



TRANSPORT PAR CÂBLE ENTRE LORMONT / CENON ET BORDEAUX - ACHARD TÉLÉCABINES

Foire Aux Questions

Pourquoi le projet de transport par câble ?

Le Transport par câble est une composante du Schéma des Mobilités global voté par BM en septembre 2021. Il participe à améliorer le maillage du réseau de transport en commun de la métropole, en particulier les liaisons transversales entre les 2 rives. Un des intérêts du transport par câble est sa temporalité de mise en œuvre relativement rapide, avec une mise en service prévue en 2028.

Quelle capacité de transport pour une télécabine ?

Les estimations de trafic montrent une fréquentation allant jusqu'à 18 000 voyageurs par jour. Cela représente une part non négligeable des déplacements entre les deux rives sur ce secteur et contribuera à alléger la charge de la ligne A du tramway. De plus, cette estimation est bien inférieure aux limites permises par ce mode de transport, de 30 000 à 40 000 voyageurs par jour selon la technologie retenue, soit des valeurs qui dépassent celle d'un bus express et sont comparables à celle d'un tramway selon la technologie.

Pourra-t-on emprunter la télécabine avec un vélo ? Un transport par l'extérieur est-il envisageable ?

Il sera possible d'embarquer des vélos à bord des cabines. Le nombre de vélos dépendra de la technologie retenue et des règles d'usage qui seront définies ultérieurement.

Un transport par l'extérieur n'est pas possible pour des raisons de sécurité (risque de chute).

Faudra-t-il attendre qu'une cabine soit remplie pour quitter une station ?

Non, l'installation fonctionnera en continue et la fréquence de passage des cabines sera constante que les cabines soient pleines ou non.

Est-ce que des parkings relais seront construits ou agrandis ?

Dans le cadre du projet, et en fonction des tracés retenus, il est envisagé la réalisation de P+r au droit des stations suivantes :

- 4 Pavillons,
- Rocher de Palmer,
- Lissandre Sud.

Indépendamment du projet, une extension du P+r de Buttinière est prévue, pour porter sa capacité à 900 places.

Est-il possible d'utiliser un ticket TBM pour monter à bord ?

La télécabine sera certainement intégrée au réseau TBM. Ainsi, la tarification devrait être identique aux bus et tramways.

Quels seront les horaires de fonctionnement ?

La télécabine sera certainement intégrée au réseau TBM. Ainsi, la plage horaire devrait être identique aux tramways.

Quand la télécabine sera mise en service ?

La mise en service du projet est prévue en 2028.

Est-ce que les conditions météorologiques auront un impact sur le fonctionnement du transport par câble ?

Globalement, les vitesses de vent maximales admissibles par les transports par câble varient de 70 à 110 km/h suivant les systèmes. De manière générale, les interruptions du service liées aux aléas climatiques (tempêtes, orages, ...) restent exceptionnelles, comme en témoignent les taux de disponibilité des infrastructures sur les différents réseaux existants (équivalents à ceux du métro et supérieurs à 99%).

À Bordeaux, les vents n'atteignent que très rarement les vitesses de vent maximales admissibles (moins de 2 jours en moyenne par an).

Les nuisances sonores liées au transport par câble ont-elles été évaluées ? Comment seront-elles traitées ?

Le transport par câble a un impact sonore faible comparé à celui d'un système de transport au sol. Les émissions acoustiques sont en effet concentrées en partie haute du système, du fait du passage du câble sur les galets des pylônes. Dans les stations, l'enjeu de réduction sonore se situe au niveau du ralentissement et de l'accélération des cabines, ainsi que sur la présence de machineries. La nature des matériaux utilisés pour le bâti, les pylônes ou les câbles peut permettre une réduction importante des émissions sonores.

Dans le cadre des procédures réglementaires, une étude d'impact sera réalisée et comportera un volet acoustique. Pour information, des mesures de réduction existent et s'appuient sur la réglementation définie pour les infrastructures de transport ferroviaire, ainsi que sur le décret du code de la santé relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.

Comment gérer la covisibilité des secteurs survolés ?

Dans les transports par câble urbains, les cabines peuvent être conçues de manière à limiter la visibilité verticale sur les habitations survolées. Avec des vitres assez hautes, un plancher et des parois en partie basse opaques, des systèmes de claustra, la vision est essentiellement panoramique et la visibilité vers le bas très faible.