

## En ville, un téléphérique nommé désir

Par Amandine Hirou, publié le 16/12/2016 à 08:00



Bien des pays ont montré la voie à la France. Ici, le téléphérique de New York, construit par... Le groupe tricolore Poma.

Poma

**Après Brest, ce sera bientôt au tour de Toulouse, Grenoble, Orléans ou Créteil d'adopter ce mode de transport aérien par câble. Ecologique et économique, il connaît aujourd'hui un succès sans précédent.**

Qui a dit que les téléphériques étaient réservés aux pistes de ski? Au début de 2020, les traditionnels oeufs colorés survoleront un site urbain ultrastratégique, niché au sud de [Toulouse](#), mais entravé par la Garonne et l'imposante colline de Pech-David. Une petite révolution! Jusqu'ici, pour aller d'un point à l'autre de ce pôle, où se côtoient l'hôpital Rangueil, l'Institut du cancer et l'université Paul-Sabatier, il fallait compter une demi-heure en voiture et trois quarts d'heure en bus. Bientôt, le parcours câblé de 2,6 kilomètres s'effectuera en dix minutes.

Après bien des atermoiements, ce vieux serpent de mer toulousain, longtemps perçu comme un "gadget", se concrétise enfin. Dès le 21 décembre prochain sera dévoilé le nom du lauréat chargé de la conception, de la réalisation et de la maintenance du futur Aérotram.

## Comparé au métro, un coût imbattable

La Ville rose n'est pas la seule à opter pour la voie des airs. Comme elle, bien d'autres collectivités se tournent vers ce type de transport relativement propre, silencieux et régulier. En ces temps de disette budgétaire, elles saluent surtout son coût imbattable: de 5 à 10 millions d'euros pour 1 kilomètre de ligne, contre de 15 à 25 millions pour une même distance en tramway, et 50 millions en métro.

[Le 19 novembre dernier, Brest inaugurerait le premier téléphérique](#) français 100% citoyen, conçu pour surplomber la Penfeld, fleuve qui scinde la ville en deux. Un nouveau-né perçu comme un mode de déplacement à part entière. A la différence de ses ancêtres, les "bulles" de la Bastille, installées à [Grenoble](#) en 1934 sur les contreforts de la Chartreuse, dont la vocation demeure uniquement touristique. La capitale des Alpes entend rester dans la course en échafaudant une nouvelle liaison aérienne entre quatre villes de l'agglomération.

Même démarche à Orléans, où les cabines surplomberont quelque 400 mètres de voies ferrées entre la gare des Aubrais et le nouveau quartier d'affaires Interives. L'Ile-de-France s'y intéresse aussi. Dans le cadre du [Grand Paris](#), une douzaine de projets sont aujourd'hui dans les tuyaux. Le plus avancé étant le dénommé "Câble ATéléval", qui pourrait relier les communes de Villeneuve-Saint-Georges et de Créteil à l'horizon 2021. Cette desserte de 4,5 kilomètres, où s'entremêlent rocares et noeuds ferroviaires, a longtemps constitué un casse-tête pour les élus. Jusqu'à ce que leurs regards se tournent vers les exemples étrangers.



La première cabine du nouveau téléphérique urbain de Brest, le 17 août 2016.

L'Amérique latine, notamment, a ouvert la voie. [Medellin](#), Caracas, Rio de Janeiro, La Paz... ont été parmi les premières cités à se doter de télécabines. D'abord parce que la multitude de paysages escarpés s'y prêtait. "Il s'agissait aussi de répondre à un enjeu social. Ce nouvel outil peu onéreux a permis de reconnecter certains [quartiers pauvres et favelas](#) aux centres-villes", explique l'urbaniste et architecte Jean-Robert Mazaud, qui s'apprête à sortir un atlas mondial sur le sujet.

D'autres "*flying buses*" existent également à [New York](#), à Taïwan, au Caire ou à Alger. Sur le Vieux Continent, les mentalités ont évolué plus en douceur. "Les manifestations provisoires, comme les expositions universelles, ont souvent contribué à faire connaître ce mode de transport original. Les citadins avaient besoin de s'habituer à le voir dans le paysage avant de l'adopter définitivement", poursuit Jean-Robert Mazaud, en citant les cas de Barcelone ou de Lisbonne.

## **Un assouplissement législatif bienvenu**

A côté, la France a longtemps fait figure de lanterne rouge. "Mais, petit à petit, on avance, se félicite Christian Bouvier, vice-président de Poma, l'un des leaders mondiaux du secteur. Tendre deux câbles est tellement plus simple et léger que de se lancer dans la construction d'un gigantesque pont!"

En 2015, un assouplissement législatif a contribué à lever les derniers verrous. Jusque-là, un texte, daté des années 1940, empêchait de survoler les propriétés privées. L'instauration de servitudes urbaines très encadrées permet désormais d'indemniser les propriétaires impactés sans nécessairement les exproprier. Mais, côté riverains, des mécontentements se font inévitablement entendre.

A Toulouse, le lycée Bellevue, situé sur le parcours du futur Aérotram, a lancé une pétition pour dénoncer les risques de perturbation pour les 2250 élèves et les 200 membres du personnel. "Pas question que les cabines passent devant les fenêtres des classes", concède le maire de Toulouse. "Seul le stade pourrait être impacté. Pour ne pas gêner le bon déroulement des entraînements ou des compétitions sportives, nous envisageons de le reconstruire un peu plus loin", ajoute l'édile.

Frédéric Baverez, directeur exécutif de Keolis France, qui assure l'exploitation du téléphérique de Brest, se veut également rassurant: "Les technologies ont fortement évolué et permettent désormais de limiter les nuisances sonores et visuelles." Le nouvel équipement de la cité bretonne s'est ainsi doté de vitres "intelligentes" capables de s'opacifier automatiquement lorsqu'elles passent au-dessus d'habitations. Autre innovation, celle dite du "saute-mouton": pour limiter l'emprise foncière au sol et la taille des stations, les cabines ne se croisent plus, mais passent l'une au-dessus de l'autre.

## **Gare à l'effet de mode!**

Pour autant, le téléphérique n'a pas vocation à remplacer les autres moyens de transport. Avant tout à cause de sa capacité limitée: 5000 passagers par heure, contrairement au métro, qui, lui, en transporte de 15000 à 20000. Gare à l'effet de mode! "On a parfois l'impression de participer à un concours du plus beau téléphérique entre les villes. Exactement comme pour le tramway il y a quelques années", explique Gérard Chausset, chargé du dossier au sein du Gart, l'association des collectivités responsables des transports.

Lors des dernières municipales, bon nombre de candidats en ont fait un argument de campagne pour parfaire leur image d'"élu visionnaire". Quitte, parfois, à défendre des projets totalement irréalistes. Or ce système n'a d'intérêt que s'il arrive en complément d'une offre de transport déjà performante et s'il répond à une problématique bien précise, comme le franchissement d'un obstacle (autoroute, fleuve, colline, voie ferrée...) ou la desserte d'une zone très enclavée.

Celui de Toulouse s'inscrit dans une telle démarche. Une deuxième phase, envisagée pour 2025, devrait relier le fameux Aérotram au réseau de métro, à l'ouest et à l'est de la ville, permettant de passer de l'un à l'autre avec un seul titre de transport. De quitter les profondeurs de la terre pour la pureté des cieux en seulement quelques stations.

La première cabine du nouveau téléphérique urbain de Brest, le 17 août 2016.

afp.com/FRED TANNEAU

## **La mise en service de l'ouvrage, inédit en France, a été perturbée ce samedi matin par une panne électronique provoquée volontairement. Une enquête a été ouverte.**

Un raté en présence de la ministre de l'Environnement [Ségolène Royal](#). La mise en service du téléphérique urbain de Brest, le premier du genre en France, a été momentanément perturbée ce samedi matin par une coupure électrique. L'ouvrage devait être ouvert au public à partir de 10 heures, mais une panne est survenue dans le quartier de l'appareil peu auparavant, alors qu'une première cabine transportant des journalistes parvenait à destination.

Selon Philippe Pennissier, directeur de la société Seirel, spécialiste des transports par câbles qui a installé la partie électrique, "le courant a été coupé volontairement pendant le trajet de la cabine". Ségolène Royal n'était pas présente dans cette première cabine.

### **Un lien avec une grève des sapeurs-pompiers?**

L'incident s'est produit alors que plusieurs dizaines de sapeurs-pompiers manifestaient non loin, à grand renfort de neige carbonique. "Suite à l'intervention d'ERDF le courant a été rétabli", a indiqué la préfecture du Finistère dans un communiqué peu avant 11h30. "Une enquête est en cours pour déterminer l'origine de cette coupure", selon cette même source.

Le téléphérique urbain de Brest permet de traverser la Penfeld, le fleuve qui sépare la ville en deux. Les deux nacelles devaient être intégrées samedi matin au réseau de transports en commun de l'agglomération brestoise. Ce sont les premières en France à fonctionner en milieu urbain.

D'une surface de 13 m<sup>2</sup>, les deux habitacles, ovales et entièrement vitrés, offrent une vue à 360 degrés sur la ville, sa rade, son port, son château du XVIIIe siècle, sa base militaire et les Capucins, ancien site industriel militaire en cours de réhabilitation.

### **Une solution alternative aux deux ponts**

Les deux cabines peuvent transporter jusqu'à 60 personnes chacune et fonctionner avec des vents de près de 110 km/h. Une partie des vitres des cabines se teinte à l'approche d'habitations afin de préserver l'intimité de leurs résidents, et un hublot placé au sol offre une vue originale sur la Penfeld, 70 mètres plus bas.

Auparavant, pour franchir la Penfeld, sur les rives de laquelle est installée la base militaire, les Brestois n'avaient le choix qu'entre deux ponts très utilisés aux heures de pointe.

Le coût global du téléphérique est évalué à 19,1 millions d'euros (en incluant études et travaux d'infrastructures), alors que la construction d'un troisième pont aurait coûté entre 30 et 60 millions d'euros, selon Brest métropole océane (BMO). Il pourra transporter 1850 personnes par jour, soit 675 000 par an grâce à un fonctionnement 358 jours par an de 7h30 à minuit 30.