



andreherbretreau@orange.fr

### Contribution d'André HERBRETEAU

#### **Brest / Nantes : Tramway et Téléphérique ?**

« Brest s'offre un téléphérique urbain pour 2015 ». L'article ainsi intitulé, paru dans la revue « Transport Public » de février 2012 m'incite à faire quelques comparaisons... ou m'entraîne à quelques rêveries.

Deux métropoles bretonnes, deux villes portuaires, deux fleuves, la Loire et la Penfeld au milieu des quartiers centraux de chaque ville.

Nantes possède un réseau de 3 lignes de tramway, dont la 1ère ligne a été mise en service en janvier 1985. Brest va mettre en service sa 1ère ligne de tramway mi-2012, avant une seconde prévue en 2015.

2015, c'est précisément l'année où Brest annonce aussi, cerise sur le gâteau, un téléphérique urbain. A quand un téléphérique à Nantes ?

Sans vouloir entrer aujourd'hui dans un quelconque débat, vraisemblablement pas plus opportun que ne l'est peut-être le projet lui-même, l'article dont il s'agit me conduit à relever quelques données qui y sont insérées.

La fréquentation, tout d'abord : Brest table sur 1 200 passagers par heure et par sens, soit 675 000 usagers chaque année.

Le navibus nantais, passeur sur la Loire entre Gare Maritime et Trentemoult, assure, avec ses deux bateaux d'une capacité unitaire égale à un bus standard et fonctionnant ensemble en heures de pointe, un trafic annuel avoisinant les 500 000 voyages. Loin d'être ridicule, on atteint en ce domaine une performance quasi concurrentielle de celle estimée pour le téléphérique brestois.

Les données d'exploitation ensuite : Brest annonce des prévisions de dépenses et de recettes annuelles s'élevant respectivement à 365 000 et 290 000 €. Il serait intéressant de connaître les données similaires du Navibus Loire, via la Semitan qui, pour le compte de Nantes Métropole, affrète ce service de passeur à une société de transport spécialisée.

Enfin, l'enveloppe prévisionnelle du coût d'investissement du téléphérique brestois est de 15 M€.

Inutile, me semble-t-il, de comparer au coût d'acquisition des deux bateaux « Chantenay » et « Ile de Nantes », on ne doit pas être dans de mêmes ordres de grandeur.

Mais, si l'on pouvait se permettre de comparer des choses non comparables, je citerais quand même les coûts d'investissement de 3 des lignes Chronobus projetées : 12 M€ HT en coût travaux pour la C5 (Gare Sud – pointe Ouest de l'île de Nantes) avec 6 000 voyageurs par jour espérés en 2013, 17,1 M€ TTC pour la C7 (Thouaré – Nantes Est) avec 5 000 voyageurs par jour en 2013 et 22,8 M€ TTC pour la C6 (Chantrerie – Saint Herblain) avec environ 15 000 voyageurs par jour en 2013.

Bref, en conclusion, il serait sans doute non dénué d'intérêt que le Conseil de développement puisse un jour entendre les représentants de Nantes Métropole, élus et/ou techniciens, lorsqu'ils en jugeront le moment venu, sur un mode de transport public collectif qui n'est plus l'apanage des sports d'hiver, mais s'incruste peu à peu dans les densités urbaines.

Pourquoi pas un téléphérique dans « notre ville demain », en 2030... ou avant ?