

Le téléphérique descend de sa montagne pour transporter en ville

Le premier téléphérique urbain de France a été mis en service hier à Brest.

DE NOTRE CORRESPONDANTE
NORA MOREAU À BREST (FINISTÈRE)

À 72 M D'ALTITUDE, la vue sur le cœur de Brest et son arsenal est imprenable : le pont de Recouvrance, des frégates de la marine et l'ouverture sur le goulet, ce bras de mer qui relie la rade à l'océan, gardé par l'immense château de la ville. Dans un silence religieux, comme bercés par le léger ronronnement du premier téléphérique urbain de France, les habitants retiennent leur souffle, jusqu'à pousser un petit cri de surprise une fois la cabine arrivée au point le plus haut. « Regarde, on voit super bien les bateaux et même les mouettes ! » s'exclament les enfants, le visage collé à la cabine de verre et à son grand hublot au sol.

Inauguré par Ségolène Royal malgré une coupure de courant, le téléphérique de Brest est entré en service hier. « D'habitude, j'ai le vertige, glisse Rachel, une Brestoïse de 53 ans. J'ai eu un peu peur la première fois, mais là, c'est le deuxième aller-retour que l'on fait, et ça va ! Et puis, trois minutes pour traverser, c'est quand même très rapide. » Rachel et son époux se sentent d'autant plus concernés par

l'arrivée de ce nouvel équipement qu'ils résident sur la rive droite, juste derrière le futur quartier des Capucins.

Ce projet à 19 M€ vise à relier les deux rives de la Penfeld (la rivière qui coupe la ville en deux et où est en grande partie installée la base militaire) et à recréer un cœur de ville à l'horizon 2020. C'est la raison même de la naissance du projet de téléphérique, intégré, au même titre que le bus et le tram, dans l'offre de réseau de transports de l'agglomération.

« C'ÉTAIT BIEN MOINS CHER QUE DE BÂTIR UN PONT LEVANT »

ALAIN MASSON, PREMIER ADJOINT AU MAIRE

« L'Etat nous a cédé ses 15 ha où se trouvaient les Capucins, très beaux ateliers de réparation navale », explique le maire (PS) et président de Brest Métropole, François Cuillandre. « Brest est une ville militaire qui a été détruite à plus de 90 % pendant la dernière guerre. Nous ne voulions pas laisser à l'abandon l'un de ses derniers vestiges. » Le téléphérique, la municipalité y pensait « depuis longtemps », au regard de l'aménagement du plateau, dont l'accès est désormais rendu aux civils. « Pour y accéder,



PHOTOGR/MAXPPP/« LE TELEGRAMME »/CLAUDE PROBERT

impossible de traverser la zone militaire, explique son premier adjoint, Alain Masson. Et c'était bien moins cher que de bâtir un pont levant. »

Il a fallu suivre des consignes très strictes : « Un minimum de 40 m de hauteur pour pouvoir survoler les bâtiments de guerre sans que le dispositif altère le bon fonctionnement de la base navale », ajoute Alain Masson. Les riverains des maisons situées alentour n'ont pas non plus été oubliés ; les parties latérales des cabines en verre se teintent à l'approche des habitations pour préserver leur inti-

mité. « Ce téléphérique apporte deux innovations supplémentaires, explique Fabien Peyrard, ingénieur et coordinateur du projet. Il dispose d'un système de freinage qui permet de stocker jusqu'à 30 % d'énergie. Il est aussi le premier au monde à voir ses deux cabines se chevaucher, et non pas se croiser. » Parmi les Brestoïses, le projet n'a pourtant pas fait l'unanimité. Certains restent sceptiques,

comme Laura, 35 ans : « C'est sympa mais, pour moi, c'est plus un gros coup de com qu'autre chose. Le tramway dessert déjà les Capucins. »

Brest (Finistère), hier. Le téléphérique traverse la ville en trois minutes.

40 m

de hauteur afin de survoler les bâtiments de guerre sans altérer le fonctionnement de la base navale

STATION : Jean-Moulin, (26,5 m d'altitude)



Sources : Keolis Brest, LP/INFOGRAPHIE - A. RENAUD.

420 mètres de traversée à Brest

FICHE TECHNIQUE

2 100 kg

15 m² de surface (la moitié d'un bus)

5,60 m de long

3 m de haut

60 places

(dont 11 assises et 7 semi-assises)

Estimations :

1 850 passagers par jour, 675 000 par an

MOINS CHER, plus écologique et même plus rapide à construire qu'un métro ou un tramway, le téléphérique débarque pour la première fois en ville (voir ci-dessous). Très répandu depuis des décennies en Amérique du Sud, sur les flancs de la cordillère des Andes, comme au Chili ou en Colombie, le téléphérique a tardé à s'imposer dans les communes françaises. « Le transport par câble n'a pas la même performance qu'un métro, justifie Christian Bouvier, vice-président de l'entreprise Poma, un des leaders mondiaux

du secteur. Quand le téléphérique transporte au maximum 5 000 passagers par heure, le métro circule avec 15 000 à 20 000 personnes par heure. Maintenant que ces transports lourds ont été construits, le marché français est plus mature pour accueillir le téléphérique, qui complète l'offre de transport. » Surtout qu'il « est pertinent lorsqu'il s'agit d'enjamber des obstacles comme une colline, un cours d'eau, une autoroute ou un nœud ferroviaire », explique Frédéric Baverez, directeur exécutif de Keolis France, qui assurera l'exploita-

tion du téléphérique de Brest. Selon le Groupement des autorités responsables de transport (Gart), plus d'une demi-douzaine de villes françaises ont des projets plus ou moins aboutis.

LÉGISLATION PLUS FAVORABLE Toulouse (Garonne) et Orléans (Loiret) devraient lancer des appels d'offres dans les prochaines semaines tandis qu'à Grenoble (Isère), Saint-Denis (Réunion) ou encore Créteil et Villeneuve-Saint-Georges – où un téléphérique doit relier ces deux villes du Val-de-Marne – les projets sont au stade d'études ou de concertation. Par ailleurs, la région Ile-de-France a lancé en septembre une étude de faisabilité pour une douzaine de projets sur son territoire.

« Le transport par câble a le vent en poupe, constate le Gart. D'autant que la loi de transition énergétique va faciliter son im-

plantation. » Un texte pris en 1941 sous le gouvernement de Vichy empêchait, de fait, de survoler les propriétés privées, à moins de procéder à des expropriations. La nouvelle loi casse plusieurs verrous. Une bonne nouvelle pour les collectivités, qui ont fait leurs calculs. Quand il faut déboursier autour de 50 M€ pour construire un kilomètre de métro, entre 15 M€ et 25 M€ pour un tramway, le coût est de 5 M€ à 10 M€ pour le téléphérique. « C'est d'autant plus intéressant que le transport par câble est davantage réversible qu'un tunnel ou un pont, plaide Christian Bouvier, de Poma. Retirer des pylônes et un câble, c'est facile. Et en plus, le téléphérique c'est écologique. » Quand il émet 10 g de gaz à effet de serre par kilomètre et par passager, le tramway en émet 17 g, le métro 23 g et le bus 76 g.

VINCENT VÉRIER

Pourquoi ce mode de transport décolle enfin

STATION : Ateliers (34 m d'altitude)

Vitesse : 2,3 m par s
Durée de la traversée : 3 min
Fréquence : toutes les 5 min

