

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Projet de transport par
câble Cenon-Lormont-
Bordeaux

Dates de la concertation

Du 28 novembre 2022 au 13
février 2023

Marianne Azario garante
désignée par la CNDP

Date de remise du bilan, le 7 mars 2023



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse.....	3
Les enseignements clefs de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e	4
Introduction.....	5
Le projet objet de la concertation	5
La saisine de la CNDP	7
Garantir le droit à l'information et à la participation	8
Le travail préparatoire des garant.e.s	8
Les résultats de l'étude de contexte	8
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	9
Avis sur le déroulement de la concertation	11
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	11
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	12
Synthèse des arguments exprimés	14
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	14
Évolution du projet résultant de la concertation	29
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	29
Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	29
Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	30
Liste des annexes	32

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par la garante de la concertation préalable. Il est communiqué par la garante dans sa version finale le 7 mars 2023 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <http://bordeaux-metropole.fr/telecabines>.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse

Les enseignements clefs de la concertation

⇒ ***Des regards multiples sur un nouveau mode de transport***

Un mode de transport encore assez peu rencontré en milieu urbain en France qui a suscité la curiosité, pour les uns transport écologique innovant du futur, pour les autres gadget touristique, pour certains facteur d'attractivité et de modernité pour Bordeaux Métropole quand d'autres y voient un projet incompatible avec la qualité architecturale, paysagère et patrimoniale de Bordeaux.

⇒ ***La question de l'assimilation du transport par câble à un transport collectif urbain***

La question a été posée à la concertation, pour les uns c'est un transport en commun capacitaire et performant alternatif et complémentaire aux transports en commun existants, pour les autres un mode de transport au potentiel de fréquentation d'usagers quotidiens pouvant être remis en question.

⇒ ***Un projet analysé par le public sous l'angle du besoin de mobilité***

Les enjeux de mobilité étant majeurs dans la vie d'une Métropole qui se développe, c'est à la lumière des besoins de mobilité que le public a analysé le projet de transport par câble. Les uns ont identifié le projet comme pouvant répondre aux besoins avec un réel service rendu, d'autres ont considéré qu'il n'était pas à la hauteur des besoins existants et futurs, l'idée d'un besoin de mobilité non avéré sur le secteur du projet a été également avancé. De manière générale les besoins de mobilité exprimés par le public à la concertation ont révélé une connaissance encore relative d'un schéma métropolitain des mobilités récemment approuvé par Bordeaux Métropole.

⇒ ***Une concertation productive***

Une concertation qui a permis de débattre dans un état d'esprit constructif de l'opportunité de ce projet, qui a apporté à la réflexion un travail d'analyse par le public des solutions alternatives y compris celles écartées par le maître d'ouvrage, qui a produit une base de travail par le public sur les variantes du projet (tracés, connexions aux autres modes de transport, stations, choix de technologie, équipements connexes), sur l'utilisation potentielle du projet par les usagers.

⇒ ***Une concertation qui souligne la question de l'insertion du projet dans son environnement***

Des points d'attention soulevés qui portent sur l'insertion du projet au regard de : la valeur universelle et exceptionnelle de Bordeaux, port de la Lune en secteur classé au patrimoine mondial par l'UNESCO, la présence d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) avec deux sites à forte valeur économique, la qualité environnementale des coteaux boisés, le survol d'habitations.

⇒ ***Un projet porté par Bordeaux Métropole et soutenu par les trois communes de l'aire d'étude***

Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé demeurées sans réponse ou dont la réponse nécessite d'être complétée

1. Partager avec le public les résultats des questionnaires inclus dans la concertation.

2. Répondre aux questions posées par les acteurs économiques à la concertation.

3. Préciser au public comment le projet s'intègre dans le schéma métropolitain des mobilités.

4. Apporter des éléments de précision sur la capacité de transport et le potentiel de fréquentation du transport par câble.

5. Apporter une réponse aux propositions formulées à la concertation.

6. Apporter des éléments de précision sur les projets urbains futurs en rive gauche, sur le secteur d'étude du projet.

7. Préciser la nature des optimisations et renforcements du réseau Transports Bordeaux Métropole (TBM) dans le cadre de la Délégation de Service Public 2023-2030.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Il conviendrait de prévoir une restitution de la décision du maître d'ouvrage, afin de présenter au public les critères d'analyse qui ont conduit à la décision et la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision.

2. En cas de poursuite du projet, il conviendrait de poursuivre le processus de participation du public dans le cadre d'un **processus de concertation continue** (caractère non obligatoire), afin de l'associer aux différentes étapes de réflexion à venir autour du projet et de l'informer de son état d'avancement.

3. Il conviendrait de poursuivre le travail avec le Comité Local Unesco Bordeaux, afin de l'associer le plus en amont possible à la réalisation de l'étude d'impact patrimoniale.

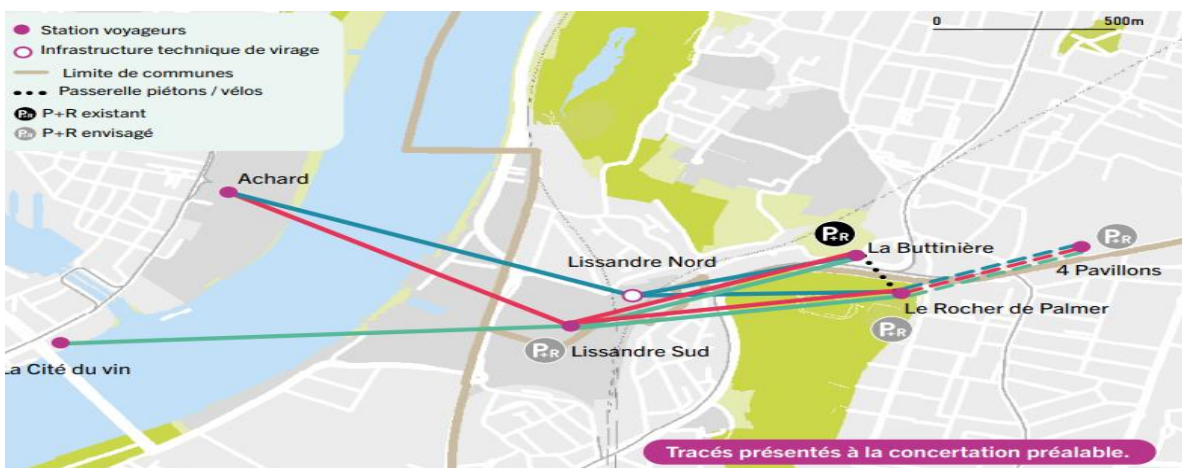
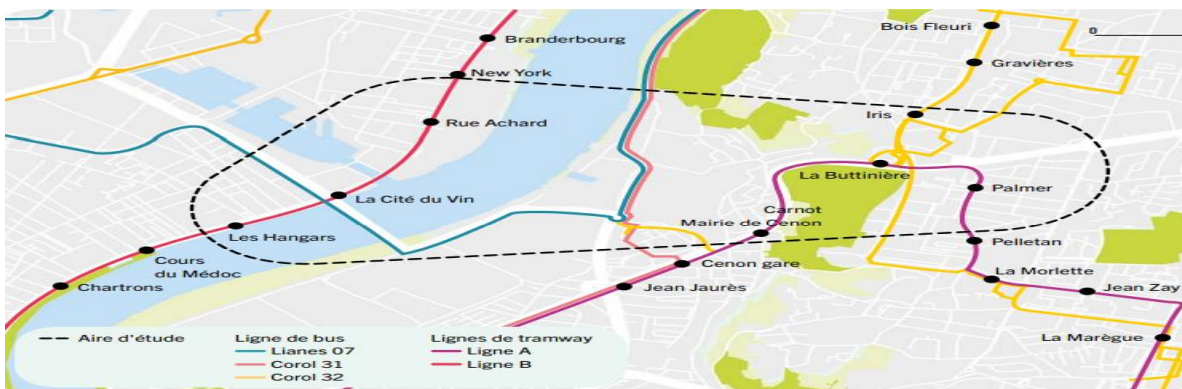
4. Il conviendrait de poursuivre le travail avec les acteurs économiques sur la question du survol des sites industriels en lien avec la réglementation applicable aux ICPE et la prise en compte de leurs activités.

5. Il conviendrait de partager avec le public les éléments disponibles issus de l'enquête ménages-déplacements récemment menée, afin de disposer d'éléments actualisés sur les besoins de mobilité sur le territoire.

Introduction

Le projet objet de la concertation

- Responsable du projet : Bordeaux Métropole, visuels du projet :



- **Objectifs du projet**

En septembre 2021 Bordeaux Métropole s'est dotée d'un schéma métropolitain des mobilités visant à donner à chaque usager le choix de son mode de déplacement. Dans ce schéma, la réflexion autour de nouveaux modes de déplacements entre les deux rives de la Garonne s'est traduite par l'inscription d'un projet de transport par câble sur le secteur quai rive gauche de Bordeaux-coteaux de Garonne, entre les secteurs de Lormont-Cenon et les quartiers de Bordeaux Maritime. **Les objectifs du projet sont de : Proposer un nouveau franchissement entre la rive droite et la rive gauche de la Métropole bordelaise, s'affranchir des contraintes naturelles (la Garonne et la topographie des coteaux de Lormont/Cenon sur la rive droite), répondre aux besoins de déplacements qui ont fortement augmenter sur la rive droite et l'ouest du territoire et anticiper l'arrivée de nouveaux habitants sur les secteurs identifiés, fluidifier les déplacements entre les deux rives du fleuve, compléter l'offre de transports en commun avec un mode de transport de voyageurs estimé entre 9000 à 16500 personnes par jour, proposer une liaison directe assortie d'un temps de parcours entre 7 à 10 minutes.**

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le transport par câble est constitué d'un ou plusieurs câbles supportés par des pylônes qui tractent des cabines sur un itinéraire ponctué de stations permettant la montée ou la descente des voyageurs.

Sur l'aire d'étude, 9 tracés sont proposés à la concertation (tracés rouges, bleus, verts) d'une **longueur de projet entre 1,8 km et 2,7 km comportant entre 2 à 4 stations** selon les variantes du projet. A ce stade restent également à définir le choix de la technologie (monocâble ou tricable), la taille des cabines, l'emplacement des stations selon les choix de tracés. Des correspondances sont envisagées avec les lignes de tramway A et B et les lignes de bus. Les principaux équipements à desservir selon les choix de tracés sont : la cité du vin, le quartier des bassins à flot, le rocher de Palmer, la polyclinique de Bordeaux rive droite, le parc relais de la Butinière, le parc des coteaux, le centre commercial des 4 pavillons.

Des alternatives au projet sont présentées à la concertation : le renforcement de la ligne de bus existante, le combiné bus/navette fluviale, la création d'une nouvelle ligne de tramway, la création d'une ligne de bus électrique, l'absence de projet. Ces alternatives font l'objet d'une analyse multicritères (Cf. page 29 du dossier de concertation). Le maître d'ouvrage a retenu 2 solutions plus adaptées au territoire : **le bus express et le transport par câble**. Les autres solutions sont jugées non satisfaisantes par le maître d'ouvrage et l'absence de projet est jugée rédhitoire au regard de l'augmentation des besoins de déplacements dans les années à venir. Les deux solutions ont fait l'objet d'études complémentaires, le mode de transport par câble a été retenu par le maître d'ouvrage (temps de parcours, fréquence, potentiel de fréquentation, report modal, économies de CO2).

- **Coût du projet**

Le cout du projet oscille entre 53 M € et 83 M € selon le tracé pour un choix de technologie en monocâble, cout auquel il convient d'ajouter un surcout d'environ 50 M€ en cas de choix de la technologie en tricable.

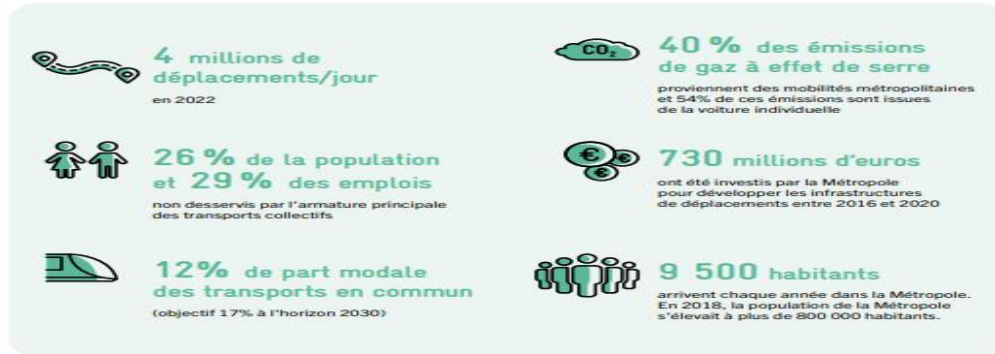
- **Contexte du projet**

Ces dernières années le nombre de déplacements sur le territoire de Bordeaux Métropole a fortement augmenté en raison de l'accroissement de la population et de l'augmentation des déplacements quotidiens des habitants induisant des embouteillages importants. L'arrivée de nouvelles populations liés à de grands projets structurants sur la Métropole a conduit la Métropole à réfléchir à de nouveaux modes de déplacements.

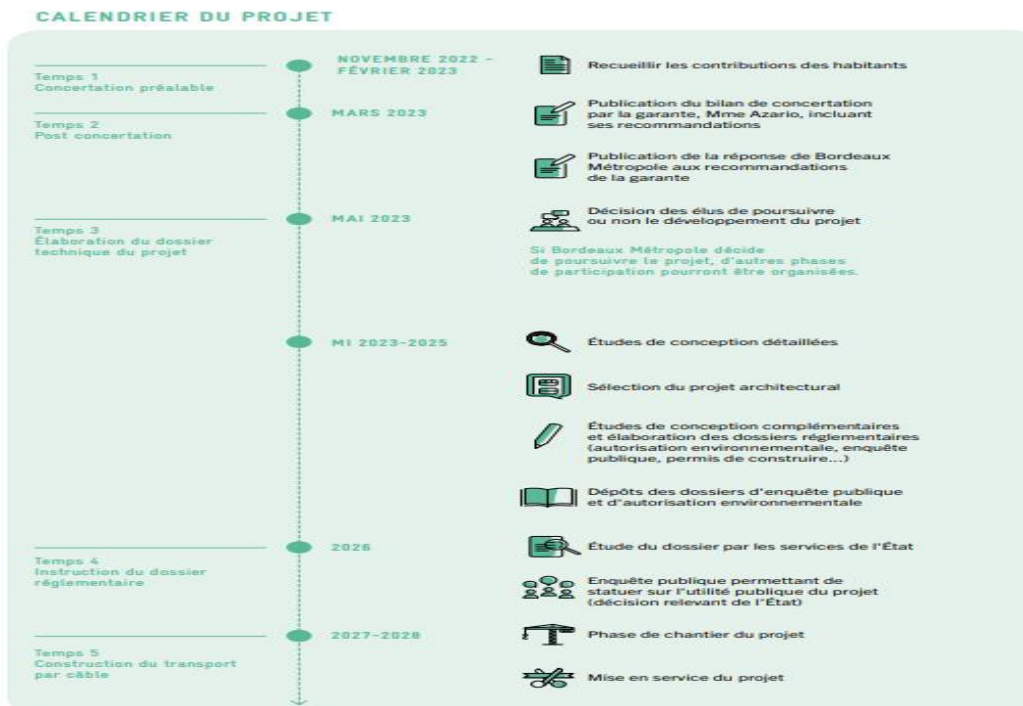
Dès 2019 les premières études d'opportunité d'un nouveau franchissement de la Garonne en transport en commun ont été lancées sur 3 secteurs. A l'issue de ces études, le secteur rive gauche-coteaux de Garonne est apparu au maître d'ouvrage comme secteur pertinent de développement d'un transport par câble.

Ce projet a été inscrit dans le schéma métropolitain des mobilités (septembre 2021).

LES CHIFFRES CLÉS DE LA MOBILITÉ AU SEIN DE LA MÉTROPOLE BORDELAISE



- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée.**



La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Le maître d'ouvrage a saisi la CNDP très en amont, ainsi la concertation préalable est lancée à un moment où des marges de manœuvres semblent exister a priori pour le public sur les prises de décision, permettant de débattre de l'opportunité du projet : **faut-il le faire ou non ?** et de ses principales alternatives, y compris celles aujourd'hui écartées par le maître d'ouvrage. Il convient de préciser néanmoins que le projet de transport par câble est intégré au schéma des mobilités de Bordeaux Métropole validé le 23 septembre 2021.

Décision d'organiser une concertation

Par décision lors de la séance plénière du premier décembre 2021 la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-17 du Code de l'environnement et a désigné Madame Marianne AZARIO comme garante de la concertation.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission de la garante qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle de garante**

Une garante est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, la garante avait pour mission d'être particulièrement attentive à :

- Exploiter au maximum en faveur du public la tenue de la concertation préalable très en amont de la décision, permettant un débat sur l'opportunité du projet (faut-il le faire ou non) et les principales alternatives y compris celles écartées par le maître d'ouvrage.
- Lier les débats à la concertation antérieure sur le schéma métropolitain des mobilités pour filer la logique d'aménagement du maître d'ouvrage et la maintenir soumise à l'avis des publics.
- Être attentive au contexte local en présence de ce type de projet au potentiel conflictuel.

Le travail préparatoire de la garante

Les résultats de l'étude de contexte

Afin d'identifier les enjeux à soumettre au débat public, la garante a mené dans un premier temps une étude de contexte sur la base d'échanges avec le maître d'ouvrage, les élus des communes d'implantation, des acteurs économiques, les services de l'Etat, des associations et fédérations d'usagers de transport, des élus de Bordeaux Métropole, des instances de protection du patrimoine, des associations de quartier, des associations de protection de l'environnement, les aînés en conseil des sages, les autorités portuaires.

De cette étude de contexte, il est ressorti les points suivants :

- **Des questions de mobilité dans la Métropole bordelaise très prégnantes dans un contexte de développement important de la Métropole en particulier sur sa rive droite.**
- Un projet porté par Bordeaux Métropole et soutenu par les trois communes d'implantation du projet.

- **Des questionnements sur la capacité du projet à répondre aux enjeux de mobilité et aux projections de déplacements à l'horizon 2030**
- Un besoin d'éléments factuels.
- **Les incidences du projet** : activités économiques, secteur classé au titre du patrimoine mondial par l'Unesco.
- **Le besoin de discuter de l'opportunité du projet, la nécessité d'avoir des alternatives crédibles, la qualité du dispositif de concertation permettant d'avoir un réel débat.**
- **L'absence de conflictualité autour de ce projet sur le territoire.**

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- **Les recommandations de la garante concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

Durant la phase de préparation du dispositif de concertation, la garante a rencontré 6 fois le maître d'ouvrage à la faveur de réunions de travail, a produit 4 notes de travail incluant des recommandations et prescriptions. D'une manière générale la démarche de la garante a été de considérer que le public avait peu d'informations sur ce projet en amont de cette concertation, que ce mode de transport était encore assez peu connu du public et que dès lors il convenait d'explorer toutes les pistes capables d'apporter une information la plus complète, précise, compréhensible possible au public.

Pour ce faire la garante a formulé des recommandations et observations sur les points suivants :

- **Le dossier de concertation** : Un besoin de pédagogie et d'éléments très concrets et factuels, la question de l'opportunité du projet, des éléments chiffrés de besoins de mobilité, des questions ouvertes, une analyse multicritères compréhensible et identique pour toutes les alternatives, des éléments factuels sur les vents, sur la maintenance, la qualification des impacts du projet, l'apposition d'un QR Code.
- **La mise à disposition d'information et d'études en lien avec le projet** : Le schéma des mobilités, les études de faisabilité technique du projet, les résultats de l'enquête ménages-déplacements conduite dont les résultats étaient attendus en 2022. Cependant au moment où est programmée la concertation, le maître d'ouvrage a indiqué à la garante que les résultats de l'étude n'étaient pas encore disponibles et qu'ils ne le seraient pas sur le temps de la concertation.
- **Le calendrier de la concertation** : Initialement prévue au printemps 2022, la concertation a été reportée en accord avec le maître d'ouvrage à l'automne afin de pouvoir soumettre à la concertation trois tracés supplémentaires en lien avec le survol des sites industriels.
- **Les modalités d'information sur le projet** : pouvoir partager avec le public le retour d'expérience de la ville de Toulouse, la mise à disposition de dossiers de concertation en nombre suffisant sur les réunions publiques et sur les débats mobiles, la mise en place d'une foire aux questions (FAQ) sur le site du projet.
Les propositions du maître d'ouvrage à la garante : La mise en place d'une exposition permanente sur le projet sur les quais de Bordeaux (panneaux d'information, expérience immersive, exposition de deux modèles de cabines accessibles au public) et la réalisation d'une vidéo courte de présentation du projet. La garante a très favorablement reçu ces propositions.
- **Les modalités d'information et de communication sur la concertation** : La garante a conseillé au maître d'ouvrage de s'appuyer sur les 3 communes d'implantation afin d'élargir les modalités d'information et de communication sur la concertation.

- **Les modalités de mobilisation des publics :** A l'issue d'un entretien avec le maire de Lormont qui avait informé la garante de la présence d'une communauté turque très importante sur la métropole bordelaise avec la présence de deux édifices culturels et culturels sur les tracés du projet, la garante avait conseillé au maître d'ouvrage d'aller mobiliser ce public en faisant traduire le document de synthèse du dossier de concertation.
- **Les modalités de participation :** Aller à la rencontre du public, organiser des réunions en format hybride (présentiel et distanciel), allonger la durée des réunions publiques initialement prévues de 1h30 à 2h, assurer la traçabilité des échanges sur les débats mobiles, intégrer avantages et inconvénients dans le questionnaire, la possibilité de papiers libres en travail de forums, apporter des réponses à toutes les questions posées au fil de l'eau avec un délai compris entre 3 et 7 jours maximum avec publication sur site, publier les comptes-rendus des réunions publiques sur le site du projet dans un délai de 8 jours, valoriser sur le site les contributions des autres supports, faire intervenir en réunion publique ou sous forme d'interviews un panel diversifié d'acteurs pour partager leur analyse du projet.

- **La prise en compte des recommandations de la garante par le responsable du projet**

Il convient de rappeler que dans le cadre d'une concertation volontaire au titre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient « in fine » au seul maître d'ouvrage, la garante étant prescriptrice des modalités de la concertation, à charge pour le maître d'ouvrage de les suivre ou non mais que la garante rend publiques.

Les relations entre le maître d'ouvrage et la garante ont été continues et denses tout au long du processus de concertation, le maître d'ouvrage a été particulièrement attentif aux remarques de la garante .

A l'exception de deux d'entre elles, toutes les recommandations et observations formulées par la garante ont été prises en compte par le maître d'ouvrage tant sur les documents de la concertation que sur l'organisation du dispositif. La garante souligne la qualité d'implication du maître d'ouvrage appuyé par son assistant à maîtrise d'ouvrage dans la recherche d'une concertation effective avec le public.

Il convient en toute transparence de signaler que deux préconisations de la garante n'ont pas été suivies par le maître d'ouvrage : la traduction de la plaquette de synthèse du dossier de concertation en direction de la communauté turque, l'intervention d'un panel d'acteurs durant les réunions publiques.

Le dispositif de concertation :

252 affiches, newsletters, un kit de communication envoyé aux mairies, dispositifs sur les réseaux sociaux (Facebook, Instagram, LinkedIn, Twitter)

490 dossiers de concertation distribués

7600 plaquettes de synthèse du dossier de concertation distribuées

Un dossier complet et registre papier en mairie de Bordeaux, Bordeaux maritime, siège de Bordeaux Métropole, mairie de Lormont, mairie de Cenon, maison écocitoyenne de Bordeaux

Achats d'espaces presse écrite, achats d'espaces numériques, double page dans le journal de Bordeaux Métropole n°61 tiré à 450 000 exemplaires

1 exposition permanente sur les quais de Bordeaux avec 2 modèles de cabines exposées en extérieur, une expérience immersive en intérieur, des panneaux d'information

1 spot vidéo de 2min30 du projet consultable sur le site de la concertation

5 réunions publiques dont 2 en format hybride avec captation vidéo et 3 forums participatifs

32 débats mobiles sur le territoire de la Métropole et hors Métropole avec kakémonos, documents de concertation, 2 personnes représentant la maîtrise d'ouvrage avec des tablettes numériques, un registre papier

1 questionnaire sur le projet disponible sur le site de la concertation et sur les débats mobiles (profil des répondants, modalités des déplacements entre les 2 rives, perception et usage du transport par câble)

1 plateforme Internet de la participation <http://bordeaux-metropole.fr/telecabines>

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

- **Le public a-t-il pu disposer d'informations claires et complètes sur le projet (points 2 article 6 Aarhus) :** le dossier de concertation a respecté le champ de la concertation préalable défini à l'article L.121-15-1 du code de l'environnement(opportunité du projet, objectifs, caractéristiques, enjeux socio-économiques, impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire, solutions alternatives, absence de projet, modalités d'information du public après concertation préalable). Le dossier de 85 pages comportait un glossaire, un grand nombre d'illustrations et d'éléments chiffrés, des questions ouvertes. Le plan était structuré de manière logique. Les solutions alternatives étudiées faisaient l'objet d'un tableau d'analyse multicritères très compréhensible. Les 9 tracés soumis à concertation faisaient eux aussi l'objet de tableaux récapitulatifs.
- **Le dossier de concertation était-il facilement compréhensible d'une part, accessible d'autre part ?** le dossier était accessible depuis le site de la concertation, dans les mairies, maison éco-citoyenne, en réunions publiques et sur les débats mobiles. La garante regrette que les dossiers n'aient pas été en nombre suffisant lors de la première réunion publique (à nuancer avec une exposition par panneaux d'information et kakémonos à l'entrée de la salle de réunion). Par la suite la garante a demandé au maître d'ouvrage de prévoir un nombre suffisant de dossiers de concertations à la faveur des réunions et débats mobiles.
- **Un document de synthèse du dossier de concertation** en format 4 pages a été réalisé par le maître d'ouvrage. La garante estime que le document de synthèse aurait gagné à être un peu plus étoffé. Par ailleurs il aurait été pertinent de retrouver le QR Code également sur ce document qui avait vocation à être très largement diffusé.
- **Une exposition permanente** a été organisée tout au long de la concertation sur les quais de Bordeaux (2 cabines exposées en extérieur, exposition intérieure immersive). L'exposition a permis de capter un public sur un lieu hautement fréquenté à Bordeaux (habitants de la Métropole et hors Métropole, touristes) et a permis une approche concrète des cabines (volume, design, accessibilité). La garante tient à souligner la logistique inhérente à cette exposition.

- **Les cinq réunions publiques** ont été source d'informations pour le public avec de nombreux panneaux d'exposition, des supports de présentation publiés, un retour d'expérience de Toulouse avec la présence du chef de projet. Les deux réunions plus traditionnelles d'ouverture et de clôture ont fait l'objet d'une captation vidéo avec le replay sur le site de la concertation.
- **32 débats mobiles** ont été organisés sur le temps de la concertation dans des lieux fréquentés avec des éléments d'information sur le projet (kakémonos, dossier de concertation, document de synthèse). Ces débats mobiles (stations de tramway, marchés, clinique, parc relais, salle de concert, lycée, centre culturel, marchés de Noël, centre commercial, marchés hors Métropole, maison écocitoyenne) avaient lieu à des horaires différents en semaine et week-end. La période de Noël a été valorisée grâce aux marchés de Noël et à l'afflux de fréquentation sur les quais de Bordeaux à cette époque festive.
- **Les études techniques de faisabilité du projet** disponibles sur le site de la concertation.
- **La vidéo de 2min30** disponible sur le site de la concertation qui était pédagogique et complète en termes d'informations sur le projet.
- **Une foire aux questions (FAQ)** sur le site de la participation et réponses du maître d'ouvrage à 12 questions sur les principales caractéristiques du projet.
- **La publication sur le site de la concertation** des réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par le public, tous supports confondus.
- **Le dossier d'information a-t-il été publié dans des délais raisonnables pour informer le public et lui permettre de se préparer effectivement, autrement dit avant les délais légaux imposés par la loi (art L121-16, R121-19 CE, point 3 article 6 Aarhus)**. La garante avait attiré l'attention du maître d'ouvrage sur ce point. Le dossier de concertation devait être publié pour le 13 novembre 2022, le maître d'ouvrage l'a publié le 10 novembre. Il convient de préciser qu'il a fait l'objet par la suite de corrections mineures (éditorial, coquilles).
- Une concertation très largement relayée dans la presse régionale et nationale.

A la lumière de l'ensemble des éléments ci-dessus, la garante considère que le droit à l'information du public sur le projet de transport par câble a été effectif.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

La mobilisation du public

- Le public a globalement bien participé bien que les chiffres de la participation soient à mettre en perspective avec la taille de la population de Bordeaux Métropole sur le périmètre de la concertation. Certains dispositifs ont mieux fonctionné que d'autres (l'exposition permanente, les forums participatifs, les débats mobiles, la plateforme internet et le questionnaire).
- Une grande catégorie de public est représentée : des riverains du secteur d'étude, des usagers de transports, des habitants de la Métropole et hors Métropole, des acteurs économiques, le comité local Unesco Bordeaux, des associations et fédérations liées aux transports et mobilités douces, des représentants du monde du handicap, une association culturelle et culturelle, des aînés en conseil des sages, les maires des trois communes d'implantation du projet, des élus du territoire de la Métropole, des touristes. Il convient de noter une mobilisation particulière de publics avec deux contributions collectives, l'une des habitants de Cenon et l'autre des membres du centre culturel turc de Lormont.

- L'exposition permanente a été favorable à la mobilisation du public en captant un public qui ne serait peut-être pas entré dans la concertation d'une autre manière.
- Les 32 débats mobiles ont été également favorables à la mobilisation du public, en allant directement à la rencontre du public, ceux opérés les mercredi et samedi après-midi sur les quais de Bordeaux ont été très fréquentés. D'une manière générale tous ces débats mobiles ont été très bien reçus par la population, la garante qui a été présente à certains d'entre eux a pu en être témoin.
- La durée de la concertation sur 11 semaines a été suffisante, elle a fait l'objet d'une demande de prolongation de 15 jours à la garante par une fédération d'usagers de transports (FNAUT). La garante a répondu de manière défavorable à la demande de prolongation de façon argumentée (courrier publié sur le site du projet).
- Le site participatif de Bordeaux Métropole était adapté à la mobilisation du public avec la possibilité d'accéder au site par une adresse Url simple ainsi que par le QR code du dossier de concertation. Sur la plateforme, plusieurs outils de participation étaient possibles : une contribution directe, un avis sur une contribution, un questionnaire à remplir, un cahier d'acteurs.
- Il y a eu de réels échanges d'arguments sur l'opportunité du projet, les alternatives au projet, les variantes et caractéristiques du projet.
- Les trois forums participatifs de par leur conception en 4 ateliers de travail ont davantage fourni de la matière sur les variantes du projet. Néanmoins tous les sujets ont pu être abordés (papiers libres et temps questions/réponses public/maître d'ouvrage). Dans ces forums, le maître d'ouvrage s'est montré très accessible au public avec plusieurs représentants qui évoluaient avec le public autour des ateliers.
- Durant la phase de concertation, la garante a été sollicitée par la municipalité de Cenon par l'intermédiaire du service médiation de la ville qui lui a fait part de la difficulté pour certains de ses habitants de contribuer au regard de la fracture numérique. Au-delà du rappel d'autres modalités existantes (registre papier, réunions publiques, débats mobiles) il a été convenu, afin de favoriser l'expression de tous les publics, de pouvoir recueillir par courrier les contributions de ces personnes et de les faire parvenir collectivement via la mairie à la garante.

A la lumière de l'ensemble des éléments ci-dessus, la garante considère que le droit à la participation du public a été effectif.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

396 participant.e.s aux 5 réunions publiques

1803 questionnaires

1319 personnes rencontrées sur les débats mobiles

13677 personnes captées sur le parvis d'exposition des télécabines, 3317 personnes sur l'exposition intérieure

394 vues de la vidéo du projet, 868 vues des réunions publiques sur You tube

18314 vues sur la page internet de présentation du projet, 420 vues sur la page du site concertation

785 contributions au total, 3 cahiers d'acteurs, 2 contributions collectives (164 habitants de Cenon et 67 membres du centre culturel turc de Lormont), 432 contributions sur la plateforme, 287 contributions sur registres papier

3 cahiers d'acteurs

Synthèse des arguments exprimés par le public

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Préambule : Les observations et propositions du public présentées sont issues de l'ensemble des supports de participation à cette concertation (plateforme internet, réunions publiques, forums participatifs, cahiers d'acteurs, contributions par courriel, contributions par voie postale, débats mobiles, questionnaires).

Afin d'en améliorer la lisibilité, elles sont regroupées selon les thématiques suivantes : l'opportunité du projet, les impacts du projet, les solutions alternatives au projet, les variantes du projet, la procédure de concertation.

REGARDS CROISES SUR L'OPPORTUNITE DU PROJET

⇒ DES PERCEPTIONS MULTIPLES DE CE NOUVEAU MODE DE TRANSPORT PAR LE PUBLIC

- Un signe de modernité et d'attractivité du territoire, un signe positif pour l'image de Bordeaux.
- Un gadget touristique plus qu'un mode de déplacement quotidien des usagers de la Métropole.
- Un mode de transport urbain rapide et innovant, le transport du futur.
- Un effet de mode, un coup de communication.
- Un mode de transport écologique.
- Un équipement inesthétique dans la conception architecturale de Bordeaux.
- Une opportunité pour découvrir ou redécouvrir Bordeaux autrement.
- Un non-sens écologique, un projet de montagne incohérent en milieu urbain.

⇒ UN PROJET CONTEXTUALISE PAR LE PUBLIC DANS UNE APPROCHE PLUS LARGE DE DEPLACEMENTS SUR LA METROPOLE BORDELAISE

- Un consensus sur les difficultés de déplacements
 - Les difficultés liées à une organisation des transports convergeant vers le centre-ville de Bordeaux, des temps de transport trop longs.
 - La saturation des lignes de tramway A et B, à fortiori la ligne A entre Butinière et porte de Bourgogne, une fréquence trop faible des tramways à Butinière.
 - Un manque de franchissements de la Garonne, les difficultés des habitants de la rive droite pour se rendre sur la rive gauche aux heures de pointe.
 - Les difficultés de circulation routière sur la rocade, les encombrements aux abords des ponts d'Aquitaine et François Mitterrand.
 - Une Métropole qui se développe rapidement avec les déplacements induits, une offre de logements exponentielle sur la rive droite, un urbanisme qui favorise l'étalement urbain incitant à l'usage de la voiture, des concentrations de populations et d'emplois augmentant les déplacements.
 - Les difficultés de circulation des vélos et les problèmes de conflits d'usages.
 - La saturation des parcs relais, la difficulté d'accès au pôle de la Butinière en provenance des communes de la rive droite.
 - La connexion difficile entre les villes périphériques de la Métropole.
- Un besoin exprimé d'amélioration des transports en commun existants
 - La demande de prise en compte des retards, temps d'attente et pannes sur le réseau TBM.
 - L'idée chez certains qu'avant d'introduire un nouveau mode de transport, il faudrait optimiser et améliorer le fonctionnement des moyens de transport existants (bus, tramways, bat3).

⇒ **UN PROJET ANALYSE PAR LE PUBLIC SOUS L'ANGLE DU BESOIN DE MOBILITE : Quels besoins de mobilité exprimés à la concertation ?**

- Désenclaver la rive droite et faciliter les liaisons entre la rive droite et la rive gauche un manque de transports sur la rive droite.
- Gagner du temps de trajet sur les déplacements domicile-travail.
- Décongestionner la circulation routière sur la métropole bordelaise, proposer une véritable alternative à la voiture.
- Augmenter les capacités des transports en commun avec des solutions complémentaires.
- Désengorger le tramway aux heures de pointe.
- Pouvoir se déplacer sans passer par le centre de Bordeaux.
- Un deuxième besoin de franchissement du fleuve par le tramway.
- Le besoin d'un réseau de transports efficace sur l'ensemble de la Métropole.
- Prendre en compte la ZFE (zone à faibles émissions) qui va entraîner un report sur les transports en commun.

⇒ **LA QUESTION DE L'UTILITE DU PROJET DE TRANSPORT PAR CABLE COMME SOLUTION DE MOBILITE EST REGARDEE A LA CONCERTATION**

- **Le secteur d'étude du projet** : une liaison directe entre les hauteurs de Lormont/Cenon et la rive gauche Bacalan/Achard/cité du vin
 - Un véritable projet de territoire facteur d'attractivité pour Lormont, Cenon et propice au développement du quartier Bacalan-Achard, un projet soutenu par les trois communes d'implantation concernées, un intérêt réel manifesté par certains habitants de ces communes.
 - L'attractivité d'une liaison directe avec un temps de parcours très rapide.
 - Un petit parcours, un projet limité et sectorisé, l'absence de pôles majeurs de la Métropole à desservir.
 - La présence sur le secteur de très nombreux équipements d'intérêt général, culturels, sportifs.
 - Une couverture géographique limitée pour ce projet avec des contraintes de corridor induites par le choix du transport par câble.
 - Un projet jugé au service de Lormont et Cenon, pas au service de l'intérêt général.
 - Un besoin de transports sur cet axe non avéré, la présence du tramway et des bus sur ce même parcours.
- **Un moyen de s'affranchir des contraintes physiques**
 - Un projet qui ne s'affranchit que de l'obstacle de la Garonne, un dénivelé jugé faible sur les coteaux.
 - Un projet qui permet de franchir le relief des coteaux, utile pour les vélos.
 - La possibilité de se déplacer en s'affranchissant de la circulation routière.
 - Une faible emprise au sol.
- **Le rapprochement des deux rives**
 - Un projet de réconciliation entre la rive droite et la rive gauche, un projet qui peut contribuer à rendre touristique la rive droite et faciliter l'accès aux lieux culturels et sportifs de la rive droite.
 - Un temps de parcours entre les deux rives très rapides, un gain de temps pour traverser la Garonne.
 - Un projet non justifié avec le pont Chaban Delmas présent sur ce secteur sous utilisé pour les transports en commun (2 voies dédiées) et les navettes fluviales.
 - Un projet qui permet un nouveau mode de transport sur les quartiers Brazza et Lissandre, un projet qui améliore l'accessibilité au quartier des bassins à flots.
 - Il y a des ponts : le pont supplémentaire Simone Weil bientôt en service, quid du projet d'un pont en amont du pont d'Aquitaine ?
 - Un projet qui pourrait être dupliqué ailleurs au-dessus de la Garonne.

▪ Une réponse aux besoins de déplacements ?

Un projet jugé comme une réponse crédible et rapide aux besoins de déplacements

- Une réponse jugée très pertinente aux usagers de la rive droite venant travailler au quotidien sur la rive gauche, une réponse aux besoins de déplacements liés aux nombreux projets de développement de la rive droite.
- Un moyen de se déplacer sans passer par le centre de Bordeaux.
- Un trajet actuel entre les coteaux et la cité du vin en tramway long et fastidieux avec changement.
- Une solution pour la commune de Lormont confrontée aux engorgements routiers.
- Un projet qui peut permettre le développement des emplois et leur accessibilité.

Un projet jugé non adapté aux besoins de déplacements

- Un projet qui ne répond pas à l'intérêt du plus grand nombre d'usagers, répondant aux besoins intra-métropole mais pas extra-métropole, un projet à visée touristique, un projet ne répondant pas aux besoins liés aux grands sites d'emplois et de développements urbains.
- Un besoin de déplacements 10 fois plus important que la capacité de transport du projet.
- Un besoin de priorisation des besoins.
- Un projet qui complexifie les déplacements des usagers actuels en ajoutant des ruptures de charge supplémentaires, un projet qui va déplacer les problèmes actuels liés aux besoins de déplacements avec un risque de saturation du tramway B en rive gauche.
- Le besoin de favoriser les modes de déplacements circulaires autour de la Métropole.
- Une réponse pouvant sembler disproportionnée à l'urbanisation des bassins à flots.

Un projet qui ne peut être la seule réponse apportée aux besoins de mobilité, un moyen utile mais non suffisant

- Un besoin de ne pas concurrencer les projets.

Un projet à inscrire dans une prospective des déplacements futurs

- Une vision prospective à avoir sur l'opportunité du projet pour mieux desservir les zones urbaines en devenir à l'étude à Bordeaux Nord.
- La question de la projection de l'augmentation des déplacements à l'horizon 2030.

▪ Un projet pour compléter l'offre de Transports en commun (TEC) existante

- Un projet à resituer dans le schéma des mobilités, une réponse de plus apportée, une possibilité de diversifier les habitudes de déplacements.
- Une solution complémentaire à intégrer à un réseau global cohérent, un projet à penser en amont pour garantir son efficacité comme transport en commun.
- Un risque de doublon avec le tramway, un projet qui peut alléger la charge sur la ligne A, un impact jugé faible sur la ligne A.
- Une offre de TEC déjà bien développée qui va encore s'améliorer.

▪ La décongestion des déplacements

- Tout projet de transport devrait avoir pour objectif la réduction de la part de la voiture.
- L'absence d'impact avéré du projet sur la circulation routière, quel report modal ?
- Un projet qui peut être utile s'il facilite la circulation aux heures de pointe.
- L'importance des parkings-relais pour inciter au report modal.
- Pas d'amélioration pour l'accès Butinière depuis les communes de la rive droite.

▪ **La capacité de transport**

- La question de l'efficacité de ce mode de transport en tant que transport collectif pour les déplacements domicile/travail : la fréquentation réelle de l'équipement par les usagers est questionnée avec des interrogations sur la méthodologie de calcul de fréquentation, la comparaison avec les chiffres de fréquentation du projet Téléo de Toulouse.
- Une fréquentation de trafic annoncée qui offre une véritable alternative aux déplacements du quotidien, une capacité de transport de voyageurs par heure supérieur à tout autre moyen de transport.
- Un potentiel d'habitants usagers très important, plusieurs milliers d'habitants sur le secteur d'étude.
- La fréquentation annoncée du projet correspond à l'augmentation annuelle des usagers du tramway.
- Une vitesse commerciale moyenne modeste.
- La difficulté à augmenter les débits et fréquences, l'impossibilité à étendre le projet une fois installé.

▪ **Les enjeux d'intermodalité liés au projet**

L'intermodalité comme sujet central, la nécessité d'une interconnexion fluide aux autres modes de transports en commun : tramways, bus, bat3, parcs relais...

- Un choix de tracés à opérer sur les critères d'intermodalité.
- Une intermodalité non suffisamment démontrée à la concertation.
- L'absence de connexion à Cenon Gare gare RER et TER à forte fréquentation.
- Veiller à la connexion du projet aux correspondances avec les bus (BHNS, liaisons vers les communes voisines, liaisons vers Bordeaux depuis Achard, liaisons depuis Artigues, Floirac).
- La question des temps de parcours vers le centre-ville en intégrant la rupture de charge.
- Un projet de télécabines tombant sur un tramway déjà saturé aux heures de pointe, effets du projet sur la fréquentation des tramways A et B, nécessité à augmenter la fréquence des tramways en heure de pointe.
- Veiller à l'interconnexion du projet aux déplacements en vélos : la prise en charge des vélos y compris aux heures de pointe, la réservation de cabines pour les vélos, des vélos en libre-service à proximité.
- Prévoir des parcs relais suffisants pour accueillir les usagers venant de l'extérieur de Bordeaux
- La crainte de grands parkings au pied des télécabines, un projet qui pourrait avoir un effet d'incitation à prendre sa voiture vers Buttinière pour prendre les télécabines.

• **L'accessibilité**

- L'importance de la prise en charge des personnes à mobilité réduite (PMR), des poussettes, des vélos.
- Un risque d'accès laborieux aux télécabines.
- Des précisions à apporter sur les conditions d'accessibilité aux télécabines, prévoir un guide d'accessibilité, la création d'une file d'attente pour les personnes à mobilité réduite (PMR), des files d'attente larges pour permettre l'accessibilité.
- La question de l'accessibilité aux animaux de compagnie.

• **Le potentiel touristique**

- Le projet est-il destiné aux touristes ou aux usagers métropolitains ?
- Des besoins plus nombreux et plus urgents que ceux liés au tourisme.
- Un projet qui peut satisfaire les habitants et les touristes.
- Une vocation touristique non avérée.
- L'expérience de Brest, une réussite pour le tourisme .

• **Un projet 100% électrique**

- Quel est le bilan carbone de ce projet ? Quelle est la consommation électrique du transport par câble ?
- La contradiction d'un projet de mobilité électrique dans un contexte de pénurie d'énergie.
- Un projet en faveur de la transition énergétique.

- **La fiabilité de ce mode de transport**

- La sécurité : la résistance aux aléas climatiques, la sécurité pour les usagers, la gestion en cas de panne, la promiscuité dans les cabines, la peur du vide, la procédure d'intervention des secours.
- La maintenance : les contraintes des interventions sur l'infrastructure, l'interruption de fonctionnement durant la maintenance, la crainte d'une sous-estimation du temps de maintenance.
- La disponibilité de l'équipement, la durée de vie des équipements (cabines et câbles).
- L'absence d'une solution palliative de report en cas de panne prolongée ou de dysfonctionnement.

⇒ **LA QUESTION DU COUT DU PROJET**

Un cout regardé par le public dans un contexte budgétaire tendu

- Un investissement de Bordeaux Métropole jugé aux dépens d'autres investissements.
- Un projet à mener avec une bonne utilisation de l'argent public.
- La crainte d'un dépassement budgétaire en phase travaux, le surcout de la technologie 3S.
- Les modalités de financement du projet, le cout pour le contribuable, les couts de fonctionnement et de maintenance non mutualisables, le cout en cas de déficit de l'équipement.
- Un gaspillage d'argent public, favoriser plutôt les transports gratuits.
- L'idée d'un financement participatif.
- Intérêt financier des fabricants.

Un rapport coût/efficacité interrogé

- Un projet moins couteux qu'un tramway ou un métro.
- Un cout kilomètre plus élevé qu'un tramway, un projet couteux au regard du potentiel de fréquentation.
- Quel retour sur investissement ? Un amortissement du projet sur le plus long terme.

La tarification pour l'usager

- Tarification pour l'usager, cout du ticket, intégration dans le réseau Transports Bordeaux Métropole.
- L'idée d'un tarif spécifique pour les usagers hors métropole.

⇒ **LA QUESTION DE LA TEMPORALITE DU PROJET**

- Une rapidité de mise en œuvre du projet répondant aux besoins urgents des populations.
- Un projet prématuré, un degré d'urgence non avéré.
- Le risque d'un projet dépassé au moment de sa mise en service.
- Un projet réalisé en 2028 : difficultés de déplacements réelles aujourd'hui, travaux du pont de Pierre achevés à cette échéance.
- Des études lancées qui pourraient mettre en suspens la décision de mise en œuvre du projet : étude de robustification du tramway, étude d'opportunité du Métro.

Propositions formulées à la concertation : Attendre les résultats de ces études (étude de robustification du tramway et étude d'opportunité du métro), attendre les conclusions de l'enquête Ménages-Déplacements

OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LES IMPACTS DU PROJET

⇒ **LES IMPACTS SUR LE PAYSAGE**

- La nécessité d'insertion du projet dans le paysage urbain historique de la ville.
- La prise en compte de l'inscription au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, la question posée par le public du retrait possible de l'inscription, de la validation du projet par le comité Unesco.

- La précision par le Comité Local UNESCO Bordeaux qu'un projet de transport par câble peut être étudié, qu'il n'est pas en lui-même incompatible avec la valeur universelle et exceptionnelle de Bordeaux, port de la Lune.
- Les points de vigilance du comité local UNESCO Bordeaux : l'impact patrimonial sur la valeur universelle et exceptionnelle (VUE) différente selon le tracé : *contribution du comité local Unesco Bordeaux du 13 février reçue par courriel* « la proposition d'un tracé nécessitant la construction d'un pylône d'environ 100 m de haut dans le lit de la Garonne en rive gauche mettrait la ville de Bordeaux en grandes difficultés vis-à-vis de la préservation de la VUE du site inscrit », « le pont Chaban Delmas comme symbole d'une porte de la ville, la présence du fleuve comme élément vital et essentiel dans la composante paysagère dans la valeur universelle et exceptionnelle ».
- La hauteur des pylônes, l'insertion des stations peu abordée, l'absence d'évaluation de l'impact paysager du projet à la concertation.
- Des câbles électriques aériens quand la tendance est à l'enfouissement.
- La préservation des vues depuis les coteaux sur la Garonne (parcs, châteaux).

⇒ LES IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL

- La Garonne : les conséquences de l'artificialisation du fleuve avec l'implantation de pylône dans son lit
- La préservation du patrimoine arboré des coteaux en cohérence avec l'objectif de « zéro artificialisation nette ».
- La prise en compte des arbres centenaires du parc Palmer.
- Quid des impacts sur la faune, des couloirs de migration pour les grues ?

⇒ LE BRUIT

- L'intensité du bruit pour les riverains, la fréquence du bruit pour les riverains, le risque de nuisances sonores minimisées à la concertation.
- Un quartier Lissandre déjà impacté par le bruit de la voie ferrée.

⇒ LE FONCIER

- Questionnement sur les expropriations nécessaires, la phase travaux.
- Le risque de dépréciation immobilière des habitations concernées.
- Un risque de voir encore augmenter les prix de l'immobilier.

⇒ LE SURVOL

POUR LES RIVERAINS

- La proximité des habitations sur le quartier de Lissandre, le vis-à-vis et le respect des riverains, la hauteur des cabines par rapport aux habitations, un sentiment d'accumulation des contraintes pour les habitants de ce secteur (voie ferrée, tramway, projets immobiliers).

POUR LES ACTIVITES ECONOMIQUES

- Le respect du tissu économique existant et la prise en compte du poids économique des entreprises et des retombées sur l'économie locale.

La question de la sécurité dans le contexte d'entreprises classées au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

- o La sécurité pour les usagers du transport par câble et pour les infrastructures du transport par câble en lien avec les risques d'explosion et d'incendie induits par le stockage d'alcool sur le site de MBWS (effets thermiques et projection de débris en cas de sinistralité). Un projet à regarder sous l'angle de l'étude de dangers en cours d'actualisation avec les services de l'Etat en charge des installations classées.

- Le risque d'accidentologie lié au flux de véhicules lourds de transport de matières dangereuses, risque augmenté avec l'augmentation des flux de déplacements liés à l'usage du transport par câble (parking relais 300 places envisagé).
- La sécurité pour les salariés et les infrastructures du site CNB.

La question de l'impact sur l'activité économique des entreprises

La pérennité des activités de l'entreprise MBWS

- Le gel du foncier induisant des pertes économiques pour le développement des activités de MBWS.
- Le risque d'acte de malveillance.
- Les servitudes liées à la maintenance et à l'exploitation du transport par câble.
- Le risque de surcote des primes d'assurance et les responsabilités respectives en cas de sinistralité.
- Le risque de durcissement des autorisations administratives au titre de la réglementation ICPE avec la possibilité de prescriptions complémentaires en lien avec les risques liés à la présence du transport par câble sur site.
- La demande de MBWS d'abandon du tracé rouge Lissandre sud-Achard jugé très dangereux par l'entreprise, la demande de MBWS de privilégier les tracés bleu et vert.

La pérennité des activités de l'entreprise CNB

- La préservation de la confidentialité des activités (technologie, innovation) : l'opacification des cabines comme solution.
- La préservation de l'expérience client : la qualité de la relation client avec l'accès direct aux pontons face à la cité du vin pour une livraison directe de catamarans haut de gamme et la présence d'un patrimoine bâti industriel historique, l'évitement de pylônes dans la zone de livraison clients.
- La garantie de continuité des activités du site durant la phase travaux du transport par câble.
- Une inquiétude exprimée par des salariés de l'entreprise.
- Un positionnement sur les choix de tracés (défavorable au tracé rouge, favorable sous conditions aux autres).

Proposition formulée à la concertation : La proposition d'un tracé alternatif orange : vers Achard avec une infrastructure de virage bien plus au nord du site CNB, comportant une proposition de variante vers la station New-York.

Les impacts sur l'ensemble immobilier du centre commercial des 4 Pavillons

Le centre commercial favorable au projet de transport par câble et au terminus positionné sur le site du centre commercial souligne la nécessité d'une vision d'ensemble, d'une étude et d'un point juridique et financier avec le maître d'ouvrage du projet de transport par câble. Il est posé les questions suivantes :

- L'accessibilité depuis l'avenue Carnot.
- La conservation de la visibilité du centre commercial depuis l'avenue Carnot.
- La reconstitution des places de parking avant la mise en place du parc relais.
- L'attention aux cheminements doux jusqu'à la Butinière.
- La volonté d'étendre à terme les tracés avec des stations complémentaires.

LES OBSERVATIONS DU PUBLIC RELATIVES AUX SOLUTIONS ALTERNATIVES AU PROJET DE TRANSPORT PAR CÂBLE

⇒ L'analyse par le public des solutions alternatives présentées à la concertation par le maître d'ouvrage (mais écartées par lui au regard des critères d'analyse)

- L'amélioration de la desserte de bus existante : ligne Corol 32
 - Un chiffre contesté de fréquence de cette ligne dans le dossier de concertation (20 min et non 30 min).
 - L'absence de mention de la ligne de bus RNA 302 (14 min de la Butinière à Achard).
 - Pourquoi ne pas développer la ligne 32 avec la fréquence d'une liane et bus articulés ?
- Le bus combiné au bat3
 - Augmenter la capacité et l'efficacité des bat3 : augmenter les navettes, la fréquence, la plage horaire de fonctionnement, le nombre de pontons, aller vers l'autonomie énergétique des navettes.
- La création d'une nouvelle ligne de tramway vers la cité du vin via le pont Chaban Delmas
 - Un maillon de tramway à construire entre la cité du Vin et la ligne A au niveau de Cenon Gare.
 - Le pont Chaban Delmas et sa capacité à accueillir le tramway dans sa conception initiale.
 - Des difficultés techniques non étayées avancées dans le dossier de concertation.
 - Pourquoi la concertation ne présente pas une étude de faisabilité d'un TCSP Gare de Cenon/ BAF, projet associé à la réalisation des opérations Brazza et Pont Rouge ?
Un tel projet permettrait : de sécuriser le réseau de tramway en organisant un maillage afin de faire face à des difficultés imprévues, un cout au km plus faible, du foncier disponible, des périodes d'indisponibilité dues aux passages des bateaux inférieures en cumulé aux périodes de maintenance du TPC, une continuité de transport sans rupture de charge, une connexion à Cenon Gare, une desserte de Brazza, une solution permettant de desservir à la fois Lormont et Cenon, une extension possible par la suite vers Cracovie, une jonction future avec la ligne C aux Aubiers.

⇒ L'analyse par le public de la solution alternative plus particulièrement étudiée par le maître d'ouvrage en comparaison du transport par câble : la création d'une ligne de bus express électrique

- Avantages : extensions possibles, arrêts multiples.
- Le bus express et le câble sont mis en comparaison mais les modalités de desserte sont très différentes avec des dessertes de points non desservis par le transport par câble.

⇒ Des solutions alternatives proposées par le public à la concertation

- Le renforcement des lignes de tramway existantes et/ou la création de lignes de tramway :
 - Un maillage du réseau de tramway comme solution aux enjeux de mobilité sur la métropole bordelaise
 - Des couts de fonctionnement du tramway moindres.
 - Des tramways à faire passer sur les Cours.
 - Un système de transport qui fonctionne bien sur le territoire métropolitain, la possibilité d'augmenter le trafic et le réseau : amélioration des cadences, ajout de voitures, renfort sur les heures de pointe.
 - Relier les lignes A et B via porte de Bourgogne, dévier la ligne A depuis Stalingrad vers un nouveau pont en amont du pont de Pierre, étendre la ligne D vers le nouveau pont Simone Weil vers Floirac, créer une ligne Butinière/Galin/Belvédère/pont St Jean/peyronnet-paludate/terminus Brienne.

- La création d'un métro
- A l'instar d'autres métropoles le métro comme réponse aux enjeux de mobilité de demain, solution de moyen et long terme, de substitution à la voiture et de remède à la saturation des tramways, une solution jugée faisable techniquement.
- Une ligne de métro traversant les nouveaux quartiers vers la gare, centre-ville et campus pouvant être complétée par un tram-train.
- Allouer le budget du transport par câble à une première tranche de métro sur ce secteur.
- Un métro jugé irresponsable par certains.

- Une extension du tramway et un métro à plus long terme

- Le développement des mobilités douces
- Augmenter les pistes cyclables, faire du vélo le mode de transport principal avec un réseau vélo express complet sur rapide et confortable.
- Réaliser des aménagements piétons et vélos (exemple de la passerelle Eiffel).
- Augmenter la capacité des parcs relais.
- Développer les voies réservées au covoiturage.

- Le renforcement du transport de passagers par voie fluviale
- Valoriser la présence du fleuve pour connecter les deux rives : l'idée d'un bac électrique.
- Augmenter les Bat3 entre Bassens et Villenave d'Ornon, augmenter les Bat3 de Latresne et St Louis de Montferand vers Bordeaux avec des parcs relais.

- Le renforcement des lignes de bus existantes et/ou la création de nouvelles lignes de bus avec l'objectif de prolongement de lignes
- Des lignes circulaires sur les boulevards pour relier les deux rives sans passer par le centre de Bordeaux.
- Renforcer les bus sur les hauteurs de la rive droite avec rabattement sur le tramway.
- Un BHNS Butinière-république-palais de justice, sur deux voies du pont d'Aquitaine, hauts de Garonne/Floirac/gare st Jean.

- Le renforcement des transports par voie ferroviaire pour desservir les banlieues (gares comme plateformes multimodales).
- La construction de nouveaux ponts (voitures, bus, vélos, piétons).
- La réouverture du pont de Pierre aux voitures.
- Un RER Métropolitain efficace.
- Un projet de transport par câble à privilégier entre Bègles et l'île d'Arcins.
- Un télésiège.
- L'élargissement de la rocade.

LES OBSERVATIONS DU PUBLIC RELATIVES AUX VARIANTES DU PROJET

Préambule : il était soumis à la concertation 9 tracés du projet de transport par câble comportant entre 2 et 4 stations selon les variantes.

⇒ **LES 9 TRACES** (rouges, verts, bleus)

Arguments d'ordre général

- Un choix de tracé qui doit se faire pour des raisons techniques et de maîtrise de cout dans le sens de l'intérêt général, pas en fonction des volontés des communes concernées, sur la base d'études objectives et réalistes, indiquer les raisons du choix d'un tracé final par le maître d'ouvrage.
- Des itinéraires courts à large potentiel de voyageurs, le stationnement pour les usagers en report modal.

- Tracés rouges
 - Un tracé R1 moins impactant pour le paysage, un tracé rouge moins difficile à concilier avec la valeur universelle et exceptionnelle du port de la Lune, un tracé moins cher à mettre en œuvre, un tracé plus droit, la meilleure VAN (valeur actualisée nette).
 - Des tracés rejetés par les acteurs économiques.

- Tracés bleus
 - Un tracé bleu moins difficile à concilier avec la valeur universelle et exceptionnelle du port de la Lune, un tracé moins cher à mettre en œuvre, un tracé plus droit.
 - Un tracé B1 sans station de voyageurs à Lissandre perdant tout intérêt économique, la possibilité d'un tracé bleu qui permette une station voyageurs.

- Tracés verts
 - Le Tracé le mieux connecté au cœur de ville coté rive gauche, jugé le plus pratique.
 - Un tracé qui a un impact visuel important.
 - Un tracé qui a une bonne VAN.
 - Un tracé vert qui impliquerait selon le comité local Unesco Bordeaux de trouver des solutions alternatives à l'implantation d'un pylône en Garonne et à une traversée en diagonale.

- **Propositions à la concertation de tracés alternatifs :**
 - Un tracé alternatif orange soumis à la concertation par un acteur économique (CNB) vers Achard ou New York, présenté comme conciliant les enjeux de mobilité et la préservation des activités économiques.
 - Un tracé vert avec une gare intermédiaire au niveau de la place de la demie-lune.
 - Des propositions de prolongation de tracé : Bordeaux Lac, parc des expositions, limite ouest d'Artigues, en rive gauche sur les quais, pont de Pierre.

⇒ LES STATIONS

Arguments d'ordre général

- Positionner les stations dans la perspective du plus grand nombre d'usagers et comme des lieux stratégiques pour le développement des espaces urbains, un bon projet s'il y a un maximum de stations.
- Faire un choix de stations dans l'intérêt général au-delà des aspirations des communes, avec un bilan avantages/inconvénients de chaque station.
- Le regret d'avoir écarté le terminus Brandenburg avec une connexion aux lignes de bus, tramway, parc relais.

- **Station Buttinière** Les avantages : nœud multimodal de transports majeur, proximité d'équipements structurants d'intérêt général, situation favorable aux milliers de déplacements en lien avec le centre culturel turc, la polyclinique, les lycées et équipements sportifs, station Buttinière très proche de l'arrêt Palmer. Les inconvénients : la saturation existante du parking relais, la gestion sur un seul lieu de tous les flux de voyageurs.

- **Station Cité du vin** Les avantages : très bonne connexion au cœur de ville, bonne connexion pour les vélos, intérêt touristique. Les inconvénients : impact visuel sur le pont et la cité du vin, concentration de monde sans possibilité de parking, risque d'encombrement à la station cité du vin, saturation tram B, pylône dans la Garonne et impact visuel et patrimonial important, nuisances visuelles pour nouveaux habitants du quartier Brazza, éloignement du centre-ville de Bordeaux.

- **Station Rocher de Palmer** Les avantages : lieu culturel important (200000 visiteurs/an au Rocher et un lieu évènementiel), présence d'un grand nombre d'équipements scolaires, sportifs et culturels existants et futurs, connexion Buttinière avec la passerelle, utilisation importante de la piste cyclable par les usagers, efficacité pour les habitants de Cenon, libération du tramway des flux vers Floirac et le haut-Cenon. Les inconvénients : des sensibilités paysagères, la nécessité de construire un parking en zone protégée, absence d'intérêt avec une passerelle entre butinière et le rocher de palmer, situation éloignée du tramway.
- **Station Achard** Les avantages : connexion au tramway permettant un pôle d'échanges, une opportunité pour développer les espaces urbains du quartier Bacalan au nord de la cité du vin, un trajet plus court, une situation à mi-chemin entre le pont d'aquitaine et le pont Chaban Delmas, une emprise foncière disponible, le désenclavement d'un quartier qui se développe. Les inconvénients : un éloignement du centre-ville, une mauvaise connexion à vélo, pas de bat3.
- **Station centre commercial des 4 pavillons** Les avantages : une desserte à la fois des communes de Lormont et de Cenon, la redynamisation du centre commercial, un positionnement au plus près de la rocade pour les usagers hors Métropole, un secteur destiné à forte évolution, des liaisons pour les vélos sous réserve d'étudier les emprises pour les pistes cyclables prévues par ailleurs, la facilité pour la réalisation du parking, Les inconvénients : un cout supplémentaire pour peu de voyageurs supplémentaires vers ce centre qui n'accueille pas le tramway, un parking des 4 pavillons déjà saturé avec la clientèle du centre, aucune intermodalité, la dangerosité pour les piétons, la difficulté à modifier les habitudes des voyageurs.
- **Station Lissandre Sud** Les avantages : une station voyageurs indispensable qui doit être pensée avec l'aménagement du quartier, des milliers d'habitants concernés, une desserte intéressante pour les salariés du quartier, une source de mobilité pour les nouveaux habitants de Lormont. Les inconvénients : un projet implanté dans une zone pavillonnaire.
- **Station Lissandre Nord** Les inconvénients : l'inutilité d'une station qui ne prend aucun voyageur, des nuisances pour les habitants sans avantages retirés.

⇒ LES AMENAGEMENTS CONNEXES AU PROJET DE TRANSPORT PAR CABLE

- L'importance des parkings relais avec capacité suffisante, bornes de recharge des voitures électriques.
- Développer des pistes cyclables autour des stations, prévoir des garages à vélos suffisants et sécurisés.
- Une passerelle entre la Butinière et le parc Palmer pertinente car favorisant la marche, une attention aux conflits d'usages piétons/vélos (4 m de large souhaitée), prévoir la couverture de la passerelle voire un tapis roulant.

⇒ LES EQUIPEMENTS D'USAGE LIES AU PROJET SOUHAITES PAR LE PUBLIC

- A l'extérieur et à l'intérieur des stations : toilettes, agent d'accueil, caméra de sécurité, borne d'appel, poubelles, panneaux d'information et d'affichage trafic, distributeur TBM, équipements vélos, salle d'attente et places assises, panneaux photovoltaïques, Wi-Fi, commerces, cendriers, belvédère, table d'orientation et longue-vue, point travail, toiture végétalisée, retrait DAB.
- A l'intérieur des cabines : caméra de sécurité, bouton d'urgence, panneau d'information, places PMR vélos et poussettes, vitres teintées, ventilation, musique, informations en braille, pictogramme, brouilleur de portable.

⇒ LES CABINES

- Les grandes cabines pour leur capacité d'accueil, une meilleure prise en charge des PMR, des vélos et poussettes.
- Les petites cabines offrent plus d'intimité et sont pratiques pour l'emport des vélos .

⇒ **LE CHOIX DE LA TECHNOLOGIE**

- La technologie 3S la plus adaptée (moins de pylônes, meilleure résistance au vent).
- Questionnement sur la différence du nombre de pylônes entre les deux technologies.
- Une attention à porter à l'esthétisme des pylônes (exemple de Londres).

OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LA PROCEDURE DE CONCERTATION

⇒ **SUR LES OUTILS**

- Une meilleure perception du projet souhaitée : projection Googleearth, simulation sur photos.
- Des manquements ou erreurs dans le dossier de concertation : les solutions de mobilité existantes, les temps de parcours, les solutions alternatives écartées, les déplacements pendulaires Buttinière/Achard.
- La demande d'études de fréquentation.
- Un dossier de concertation bien complet permettant une bonne compréhension du projet, une bonne information du citoyen, une analyse multicritères pertinente, un très bon dispositif de concertation, une exposition permanente utile pour la connaissance du projet.
- Un manquement au questionnaire, une difficulté signalée d'inscription sur le site de la concertation.
- Une objectivité du dossier discutable, un projet flou soumis à concertation.

⇒ **SUR LA SINCERITE DE LA PROCEDURE**

- Une concertation reçue favorablement.
- Des avis favorables au projet jugés orientés et non argumentés par certains contributeurs.
- Une concertation qui aurait dû se concentrer sur la recherche de moyens de transport pour relier les deux rives.
- Le travail en forums participatifs qui favorise dans les scénarii la pertinence du transport par câble comme solution pertinente.
- L'avancement du projet avec le sentiment d'une décision déjà prise, la capacité réelle du public à peser sur la décision, l'apport de la concertation .

⇒ **SUR LA DUREE DE LA CONCERTATION** : une demande de report de la date de clôture de la concertation de 15 jours (au-delà de la période de congés de février).

.....

LES ELEMENTS DE REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS POSEES A LA CONCERTATION

A la demande de la garante, les questions posées par le public (tous supports confondus) ont fait l'objet de réponses du maître d'ouvrage (publiées sur le site, disponibles dans les comptes-rendus des réunions publiques), elles sont présentées dans la synthèse des arguments. Il est reproduit ci-dessous les éléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage en cours de concertation.

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions relatives à l'opportunité du projet**

- Le transport par câble est une des composantes du schéma de mobilités, il ne résoudra pas à lui seul les problèmes de déplacements, d'autres projets répondant à des besoins de mobilité sur la métropole sont inscrits au schéma métropolitain des mobilités.
- Le projet participe au maillage du réseau de transports en commun existants.
- Le projet de transport par câble a vocation à répondre aux besoins de déplacements liés aux flux domicile-travail, les chiffres de fréquentation démontrent l'utilité du projet.

- La justification du projet par sa capacité à s'affranchir des contraintes physiques, ici la Garonne, les coteaux, les axes de transport.
- La mise en œuvre de ce projet est rapide.
- L'aire d'étude choisie couvre un secteur à fort développement tant sur la rive droite que sur la rive gauche (activités, habitations) avec une prévision d'augmentation en 2030 de 30% de plus en habitants et 23% de plus en emplois.

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions relatives à la fréquentation du transport par câble**

- La capacité de transport qui s'appuie sur la fréquence est comparable à celle d'un tramway, l'estimation entre 9500 et 18000 voyageurs/jour est inférieure aux limites permises pour ce mode de transport, jusqu'à 30000 à 40000 voyageurs/jour.
- Les études de déplacements et de fréquentation sont présentées à la concertation et disponibles sur le site.
- Les usagers visés sont diversifiés, ce ne sont pas que des usagers du tramway ligne A.
- Le logiciel de modélisation de la fréquentation est le même pour les bus et les tramways, les chiffres annoncés de fréquentation sont des extractions de ce modèle, pas d'explications sur la comparaison avec Toulouse.
- Sur la question posée des flux massifs, 12 personnes toutes les 40 secondes c'est 90 personnes toutes les 5 minutes, à ce stade la fréquence est de 40s, elle pourrait être améliorée si le besoin est supérieur.
- La diminution attendue sur le trafic de la ligne A est entre 5 à 10%.
- Le logiciel d'étude de fréquentation a modélisé un trafic touristique équivalent à 10% du trafic.
- Le report des usagers des télécabines ne se fera pas que sur le tramway : lignes de bus en projet (schéma des mobilités).

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions relatives aux solutions alternatives**

- Les solutions alternatives ont été présentées à la concertation avec une analyse multicritères, qualité de l'offre de transport moindre pour la ligne 32 et contraintes techniques pour le tramway avec un pont Chaban Delmas qui est levant.
- Une étude de robustification du réseau de tramway va être lancée qui va étudier les points de fragilité et dans le cadre de cette étude il est possible qu'un barreau entre la rive droite et la rive gauche soit envisagé.
- Le schéma des mobilités prévoit d'autres modes de transports à l'échelle de la métropole (bus express et cars express).
- Dans le schéma des mobilités il y a une réflexion sur la possibilité d'un nouveau pont en aval du pont d'Aquitaine.
- La réouverture du pont de Pierre aux voitures ne va pas en faveur de la diminution de la place de la voiture dans la métropole.
- Le développement des bus et navettes fluviales sur le secteur d'étude n'offre pas les mêmes perspectives capacitaires. Il est prévu au schéma des mobilités un renforcement de l'offre de Bat3 mais cela n'offre pas les mêmes capacités de transport pour absorber les flux de voyageurs sur ce secteur.
- La solution d'une construction d'une ligne de tramway à passer sur le pont Chaban Delmas a été étudiée mais écartée (pont Levant, contraintes techniques), la télécabine est complémentaire au pont Chaban Delmas saturé aux heures de pointe.
- Il est étudié dans le cadre du schéma des mobilités une liaison de bus express passant sur le nouveau pont Simone Weil à l'horizon 2024/2025.
- Le projet Brazzaligne peut assurer la liaison entre Lissandre et la gare de Cenon, la liaison Corol 31 a vocation à devenir une ligne de bus express.
- La difficulté des extensions de rames de tramway.
- Il est prévu des optimisations et renforcements des transports existants dans le cadre de la délégation de service public 2023-2030.
- Les solutions de télécabines et de métro n'ont pas la même temporalité, la métropole lancera en 2023 une étude d'opportunité du métro.
- La mise en œuvre de télésièges impossible pour raison de sécurité (chute d'objets).

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions sur les tracés**

- Le rapprochement de la station au plus près de la gare de Cenon était complexe au regard de l'urbanisation de ce secteur.
- Une station à Lissandre Nord sans voyageurs s'explique par l'absence de place entre deux faisceaux ferroviaires pour faire une station voyageurs permettant une montée et descente correcte des usagers. Le maître d'ouvrage va regarder plus en détail dans les études à venir.
- Le prolongement d'un tracé à l'ouest vers Ravezies est très difficile au regard de l'urbanisation existante.
- Le prolongement au-delà de la rocade n'est pas envisagé, longueur du tracé et cout associé.
- Le prolongement vers Artigues : urbanisation forte et pas d'endroit pour positionner un parc relais.
- Le prolongement vers Bordeaux Lac n'a pas été retenu par manque de voyageurs potentiels.
- Prévoir une desserte des berges de Garonne est trop éloigné du centre de gravité de la métropole (terminus Brandenburg éloigné).
- Le prolongement le long des quais n'est pas envisagé car cela ferait doublon avec le tramway.
- Le schéma des mobilités prévoit une ligne de transport par câble sur le secteur rive gauche-coteaux, la desserte d'Arena est envisagée dans le cadre d'une autre solution : une ligne de bus express par le pont Simone Weil.
- Le tracé vers le centre commercial des 4 pavillons est une option de prolongement à partir de la station Palmer qui devra le cas échéant être décidée en même temps que la validation d'un tracé dans la décision à prendre.
- Les tracés qui survolent le site CNB sont soumis à concertation, présentent des contraintes techniques et permettent une station de voyageurs. Les pré études de sécurité réalisées ont démontré la non remise en cause du transport par câble en cas de risque d'explosion ou incendie.
- Il faut intégrer les contraintes de survol de la Garonne.
- Les extensions de ligne de transport par câble sont complexes car il faut raccorder les infrastructures.
- Le secteur Bègles/ Floirac n'a pas été retenu, d'autres solutions sont en projets.

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions sur les impacts du projet**

- Les nuisances sonores feront l'objet de mesures dans l'étude d'impact à réaliser, la qualification de l'impact sonore est plus faible que celle d'un transport au sol, des mesures de réduction sont possibles notamment par le choix des matériaux.
- Un devoir de vigilance et de travail avec les industriels pour garantir le tissu économique.
- La distance aux habitations est de 8m en façades, 10 à 20 m au-dessus des toitures, la limitation du vis-à-vis peut se faire par l'opacification des parois et vitres en partie basse.
- La question de l'insertion du projet dans le périmètre classé au patrimoine mondial par l'UNESCO devra faire l'objet d'une attention particulière et du suivi de la procédure avec l'architecte des bâtiments de France et le comité local Unesco Bordelais.
- Il faut compter 10m sur 10m de surface de béton par pylône au sol.
- L'étude d'impact traitera des problématiques des impacts du projet (faune, arbres, intégration paysagère).

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions d'accessibilité**

- Les vélos pourront être embarqués à bord des télécabines, le nombre dépens de la technologie choisie et des règles d'usage à définir. L'emport des vélos par l'extérieur est impossible pour raisons de sécurité.
- Les télécabines seront bien accessibles aux personnes à mobilité réduite, l'accès se fait à plat entre quai et cabines, l'accès aux quais peut nécessiter escaliers et ascenseurs. Au regard de la technologie, il serait possible d'embarquer 1 ou 2 fauteuils roulants par cabine mais fréquence importante de cabines (entre 30 s à 1m30).
- L'installation fonctionne en continu, que les cabines soient pleines ou non.

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions de sécurité et de fiabilité**

- La sécurité des usagers à l'intérieur de la cabine sera prise en charge par un dispositif de caméras à bord des télécabines, un temps de trajet très court, un agent en station.
- Un dossier de sécurité à présenter dans les demandes d'autorisation auprès des services de l'Etat.

- Les hypothèses de fortes chaleurs sont prises en compte, les hypothèses de ventilation ou climatisation seront étudiées ultérieurement.
- Les vents violents sont limités, l'exploitation du transport par câble sera quasi continue, un taux de disponibilité attendu de 99%, exemple de Toulouse à 99,4%.
- Les procédures de sécurité sont établies en lien avec les services de secours et il sera prévu des moyens alternatifs pour ramener les cabines en station.
- En cas de panne prolongée, le report des usagers se fait sur les tramways et les bus du réseau TBM.
- La durée de vie estimée des cabines et câbles est de 30 ans.

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions d'intermodalité**

- Les questions de connexion aux autres modes de transport ont été étudiées et pourront faire l'objet d'un travail de mise en cohérence des différents modes de transport pour permettre les correspondances.
- Les parcs relais vont être dimensionnés sur environ 300 places mais à préciser avec les études ultérieures, leur localisation privilégie le recours aux transports en commun.
- Le nombre de kilomètres économisés en voiture du fait du projet est prévisionné à 9300 à 17300 km/jour.
- Le parc Buttinière va être agrandi.
- Un parc relais en rive gauche à Achard n'est pas souhaitable car l'objectif est de ne pas inciter à l'usage de la voiture.

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions sur le cout**

- La tarification pour l'utilisateur devrait s'aligner sur le réseau TBM au même titre que le tramway ou le bus.
- Le bilan socio-économique du projet de transport par câble est positif. Les éléments sont présentés à la concertation.
- Le cout de la maintenance est présenté dans le dossier de concertation.
- Le cout du projet varie selon le tracé et la technologie choisie, entre 50 et 80 M avec un surcout de 50 M pour la technologie en tricable avec de plus grandes cabines.
- Le financement du projet entre dans le budget d'investissement global de la métropole.

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions sur la technologie**

- Les cabines exposées sont parmi les plus grandes (30 à 40 places pour la plus grande), au-delà c'est un téléphérique et cette solution a été écartée pour Bordeaux (fréquence de passage faible).
- Pour la particularité de la traversée de la Garonne et le gabarit à maintenir pour le passage des bateaux, il faut compenser le fléchissement du câble entre deux pylônes et ainsi augmenter la hauteur des pylônes.
- Les design des pylônes feront l'objet de choix architecturaux ultérieurement.
- Les câbles en technologie tricable sont plus gros, plus rigides et permettent des portées plus grandes.
- La présentation est faite en monocâble mais le choix n'est pas arrêté.
- Le choix des cabines se fera ultérieurement en fonction du choix de tracé et des études ultérieures.
- Les équipements intérieurs feront l'objet de choix ultérieurement.
- Il y a des fabricants français et européens pour cette technologie de transport par câble.

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions sur l'exploitation**

- Les horaires de fonctionnement devraient être calés sur le réseau TBM (tramways).
- Le choix de la société de maintenance n'est pas fait à ce jour.
- Les modalités d'exploitation ne sont pas définies à ce jour, possibilité d'une délégation de service public.

⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions sur l'énergie**

La consommation électrique est la plus faible par voyageur, au regard du métro ou du tramway. Pour exemple à Toulouse la consommation annuelle est estimée à 3,5 M KWh.

- Le bilan carbone du projet est accessible sur le site de la concertation.
- Le projet est une solution de mobilité décarbonée.

- ⇒ Sur le calendrier du projet
- Si le projet est poursuivi à l'issue de la concertation, des études de conception détaillée seront menées en 2023, enquête publique en 2026, mise en service en 2028.
- Le calendrier est le même quel que soit la technologie choisie.

- ⇒ **Réponses du maître d'ouvrage aux questions sur le dispositif de concertation**
- Tous les tracés sont soumis à concertation, pas de tracé plus avancé que les autres.
- Les réponses aux questions posées sur les registres papier sont publiées sur le site de la concertation.
- Les stands mobiles ont été répartis sur les horaires de journée mais aussi soirée, week-ends, fin de journée.
- La décision n'est pas actée, elle sera à prendre à l'issue de la concertation.

.....

Évolution du projet résultant de la concertation

A l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage n'a pas indiqué s'il comptait faire évoluer son projet ni de quelle manière, il lui appartient à présent pour donner suite à la publication du présent bilan d'indiquer les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

- *Le dispositif de concertation prévoyait un questionnaire comportant 16 questions, 1803 questionnaires ont été renseignés.*
 - ⇒ **Demande de précision n° 1 : partager avec le public les résultats des questionnaires.**
- *Des questions d'acteurs économiques concernés par les propositions de tracés ont été posées à la concertation au maître d'ouvrage sur des problématiques directement en lien avec l'exercice de leurs activités.*
 - ⇒ **Demande de précision n° 2 : répondre aux questions posées par les acteurs économiques.**

- *Un grand nombre de contributions pointent des questionnements sur des besoins de mobilité à l'échelle de la métropole, dans les réponses aux questions posées le maître d'ouvrage fait souvent référence au schéma métropolitain des mobilités.*
 - ⇒ **Demande de précision n° 3 : Préciser au public comment le projet s'intègre dans le schéma métropolitain des mobilités.**

- *La question de l'efficacité du transport par câble comme transport collectif pour les déplacements quotidiens domicile-travail a été posée à la concertation, avec des interrogations sur la capacité de prise en charge des voyageurs en particulier aux heures de pointe.*
 - ⇒ **Demande de précision n° 4 : Apporter des éléments de précision sur la capacité de transport et le potentiel de fréquentation du transport par câble.**

- *Des propositions ont été formulées à la concertation par le public.*
 - ⇒ **Demande de précision n° 5 : Apporter une réponse aux propositions formulées à la concertation qui n'ont pas obtenu de réponse pendant la concertation.**

- *L'aire d'étude a été questionnée à la concertation sur les besoins de mobilité existant sur ce secteur, le dossier de concertation présente de façon générale un projet de renouvellement urbain sur le quartier des bassins à flot.*
 - ⇒ **Demande de précision n° 6 : Apporter des éléments de précision sur les projets urbains futurs en rive gauche du secteur d'étude du projet.**

- *A certains besoins de mobilité exprimés à la concertation, le maître d'ouvrage a mis en avant « des optimisations et renforcements du réseau Transports Bordeaux Métropole (TBM) » dans le cadre de la délégation de service public 2023-2030.*
 - ⇒ **Demande de précision n° 7 : Préciser la nature des optimisations et renforcements du réseau Transports Bordeaux Métropole (TBM) dans le cadre de la délégation de service public 2023-2030.**

Recommandations de la garante pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

La concertation qui a été productive a fait naître beaucoup d'attentes du public autour de la manière dont les observations et propositions sont prises en compte dans la décision du maître d'ouvrage. Il est très important que le maître d'ouvrage prévoit une restitution de la décision avec les critères d'analyse qui ont conduit à la décision et l'articulation entre les enseignements de la concertation et la décision. Cette restitution pourrait prendre la forme d'une réunion publique « de reddition des comptes » en complément de la publication sur le site de la concertation des enseignements de la concertation par le maître d'ouvrage.

- ⇒ **Recommandation n° 1 : Il conviendrait de prévoir une restitution de la décision du maître d'ouvrage, afin de présenter au public les critères d'analyse qui ont conduit à la décision et la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision.**

En cas de poursuite du projet par le maître d'ouvrage, il est recommandé au maître d'ouvrage de poursuivre le processus entamé avec le public dans le cadre de cette concertation préalable, et ce dans un cadre de processus de concertation continue (qui ne revêt pas ici de caractère obligatoire). Ceci permettrait de continuer à associer le public à la réflexion sur le projet et de le tenir informé de l'état d'avancement de ce projet. Ce pourrait être une opportunité pour présenter des dispositifs plus précis de simulations visuelles du projet, travailler sur les questions d'accessibilité (PMR et vélos), partager les résultats des études techniques et environnementales qui seront conduites, associer le public aux modalités d'implantation des pylônes, des stations, travailler avec les riverains concernés. La garante suggère au maître d'ouvrage de « capitaliser » en termes d'information du public sur le succès de l'exposition permanente à la maison « écocitoyenne » pour y organiser le cas échéant des évènements ponctuels en fonction de l'état d'avancement du projet.

- ⇒ **Recommandation n° 2 : En cas de poursuite du projet, il conviendrait de poursuivre le processus de participation du public dans le cadre d'un processus de participation continue (caractère non obligatoire), afin de l'associer aux différentes étapes de réflexion à venir autour du projet et de l'informer de l'état d'avancement du projet.**

La concertation a mis en lumière l'insertion urbaine de ce projet dans un secteur classé au patrimoine mondial par l'UNESCO, le comité local Unesco Bordeaux a contribué à la concertation.

- ⇒ **Recommandation n° 3 : Il conviendrait de poursuivre le travail avec le Comité Local Unesco Bordeaux, afin de l'associer le plus en amont possible à la réalisation de l'étude d'impact patrimoniale.**

La concertation a mis en lumière l'insertion urbaine de ce projet dans un secteur où sont présents deux sites industriels, entreprises classées au titre de la protection de l'environnement (ICPE), ces entreprises ont contribué à la concertation.

- ⇒ **Recommandation n° 4 : Il conviendrait de poursuivre le travail avec les acteurs économiques sur la question du survol des sites en lien avec la réglementation afférente aux ICPE et la prise en compte de leurs activités.**

En phase de préparation du dispositif de concertation, la garante avait interrogé le maître d'ouvrage sur les résultats de l'enquête ménages-déplacements menée fin 2021 mais dont les premiers résultats n'étaient pas encore connus. Durant la concertation, les besoins de mobilité ont été interrogés et cette étude a été évoquée par un contributeur.

- ⇒ **Recommandation n° 5 : il conviendrait de partager avec le public les éléments disponibles issus de l'enquête ménages-déplacements, afin de disposer d'éléments actualisés sur les besoins de mobilité.**

Fait le 7 mars 2023

Marianne Azario, garante de la concertation

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Azario', written in a cursive style.

Liste des Annexes

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations de la garante.

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations de la garante

Réponses à apporter par le responsable du projet
à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations 07/03/2023	Réponse du/ des maître(s) d' ouvrage ou de l' entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n' ayant pas trouvé de réponse ou nécessitant des précisions.			
<i>1. Partager avec le public les résultats des questionnaires inclus dans la concertation.</i>			
<i>2. Répondre aux questions posées par les acteurs économiques à la concertation.</i>			
<i>3. Préciser au public comment le projet s'intègre dans le schéma métropolitain des mobilités</i>			
<i>4. Apporter des éléments de précision sur la capacité de transport et le potentiel de fréquentation du transport par câble</i>			
<i>5. Apporter une réponse aux propositions formulées à la concertation</i>			

<i>6. Apporter des éléments de précision sur les projets urbains futurs en rive gauche, sur le secteur d'étude du projet</i>			
<i>7. Préciser la nature des optimisations et renforcements du réseau Transports Bordeaux Métropole (TBM) dans le cadre de la Délégation de Service Public 2023-2030</i>			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.			
<i>1. Il conviendrait de prévoir une restitution de la décision du maître d'ouvrage, afin de présenter au public les critères d'analyse qui ont conduit à la décision et la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision.</i>			
<i>2. En cas de poursuite du projet, il conviendrait de poursuivre le processus de participation du public dans le cadre d'un <u>processus de concertation continue</u> (caractère non obligatoire), afin de l'associer aux différentes étapes de réflexion à venir autour du projet et de l'informer de l'état d'avancement du projet.</i>			
<i>3. Il conviendrait de poursuivre le travail avec le Comité Local Unesco Bordeaux, afin de l'associer le plus en amont possible à la réalisation de l'étude d'impact patrimoniale.</i>			
<i>4. Il conviendrait de poursuivre le travail avec les acteurs économiques sur la question du survol des sites industriels en lien avec la réglementation applicable aux ICPE et la prise en compte de leurs activités.</i>			
<i>5. Il conviendrait de partager avec le public les éléments disponibles issus de l'enquête ménages-déplacements récemment menée, afin de disposer d'éléments actualisés sur les besoins de mobilité sur le territoire.</i>			

