Après Brest, cinq autres villes françaises disposeront de téléphériques d'ici à 2022.

Autre avantage: le transport urbain par câble est peu énergivore. Contrairement à la plupart des cabines utilisées dans les stations de ski, tractées par un seul câble, les téléphériques urbains seront, eux, équipés de deux, voire trois câbles. Ce dispositif limite les pertes énergétiques liées aux frottements générés par les pylônes. Voilà qui explique pourquoi Ségolène Royal a intégré le téléphérique au plan d'action commun Etat-régions, lancé en 2015 en faveur de la transition énergétique.

Enfin, ce mode de transport est confortable, à condition de *"compenser les désagréments liés habituellement au transport par câble*, précise Sébastien

Lopez. *A la montagne, les téléphériques font du bruit. Ceux développés pour les villes sont silencieux et plus stables.*" Et de la stabilité, il en faut à Brest, la deuxième ville plus venteuse de France. Bonne nouvelle: les téléphériques actuels sont conçus pour suppor des rafales de plus de 100 km/h. *"Lors de l'ouragan Sandy à New York, le téléphérique a été le dernier système à être arrêté, et le premier à reprendre!"* rappelle l'expert.

En revanche, les cabines ne pouvant embarquer plus de 200 passagers, le téléphérique ne remplacera pas les autres moyens de transport. Il se contentera d'apporter une solution complémentaire.

Clément Plantureux