

## **Le Lundi 30 janvier 2023**

Contribution de Gérard Chausset à la concertation du projet de télécabines entre Lormont-Cenon et Bordeaux.

Le projet de télécabines entre Lormont-Cenon et Bordeaux mis à la concertation par Bordeaux-Métropole à l'avantage de proposer au débat ce mode de déplacement déjà éprouvé et répandu pour les sites de montagne notamment et qui a tendance à se développer en milieu urbain pour répondre à l'extension des transports collectifs. En effet, plus les collectivités développent et étendent les réseaux de transports en périphérie, (tramway, bus, fleuve, ou bien métro) plus elles sont confrontées à des obstacles, des difficultés et des demandes le plus souvent légitimes de la part des usagers.

Dans certaines situations les projets de transports par câbles permettent en effet le plus souvent de compléter ou finaliser un réseau de transport existant car ils apparaissent comme une réponse au franchissement d'un obstacle naturel (montagne, fleuve, côte) ou urbain (échangeur, nœud routier ou rade comme à Brest).

Le projet présenté par Bordeaux-Métropole souhaite répondre à cet objectif : proposer un mode de transport rapide pour franchir le fleuve considéré comme un obstacle en l'état entre les villes de Lormont-Cenon et Bordeaux rive gauche quartier de Bacalan.

Le projet propose un nouveau franchissement du fleuve.

Le dossier est de qualité et précis. Il propose plusieurs tracés et points d'arrivées et de départs entre Bordeaux et rive droite.

Le principal atout du projet présenté est bien sûr la rapidité de franchissement du fleuve, moins de 10 minutes, ce qui rend la proposition attractive.

C'est incontestablement un élément structurant du projet.

Son attrait touristique en fait également un point fort.

Le franchissement du fleuve par le câble créera cependant une rupture de charge pénalisante pour les usagers même si le franchissement est rapide.

Un projet de câble a également un impact environnemental, des pylônes de 70 mètres de hauteur ne seront pas neutres dans le paysage fluvial et sera potentiellement générateur de recours juridique.

Il ne faut pas négliger qu'environ 5% de la population est soumis à l'acrophobie et sera donc en difficulté avec ce mode de transport.

Pour la gestion de la mobilité, ce nouveau mode de franchissement viendrait s'ajouter aux modes existants, à savoir le Batcub, le bus et le tramway, vélo en libre-service. Pour le réseau de transport il s'agit donc de gérer un nouveau mode, du matériel, un fonctionnement différent, c'est aussi une difficulté supplémentaire qui a un coût.

Je ne me prononcerai pas sur les différentes options car elles comportent chacune des avantages et inconvénients avec des contraintes techniques et environnementales à considérer.

Avant une position définitive sur l'opportunité du projet présenté il me semble nécessaire de prendre en considération l'alternative d'un franchissement du fleuve entre rive droite et rive gauche en utilisant le tramway sur le pont levant Chaban-Delmas.

En effet, il existe bien un franchissement existant, le pont levant Chaban-Delmas.

C'est pourquoi les arguments du paragraphe sur les solutions alternatives du dossier de concertation (page 27) recalant la solution du tramway sur le pont levant ne sont pas assez étayés, voire erronés et méritent d'être relativisés et réellement étudiés.

En effet, le pont levant a été conçu à l'origine pour recevoir le tramway, il n'y a donc pas d'incompatibilité entre le principe du pont et la circulation du tramway. Si le projet de ligne de tramway entre Gradignan et Cenon a été abandonné c'est essentiellement pour son coût et sa difficulté à mettre en œuvre sur les boulevards et non sur la partie entre rive droite et le Pont Chaban-Delmas. Que la mise en œuvre soit complexe ou délicate, cela reste à étudier mais c'est envisageable. D'après l'avis de différents experts, le raccordement entre la ligne A et la ligne B au niveau de la Cité du vin ne pose pas de difficultés particulières notamment en voie double.

Un tracé entre la station Gare de Cenon et l'entrée du Pont rive droite, comme tous les projets de tramway antérieurs nécessitera une DUP avec la possibilité de prendre possession du foncier nécessaire. L'étude d'une voie unique côté rive droite peut apporter de la souplesse aux difficultés foncières. Au regard des 80 km de réseaux de tramway que Bordeaux Métropole a déjà réalisés, ces 2,5 km ne sont pas une difficulté insurmontable et à un coût similaire à celui du projet de câble.

La faisabilité de cette branche supplémentaire de tramway doit être étudiée précisément avant d'être rejetée.

Le dossier de concertation évoque également toujours page 27 « le passage d'une centaine de bateaux avec l'interruption du trafic pendant plusieurs heures », cette phrase ne correspond pas à la réalité.

Après étude du fichier [open data des passages des bateaux en 2023](#), c'est environ 76 bateaux ou fermetures du Pont qui sont prévus dont 44 en heures de pointe. Après vérification, il ressort que sur ces 44 fermetures dites en heures de pointe, 18 sont prévues un samedi, dimanche, jour férié, en juillet ou août ou à des heures peu pénalisantes qui ne correspondent pas aux heures de pointe traditionnelles du réseau TBM. Il resterait seulement 26 bateaux en heures de pointe dont 4 sont peu pénalisantes. Sur un temps de fermeture du pont d'environ 1H30/1H45 en moyenne on peut évaluer que le temps de fermeture du pont pour 22 bateaux est d'environ une cinquantaine d'heures par an aux heures de pointe pénalisantes pour les usagers, (si on considère à 6 heures le nombre d'heures de pointes journalier soit environ 1800 heures par an sur 300 jours). On peut estimer que la gêne est minime (moins de 3% du temps d'exploitation en HP) et largement surmontable par l'exploitant qui pourra apporter du renfort d'offre sur le réseau, comme il le fait déjà pour la Liane. Ces données sont fluctuantes et peuvent évoluer d'une année sur l'autre et selon les choix politiques mais on constate que le passage des bateaux est loin d'être un frein.

Le choix d'un pont levant doit être assumé avec ses avantages et ses inconvénients, qui sont mineurs sur ce cas précis.

Après vingt ans de réseau de tramway, il convient aussi de corriger ses fragilités, notamment le goulot d'étranglement que constitue le passage unique par le pont de Pierre.

L'étude d'un franchissement est donc l'occasion pour y apporter une réponse.

En premier lieu la sécurisation du réseau, pour mémoire l'incendie accidentel du parking des Salinières le 18 mai 2019 a entraîné la fermeture sur une portion de la ligne C pendant 5 mois, Cet événement a révélé combien un réseau de transport était fragile et soumis à des aléas. Son principal point de fragilité est le franchissement de la Garonne par le Pont de Pierre. En effet s'il advenait un événement ou un accident sur ce pont ou en amont rive droite, le dépôt principal étant situé rive droite, le réseau serait subitement indisponible en ne disposant plus de la majorité des rames. Imaginons TBM privé de 60 rames bloquées au dépôt, ceci pendant plusieurs semaines, c'est toute la mobilité et les déplacements des métropolitains et des Girondins qui seraient désorganisés. Si la liaison par câble est intéressante, l'étude d'un nouveau raccordement entre rive droite et rive gauche avec exploitation entre la station Cenon Gare et la Cité du Vin doit être envisagée également.

Cette liaison d'environ 2,5 kilomètres permettrait de sécuriser le franchissement de la Garonne et ainsi parer à toutes difficultés dans les décennies à venir. Elle a aussi le grand avantage de désenclaver, comme le câble, un peu plus la rive droite mais en proposant une offre supplémentaire entre Cenon Gare et les Quinconces et pour les usagers une nouvelle destination directe entre Pessac Campus et Cenon.

La stratégie des mobilités de Bordeaux Métropole prévoit une étude dite « de robustesse du réseau de tramway» (le cahier des charges est en cours) qui doit prendre en compte entre autres sujets, la possible connexion des deux rives avec le tramway par le pont levant.

Il conviendra donc de prendre connaissance des éléments fournis par cette future étude afin de bien évaluer les choix de franchissements et leurs conséquences.

Gérard Chausset

Conseiller communautaire de Bordeaux Métropole