



Projet de transport par câble *Télécabines*

Bordeaux / Cenon-Lormont

Réunion de lancement - Jeudi 1^{er} décembre 2022



Jean TOUZEAU

Vice-président Valorisation du fleuve, franchissements
et rééquilibrage rive droite, Bordeaux Métropole



Les objectifs de la réunion



Vous présenter le projet (objectifs, fonctionnement, tracés identifiés...)



Vous informer sur les modalités de concertation



Apporter des réponses à vos questions

Déroulé de la réunion

> La démarche de concertation

Objectifs, dispositifs et modalités de la concertation

> Le transport par câble : éléments de compréhension

Technologies associées, atouts, impacts, l'expérience de Toulouse Métropole

> L'enjeu de mobilité sur la métropole

Quelles solutions pour répondre aux besoins de déplacement ?

> Le projet porté par Bordeaux Métropole

Objectifs, calendrier, tracés potentiels

> En fin de réunion, merci de nous remettre le questionnaire de satisfaction

Pour permettre à Bordeaux Métropole d'améliorer les prochaines réunions



La concertation

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation préalable permet de débattre :

- De **l'opportunité**, des **objectifs** et des **caractéristiques** du projet ;
- Des **enjeux socio-économiques** qui s'y attachent ainsi que de **leurs impacts** significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des **solutions alternatives**, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des **modalités d'information** et de **participation** du public après concertation préalable



Concertation Boulevards.

MODALITÉS DE LA CONCERTATION

DU 28 NOVEMBRE 2022 AU 13 FÉVRIER 2023

5 rendez-vous clés :



REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE
1^{er} décembre



FORUMS PARTICIPATIFS
A Lormont, le lundi 5 décembre 2022
A Bordeaux, le lundi 9 janvier 2023
A Cenon, le mardi 17 janvier 2023



REUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE
2 février 2023

Pour recueillir vos perceptions :



STANDS MOBILES



QUESTIONNAIRE



REGISTRES
disponibles en mairie de Bordeaux, Cenon,
Lormont, siège de Bordeaux Métropole



CAHIER D'ACTEURS
pour les personnes morales qui souhaitent
s'exprimer

Pour vous informer en continu :



UNE EXPOSITION
Pour mieux comprendre le projet, visiter des
télécabines en vrai



SITE DE LA PARTICIPATION

Marianne AZARIO

Garante nommée par la Commission Nationale du
Débat Public (CNDP)



MA PAROLE A DU POUVOIR

Le rôle de la garante de la CNDP

Les attendus de la garante vis-à-vis de la concertation sont les suivants :

- **L'indépendance**, la garante n'est pas liée au maître d'ouvrage ni à aucune des parties prenantes et les frais de mission seront pris en charge par la CNDP ;
- La **transparence** en communiquant les informations du projet et les spécificités d'un mode de transport en commun par câble ;
- La **neutralité** vis-à-vis du projet : la garante veille au respect des conditions du dialogue avec le public, sans émettre d'avis sur le projet en lui-même ;
- **L'égalité** d'opportunité de participation pour les habitants et les usagers : toute personne doit pouvoir s'exprimer et toutes les prises de parole seront considérées de la même manière.



MA PAROLE A DU POUVOIR



Le transport par câble :
qu'est-ce que c'est ?

LES DIFFÉRENTES TECHNOLOGIES



Téléphérique
Va et vient



Télécabine
Monocâble
porteur et tracteur



Télécabine
tri-câble 3S
2 câbles porteur
et 1 câble tracteur

Capacité maximale
des cabines

200 places

12 places

35 places

Vitesse max

45 km/h

22 km/h

27 km/h

Capacité maximale
voyageur/heure/sens

2 000

3 200

4 500

Un transport par câble de **type télécabines** est retenu pour la desserte Lormont-Cenon / Bordeaux Achard.

Le choix de la technologie se fera en fonction des besoins et du contexte du tracé retenu :

- Fréquentation,
- Possibilité d'implantation des stations et pylônes,
- Coûts,
- ...



Téléphérique de Brest

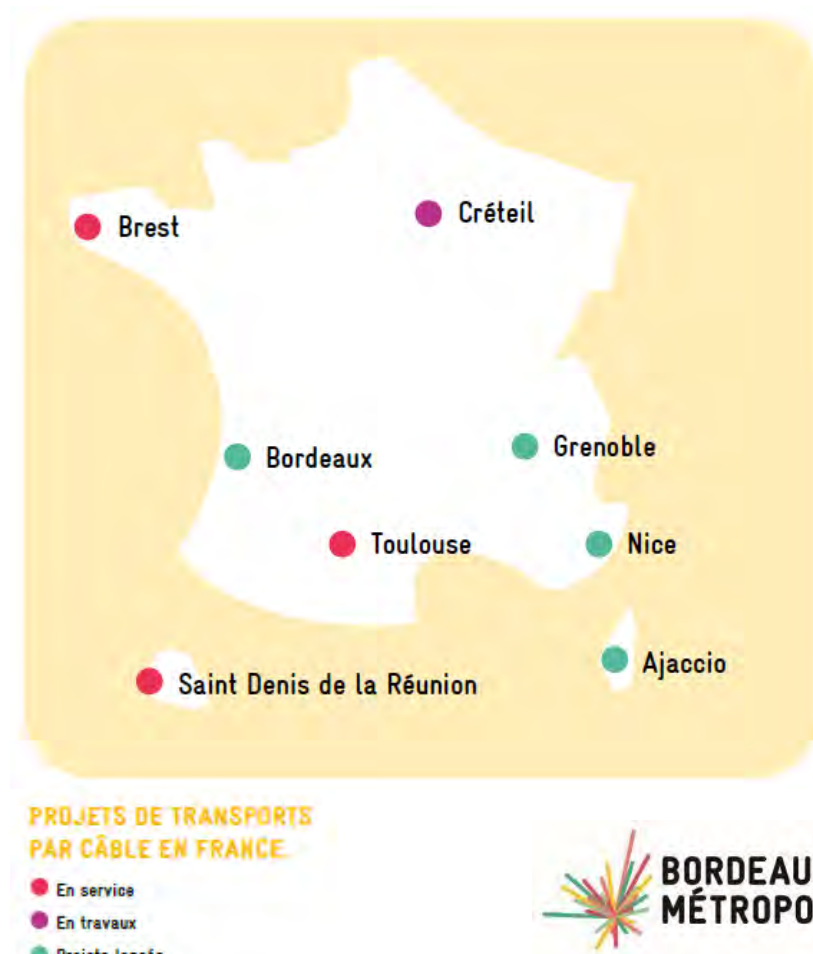


Télécabine de Londres (monocâble)



Télécabine de Toulouse (3S)

UN MODE DE DÉPLACEMENT EN PLEIN ESSOR



LES ATOUTS DU TRANSPORT PAR CÂBLE



**Un impact
environnemental
maîtrisé**



**Une technologie
performante**



100% accessible



**Travaux moins impactant
que d'autres infrastructures
linéaires**



**Un mode attractif et
confortable**



Un mode de transport silencieux



Travaux, Toulouse



Accessibilité des cabines, Toulouse

L'INTÉGRATION À L'ENVIRONNEMENT EXISTANT

Une **infrastructure légère qui s'intègre dans le paysage** :

- Design des stations et cabines
- Nombre et lieu d'implantation des pylônes
- Taille des cabines



Bordeaux, site inscrit sur la liste du patrimoine mondial par l'UNESCO

Un cas particulier mais pas unique : Porto (Portugal), Dubrovnik (Croatie), Dinan (Belgique), ...



Télécabine de Porto

L'INTÉGRATION À L'ENVIRONNEMENT EXISTANT

L'insertion urbaine

Un design des cabines qui permettra de
limiter les vis-à-vis



8 mètres d'écartement
par rapport aux façades



10 à 20 mètres d'écartement
au-dessus des toitures



30 mètres d'écartement
au-dessus des arbres



Cabine 3S, Toulouse



Cabines monocâble, Londres

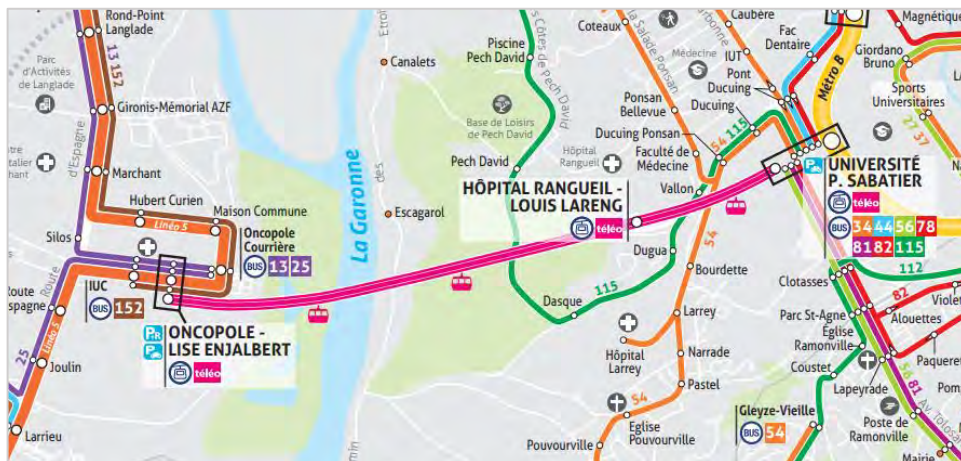
LE RETOUR D'EXPÉRIENCE DE TOULOUSE

Patrick VIAL

Chef de Projet
Tisséo Collectivité



TÉLÉO : LE PLUS LONG TÉLÉPHÉRIQUE URBAIN FRANÇAIS OUVERT AU PUBLIC DEPUIS LE 14 MAI 2022



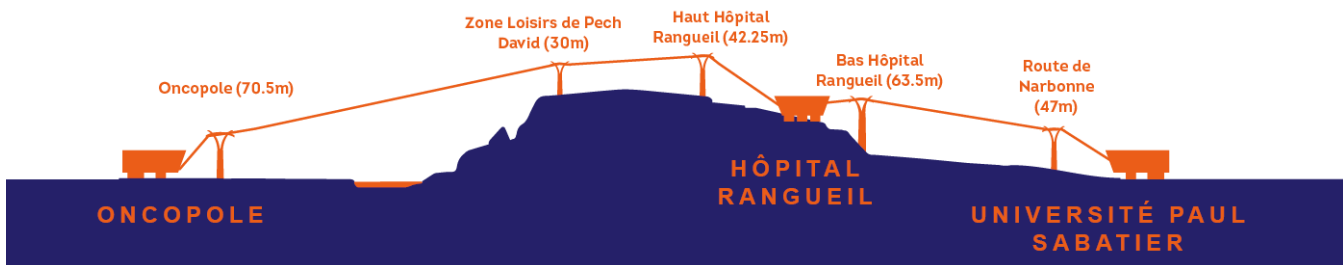
Fonctionne du lundi au dimanche de 5h15 à 0h30

Temps d'attente maximum entre deux cabines = 1 minute 30

Temps de parcours total = 10 minutes



TÉLÉO : LA MEILLEURE SOLUTION DE DESSERTE POUR UNE TOPOGRAPHIE COMPLEXE



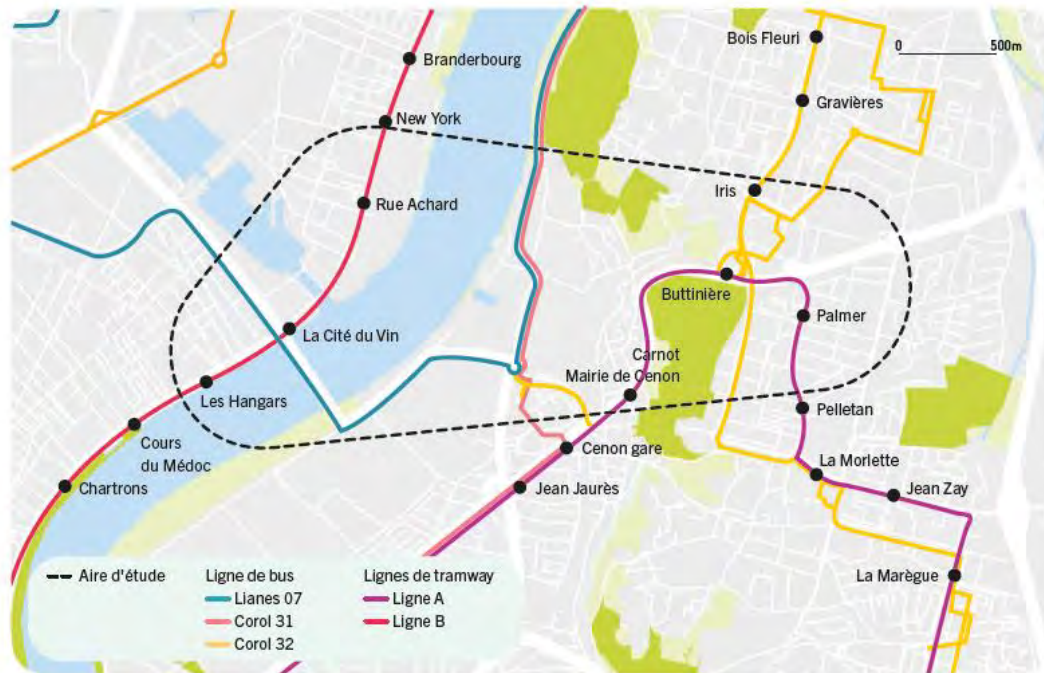
TÉLÉO - Le téléphérique toulousain





Enjeu de mobilité sur la métropole : quelles solutions pour répondre aux besoins de déplacement ?

Connecter les deux rives



Pour se déplacer aujourd'hui, il faut en moyenne :



45 minutes
en tramway



60 minutes
en bus



30 minutes
combo bus + tramway



25 minutes
en vélo



60 minutes
à pied



15-35 minutes
en voiture (avec ou sans
embouteillages)

Des alternatives envisagées mais écartées

Amélioration de la desserte de bus
existante et notamment de la ligne
Corol 32

Création d'une nouvelle ligne de
tramway

Création d'un service combinant
transport fluvial et bus



Deux solutions plus adaptées au territoire

Création d'une ligne de bus express
électrique pouvant desservir 4 stations
intermédiaires (Cenon gare, Lissandre, Quai de
Brazza et Cité du Vin)

Création d'une ligne de transport par câble
permettant de s'affranchir des contraintes
naturelles (fleuve, côteaux de Lormont et
Cenon)



Comparaison Bus Express / Transport par câble

Le **mode transport par câble** permettra par rapport au Bus Express :

- Un temps de parcours plus attractif,
- Une fréquence plus élevée,
- Un potentiel de fréquentation supérieur et un report modal important

>> Le transport par câble, **une nouvelle possibilité de franchissement de la Garonne, sans impact sur les franchissements existants**

TABLEAU D'ANALYSE COMPARATIVE ENTRE LE BUS EXPRESS ET LE TRANSPORT PAR CÂBLE

	<div></div> <div>LE BUS EXPRESS</div>	<div></div> <div>LE TRANSPORT PAR CÂBLE</div>	
		Mini*	Maxi*
Linéaire	5950 m	1900 m	2600 m
Temps de trajet entre terminus	Entre 19 et 25 minutes (selon la circulation)	7 min	9 min
Fréquence	10 à 15 min	40 s	1 min 30 s
Nombre de voyageur par jour**	6300	9000	16500
Nombre de passagers transportés sur une heure de pointe (le matin)**	500	890	1260
Nouveaux déplacements en transport en commun**	1500	3800	7400
Coût d'investissement***	17,5 M€ HT	55 M€ HT	75 M€ HT
€ à investir pour éviter un km quotidien voiture	11500 €	3300 €	6000 €
Évaluation socio-économique (VAN-SE)	- 116 M€	110 M€	280 M€

* selon le tracé retenu / ** données estimées à l'horizon 2030 / *** coût relatif à technologie monocâble dans le cas du transport par câble



Le projet

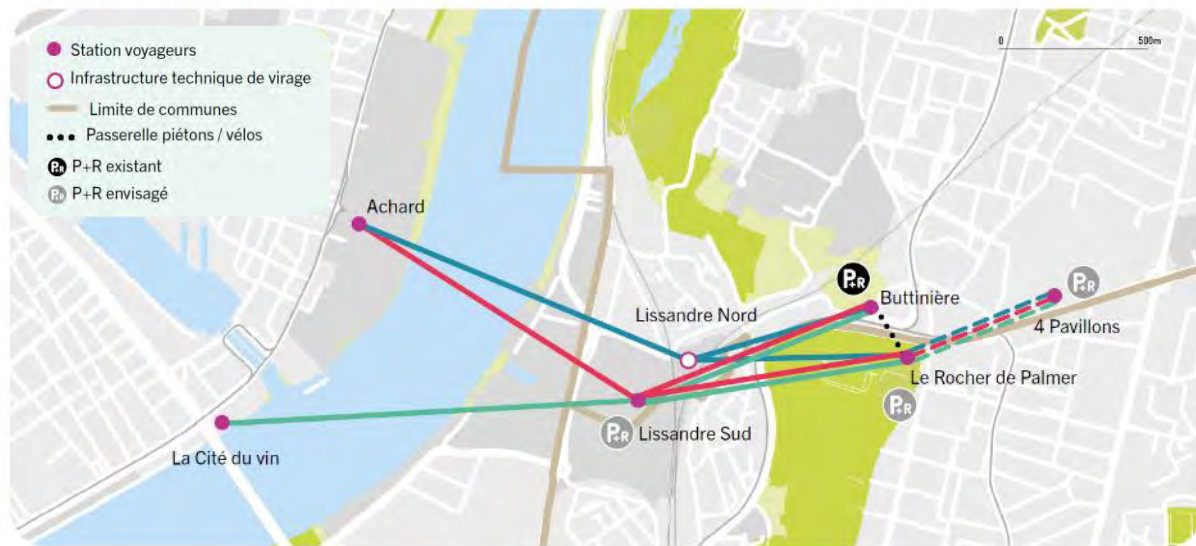
Les tracés

9 tracés soumis à la concertation, répartis en **3 grandes familles**, selon la station terminus en rive gauche et l'infrastructure intermédiaire dans le secteur Lissandre.

Chaque grande famille comporte trois options pour son terminus en rive droite :

- La Buttinière,
- Le Rocher de Palmer,
- 4 Pavillons.

TRACÉS PRÉSENTÉS À LA CONCERTATION PRÉALABLE



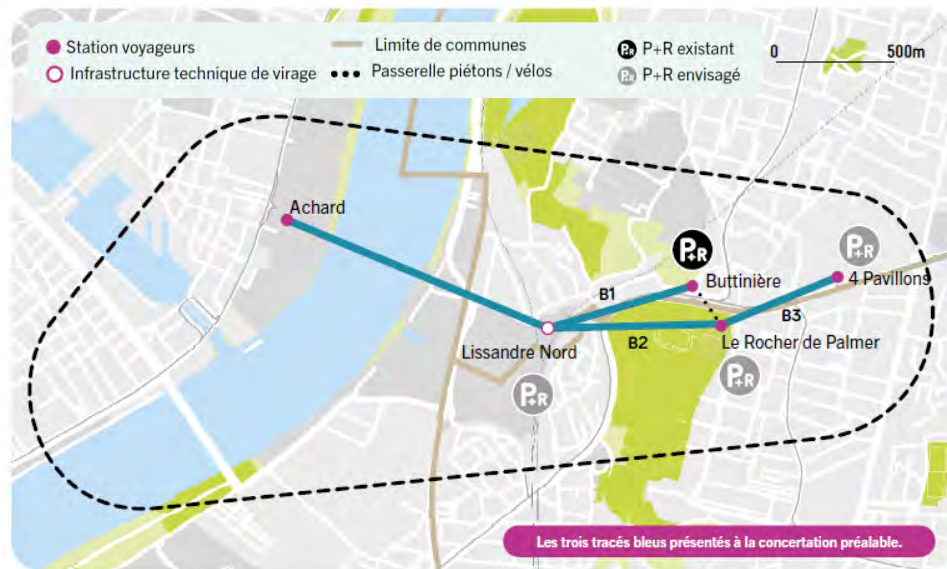
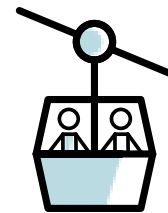
Des **parcs-relais** sont envisagés à plusieurs stations (Lissandre Sud, Rocher de Palmer et 4 Pavillons), et une passerelle dédiée aux modes actifs permettra de relier les secteurs Buttinière (Lormont) et Palmer (Cenon)

Les tracés bleus

- Une **connexion au réseau TBM existant** (tram A Buttinière et tram B – Achard)
- Un **survol des activités industrielles limité**
- Une station technique à Lissandre, **sans voyageur**

LES TRACÉS BLEUS EN SYNTHÈSE

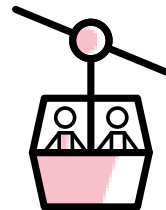
TRACÉ B1	TRACÉ B2	TRACÉ B3
1790 mètres	1840 mètres	2340 mètres
2 stations	2 stations	3 stations
6'30" de temps de trajet	6'40" de temps de trajet	9'10" de temps de trajet
57 M€ HT	53 M€ HT	69 M€ HT





Tracés bleus

Les tracés rouges



- Une **connexion au réseau TBM existant** (tram A Buttinière et tram B – Achard)
- Une **station voyageur à Lissandre**, avec P+R
- Une desserte de quartiers en développement (Brazza, Lissandre)

LES TRACÉS ROUGES EN SYNTHÈSE

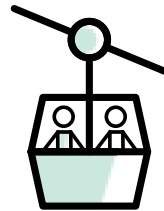
TRACÉ R1	TRACÉ R2	TRACÉ R3
1910 mètres	1950 mètres	2450 mètres
3 stations	3 stations	4 stations
6'50" de temps de trajet	6'50" de temps de trajet	9'30" de temps de trajet
55 M€ HT	58 M€ HT	75 M€ HT





Tracés rouges, depuis Achard

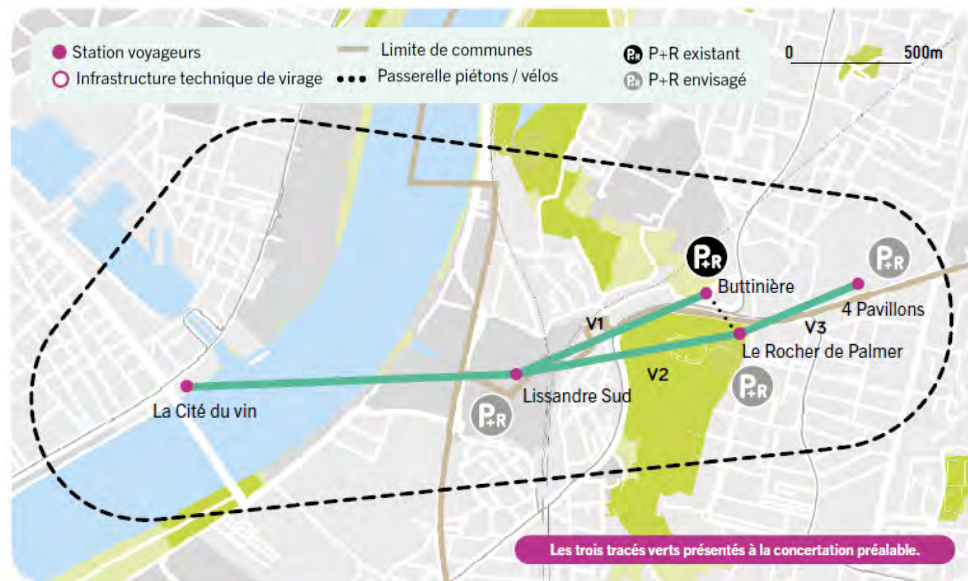
Les tracés verts



- Une **connexion au réseau TBM existant et futur** (tram A – Buttinère, tram B – La Cité de Vin, Bus Express, Bus)
- Une **insertion urbaine complexe**
- Une **station voyageur à Lissandre**, avec P+R
- Une desserte de quartiers en développement (Brazza, Lissandre)

LES TRACÉS VERTS EN SYNTHÈSE

TRACÉ V1	TRACÉ V2	TRACÉ V3
2170 mètres	2210 mètres	2710 mètres
3 stations	3 stations	4 stations
7'30" de temps de trajet	7'40" de temps de trajet	10'20" de temps de trajet
63 M€ HT	64 M€ HT	83 M€ HT





Tracés verts, station La Cité du Vin



Tracés verts, vus depuis les quais de Bordeaux



Vue depuis la cabine

Les lieux de stations

TERMINUS RIVE GAUCHE

Achard



La Cité du Vin



STATION INTERMÉDIAIRE

Lissandre



Les lieux de stations

TERMINUS RIVE DROITE

Buttinière



Rocher de Palmer



4 Pavillons





Station Buttinière



Station Rocher de Palmer

L'insertion : stations et pylônes

Une insertion architecturale qui reste à définir pour le projet de Bordeaux Métropole



Synthèse du projet



9 tracés présentés à la concertation du public et 7 emplacements possibles de terminus/stations intermédiaires

Une technologie de télécabine à définir lors des études ultérieures



1,8 à 2,7 km
de longueur du projet
selon les variantes



50 à 80 M€ HT
selon les tracés



2 à 4 stations
selon les variantes



7 à 10 minutes
de temps de trajet



Cabines 100% accessibles
Aux PMR, aux vélos, aux poussettes, ...



Des correspondances avec
les tramways A et B + bus



2028
Mise en service

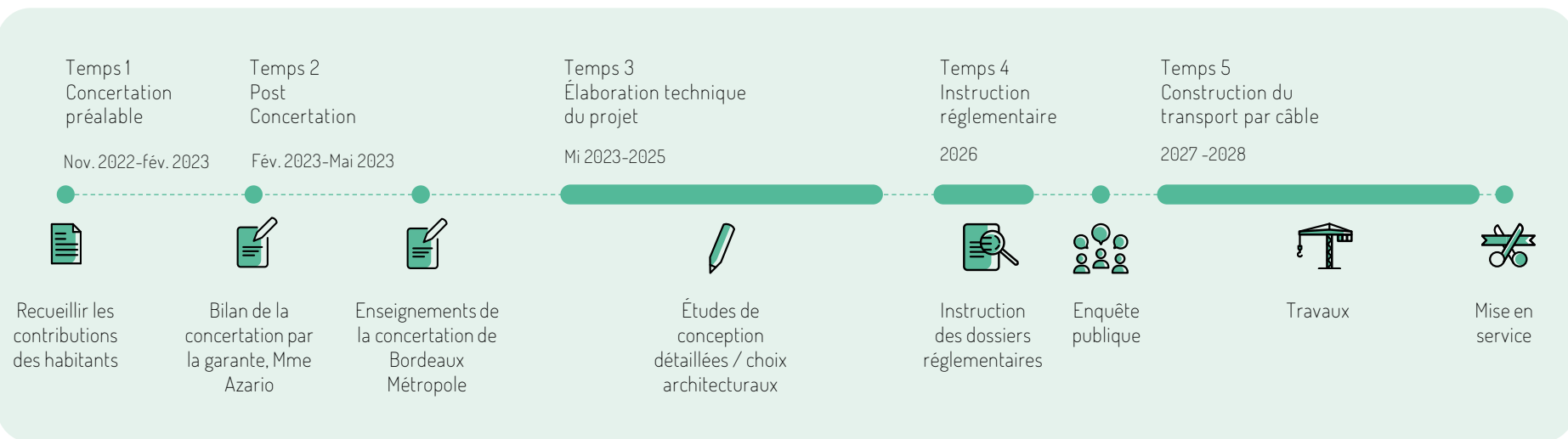


9 000 à 18 000
voyageurs/jours
selon les tracés



METROPOLE

Le calendrier



Jean TOUZEAU

Vice-président Valorisation du fleuve, franchissements et rééquilibrage rive droite,
Bordeaux Métropole
Maire de Lormont



Jean-François EGRON

Maire de Cenon



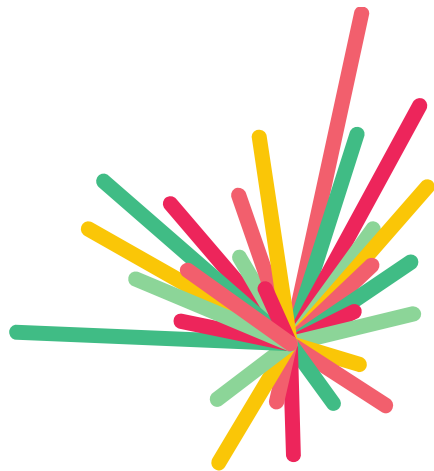
Vincent MAURIN

Maire-adjoint du quartier Bordeaux maritime





Questions / Réponses



**BORDEAUX
MÉTROPOLE**