

REGARDS

SUR LES NOUVELLES TENDANCES
DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN



Sylvie Philippe



que nous sommes sur des nouvelles formes d'aménagement : avant la livraison, nous avons régulièrement fait visiter le chantier, notamment les Ateliers et, surtout, nous avons livré en janvier 2017 un bâtiment dont le seul équipement public ouvert était la médiathèque. Aujourd'hui encore, une grande partie n'est toujours pas occupée. Parce que nous savions dès le début que nous ne savions pas... Les boutiques des commerces, par exemple. Les espaces sont réservés, ils n'ont toutefois pas été construits en même temps que l'enveloppe du bâtiment était rénovée. En effet, comment les commerçants, les porteurs de projet auraient-ils pu se projeter ? Les Ateliers ne ressemblent à rien d'existant. Ce n'est pas vraiment un équipement public, ni un centre commercial, il est desservi par un téléphérique urbain, on crée une rue qui traverse le bâtiment qui n'est donc pas vraiment une rue... Il fallait avancer avec des hypothèses. Et s'il n'avait pas été possible de mettre des commerces, nous aurions proposé autre chose.

La manière de penser le temps aussi a changé. Les opérations sont plus longues, d'autant que le volet réglementaire s'est considérablement alourdi. Pour le bien de tous, évidemment, on ne fait plus les choses comme dans les années 1970. Nous sommes maintenant d'une prudence extrême avant d'entamer une opération. Et puis en même temps, le monde bouge de plus en plus vite. Cela crée une difficulté à figer l'objet final. Il est donc nécessaire de garder une capacité d'adaptation, de souplesse. Sans que l'on puisse nous reprocher, à la fin, de ne pas être conforme à ce qui était prévu. C'est une réelle difficulté... On attend des élus qu'ils s'engagent et qu'ils soient souples et réactifs. Il faut jouer avec ces deux injonctions. Et expliquer aux citoyens que certaines choses ne se décrètent pas... »

LE TÉLÉPHÉRIQUE, OU COMMENT FAIRE RÊVER LA VILLE...

L'opération Capucins a débuté alors que la solution technique pour y accéder n'avait pas été définie. Passerelle, pont, téléphérique ? « *En termes de coût, nous savions qu'un pont permettant le passage du tramway n'était pas possible. À lui seul, il représentait au moins trois fois le budget du*

téléphérique. La passerelle piétonne était également chère. Et puis il y avait la notion de l'impact environnemental. Le téléphérique, avec juste son pylône, a une faible empreinte. C'était la meilleure solution environnementale. »

Aujourd'hui, le téléphérique brestois est le premier en fonctionnement en France et, de fait, le seul à être intégré dans le réseau de transports en commun, avec un débit potentiel de 1 200 passagers à l'heure, 675 000 voyages par an espérés, près de 600 000 effectifs à août 2017 selon Keolis Brest, l'exploitant.

« Le téléphérique... C'était quand même une drôle d'idée. Beaucoup ont pensé que ce serait un gadget. Et il est devenu ce lien entre les deux rives, singulier, poétique. Il est une autre façon de se déplacer, plus ludique. Les enfants l'adorent ! Il est peut-être aussi une façon, par l'aménagement, de remettre quelque chose de joyeux et de léger dans la ville, de la faire aimer... »



Les Ateliers des Capucins, de la Navale à un lieu de vie culturelle et économique
© Panoramic Bretagne



Le téléphérique, l'union de deux rives et un transport en commun intégré dans la ville
© Mathieu Legall



Le téléphérique
© Franck Betermin