

A Brest, un téléphérique contre vents et marées

Réalisée en un temps record, cette première française a surmonté tous les obstacles.

Inauguré le 19 novembre dernier en présence de Ségolène Royal, ministre de l'Écologie, le téléphérique de Brest a démontré toute la pertinence de ce nouveau mode de transport urbain. Pour preuve : à Orléans, Grenoble, Toulouse, Saint-Denis à La Réunion, Créteil et dans une dizaine de communes franciliennes, des projets de ce type sont dans les starting-blocks.

Plusieurs incidents d'origine humaine, technique ou informatique ont néanmoins gâché la fête brestoïse. Ainsi, au petit matin du 30 novembre, durant la phase quotidienne de tests, les portes d'une cabine se sont ouvertes alors qu'un opérateur était à bord. Le dysfonctionnement (lié à la programmation d'un automate) a pu être résolu dans la journée, mais, comme le prévoit la loi, la modification qui a suivi a dû être soumise aux services de l'État, ce qui a entraîné une longue période d'inactivité. « La relation avec l'administration n'a pas été simple car nous avions

deux interlocuteurs, le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), habitué à ce genre d'incident, et l'inspection du travail de Brest qui découvrait les spécificités du téléphérique », raconte Victor Antonio, responsable de la mission tramway et téléphérique.

Evolutions réglementaires. L'anecdote est particulièrement révélatrice de la complexité technico-administrative d'un projet sans précédent. L'expérience brestoïse a néanmoins permis de faire évoluer la réglementation du transport par câble en l'adaptant aux contraintes de la ville. Citons notamment la possibilité d'instaurer des servitudes d'utilité publique (SUP) de libre survol, une gestion plus contextuelle du risque incendie et de nouveaux protocoles de maintenance.

En participant activement au groupe de travail sur les transports urbains par câble et en travaillant très en amont avec le



STRMTG, la Ville de Brest a pu anticiper ces changements réglementaires et faire avancer son projet. Bien que son origine soit récente (les études de faisabilité datent de 2011), le téléphérique de Brest est le premier à voir le jour en France. Pour permettre le passage des bateaux sur la Penfeld, la Marine nationale a imposé que les nacelles franchissent le fleuve côtier 50 mètres au-dessus de l'eau. Mais

elle a aussi assoupli rapidement les contraintes de survol, en signant une convention avec la Métropole.

Une fois le projet approuvé à l'unanimité par les élus brestoïses, le 9 décembre 2011, tout a ensuite été très vite. Concertation préalable en 2012, concertation sur le design en 2013, lancement de l'appel d'offres en conception-réalisation et choix du groupement porté par Bouygues en 2014, avis favorable du commissaire enquêteur en 2015... et livraison, quasiment dans les temps, fin 2016. ● Jean-Philippe Defawe



Le système mis en place à Brest, dit « saut-de-mouton » à câble (les cabines circulent l'une au-dessus de l'autre), est unique au monde.

➔ **Maitrise d'ouvrage :** Semtram (Brest Métropole Aménagement et Egis Rail). **Conception-réalisation :** groupement composé de Bouygues TP RF, Quille Construction, BMF-Bartholet, Halet Villette Architectes, Setec et DCSA. **Constructeur métallique :** SMB. **Exploitant :** Keolis. **Coût :** 19,1 millions d'euros HT (études et travaux : 14,8 millions).