



© JB MENGES - Bordeaux Métropole

Projet de transport par câble *Télécabines*

Bordeaux / Cenon-Lormont

Annexe 4 : bilan qualitatif de la concertation

Les grands enseignements de la démarche

La concertation organisée sur la métropole a permis de recueillir une variété de contributions et de perceptions autour du projet de télécabines. **Le présent document retrace les grands enseignements de la démarche menée en croisant les regards et les contributions exprimées sur toutes les modalités de concertation déployées.**

La majorité des contributions a été exprimée sur le site de la participation de Bordeaux Métropole, sur les registres papiers assortis d'une animation (notamment celui de la Maison Ecocitoyenne et celui destiné à recueillir les contributions sur les stands mobiles) et sur le questionnaire en ligne. La garante a également reçu un nombre important de contributions (transmises notamment par la mairie de Cenon et le Centre Culturel Turc).

Dans l'ensemble, le nombre d'avis favorables a été supérieur au nombre d'avis défavorables au projet (se reporter à l'annexe 3). Néanmoins, sur un certain nombre d'avis favorables, seul le positionnement (pour ou contre) a été exprimé sans en préciser les raisons.

L'analyse de la démarche de concertation se découpe en 6 parties autour des sujets suivants :

- Les avis sur le dispositif de concertation
- Les avis sur l'enjeu de mobilité
- Le transport par câble
- Le projet
- L'intégration des télécabines sur le territoire
- Les usages et les équipements



LES AVIS SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

- › La démarche, les modalités
- › Le positionnement exprimé



La démarche, les modalités de la concertation

Une partie des contributeurs a souligné la **qualité du dispositif de concertation**, tant sur le dossier de concertation que les modalités de contributions mises à disposition du public. L'exposition à la maison écocitoyenne a été jugée comme réussie par une partie des contributeurs et riche en information. Lors des rencontres publiques, un questionnaire de satisfaction a été complété par les participants volontaires. Ces derniers ont révélé que 90% des répondants sont satisfaits voire très satisfaits (50%) de la rencontre à laquelle ils ont participé. Ils sont prêts à 89% à revenir à une rencontre organisée de la même façon.

Il a cependant été mentionné que la **communication autour du projet aurait pu être plus importante et le besoin d'horaires plus adaptés aux personnes travaillant**, pour les différents dispositifs, et notamment les stands mobiles (il faut souligner que des stands ont été organisés en soirée, le weekend et que l'exposition était accessible y compris les samedi et dimanche).

Certaines contributions ont toutefois questionné la démarche de concertation :

- Sur son opportunité en raison de l'avancement du projet (trop ou pas assez avancé selon les contributeurs),
- Sur sa mise en œuvre en raison d'un nombre d'avis favorables importants et non argumentés reçus.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Le dispositif de concertation et communication déployé a permis de toucher un large public, tant par la diversité des lieux, horaires et modalités.

De plus, les comptes-rendus de chaque événement ont été mis rapidement à disposition du public sur le site de la participation.

« Le système d'expression par des post-it et des gommettes est intéressant, j'attends les retours.

» (Questionnaire de satisfaction du forum de Lormont)

« Une concertation sincère aurait eu pour objet l'amélioration de l'offre de transport entre le nord de Bordeaux et la rive droite. Ici, le mode de déplacement semble déjà arrêté : la télécabine. » (contribution issue des registres papiers)

Le positionnement exprimé par les participants

Les contributions favorables au projet sont majoritaires et ont témoigné d'un réel besoin en termes de mobilité urbaine, relative au franchissement du fleuve. Le projet a été jugé comme innovant et pertinent au regard des usages quotidiens du réseau de transports en commun.

Les contributions plutôt défavorables ont mis en avant un enjeu de mobilité plus globale à l'échelle de la métropole. Ainsi, le projet a été jugé comme ne répondant pas aux besoins existants et croissants de l'ensemble du territoire.

Un nombre important de personnes ont partagé leur positionnement (pour ou contre) par rapport au projet sans l'argumenter.



*« Je suis très favorable à ce projet pour joindre les 2 rives (gain de temps et baisse du trafic routier) et utilisation d'une mobilité douce »
(contribution issue du site internet)*



« Avis défavorable : impôts gaspillés pour de la déco. » (contribution issue du site internet)



LES AVIS SUR L'ENJEU DE MOBILITE

- › Les problématiques de mobilité sur la métropole
- › Les propositions alternatives au projet
- › L'intermodalité et l'intégration au réseau de transport

Les problématiques de mobilité sur la métropole

Les participants à la démarche de concertation s'accordent sur le besoin de développer de nouveaux modes de déplacements et de nouveaux franchissements du fleuve sur la métropole.

Néanmoins, la question de l'opportunité du projet pour répondre à ce besoin a relativement divisé les contributeurs.

Des contributions défavorables remettent généralement en question la faible capacité du transport par câble en comparaison avec d'autres modes jugés par les contributeurs plus capacitaires.

Quelques contributions mentionnent une utilisation future du transport par câble plus par des touristes que par la population locale dans le cadre de trajets domicile-travail. D'autres contributions indiquent néanmoins que la population locale se servira de ce nouveau mode de transport pour effectuer des trajets de loisirs et bénéficier d'un nouveau panorama sur la métropole comme cela peut être déjà le cas avec le BatCub.

Ainsi, le transport par câble apparaît pour certains contributeurs comme une réponse non suffisante aux besoins de déplacements du quotidien de la métropole du fait notamment du secteur jugé limité. Des interrogations se posent quant au réel report modal des automobilistes vers le transport par câble.

Néanmoins, de nombreux contributeurs ont souligné l'intérêt du projet pour améliorer leurs déplacements au quotidien.

En parallèle, de nombreux contributeurs accueillent favorablement le projet et sont en attente de ce nouveau transport en commun. Selon eux, cela leur permettrait de traverser la Garonne plus rapidement en s'affranchissant des situations d'engorgement vécues sur le trafic routier ou dans les tramways. À cela s'ajoute la possibilité de valoriser la rive droite, ses équipements et ses espaces naturels. Enfin, l'atout écologique est mis en avant par les contributeurs.

» « Une très bonne idée pour encore mieux connecter rive gauche et rive droite. Cela offrira aussi une offre de transport au quartier de brazzaville qui en manque. »

(contribution issue du forum participatif de Cenon)

Les problématiques de mobilité sur la métropole

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Les besoins de mobilités évoluent sur le territoire de la Métropole, c'est pourquoi Bordeaux Métropole a adopté en septembre 2021 son schéma des mobilités, un vaste plan d'actions, programmées jusqu'à 2030, pour mieux se déplacer. Ce plan répond à trois objectifs majeurs :

- Réduire les embouteillages,
- Faciliter les échanges entre la rive droite et la rive gauche et avec les territoires voisins,
- Donner à chaque habitant le choix de son mode de déplacement.

Toutes les informations sont disponibles sur le site de Bordeaux Métropole : <https://www.bordeaux-metropole.fr/Grands-projets/Mieux-se-deplacer/Quelles-actions-pour-mieux-se-deplacer-d-ici-2030/Pourquoi-un-nouveau-plan-d-actions>

Ainsi, le transport par câble est l'un des projets étudié dans le cadre de ce plan d'actions (fiche n°6/19), au même titre que de nombreuses nouvelles lignes de Bus Express, l'augmentation de l'offre du réseau existant (bus, BatCub et tramway), le RER Métropolitain, des lignes de Car Express, le plan vélo, le plan marche, ...

Il vise à répondre à un besoin identifié de déplacement entre les deux rives, entre les secteurs Buttinière-Palmer et Bordeaux Maritime. Le projet de transport par câble permet également une réponse à moyen terme, avec une mise en service prévue en 2028.

En parallèle, des réflexions vont être engagées pour couvrir les besoins de mobilités au-delà de 2030, avec notamment une étude d'opportunité de réalisation d'une ligne de métro sur le territoire de Bordeaux Métropole. Cette étude doit débuter en 2023. Il ne s'agit pas de projets concurrents, les objectifs, les périmètres de l'offre de transport, les coûts et planning de réalisation étant très différents.

Les propositions alternatives au projet

Les échanges autour de l'opportunité du projet ont permis de recueillir des propositions de projets alternatifs à la télécabine.

Ainsi, certains ont proposé la construction d'un nouveau pont sur la métropole tandis que d'autres ont proposé de renforcer le réseau de transports en commun existant.

Enfin des contributions concernent la réalisation de nouveaux modes de transports tels que des nouvelles lignes de bus express parcourant les boulevards voire la rocade, ou encore l'aménagement de pistes cyclables sur la métropole bordelaise.

Plusieurs contributions ont également mentionné la possibilité de créer une ligne de tramway qui traverserait la Garonne par le pont Chaban Delmas, notamment le groupe Métropole Commune(s), ou par le futur pont Simone Veil.

Enfin, des contributions, et notamment celle de l'association Métro de Bordeaux, ont porté l'idée de la réalisation d'un métro, qui dépasserait très largement le périmètre de desserte du projet et apporterait une réponse globale aux enjeux de mobilités à venir sur la Métropole.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Le projet de télécabines est l'un des projets portés par Bordeaux Métropole dans le cadre du schéma des mobilités. Il a vocation à répondre à un besoin de mobilité identifié entre les deux rives, en complément de nombreuses autres actions prévues dans le cadre du Schéma des mobilités. Ainsi, de nombreuses actions sont prévues en parallèle (renforcement du réseau bus et Bat3, création de nouvelles lignes de Bus Express, ...).

Le transport par câble permet la création d'une nouvelle opportunité de franchissement de la Garonne, complémentaire et sans impact sur les franchissements existants. La création d'un métro ne s'inscrit pas dans les mêmes objectifs ni temporalités n'est donc pas concurrent avec le projet de transport par câble.

Concernant le mode tramway, une analyse des propositions apportées lors de la concertation sera réalisée et présentée ultérieurement.

« Au vu du coût, même si cela semble très agréable comme transport, il me paraît plus pertinent de multiplier les lignes de TRAM et autres infrastructures de locomotion. » (contribution registre papier)



L'intermodalité et l'intégration au réseau de transport

Un nombre important des contributions soulignent **l'importance de l'intermodalité** de ce nouveau mode de transport pour qu'il ait un réel impact et ainsi éviter de tomber dans l'écueil touristique. Le renforcement des parcs relais, des liaisons et correspondances avec bus et tram a été évoqué à plusieurs reprises.

Certains usagers s'inquiètent de la **capacité du tram B à absorber le flux de voyageurs supplémentaires** qui sera amené par le télécabine en rive gauche. Il a été abordé l'éventualité de prévoir des aménagements au niveau de la fréquence des tramways, afin de pallier cette éventualité.

Plus largement, la question de l'intégration du transport par câble au projet global de mobilité a été posée.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Le transport par câble sera en correspondance avec de nombreux modes de déplacement et les études ultérieures devront permettre d'affiner les modalités de connexion avec les lignes de tramway, de bus express, de bus. Le transport par câble, en proposant un nouvel itinéraire entre les deux rives, aura un impact sur la fréquentation des lignes de transport du secteur, notamment les tramways A et B.

Les études réalisées à ce jour, qui devront être affinées une fois le tracé retenu, montrent un impact positif sur le tramway A avec un report vers le transport par câble en rive droite et un report modéré en rive gauche vers le tramway B. Bordeaux Métropole souhaite également favoriser l'intermodalité avec la mise en œuvre de parcs relais et une connexion efficace au réseau cyclable.

Le dimensionnement et le positionnement des futurs parcs relais seront affinés lors des études ultérieures du projet. Ainsi, le transport par câble sera pleinement intégré au réseau de transport en commun de la Métropole et facilitera les déplacements quotidiens des habitants et/ou travailleurs.



Accessibilité des cabines, Toulouse

LES AVIS SUR LE TRANSPORT PAR CABLE

- › Ce que représente le transport par câble pour le territoire
- › La maintenance et l'entretien
- › La technologie
- › Ses atouts
- › Ses inconvénients
- › La sécurité

Ce que représente le transport par câble pour le territoire

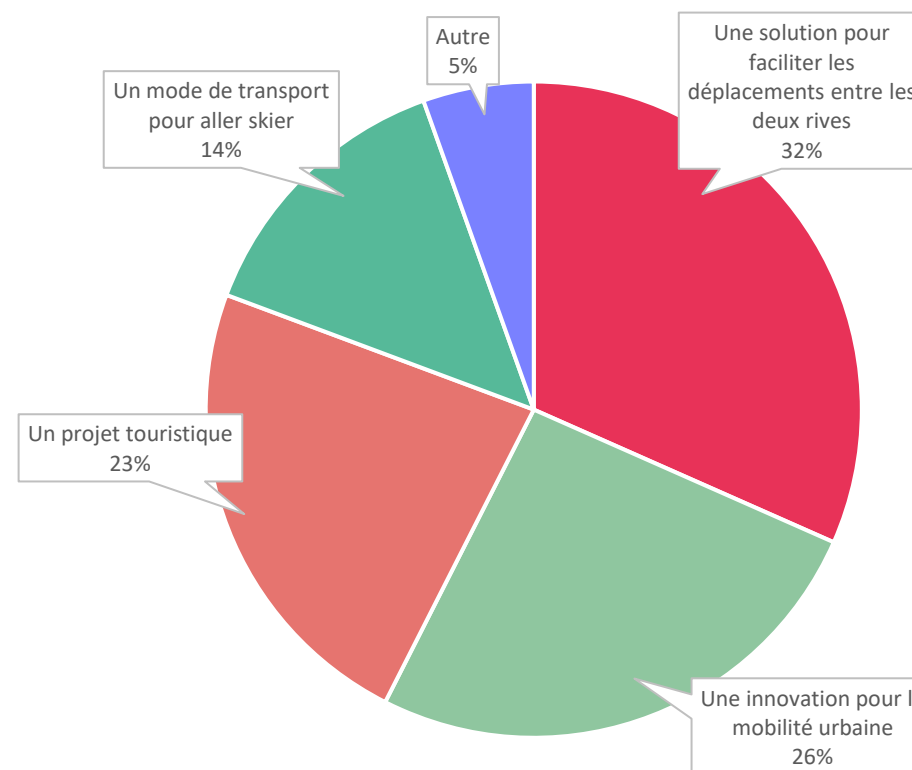
De manière générale, le transport par câble est **une technologie peu connue sur le territoire** et notamment son implantation en milieu urbain.

En effet, les connaissances sont généralement limitées aux souvenirs de voyages (transport à l'étranger) ou en station de ski. Cette tendance est perceptible dans les résultats du questionnaire, dans lequel 14 % des répondants ont estimé que le transport par câble est un mode de transport pour aller skier et 23 % un projet touristique pour la métropole. Pour autant, 32 % des répondants considèrent que le transport par câble représente une solution pour faciliter les déplacements entre les deux rives et 26 % estiment qu'il s'agit d'une innovation pour la mobilité, soit une majorité d'avis associés aux déplacements urbains.

Le transport par câble me fait penser « *aux vacances au ski, être dans la montagne, survoler et s'aérer l'esprit tout en faisant le trajet utile* » *(contribution forum participatif)*

Le transport par câble pour vous c'est...

1803 réponses au questionnaire



La maintenance et l'entretien

La concertation a permis de mettre en lumière plusieurs questionnements au sujet de la maintenance et de l'entretien nécessaires sur ce type d'infrastructures.

Le **retour d'expérience du téléphérique de Brest** et les arrêts fréquents rendus publics par la presse locale inquiètent certains contributeurs sur **la durée de maintenance réelle du projet** estimée à 10 jours. Cet argument a été repris pour remettre en cause l'opportunité et l'intérêt de cette technologie à répondre aux enjeux de mobilité sur la métropole.

Sur cette thématique, d'autres ont demandé si l'exploitation allait être assurée par Bordeaux Métropole.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

La technologie des télécabines est l'une des technologies de transport en commun avec un taux global de disponibilité constaté sur les infrastructures existantes en France et plus globalement dans le monde supérieur à 99%. Les pannes sont ainsi peu fréquentes mais génère un arrêt de l'ensemble des cabines. Pour garantir la fiabilité et la durée de vie de l'infrastructure, une maintenance régulière sera réalisée. Un atelier / dépôt spécifique sera ainsi construit pour permettre la maintenance des cabines notamment. La maintenance de l'infrastructure (câble, pylônes, ...) nécessitera une interruption annuelle de fonctionnement de la télécabine. Elle est aujourd'hui estimée à 2 semaines par an, probablement lors des mois d'été pour limiter la gêne aux usagers. L'exploitant de cette infrastructure n'est, à ce stade, pas désigné.

« Certains exemples de téléphériques tout le temps en panne comme à Brest ne mettent pas en confiance... »
(contribution site internet)

« Les durées de maintenance sont sous-estimées, elle sera peut-être de 10 jours les 2 premières années de service mais pour un tel équipement on se situera plus entre 15 et 20 jours d'arrêt annuel pour maintenance, contrôle réglementaires et vérifications de sécurité. » *(contribution site internet)*

La technologie

Lors de la démarche de concertation, le choix de la technologie (monocâble, bi-câble ou tri-câble) a été largement discuté notamment lors des stands mobiles situés à la Maison Ecocitoyenne, en parallèle de l'exposition de cabines.

Même si le choix de la technologie, et donc de la cabine, n'interviendra pas à l'issue de la concertation, mais une fois le tracé sélectionné si le projet se poursuit et les études détaillées réalisées, **une majorité de participants privilégient les grandes cabines associées à la technologie tri-câble**. Cette préférence est expliquée par la plus grande capacité d'accueil des cabines qui facilite **l'accessibilité de tous les profils d'usagers** : familles avec poussettes, personnes à mobilité réduite, vélos, etc.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

La technologie de télécabine n'est pas retenue à ce jour par Bordeaux Métropole. Les études ultérieures devront permettre, en fonction du tracé retenu, de définir la technologie la plus adaptée aux enjeux spécifiques du territoire (insertion urbaine de l'infrastructure, nombre de pylônes, tailles des stations, sensibilité au vent, capacité de transport, ...). Ainsi, le projet de Bordeaux Métropole pourra être soit une télécabine monocâble, soit une télécabine 3S ou tout autre technologie intermédiaire.



Ses atouts

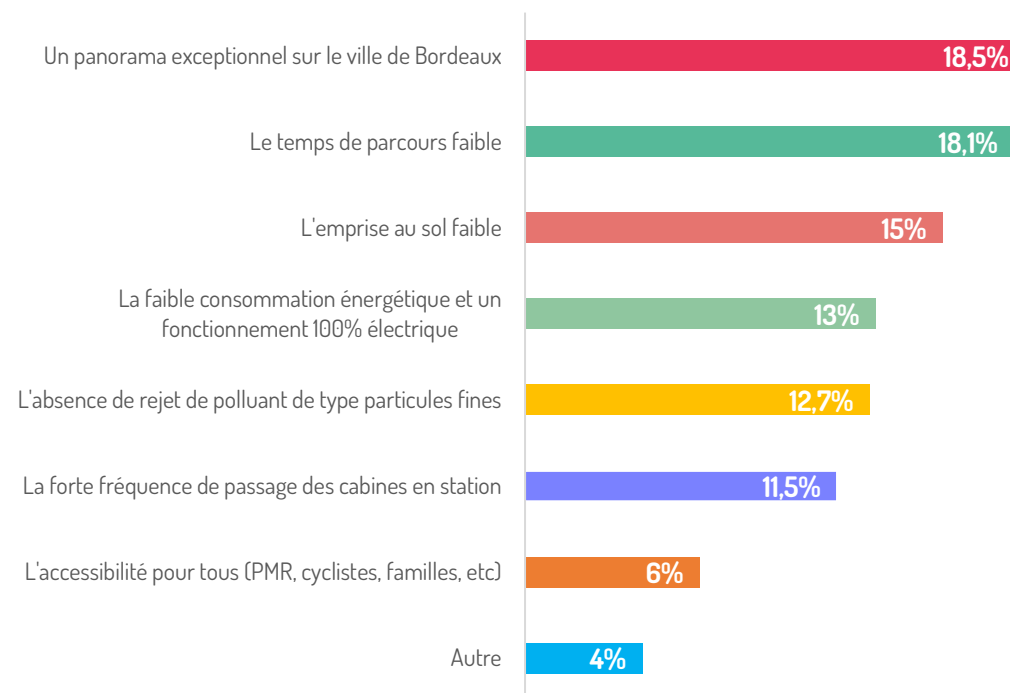
Lors des échanges durant les différents dispositifs participatifs, les atouts du transport par câble ont été listés par les citoyens. En premier lieu, le transport par câble permet aux habitants comme aux touristes de bénéficier d'un **nouveau point de vue sur la ville**. Ensuite, à un niveau équivalent, le **rapidité du parcours** est soulignée en comparaison à d'autres solutions de mobilité sur un même trajet. **L'emprise au sol** est faible : l'impact des travaux sera donc maîtrisé et délimité. Le **fonctionnement 100 % électrique** est également apprécié tout comme la **forte fréquence de passage des cabines en station**. Enfin, les contributeurs attendent de ce nouveau mode de transport qu'il soit **inclusif et accessible à tous** (PMR, vélo, familles, poussettes...).

» *« Vive le transport qui favorise la mobilité douce. Solution qui semble écologique » (contribution site internet)*

» *« Le transport par câble me permettrait de « traverser la Garonne autrement que par le BatCub et que par la voiture. Il offrirait à ses passagers une vue panoramique » (contribution forum participatif)*

Quels sont les avantages du transport par câble selon vous ?

1803 réponses au questionnaire



Ses inconvénients

Si le transport par câble présente des avantages, les impacts de ce mode de transport sont également soulignés. Outre les enjeux liés à l'intégration de cette technologie sur le territoire, des inconvénients propres à la technologie ont été identifiés par les participants à la démarche de concertation.

La bétonnisation nécessaire pour la construction des pylônes est un exemple cité à plusieurs reprises lors de la concertation. Ce point est renforcé par la nécessaire construction d'un pylône dans la Garonne pour les tracés verts. De manière plus générale, la **phase chantier** aura un impact sur l'environnement. Il a été précisé qu'avec la hausse du prix des matières premières, le coût final du projet pourrait être supérieur à celui annoncé dans le dossier de concertation.

En outre, le transport par câble fonctionne de manière électrique. Avec **la hausse potentielle du prix de l'énergie**, il a été souligné que le coût d'exploitation pourrait être impacté à l'avenir.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

La réalisation d'une nouvelle infrastructure génère habituellement une incidence sur l'environnement. Dans le cadre du projet de transport par câble, les études de conception détaillées devront identifier toutes ces incidences, qu'elles soient temporaires (phase chantier) ou permanente (phase exploitation). Pour autant, une infrastructure aérienne qui ne présente pas d'emprise et de structure continue au sol apparaît d'un impact d'insertion bien moindre.

Une étude d'impact sera ainsi réalisée et portée à la connaissance du public lors de l'enquête publique, aujourd'hui prévue en 2026. Cette étude devra identifier toutes les mesures mises en place pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet.

La hausse du coût des matières premières et de l'énergie est une donnée conjoncturelle, qui ne peut être anticipée avec précision à l'échéance du démarrage des travaux et de l'exploitation du projet.



« ...Et si possible avec le minimum de pylônes ! »
(contribution site internet)

« Comme chaque chantier, le budget estimé par la métropole et les promoteurs sera bien inférieur au réel, avec probablement un doublement des frais, des retards... (ex: rocade, pont Simone Veil...). » (contribution site internet)

La sécurité

Plusieurs contributeurs ont fait mention de la notion de sécurité à bord de ce nouveau mode de transport lorsque ce dernier fait l'objet **de panne ou lors d'aléas climatiques**. Il s'agit de l'inconvénient le plus cité dans le questionnaire (23%). Ainsi, de nombreuses interrogations ont porté sur les règles de sécurité, les procédures d'évacuation mais aussi les raisons qui pourraient amener la fermeture des télécabines (en cas de vents violents par exemple). Il a ainsi été proposé par les citoyens d'installer des panneaux d'informations rappelant le parcours usager pour entrer dans la cabine ou les règles de sécurité. En outre, quelques demandes ont été formulées à travers le questionnaire pour mettre à disposition un kit de secours en cas de panne prolongée.

Un autre aspect a été souligné en lien avec la sécurité des voyageurs. Des dispositifs de sécurité tels que **l'installation de caméras dans les stations et dans les cabines** ont ainsi été plébiscités. L'installation d'un bouton d'urgence dans les cabines est également demandée pour prévenir d'éventuels problèmes constatés dans la cabine.

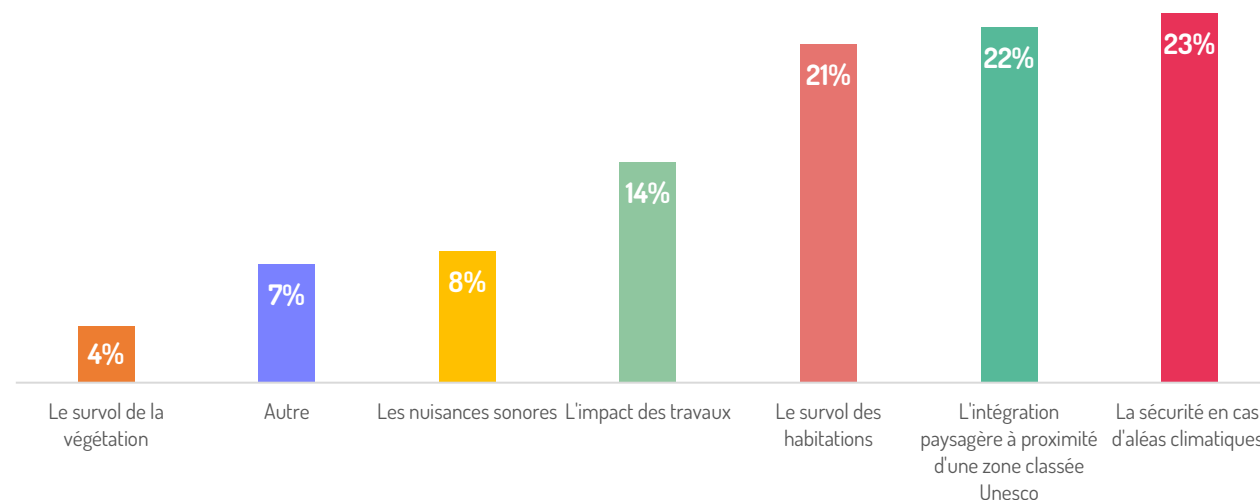
RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

La future installation sera dimensionnée pour résister aux aléas climatiques susceptibles de se produire sur le territoire de Bordeaux Métropole. Néanmoins, en cas de vent fort ou d'orages, une fermeture temporaire de la ligne sera réalisée. Au regard des données météorologiques disponibles sur les dernières années, ces cas seraient très limités (quelques heures, 2 jours par an en moyenne). En cas de panne, des procédures d'évacuation seront mises en place notamment en lien avec les services de sécurité (rapatriement des voyageurs en station, ...), l'interphonie permettra une communication avec le poste de commande de l'infrastructure à tout moment.

Concernant la sureté, toutes les cabines seront équipées de caméra de vidéosurveillance et d'un système d'interphonie permettant de joindre le personnel en charge de l'exploitation de la cabine.

Quels sont les inconvénients du transport par câble selon vous ?

La sécurité en cas d'aléas climatiques est le principal inconvénient donné par les 1803 répondants au questionnaire (23% des réponses).





LES AVIS SUR LE PROJET

- › Le secteur du projet
- › Les études
- › Le coût
- › L'attractivité et le développement du territoire
- › Les tracés / stations soumis à la concertation
- › Les autres propositions de tracés

Le secteur du projet

Le secteur du projet est apprécié par certains participants car il **répond à un besoin exprimé par certains usagers du réseau TBM** : saturation du tramway A, du parking-relais Buttinière, durée du trajet pour franchir la Garonne, etc.

Des riverains des quartiers de Lissandre s'inquiètent de **l'arrivée d'une infrastructure supplémentaire** à celles déjà existantes et jugées bruyantes : routes, voies ferrées, etc.

En revanche, une partie des contributeurs estime le **secteur mal choisi** et ne répondant pas à un réel besoin de la métropole en matière de mobilité. Certains auraient préféré voir le projet entre Bègles et Floirac par exemple.

D'autres, s'ils comprennent la nécessité d'un nouveau franchissement, déplorent cependant un **périmètre de projet jugé trop restreint** et auraient souhaité un nouveau mode de transports en commun déployable à l'échelle de la métropole.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Le transport par câble joue un rôle de maillage du réseau de transport en commun, en permettant notamment une connexion entre les lignes de tramway A et B sans passer par le centre-ville de Bordeaux. Le secteur retenu est le plus pertinent au regard du résultat des études d'opportunité menée dans le cadre du projet, lors desquelles un secteur plus au Nord et un plus au Sud (Bègles) ont été étudiés. D'autres modes de transport permettront de répondre de façon plus adaptée aux enjeux de mobilités de ces territoires.

« Le transport par câble me permettrait d'aller vers la rive gauche plus rapidement et de désenclaver des quartiers autant rive gauche que droite »
(contribution forum participatif)

« NON à ce projet de télécabine, l'itinéraire est mal choisi. Il n'intéressera que quelques habitants de Cenon. Le parking relais de la Buttinière est en effet déjà saturé. Il n'a aucun attrait touristique » *(contribution issue du site internet)*

Les études

Les questions relevant des études menées portent principalement sur la **méthodologie déployée pour estimer la future fréquentation du transport par câble**. De nombreuses contributions interrogent sur les chiffres donnés dans le dossier de concertation et prennent en comparaison la fréquentation plus faible de la télécabine de Toulouse, qui est aujourd'hui entre 6 000 et 7 000 voyageurs/jours.

En outre, certains ont regretté que des études plus précises n'aient pas été réalisées : études d'impact, études environnementales, etc.

» *« Une télécabine pourquoi pas mais il faut que les études préalables soit objectives et réalistes. »*
(contribution issue du site internet)

» *« La présentation du projet ne précise pas les coûts de construction ni d'entretien et d'usage. Elle ne présente pas non plus des simulations permettant d'évaluer l'impact du projet sur le paysage. »* *(contribution issue du site internet)*

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Les études de faisabilité ont été rendues publiques dans le cadre de la concertation et sont consultables sur le site de la participation de Bordeaux Métropole en annexe au dossier de concertation. La méthodologie employée pour estimer la future fréquentation du transport par câble y est détaillée. Elle se base sur le modèle de trafic de Bordeaux Métropole, étalonné sur la base de la fréquentation du réseau actuel, des origines / destinations des déplacements. La fréquentation à l'horizon 2030 intègre également les évolutions urbaines connues à ce jour (nouveau quartier d'habitation, nouveau secteur d'emplois, ...). Ce même modèle est utilisé pour estimer les fréquentations de l'ensemble des projets de transport en commun de Bordeaux Métropole. Dans le cadre de la concertation préalable, le niveau d'études disponibles est celui des études de faisabilité. Si le projet se poursuit, des études de conception détaillées et une étude d'impact seront réalisées. Cette étude d'impact sera rendue publique dans le cadre de l'enquête publique, prévue en 2026 dans le planning prévisionnel du projet.

Le coût

Le coût du projet est un sujet qui est revenu à de nombreuses reprises. Il est mis en parallèle de la fréquentation estimée de l'infrastructure et jugé **trop important par rapport au bénéfice qu'il apportera au territoire.**

Par ailleurs, le dossier de concertation présente des coûts relatifs à une technologie monocâble et indique les surcoûts associés à la technologie 3S. Les visiteurs de l'exposition expriment leur préférence pour les cabines les plus grandes, donc pour une **technologie 3S au montant plus élevé.**

De plus, la période actuelle **de pénurie des matières premières** alimente les discussions sur le coût de construction du projet qui devrait augmenter.

Enfin, des questions se posent quant au coût de l'entretien et de la maintenance de ce futur transport qui semble plus élevé que la solution du bus express.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Les coûts de projet pour chaque tracé et pour les deux principales technologies ont été présentés dans le dossier de concertation. Ces coûts pourront évoluer en fonction du coût des matières premières notamment jusqu'au démarrage des travaux, à la fois à la baisse ou à la hausse en fonction de la conjoncture économique d'ici au démarrage du chantier, prévu en 2026 si le projet se poursuit. Au-delà du coût d'investissement, un indicateur permet de mesurer la rentabilité à terme de l'infrastructure : le bilan socio-économique. Dans le cas du projet de transport par câble, ce bilan socio-économique avantages/coûts est positif quel que soit le tracé ou la technologie retenue. Le détail du bilan socio-économique est mis à disposition du public dans les annexes du dossier de concertation, téléchargeable sur le site de la participation.

» *« Le rapport bénéfice/coût. Coût élevé pour un bénéfice très faible en terme d'usagers » (contribution questionnaire)*

» *« Mettre 50 millions d'euros en investissement sur un téléphérique c'est réduire d'autant les moyens très limités des vraies priorités » (contribution internet)*

L'attractivité et le développement du territoire

Parmi les bénéfices identifiés pour le territoire, l'attractivité a été citée par de nombreux participants à la démarche.

En rive droite, le projet permettrait **d'accompagner le développement du territoire et desservirait de nombreux équipements structurants** : Polyclinique Bordeaux Rive Droite, les centres culturels et sportifs, le Rocher de Palmer, le cinéma Utopia, etc. En outre, il pourrait faire découvrir certains atouts de la rive droite aux touristes : parc de l'Ermitage, parc de Palmer, etc.

En rive gauche, le projet faciliterait l'accès au **quartier Bordeaux Maritime et permettrait de développer le secteur Achard** si la station est sélectionnée.

Il faut ajouter à cela que le projet permettrait de **desservir de nouveaux quartiers en développement et en construction** : Lissandre, Brazza, etc.

Plus globalement, les contributeurs perçoivent le transport par câble comme un **outil de valorisation des communes concernées, de leurs équipements et de leurs espaces naturels**.

» *« Un projet très intéressant, en effet un point de liaison entre Buttinière et la Cité du vin serait un gros plus. »* (contribution issue du site internet)

» *« Un moyen écologique et économique pour relier les deux rives, et désenclaver deux quartiers en devenir. Je suis pour ! »* (contribution issue du site internet)

» *« Une très grande idée. Cela montrera et modernisera la rive droite »* (contribution issue des registres papiers)

Les tracés/stations soumis à la concertation

Rive gauche

Cité du Vin

- + La station Cité du Vin possède l'avantage d'être plus **proche de Bordeaux Centre** par rapport à la station Achard et elle bénéficierait d'un accès direct et de nombreuses correspondances avec le réseau de transports en commun et aux commerces du quartier environnant.
- La construction de cette station nécessite d'implanter un pylône dans la Garonne, **impactant ainsi fortement le paysage**. L'intégration urbaine et paysagère de cette station a notamment été questionnée au regard de l'inscription UNESCO de Bordeaux. Par ailleurs, le secteur semble être déjà saturé et l'arrivée des télécabines pourrait accroître d'autant plus ce flux (saturation potentielle du tram B). **Autre inconvénient, l'absence de parc relais dans le projet.**

Achard

- + Connectée à la ligne B, la station Achard permettrait de desservir et désengorger le quartier de Bordeaux Nord tout en préservant le paysage bordelais. L'aménagement de cette station est une **opportunité pour poursuivre le développement sur le secteur.**
- Les fréquences de bus doivent être améliorées pour assurer les interconnexions en direction de Bordeaux Centre. D'autres inconvénients sont listés tels que **l'éloignement de cette station** par rapport à Bordeaux Centre et l'absence **d'un parking relais dans le projet.**

Les tracés/stations soumis à la concertation

Lissandre

Lissandre Sud

+ La station permet aux voyageurs de monter et de descendre de la station et le projet intègre **l'aménagement d'un parc relais**.

- Des craintes sont exprimées en lien avec **l'augmentation de la circulation sur ce secteur** du fait de l'installation d'une station voyageurs.

Cette station nécessite conduit à des tracés en **survol d'industriels** dans le secteur. Ces derniers craignent que le projet favorise l'espionnage industriel (CNB) ou génèrent des risques de sécurité (MBWS).

En outre, il a été exprimé des craintes sur **l'impact visuel** pour les riverains du secteur de Lissandre Sud.

Lissandre Nord

+ Cette station permet **d'éviter le survol direct d'industriels** du secteur.

- Plusieurs riverains du quartier de Lissandre Nord ont fait mention de **l'impact visuel** que génèrerait le transport par câble sur leurs habitations, si une station est établie à sur ce secteur. Par ailleurs, l'impossibilité **de monter ou de descendre** dans cette station et le survol qui paraît proche des habitations ont également été listés comme des inconvénients. Enfin, quelques contributions sont en lien avec la potentielle dévalorisation de leur bien immobilier du fait de l'implantation de pylône à proximité.

Les tracés/stations soumis à la concertation

Rive droite

Buttinière

+ Il s'agit d'un véritable pôle multimodal, avec la présence du parking relais et de la ligne A du tramway. La station présente les avantages suivants : la **fluidité de la circulation, la correspondance directe avec les autres transports en commun et d'autres équipements structurants** (clinique, lycées, maison des sports...).

- Le choix de cette station doit prêter attention à la **proximité du passage des cabines par rapport aux habitations, l'impact sur les arbres** pour la réalisation des stations et l'extension du parc relais. De plus, l'arrivée de l'ensemble des flux concentrés en un seul endroit est perçue par certains participants comme une perte de fluidité dans les déplacements.

Rocher de Palmer

+ La station Rocher de Palmer à l'avantage de toucher deux stations de **la ligne A du tramway : Buttinière et Palmer**. En outre, la station est à proximité d'**équipements structurants** (clinique, Rocher de Palmer, ...).

- Des inconvénients sont notés tels que le **survol du parc Palmer**, la nécessité de rejoindre à pied le pôle Buttinière, et l'éloignement au tramway, bien que la réalisation d'une passerelle de liaison entre les deux sites soit prévue.

4 Pavillons

+ L'aménagement d'une station au Centre Commercial 4 Pavillons contribuerait à la **revalorisation de ce lieu** concurrencé par d'autres centres commerciaux situés à proximité. De plus, l'aménagement d'un parc relais garantirait l'attractivité de la station. Enfin, l'arrivée du transport par câble à cet endroit permet d'anticiper les futurs besoins de mobilité de ce secteur et des territoires extra-métropolitains..

- Le **parking du centre commercial est déjà saturé** et le manque d'espace est ressenti ce qui limiterait l'installation d'un parc relais pour certains participants. De plus, des questions sur l'intermodalité se posent car les connexions avec les autres transports semblent être peu efficaces.

Les autres propositions de tracés

Initialement le projet comportait 15 tracés et 9 d'entre eux ont été soumis à la concertation, les autres ayant été jugés inopportuns par Bordeaux Métropole pour plusieurs raisons explicitées dans le dossier de concertation. **La station Brandenburg** avait été écartée en raison de son éloignement du centre de Bordeaux et de la faible fréquentation estimée. Pour autant, au cours de la concertation, plusieurs contributions ont présenté un intérêt pour cette station. La **station Berges de Garonne a également été favorisée** par quelques contributeurs afin de desservir les entreprises situées dans cette zone.

Des prolongements de tracés ont été souhaités à quelques reprises, notamment en direction d'Artigues ou encore vers Ravezies.

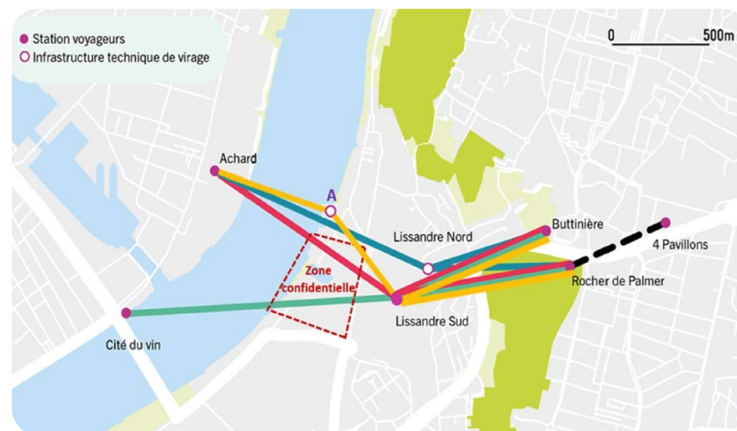
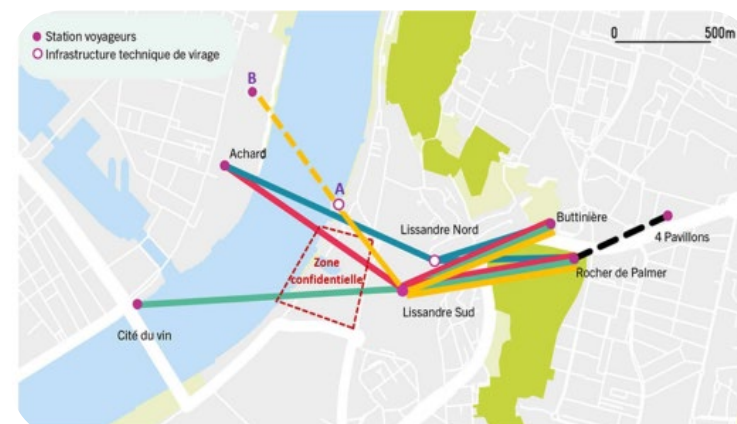
Enfin, CNB a proposé deux nouveaux tracés permettant de répondre aux enjeux de survol de son site industriel. Ces tracés nécessitent soit une nouvelle infrastructure technique de virage en rive droite ou proposent une nouvelle station en rive gauche, à proximité de la station de tramway B New York.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Sur le secteur d'études retenu, de nombreux tracés ont été étudiés. Ceux présentés à la concertation sont ceux considérés par Bordeaux Métropole comme les plus pertinents au regard des études de faisabilité réalisées (études disponibles sur le site de la participation). Les prolongements des tracés au-delà de 4 Pavillons en rive droite ou au-delà d'Achard/Cité du Vin en rive gauche n'ont pas été envisagés au regard de l'urbanisation des secteurs concernés et du survol important d'habitations ou d'activités que cela générerait.

Concernant les nouveaux tracés présentés par CNB, ceux-ci doivent faire l'objet d'une analyse complémentaire, qui sera présentée ultérieurement.

Tracés alternatifs proposés par CNB





LES AVIS SUR L'INTEGRATION DES TELECABINES SUR LE TERRITOIRE

- › L'impact visuel et l'intégration paysagère
- › Les nuisances sonores potentielles
- › L'impact environnemental
- › Les riverains des télécabines
- › Le tissu économique

L'impact visuel et l'intégration paysagère

Un certain nombre de contributions a souligné l'impact négatif en termes de nuisance visuelle du transport par câble sur l'environnement des quais et notamment, si une des stations retenue rive gauche concerne la Cité du Vin. En effet, il est considéré par certains que les pylônes et les câbles pourraient venir **dévaloriser l'environnement des quais et du fleuve et constituer une pollution visuelle**.

Cependant, certains contributeurs ont pris pour exemple l'esthétisme des pylônes du transport par câble de Londres, illustrant une bonne intégration paysagère.

Certains contributeurs ont souligné que le renforcement des transports existants comme le Bat3 ou encore la création d'une ligne de tramway traversant par le pont Chaban – Delmas, constituait une alternative permettant de répondre aux enjeux de la métropole tout en limitant l'impact visuel et favorisant l'intégration paysagère dans un environnement classé UNESCO.

Le Comité Local UNESCO de Bordeaux a d'ailleurs confirmé que l'insertion d'un transport par câble était envisageable dans un environnement classé UNESCO. Il conviendra néanmoins de prendre en compte ces enjeux spécifiques pour insérer au mieux l'infrastructure dans le paysage urbain. Le CLUB a néanmoins émis de fortes réserves sur la possibilité d'insérer une station au niveau de la cité du vin au regard de la présence d'un pylône dans la Garonne et de la traversée en diagonale de la Garonne.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Si le projet se poursuit, l'intégration urbaine et paysagère fera l'objet de toute l'attention nécessaire. Les échanges ont d'ores et déjà débuté avec le Comité Local Unesco Bordeaux, et s'il n'a pas été fait état d'une incompatibilité de la télécabine avec l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, une vigilance particulière sera nécessaire. Une étude d'impact patrimonial sera conduite.



Les nuisances sonores potentielles

Une partie des contributions souligne une inquiétude concernant **les potentielles nuisances sonores générées** par le transport par câble.

Les participants aux forums participatifs ont mentionné ce sujet ainsi que les répondants au questionnaire (8 %) qui estiment que les nuisances sonores sont un aspect négatif de ce mode de transport.

Les riverains de Lissandre Nord ont souligné les nuisances sonores que pourraient générer l'infrastructure technique à proximité des habitations dans le cas des tracés bleus.

À contrario les riverains de Lissandre Sud ont exprimé les mêmes contraintes pour les tracés rouges et verts.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

La technologie télécabine est une technologie silencieuse et qui a fait de plus l'objet de développement spécifique pour le milieu urbain afin de limiter le bruit généré par les moteurs et le câble en mouvement. Les mesures sonores réalisées à Toulouse suite à la mise en service de la télécabine montrent un impact sonore faible, voire très faible, notamment au regard du bruit urbain existant. Dans le cadre du projet de Bordeaux, une étude d'impact sonore sera réalisée dans le cadre de l'enquête publique.

« *Habitant de Lissandre qui va être survolé par des télécabines avec vue sur jardin et un bruit de fond permanent, comme une route à flux constant !* »

(contribution issue des registres papiers)

L'impact environnemental

L'impact du transport par câble sur l'environnement a été souligné par les contributeurs à plusieurs reprises.

Des inquiétudes ont été exprimées concernant **l'artificialisation des sols** et l'impact hydraulique au niveau de l'implantation des pylônes, pouvant entraîner une gêne à l'écoulement. Les possibles perturbations sur la faune engendrées par la présence du transport par câble ont aussi été mentionnées.

En outre, le public souhaite que la **construction du télécabine impacte au minimum les arbres existants** (les coteaux et parcs survolés).

Cependant, une partie des contributions a aussi souligné **l'aspect écologique** d'un tel transport décarboné et son impact positif sur l'environnement.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Le transport par câble est une technologie qui permet de limiter l'impact de l'infrastructure au sol, puisqu'elle se limite aux lieux de station et des pylônes. Néanmoins, le secteur d'implantation du projet est un site aux enjeux environnementaux forts, avec la présence d'un site Natura 2000 (la Garonne) et des nombreux espaces boisés (notamment le parc des coteaux). Il sera recherché à chaque étape du projet les solutions permettant de limiter les impacts sur l'environnement et la préservation de la faune et la flore. De plus, une étude d'impact environnementale sera réalisée et portée à la connaissance du public dans le cadre d'une enquête publique.

« Voilà un projet écologique, environnemental et susceptible de désenclaver la rive droite (Lormont, Cenon, Bassens, etc) » *(contribution issue des registres papiers)*

« Un tel projet est déplorable par son impact sur les écosystèmes et la volonté de vouloir créer une attraction touristique en cette belle ville qui sera défigurée. Je m'y oppose. » *(contribution site internet)*

« Projet très pertinent au vu des difficultés liées aux transports sur Bordeaux. Très écologique et innovant. » *(contribution issue des registres papiers)*

Les riverains des télécabines

La co-visibilité sur les jardins et habitations des secteurs de Lissandre est un point ayant été soulevé. Certains s'inquiètent de la gêne permanente que pourrait constituer l'ouvrage, entraînant de ce fait une **dévaluation de la côte des biens immobiliers sur le secteur**, réputé comme calme.

En outre, il a été souligné dans des contributions que les tracés bleus, proposant une station non desservie et permettant seulement de réaliser un virage, risquait de n'apporter aux riverains du secteur Lissandre que les désagréments du transport par câble (nuisances sonores et visuelles), sans les avantages apportés par la présence d'un nouveau mode de transport.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Les tracés présentés à la concertation s'affranchissent au maximum du survol de bâtis existants pour limiter ces nuisances. Les études ultérieures du projet devront s'attacher à limiter la gêne aux riverains, que ce soit en terme de nuisance visuelle ou acoustique.



« Une fois de plus le quartier de Lissandre va devoir subir du bruit, train, voiture, usine de peinture, ventilation Beneteau, le week-end et bruit des télécabines. cela fait Beaucoup pour un objectif touristique. Quand va-t-on penser à ses habitants ? » (contribution issues des registres papiers)

Le tissu économique (1/2)

Les acteurs économiques du secteur de la Rive Droite comme « Construction Navale Bordeaux » du groupe Beneteau (CNB) et « Marie Brizard Wine&Spirit » (MBWS) ainsi que les citoyens, ont fait part de leurs **inquiétudes quant au survol de leur site par les cabines du transport par câble.**

MBWS demande l'abandon du tracé rouge car trop dangereux au regard de ses activités (risques incendie et explosion, flux de voitures, emprise foncière et survol des bâtiments). L'entreprise souligne que le projet aurait des répercussions en termes de perte d'usage par rapport aux projets d'extension de MBWS France et génère des pertes foncières.

CNB explique que les tracés rouges pourraient avoir d'importantes répercussions sur leurs activités, au regard de l'implantation d'un pylône sur leur site. En parallèle, CNB indique être favorable aux autres tracés sous certaines réserves et notamment de maintenir la confidentialité du site. L'entreprise privilégie cependant le tracé vert avec une station à Lissandre Sud afin de permettre à leurs employés de pouvoir profiter pleinement de ce nouveau mode transport. En parallèle, l'entreprise a proposé deux nouveaux tracés présentés plus haut.

Le **centre commercial des 4 Pavillons voit le projet d'un œil favorable car cela permettrait de redynamiser le secteur et d'attirer une nouvelle clientèle.** Il a été noté que le centre commercial est en concurrence avec de nombreux autres centres commerciaux en rive droite.

Il pose la question de l'organisation infrastructurelle de l'éventuelle station (interface, accessibilité depuis l'avenue Carnot, parc relais, cheminement doux jusqu'à Buttinière).

Est aussi souligné l'impact favorable que pourrait avoir le projet sur le tissu économique de la rive droite, en proposant une nouvelle modalité de franchissement du fleuve.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

La réalisation du transport par câble s'inscrit dans une démarche d'assurer la compatibilité entre le futur système de transport et les pôles activités économiques déjà présents sur site. Si le projet se poursuit, Bordeaux Métropole s'engagera dans un dialogue continu avec les activités économiques et industrielles en interface avec le projet pour identifier et limiter les impacts et permettre le maintien du tissu économique local.

« En tant que citoyen lormontais, il me semble que ce projet devrait tenir compte des enjeux de 2 entreprises générant de nombreux emplois et une activité économique indirecte très importante pour le territoire de Bordeaux rive droite : CNB et Marie Brizard. Un projet de mobilité néfaste pour l'économie locale ne serait pas un bon projet. »
(contribution issue du site internet)

« Le Syndicat des copropriétaires du centre commercial 4 Pavillons est favorable au projet avec implantation d'une station terminus sur le parking du centre et souhaite ainsi travailler de manière proactive, en collaboration avec la Métropole [...]. » (contribution issue des cahiers d'acteurs)



LES AVIS SUR LES USAGES ET EQUIPEMENTS

- › **Emprunter le transport par câble**
- › **Les équipements et services nécessaires**
- › **L'accessibilité universelle**

Emprunter le transport par câble

Les contributeurs se sont interrogés sur le prix d'un trajet en transport par câble pour l'utilisateur et son intégration à l'abonnement TBM. Certains ont questionné la possible augmentation du coût de l'abonnement.

Les contributions font ressortir la nécessité de s'assurer une **haute capacité de transport et notamment aux heures de pointe**. La fréquence de passage des cabines en station est un sujet qui a suscité de nombreux échanges, notamment lors des stands mobiles. Certains se sont montrés inquiets concernant ce point, au regard de la taille des cabines du transport par câble pouvant transporter un faible nombre de personnes causant ainsi une saturation du service. D'autre part, quelques contributeurs estiment que la capacité du transport par câble a été surestimée par rapport aux besoins réels.

Enfin, quelques inquiétudes ont été soulevées notamment sur **le taux de disponibilité du transport par câble pouvant ainsi ne pas fonctionner lors de jours de forts vents**.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

La tarification du projet n'est pas arrêtée, mais la télécabine devrait vraisemblablement être intégrée au réseau TBM.

En terme de capacité de transport, il est possible de prévoir une évolutivité de l'offre, si celle-ci a été envisagée dès la conception.

Enfin, la fiabilité et le taux de disponibilité des infrastructures existantes sont très bons (supérieur à 99%).

» *« Le prix du transport pour un usager a-t-il été estimé ? » (contribution site internet)*

» *« Intéressant a priori, si bien pensé au niveau des fréquences (notamment heures de pointe à + important de mieux connecter la rive droite (les différentes communes entre elles). Avec plus de bus, prolongement tram, etc. » (contribution registre papier)*

Les équipements et services nécessaires

Le confort

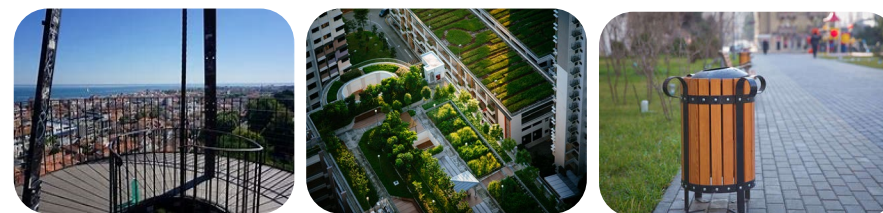
Certaines contributions émises sont en lien avec **l'enjeu de confort** pour passer un agréable voyage. **Un enjeu de propreté de l'espace public** est aussi apparu au cours des échanges lors des forums participatifs et des réponses aux questionnaires.

Pour le premier enjeu, l'aménagement de belvédères est souhaité pour profiter de nouveaux points de vue ainsi que l'agencement de toitures végétalisées sur les stations. Les futurs usagers sont en attente de climatisation et chauffage à l'intérieur des cabines pour bénéficier d'un confort optimal. Par ailleurs, les visiteurs de l'exposition sont davantage favorables au choix de grandes cabines afin de disposer de plus d'espace.

Pour le second enjeu, la demande de corbeilles est importante pour l'extérieur des stations et à l'intérieur des stations pour assurer la propreté de ces nouveaux espaces. Enfin, lors des forums participatifs, les contributeurs se sont principalement exprimés sur l'intégration de toilettes (dont des toilettes pour les personnes à mobilité réduite) dans les stations afin d'assurer le confort des futurs voyageurs.

« Est-ce que les cabines sont prévues pour supportées les températures caniculaires prévues les étés prochains ? » *(contribution issues du site internet)*

Si le transport par câble venait à être construit, j'aimerais « une station lumineuse avec une belle vue » *(contribution issue des forums participatifs)*



RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

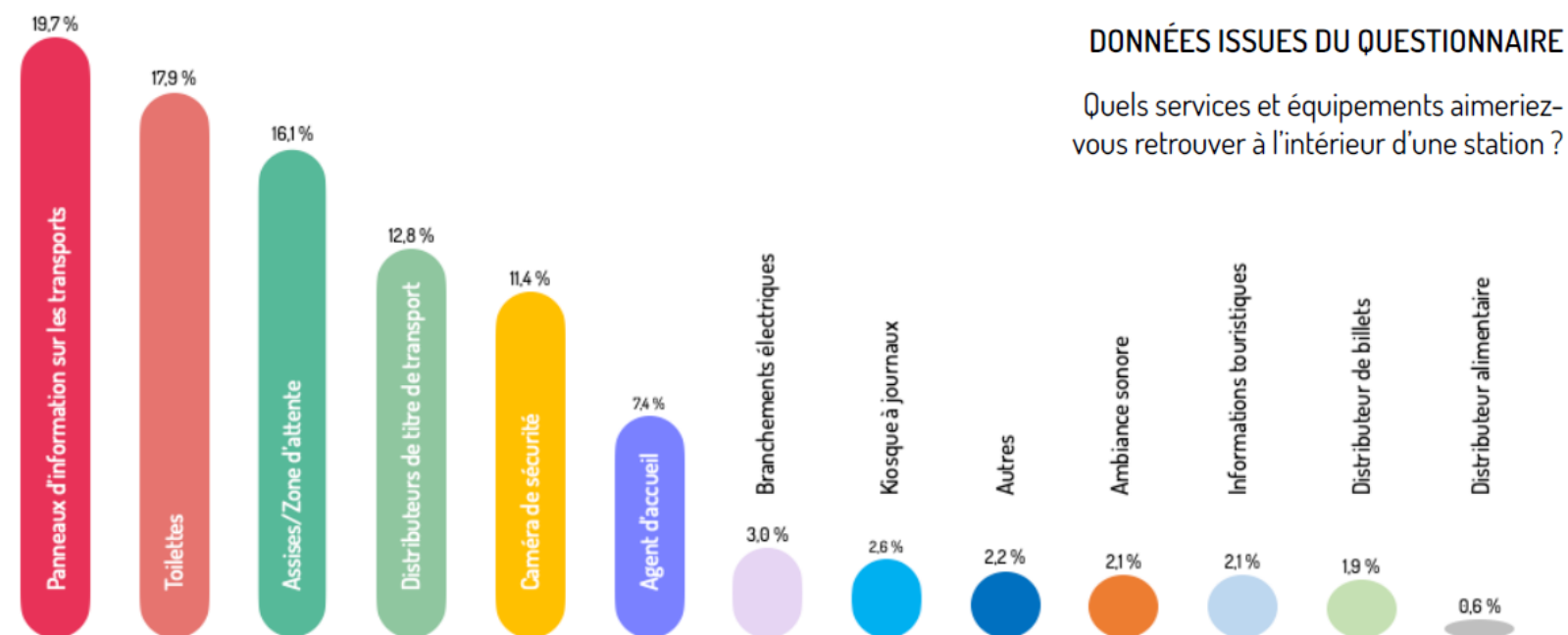
Ces éléments de confort seront identifiés dans le futur cahier des charges pour la construction du transport par câble et de ses infrastructures, notamment les stations.

Les équipements et services nécessaires

L'information

Le présence d'agents d'accueil est souhaitée pour accueillir les voyageurs et les renseigner au sein des stations. **L'installation de panneaux d'informations numériques dynamiques** est à privilégier dans les stations et dans les cabines pour informer du temps d'attente et de l'état du trafic. Ces deux aspects contribuent à la volonté de faciliter l'intégration de ce nouveau mode de transport au réseau TBM.

En outre, certains souhaiteraient que les panneaux d'information soient utilisés pour informer sur les événements culturels à venir sur la métropole ou sur les équipements survolés par les cabines.



L'accessibilité universelle

Globalement, les contributeurs ont souligné que le projet de transport par câble constituait, pour partie, une solution permettant **d'améliorer l'accès des usagers de la rive droite à la rive gauche, tous publics confondus.**

Ils ont souligné la nécessité de mettre à disposition des **équipements permettant l'accès au transport par câble par les cyclistes, notamment l'association Vélocité.** En effet, les cabines devraient prévoir une capacité d'accueil suffisante pour les vélos (un système d'accroche à l'extérieur des cabines a également été proposé) et les stations devraient être équipées de locaux à vélo.

Les contributeurs ont rappelé l'importance de garantir **l'accès de ce nouveau mode de transport aux mobilités douces** mais aussi qu'il soit adapté aux personnes à mobilité réduite.

Certains ont exprimé une inquiétude quant aux espaces dédiés aux personnes à mobilité réduite, tant sur le nombre que sur la taille de ces espaces, au sein des cabines.

RÉPONSES DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Le projet de Bordeaux Métropole est aujourd'hui dans une phase très amont des études. De nombreuses étapes d'études seront réalisées si le projet se poursuit à partir de mi-2023. Les contributions en lien avec les équipements attendus à la fois aux environs et dans la station permettront d'alimenter ces études. Néanmoins, le projet s'insérera dans une volonté d'une offre de service qualitative et une accessibilité universelle. Ainsi, les cabines seront accessibles à tous, y compris PMR et Vélos.

Des réunions d'échange avec les représentants des associations PMR seront programmées en phase conception.

« Il est indispensable que les cabines soient en intégralité accessibles aux vélos, et qu'il soit possible d'embarquer avec son vélo à toute heure du service. Le service de télécabines sera en effet attractif pour les cyclistes souhaitant rejoindre le haut du coteau, quel que soit le terminus retenu rive droite. Il sera à cet effet préférable de choisir les cabines les plus larges possible, afin de faciliter l'embarquement des vélos. » *[contribution issue du site internet]*

« Combien de places dédiées aux PMR seront réservées dans les cabines ? » *[participation en réunion publique]*

