

Le téléphérique permettra de relier de manière plus directe le quartier populaire de Recouvrance au centre-ville. Keolis Brest



Brest, laboratoire du téléphérique urbain

Le premier téléphérique français à vocation urbaine est mis en service samedi pour relier les deux rives de la ville.

Ce mode de transport va se développer en France ces prochaines années.

Brest (Finistère)
De notre envoyé spécial

Brest devient samedi la ville laboratoire d'un nouveau moyen de transport public. Elle est la première commune française à se doter d'un téléphérique urbain. Certes, Grenoble, depuis les années 1930, ou Toulon depuis les années 1950 possèdent le leur. Mais ils sont surtout à vocation touristique ou de loisirs.

« Brest inaugure une nouvelle ère pour le téléphérique 100 % urbain, conçu comme un moyen de transport public à part entière », dit l'architecte et urbaniste Jean-Robert Mazaud, qui a cofondé avec Antoine Grumbach la Société d'études et d'ingénierie des nouvelles écomobilités.

À environ 70 mètres de hauteur, les usagers pourront profiter pendant les trois minutes de traversée au-dessus de la Penfeld, le fleuve côtier qui sépare les deux rives de



Brest, d'un point de vue d'ordinaire réservé aux goélands. Une plongée sur le château et, au-delà, le paysage de la rade de Brest. Mais une partie des vitres des deux cabines, dont le design rappelle un bateau, s'opacifie quelques secondes au moment du passage au-dessus de résidences privées côté rive gauche...

Cette première française est aussi une innovation mondiale : « Un téléphérique en saute-mouton », explique Jean-Bernard Gruel, directeur du projet chez Keolis, l'opérateur qui exploite déjà le réseau de bus et de tram de la métropole brestoise. Les cabines ne se croisent pas mais passent l'une au-dessus de l'autre.

Cette technologie, mise au point par l'entreprise suisse BMF-Bartholet, qui a réalisé l'ouvrage, permet

de limiter l'envergure du système et la taille des deux stations. Les cabines peuvent fonctionner jusqu'à des vents de 108 km/h. « Nous avons simulé de multiples scénarios de conditions dégradées », explique Jean-Bernard Gruel.

Sur la rive gauche, côté centre-ville, la station Jean-Moulin se trouve à quelques mètres du bas de la rue de Siam, l'artère la plus connue de Brest. Rive droite, le téléphérique arrive dans le bâtiment des Capucins, sur le plateau du même nom, qui abritait autrefois des ateliers de la Marine nationale, et que l'armée a cédé à la ville en 2010.

En cours de rénovation, cette magnifique architecture de pierre,

repères

Les villes françaises veulent des téléphériques

Une douzaine de projets sont étudiés aujourd'hui par le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). Le premier, baptisé Câble A, fonctionnera en 2021 et devrait être le plus long de France avec 4,5 kilomètres entre Créteil/Limeil-Brévannes et Villeneuve-Saint-Georges,

de verre et d'acier abritera dès janvier une médiathèque de près de 10 000 m². Commerces, cinémas, espaces pour start-up devraient suivre à plus ou moins long terme. Un peu plus loin sur le plateau, un programme de 560 logements est en cours.

« Il est rare qu'une ville puisse se développer ainsi sur 16 hectares en son cœur », se félicite-t-on à Brest Métropole. Le téléphérique accompagne en effet un grand programme de rénovation urbaine de la rive droite, avec son quartier populaire de Recouvrance et le plateau des Capucins, que la mairie voulait relier de manière plus directe au centre-ville qu'avec les deux ponts existants, celui de

dans le Val-de-Marne.

Toulouse, Orléans ou encore Grenoble ont aussi des projets de téléphérique.

Pour le gouvernement, le « transport à câbles urbains » s'inscrit « parfaitement dans les enjeux de la transition énergétique, tant sur le plan de l'économie d'énergie que sur celui de la diminution de la pollution atmosphérique » et permet de « désenclaver des quartiers à l'accès difficile ».

Recouvrance et de l'Harteloire. « Nous avons envisagé les solutions possibles, et le téléphérique s'est imposé », explique le maire PS de Brest, François Cuillandre. D'autant que le téléphérique est le moins onéreux des liens : 19 millions d'euros, contre 40 à 60 millions pour un pont transbordeur et 25 à 30 millions pour une passerelle levante. Il pourra à terme transporter plus de 650 000 passagers par an.

« Alors que la France possède un champion mondial des téléphériques avec Poma, ce mode de transport ne s'est pas développé ici dans l'urbain contrairement à de très nombreux pays, d'Alger à New York, de Coblence à La Paz », explique Jean-Robert Mazaud. Selon lui, les choses vont changer rapidement : « Les villes sont congestionnées, et il est impossible de percer de nouvelles avenues ou de contourner des obstacles ».

Le téléphérique serait à la fois adapté aux impératifs environnementaux et budgétaires des communes. Et la législation a été simplifiée : « La hauteur minimum de 30 mètres n'est plus obligatoire de manière systématique », souligne-t-il. Brest, ville marine par excellence, a aussi choisi la voie des airs. Michel Waitrop