GRENOBLE ALPES-METROPOLE

SMTC

PROJET

EXTENSION DE LA LIGNE A
DU TRAMWAY DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE
À
PONT-DE-CLAIX- FLOTTIBULLE

Communes d'

ÉCHIROLLES,

et de

LE-PONT-DE-CLAIX

Enquête publique unique préalable

à la

Déclaration d'utilité publique du projet

- Arrêté préfectoral du 12 mai 2017 d'ouverture d'enquête publique unique concernant
  a) le projet, et
  b) l'enquête parcellaire en vue de délimiter la liste des terrains à exproprier
- Décision n° E17000143/38 du Tribunal administratif de Grenoble du 11 avril 2017
- Enquête du lundi 19 juin au jeudi 20 juillet 2017
- Pièces également constitutives de ce rapport :

I	Procès-verbal de l'enquête (PV)	(07/08/17)	16 pages + 18 pages d'annexes
II	Mémoire en réponse (MeR)	(29/08/17	55 pages + 55 pages d'annexes
III	Complément au MeR (MeRc)	(06/09/17)	7 pages + 12 pages d'annexes
IV	Commentaires sur le Guide CERTU relatif aux TCSP		

- Pièces séparées associées à ce rapport
  Avis motivé sur l'emprise foncière du projet
  Conclusions motivées sur le projet et son intérêt

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

14 septembre 2017

Table des matières

1. Préambule : 4

1.1. Cadre de la procédure 4

1.2. Acronymes utilisés dans ce rapport 4

2. Contexte et généralités concernant l'objet de l'enquête 5

2.1. Les grandes lignes du projet 5

2.2. Projet alternatif examiné et rejeté 5

2.3. Coût et rentabilité « socio-économique » du projet 6

3. Organisation et déroulement de l'enquête 7

3.1. Organisation de l'enquête 7

3.1.1. Généralités 7

3.1.2. Fixation des modalités et du calendrier d'enquête 7

3.1.3. Organisation matérielle 7

3.1.4. Extrait de l'affiche règlementaire « Avis d'enquête publique » 8

3.2. Information du public hors procédure d'enquête 9

3.2.1. Réunions publiques 9

3.2.2. Plaquette « Exprimez-vous » 9

3.3. Connaissance du projet et de son environnement 9

3.4. Déroulement des procédures 10

3.4.1. Documents présentés au public s'agissant de l'enquête préalable à la DUP 10

3.4.2. Documents relatifs à l'enquête parcellaire 12

3.4.3. Publicité de l'enquête 12

3.4.4. Déroulement de l'enquête 13

3.4.5. Séquence post–enquête 14

3.5. Procès-verbal d'enquête et évaluations détaillées 15

4. Contributions des services et sociétés consultés 16

4.1. Autorité environnementale et DREAL 16

4.2. Avis de l'architecte des bâtiments de France (lettre du 02/09/2016) 16

4.3. SNCF Réseau (lettre du 10/01/2017) 16

4.4. Avis de Transugil Ethylène (lettre du 07/02/2017) 17

5. Procès-verbal de l'enquête – Généralités 17

5.1. Contenu du PV de synthèse 17

5.2. Rappel réglementaire 17

5.3. Planning 17

5.4. Participation du public à l'enquête 18

5.4.1. Participation à l'enquête 18

5.4.2. Participation à l'enquête parcellaire 18

5.5. Questions du commissaire enquêteur 18

5.6. Mémoire en réponse (MeR) (Résumé du…) 19

6. Procès-verbal de l'enquête - Contributions du public 20

6.1. Avis favorables 20

6.1.1. Avis favorables peu ou pas motivés 20

6.1.2. Avis favorables avec motivations détaillées 21

6.1.3. Avis favorables avec réserves 21

6.2. Contestations de la passerelle piétons 22

6.2.1. C'est un investissement coûteux faussement sécuritaire 22

6.2.2. Si passerelle il-y-a malgré tout, elle ne doit pas obérer les futurs développements du réseau SNCF 23

6.3. Contestations de l'importance relative du projet 24

6.3.1. Il vaudrait mieux construire en premier une extension de la ligne E jusqu'au Rondeau (…et au-delà) 24
6.4. Contestations du sort réservé aux cyclistes 26
6.4.1. Le projet ne respecte pas l'article L 228-2 du code de l'environnement avant et après le passage à niveau. 26
6.4.2. L'aménagement des piste cyclables doit être mieux identifié 27
6.5. Contestation de l'évaluation socio-économique du projet 27
6.5.1. Contestation détaillée en INT15 (M. Besançon) 28
6.5.2. Autres contestations économiques, moins documentées (légèrement réécrites pour certaines) 29
6.6. Exigences des riverains concernés par une amputation de leur terrain 30
6.6.1. Cas de la sci NAJWILL (détaillé dans le PV original) – ECH1) 30
6.6.2. Cas de l'association « Standard 216 - Histo Bus Grenoblois » (« HBG »), (détaillé en PdC6) 31
6.6.3. Cas des propriétaires du terrier 160 (détaillé en PdC4) 31
6.7. Divers très variés 32
6.8. Observations relatives à la procédure 33

7. Procès-verbal de l'enquête - Questions du commissaire enquêteur 34

7.1. Préambule : Autres documents consultés 34
7.2. Questions « pour SNCF Réseau » 35
7.2.1. Dimensionnement de la voie ferrée 35
7.2.2. Halte ferroviaire 35
7.2.3. Traitement retenu pour le PN6 s'agissant des vélos et des piétons, pour les premières années 36
7.2.4. Disponibilité des ressources de SNCF Entrepreneur (cf document Egis) 37
7.2.5. Dénivellement tous modes du PN6 38
Questions : 38
7.2.6. Un peu d'utopie 39
7.3. Questions relatives à la pertinence de l'investissement 40
7.3.1. Pertinence de cet investissement d'argent public par rapport à d'autres investissements d'argent public affecté aux TC irrigant la Métro 40
7.3.2. Contexte de la décision. 41
Les premières décisions ont été prises il-y-a de nombreuses années. Il convient de se demander, alors qu'il en est encore temps, si, au terme du long processus de montage du dossier, l'environnement de celui-ci n'a pas changé au point que les arguments de sa rationalité soient devenus discutables, pour ne pas dire infondés. 41
7.3.3. Solidité de la démonstration (calculs de rentabilité) 45
7.3.4. J'aimerais avoir une présentation de la démonstration plus explicite. 47
… Souhait d'avoir une démonstration plus explicite (suite) 48
Ce qui suit est une proposition pour sa structuration. Mais elle n'est 49
7.4. Sujets divers 57

8. Annexes 62

8.1. ANNEXE 1 = Procès-verbal de l'enquête (« PV ») 62
8.2. ANNEXE 2 = Mémoire en réponse du SMTC (« MeR ») 62
8.3. ANNEXE 3 = Complément au Mémoire en réponse du SMTC (« MeRc ») 62
8.4. ANNEXE 4 = Extraits commentés du guide CERTU relatif à l'évaluation des transports en commun en site propre (« TCSP ») 62

1. Préambule :

1.1. Cadre de la procédure

Il s'agit d'une enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique d'un projet porté par le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise (« SMTC ») qui nécessite l'acquisition de parcelles privées. Cette enquête unique inclut donc l'enquête parcellaire portant sur la délimitation des les parcelles à exproprier à défaut d'accord amiable.

Par courrier adressé à Monsieur le Président du Tribunal administratif de l'Isère, enregistré le 05 avril 2017, monsieur le préfet de l'Isère a demandé la nomination d'un commissaire enquêteur, ce qui fut fait par Monsieur le Président du Tribunal administratif de Grenoble : Décision n° E17000143/38 du11 avril 2017.

En application de la loi n°83.630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement et notamment des articles L123-2 et suivants et R123-9 et R123-11 du CE, et en application du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment des articles L110-1 et suivants, L311-1 et suivants, R112-1 et suivants, l'enquête a été prescrite par arrêté préfectoral daté du 12 mai 2017.

Au terme de la consultation du public, le commissaire remet un procès-verbal d'enquête au porteur du projet, ici le SMTC, qui y répond par un « mémoire en réponse ». Le commissaire enquêteur établit enfin : i) un rapport d'enquête ; ii) un avis motivé sur l'emprise du projet ; iii) ses conclusions motivées sur le projet présenté et son intérêt.

1.2. Acronymes utilisés dans ce rapport

AE	Autorité environnementale (ici = DREAL Rhône-Alpes
CD38	Conseil départemental de l'Isère (anciennement Conseil général)
CE	Code de l'environnement ou commissaire enquêteur selon le contexte
CEREMA (ex CERTU)	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement Etablissement qui a regroupé le 1/1/2014 des services préexistants, co-dirigé, avec d'autres, par des représentants l'Etat et des collectivités territoriales
CERTU	Fait référence à une brochure guide établie en 2002 pour l'évaluation des projets de TCSP, et maintenant disponible sur le site du CEREMA
DREAL	Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, Préfecture de Région
DUP	Déclaration d'Utilité publique
EP SCoT	Voir à SCoT
Flottibulle	Centre aquatique « Flottibulle », à Pont-de-Claix – 83 cours Saint-André
HBG	*Standard 216 Histo Bus Grenoblois* Une association qui gère de vieux matériels de TC qui sont hébergés dans un bâtiment proche du terminal projeté et affecté par le projet.
ICPE	Installation Classée Pour l'Environnement (soumise à une réglementation)
MeR, MeRc	MeR = Mémoire en réponse au PV du commissaire enquêteur, daté du 28 août 2017. MeRc =Complément au MeR, daté du 06 septembre 2017, reçu le 07 septembre 2017
Métro	Grenoble Alpes Métropole (On utilise parfois « GAM »)
PdC	Commune de Le-Pont-de-Claix
PPRT	Plan de prévention des risques technologiques (ici = PPRT de la plateforme chimique de PdC
PLU / PLUi	Plan local d'Urbanisme / Plan local d'Urbanisme intercommunal
PV, PV de synthèse	Vaut pour Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique. Le document remis par le CE au porteur du projet et qui appelle un Mémoire en réponse (MeR)
SCoT	Schéma de Cohérence territoriale – EP SCoT = Etablissement public SCoT la région urbaine de Grenoble
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SMTC	Syndicat Mixte des Transports en Commun de la Région grenobloise
SRCAE	(Schéma régional climat air énergie) ;
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
TCSP	Transport en commun en site propre ; Voir à CERTU

2. Contexte et généralités concernant l'objet de l'enquête

[Note du CE : ce qui suit est un résumé des éléments développés dans le dossier d'enquête]

2.1. Les grandes lignes du projet

Le projet a été inscrit au SCoT du 21/12/2012 ainsi qu'un projet d'échanges multimodal à hauteur du Centre aquatique « Flottibulle », à Pont-de-Claix – 83 cours Saint-André.

Il s'agit de prolonger, sur environ 950 m, la ligne A du tramway de l'agglomération grenobloise depuis son terminal actuel à Échirolles jusqu'à proximité de « Flottibulle ». Le choix du trajet anticipe une future extension de la ligne E du tram en direction du sud et retient comme scénario économique que la halte ferroviaire de PdC sera déplacée de Le-Pont-de-Claix (« PdC ») à « Flottibulle » dès 2026.

L'objectif est de favoriser les déplacements entre le centre et le sud de l'agglomération grenobloise, incluant PdC et au-delà, via le centre d'Échirolles. Il s'agit aussi d'accompagner le développement des quartiers qui sont planifiés sur le sud d'Échirolles et le nord de PdC qui sont appelés à une profonde mutation incluant logements et activités.

L'enquête porte donc sur l'intérêt général du projet et sur la juste délimitation, au strict nécessaire pour atteindre le but poursuivi, des parties de propriétés à exproprier à défaut d'accord amiable.

Les atouts du projet :

- ☞ Offre compétitive par rapport à l'usage de véhicules privés,
- ☞ Nouvelles voies cyclables,
- ☞ Contribution au futur pôle d'échange multimodal « Flotttibulle »,
- ☞ Desserte des quartiers « Grand Galet » (PdC) et « Village 2 » (Échirolles) classés prioritaires de la politique de la ville,
- ☞ Desserte de quartiers appelés à une profonde mutation,
- ☞ Faciliter les déplacements entre le quartier excentré « Grand Galet » et le centre de la commune.[1]

2.2. Projet alternatif examiné et rejeté

On a évalué l'hypothèse consistant à prolonger la ligne Chronobus C3, pour qu'elle relie le site « Flottibulle » au centre de Grenoble, en suivant un itinéraire sensiblement équivalent.

- ☞ Nécessité de créer une voie routière réservée, venant s'ajouter sur une partie du tracé à la ligne du tram A ;
- ☞ Difficultés pour aménager l'infrastructure sur l'avenue du Général de Gaulle à Échirolles ;
- ☞ Capacité insuffisante ;
- ☞ Multiplication des points de correspondance contre un parcours sans changement ;
- ☞ Bilan de rentabilité défavorable.

[1] Le document ne précise pas de quelle commune il s'agit ? Grand Galet étant sur la commune de PdC, le texte vise à priori le centre de PdC, mais la ligne projetée n'apporte rien qui facilite ce parcours !

2.3. Coût et rentabilité « socio-économique » du projet

Sont comparées deux hypothèses : sans et avec le projet. Sont pris en compte, les dépenses d'investissement et de fonctionnement et les recettes directes ainsi que des « recettes fictives » (bénéfices sociétaux en matière d'économie de temps, de génération de gaz à effet de serre et de pollution…)

L'établissement d'un tel bilan est encadré par la réglementation.

Le bilan socio-économique retient comme hypothèses :

- Base de référence =
  On maintient la ligne 64, et on draine des clients par une extension de la ligne 16 jusqu'à Flottibulle ;
- Projet =
  On supprime la ligne 64, et on draine des clients par une extension de la ligne 16 jusqu'à Flottibulle ;
- Mise en service en 2019, durée d'exploitation = 30 ans
- Coût de l'investissement (différentiel net) = 30,5 M€$_{2014}$
- Mise en service de la halte ferroviaire en 2025, avec comme effet bénéfique une hausse du trafic de 19,25% dès 2026 et jusqu'au terme de l'étude (2050)
- Taux d'actualisation monétaire = 4% jusqu'en 2048, puis 3,5% au-delà
- Des estimations du coût annuel d'exploitation (incluant les recettes de billetterie)
- Des estimations de recettes fictives (les bénéfices sociétaux)

<u>Conclusions présentées, en substance</u> :

« Pour un calcul portant jusqu'en 2050, et après analyses de sensibilités aux variations des paramètres (coûts plus élevés, recettes plus faibles), le TRI (taux de rentabilité interne) est supérieur [au plancher requis] et le seuil de rentabilité se situe aux environs de la 20ème année d'exploitation »]

3. Organisation et déroulement de l'enquête

3.1. Organisation de l'enquête

3.1.1. Généralités

Dès ma nomination, j'ai pris contact avec madame Laurence Morris (préfecture de l'Isère) chargée de suivre cette affaire pour le bureau du droit des sols et monsieur Robert Oliviéri (DGA services techniques métropolitains, chargé d'opération Tramway et espaces publics) accompagné de madame Katia Vial (DGA services techniques métropolitains, service instances et contrats).

Suites à plusieurs contacts, en réunion, par téléphone et par courriels, un projet final de dossier d'enquête a été monté et la procédure d'enquête a été arrêtée.

3.1.2. Fixation des modalités et du calendrier d'enquête

L'enquête a été organisée conformément aux nouvelles dispositions entrées en vigueur le 1er janvier 2017 : Des dispositifs numériques ont été ainsi ajoutés en sus des dispositifs traditionnels :

- Entièreté du dossier accessible sur site internet, et sur poste informatique dédié mis à disposition du public ;
- Possibilité de déposer des observations sur site internet dédié, ouvert uniquement pendant la période d'enquête ;
- Possibilité de consulter, sur site internet dédié, les contributions déposées sous forme numérique (avec un délai de deux ou trois jours servant au contrôle de modération) ;
- Le siège de l'enquête a été fixé à PdC et des copies des contributions déposées numériquement ont été attachées au registre du siège, sous mon contrôle.

Tous les détails sont donnés en *3.1.4 Extrait de l'affiche règlementaire « Avis d'enquête publique »*.

3.1.3. Organisation matérielle

Tout a été mis en œuvre pour informer le public et lui faciliter l'accès au dossier et déposer ses contributions.

- Le site internet était des plus aisés à trouver, et le moyen de déposer une contribution était également très facile.
- Dans chaque mairie, une table a été réservée à la présentation des dossiers, durant toute la période d'enquête. Le coin enquête était matérialisé par de très grands panneaux illustrés explicitant les grandes lignes du projet ; Ces panneaux étaient visibles par toute personne entrant dans le hall d'accueil du public

Dans chaque mairie, j'ai bénéficié d'une connexion internet, ce qui m'a permis de mieux informer mes visiteurs, notamment en leur montrant comment accéder au dossier numérique et déposer leur contribution sans avoir à se déplacer à nouveau.

Les services administratifs du SMTC et des communes ont été très efficaces pour me rendre tous les services que je leur ai demandés.

3.1.4. Extrait de l'affiche règlementaire « Avis d'enquête publique »

….Il sera procédé sur le territoire des communes d'Échirolles et de Pont-de-Claix, à une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet d'extension de la ligne A du tramway à Pont-de-Claix – Flottibulle. incluant l'enquête parcellaire en vue de délimiter les parcelles à exproprier.

Le principal objectif est de préparer une réponse à l'accroissement prévisible des besoins de transport.

Au terme de cette enquête, le Préfet de l'Isère est l'autorité compétente pour prendre :

- la déclaration d'utilité publique concernant l'extension de la ligne A du tramway à Pont-de-Claix – Flottibulle
- la décision déclarant cessibles les parcelles nécessaires au projet.

Est désigné en qualité de commissaire enquêteur de cette enquête, Monsieur Gilbert BARILLIER ingénieur ENSAM.

Consultation du dossier Ce dossier comprend une étude d'impact, son résumé non technique, l'avis de l'Autorité Environnementale (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes), ainsi qu'une réponse du SMTC à cet avis.	Le dossier d'enquête sera accessible au public pendant toute la durée de l'enquête - en mairies de Pont-de-Claix et d'Échirolles durant les heures d'ouverture au public. (Du lundi au vendredi, de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h) - sur le site internet du SMTC : www.smtc-grenoble.org. - au siège du SMTC, Immeuble le Forum – 3 rue Malakoff à Grenoble, sur un poste informatique, durant les heures d'ouverture au public (du lundi au jeudi de 8h à 17h30, le vendredi de 8h à 17h) L'avis de la DREAL est consultable sur le site www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr. L'avis, ainsi que la réponse du SMTC, sont consultables sur le site Internet www.isere.gouv.fr) Pour tout renseignement : contacter l'autorité responsable du projet le SMTC : - SMTC, "Service conduite d'opérations" - tél. : 04.76.59.56.60.
Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du SMTC	

Observations du public	Le public pourra consigner ses observations et propositions par les moyens suivants	
Contribution manuscrite dans un registre d'enquête	Courrier adressé au commissaire enquêteur, au siège de l'enquête	Courriel adressé au commissaire enquêteur,
- en mairie de Le-Pont-de-Claix - en mairie d'Échirolles	Mairie de Le-Pont-de-Claix M. le commissaire enquêteur Projet d'extension de la ligne A Place du 8 mai 1945 BP 30001 38801 LE PONT DE CLAIX cedex	à l'adresse suivante : smtc.extensionlignea@lametro.fr
Les courriers adressés au commissaire enquêteur seront attachés au registre de Pont-de-Claix par ses soins. Les observations et propositions du public envoyées par courriel seront accessibles sur le site internet du SMTC : www.smtc-grenoble.org		

Permanences du commissaire enquêteur	Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public aux jours et horaires suivants	
	en mairie de Pont-de-Claix	en mairie d'Échirolles
	lundi 26 juin 2017 de 9h à 12h samedi 1er juillet 2017 de 9h à 12h mercredi 12 juillet 2017 de 9h à 12h mardi 18 juillet 2017 de 14h à 17h jeudi 20 juillet 2017 de 9h à 12h	lundi 26 juin 2017 de 14h à 17h mardi 18 juillet 2017 de 9h à 12h

A l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur transmettra son rapport et ses conclusions motivées au Préfet de l'Isère, dans un délai de trente jours maximum à compter de la date de clôture de l'enquête. Ils seront tenus à la disposition du public, en mairies de Pont-de-Claix et d'Échirolles, au siège du SMTC, ainsi qu'en préfecture (DRC / bureau du droit des sols et de l'animation juridique), pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.
Dans les mêmes conditions de durée, le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront également publiés sur le site internet de la préfecture (www.isere.gouv.fr).

3.2. Information du public hors procédure d'enquête

3.2.1. Réunions publiques

Les maires des deux communes partenaires, ont organisé chacun dans leur commune une réunion publique d'information durant laquelle le SMTC a présenté tous les aspects du projet :

- 24 mai 2017 = Le-Pont-de-Claix, M. Ferrari (60 habitants)
- 1er juin 2017 = Échirolles, M. M.Sulli (10 habitants)

Le SMTC m'a transmis les CR de ces deux réunions ;

- 60 habitants de PdC se sont déplacés, mais seulement 10 habitants d'Échirolles l'ont fait, ce qui peut se comprendre car le projet concerne plutôt les premiers.
- Principaux sujets soulevées
  Trop forte diminution des places de stationnement aux abords de l'immeuble de l'OPPAC (de 35 à 19 places)
  Souhait que des aires d'apport volontaire des ordures soient correctement positionnées et aménagées
  Dangerosité pour les cyclistes pour la traversée du PN6, près du futur terminal
  La Métro a lancé une étude pour la sécurisation de l'ensemble des PN du territoire métropolitain (dixit M. Mongaburu, président du SMTC)
  Le prolongement de la ligne E vers PdC est toujours souhaité et soutenu par les deux communes (dixit M. Sulli),

3.2.2. Plaquette « Exprimez-vous »

Le SMTC a créé une plaquette illustrée de 8 pages, donnant les grandes lignes du projet et invitant le public à participer à l'enquête ? Cette plaquette était proposée dans les deux mairies ainsi que sur le site du SMTC.

3.3. Connaissance du projet et de son environnement

J'ai visité le site et ses environs trois fois, seul, à des heures et des jours différents.

Mes interlocuteurs au SMTC (MM Oliviéri en principal et M.Billard durant les congés de monsieur Oliviéri) ont répondu à toutes les questions que je leur ai posées, dans les meilleurs délais, et avec le souci de m'informer le mieux possible sur tous les sujets périphériques liés au projet qui m'intéressaient, mais qui n'étaient pas documentés dans le dossier. Merci à eux pour leur transparence et le soin qu'ils ont apporté à m'éclairer.

Enfin j'ai très largement utilisé des outils de Google (Earth, Map, Street view) pour « visiter » le site et plus particulièrement les lieux pour lesquels j'avais enregistré des doléances.

3.4. Déroulement des procédures

3.4.1. Documents présentés au public s'agissant de l'enquête préalable à la DUP

[Note du CE : Combiné au résumé constitué à ma demande, l'ensemble des documents présentant le projet et ses incidences au public est un tout excellent, comme en reçoit rarement pour une enquête publique. Il est clair, concis, exhaustif, et agencé pour une lecture rapide]

☞ Résumé du dossier, destiné au grand public
Lors de la préparation de l'enquête (*cf. 3.1 « Organisation de l'enquête »*), j'ai souhaité qu'on ajoute au dossier d'enquête un dossier très synthétique destiné au grand public, et permettant à ce dernier d'avoir une idée d'ensemble dans un laps de temps raisonnable.
Ce document a été parfaitement réalisé. On y trouve :

- ✓ Contexte de l'opération,
  Espace influencé par l'extension de la ligne A,
  Objectifs et périmètre de l'opération, études et décisions antérieures,
- ✓ Éléments qui ont conduit au choix du projet
- ✓ Généralités sur le projet
  L'extension de la ligne, et la création d'un pôle d'échange multimodal
  Les aménagements pour cycles et pour piétons
  L'offre de service…Le calendrier
- ✓ Information sur deux projets publics avoisinants
  Projet urbain de PdC (capacité de +1700 logements etc.)- projet en cours
  Halte ferroviaire au droit du terminal de tram - ,
- ✓ Le projet, vu par les clients et par ceux qui passent aux abords
  Les visions des usagers du tram, des cyclistes et des automobilistes
  Les composantes de la plateforme multimodale (parking relais, passerelle pour piétons…)
  Le plan masse des travaux
- ✓ Démarche environnementale
  Aménagements paysagers, engazonnement
- ✓ Bilan socio-économique
  [Le projet est rentable du point de vue socio-économique]
- ✓ Bilan de la concertation antérieure à l'enquête
- ✓ L'avis d'enquête publique
  [Reproduction de l'affiche réglementaire]

La composition du dossier d'enquête m'est apparue conforme, quant au fond, aux exigences législatives et réglementaires. Ce dossier était composé comme suit :

[Note du CE : dans ce qui suit, les textes [entre crochets] ont vocation à exprimer l'idée principale à retenir de chaque pièce]

☞ Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
[Insertion de l'enquête dans la procédure]

☞ Pièce B : Plan de situation

☞ Pièce C : Notice explicative

☞ Pièce D : Plan général des travaux

☞ Pièce E : Étude d'impact

- ✓ Pièce E01 : Résumé non technique
- ✓ Pièce E02 : Présentation du projet
- ✓ Pièce E03 : Appréciation des impacts du programme
- ✓ Pièce E04 : État initial des milieux
- ✓ Pièce E05 : Justification des solutions retenues, eu égard à l'environnement et à la santé publique
- ✓ Pièce E06 : Effets sur l'environnement sans et avec mesures de réduction ou de suppression
- ✓ Pièce E07 : Incidences sur les sites Natura2000
  [Néant]
- ✓ Pièce E08 : Compatibilité du projet avec l'affectation des sols
  Sont pris en considération : i) le SCoT et les PLUs des communes ; ii) le SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux ; iii) le SRCAE (Schéma régional climat air énergie) ; iv) le SRCE (Schéma régional de cohérence écologique) ; v) le plan départemental d'élimination des déchets ménagers ; vi) le plan départemental d'élimination des déchets du BTP ; le PDU (Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise).
  [Le projet est compatible avec tous les documents pris en considération]
- ✓ Pièce E09 : Incidences sur la santé publique
  [Aucun effet dommageable]
- ✓ Pièce E10 : Coût des mesures en faveur de l'environnement
  Sont pris en compte les dépenses d'aménagement paysager, de végétalisation…
  [coût = 1,2 M€HT, soit 4% du coût du projet]
- ✓ Pièce E11 : Bilan socio-économique
  Sont comparées deux hypothèses : sans et avec le projet. Sont pris en compte, les dépenses d'investissement et de fonctionnement et les recettes directes ainsi que des « recettes fictives » (bénéfices sociétaux en matière d'économie de temps, de génération de gaz à effet de serre et de pollution….)
  L'établissement d'un tel bilan est encadré par la réglementation.
  [Cette pièce du dossier conclut en substance : «Pour un calcul portant jusqu'en 2050, et après analyses de sensibilités aux variations des paramètres (coûts plus élevés, recettes plus faibles), le TRI (taux de rentabilité interne) est supérieur [au plancher requis] et le seuil de rentabilité se situe aux environs de la 20ème année d'exploitation »]
- ✓ Pièce E12 : Méthodes utilisées pour établir l'étude d'impact
  [Le travail a été conduit conformément à la réglementation]
- ✓ Pièce E13
  Auteurs de l'étude d'impact

☞ Pièce F : Annexes

- ✓ Étude acoustique
- ✓ Milieux naturels : espèces contactées
- ✓ Décision de l'AE (décision n°08215P1130 du 01/09/2015)
  [le projet est dispensé d'étude d'impact, mais la DREAL enregistre également la volonté du SMTC d'en faire une malgré tout.]
- ✓ Courrier de la DREAL (lettre du 18/11/ 2016, sur le [dossier] qui lui a été transis le 26/08/2016
  [Il faudra prendre en compte les remarques de la DREAL détaillées dans la lettre. Pas d'autre objection car toutes les thématiques requises ont été abordées].

- ✓ Avis de l'AE (n°2017-ARA-AP-231 du 28 avril 2017)
  C'est un avis positif

  [Note du CE : Sur le fond, l'avis relève entre autres des impacts positifs sur le cadre de vie, la compétitivité du réseau de transport urbain, l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances, la gestion des eaux pluviales]

- ✓ Mémoire en réponse à l'avis de la DREAL du 28 avril 2017, par le SMTC
  [Le projet consiste bien en : i) le prolongement de la ligne A ; ii) la réalisation d'un pôle d'échange multimodal comprenant un parking relais, un terminal bus, une passerelle permettant aux piétons de circuler entre ce pôle et le terminus du tram en toute sécurité, et prenant en compte l'axe cyclable du cours Saint André.]
  [Le projet va améliorer l'attractivité des projets urbains appelés à se concrétiser à proximité, et contribuera à atténuer la hausse du trafic routier sur l'Avenue Charles de Gaulle].
  [Les espèces allergènes seront bannies de l'aménagement paysager].

☞ Délibération de saisine du préfet pour l'ouverture de l'enquête publique (15 décembre 2016)
Sont rappelées les décisions antérieures du comité syndical du SMTC : i) validation du programme et de son calendrier (16/12/2013) ; ii) autorisation de contracter un marché de maîtrise d'œuvre avec Ingerop/Folia (18/12/2014) ; iii) validation des études d'AVP, intégrant le traitement du passage à niveau n°6 (07/07/2016) ; iv) intégration au projet d'un pôle d'échange multimodal et d'une passerelle pour piétons (03/11/2016).
Le conseil syndical note que le dossier de projet a été soumis communes partenaires (Échirolles et PdC) et aux services de l'État compétents pour avis et a été corrigé en fonction de leurs avis.
[Le comité syndical mandate son président pour saisir le préfet afin qu'il ordonne dans les meilleurs délais une enquête unique préalable à la DUP incluant une enquête parcellaire, compte tenu de la nécessité d'acquérir des terrains]

☞ Pièces diverses

- ✓ Arrêté d'ouverture d'enquête
- ✓ Copies des annonces légales (après leurs parutions pour les secondes)
- ✓ Avis de l'ABF
  Voir en 4.2 « Avis de l'architecte des bâtiments de France (lettre du 02/09/2016) »
  Avis favorable, pour ce qui le concerne :
  « Aucun espace protégé relevant de ma compétence n'est traversé ».
- ✓ Avis de SNCF Réseau
  Voir en 4.3 un résumé des principales demandes.

3.4.2. Documents relatifs à l'enquête parcellaire

Le dossier soumis à l'enquête parcellaire relative au projet contenait toutes les pièces requises par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment :

- Les plans du projet mettant en évidence les parcelles ou parties de parcelles que le SMTC devra acquérir pour les besoins du projet ;
- Un dossier récapitulant la liste des parcelles affectées ainsi que pour chacune, l'emprise à acquérir et le reliquat restant au(x) propriétaire(s) ;
- Les courriers avec avis de réception adressés au propriétaires supposés accompagnés soit de l'avis de remise soit de l'avis de non-remise.

3.4.3. Publicité de l'enquête

J'ai vérifié que la publicité de l'enquête a été faite dans les règles et constaté que les exigences légales de publicité ont été plus que satisfaites.

☞ Les annonces légales ont bien été publiées dans les délais requis et leur contenu était correct

- ✓ Annonce égale « plus de quinze jours avant le début de l'enquête »
  02 juin = Affiches de Grenoble et du Dauphiné
  02 juin = Dauphiné libéré
- ✓ Rappel de l'annonce égale « dans les huit premiers jours de l'enquête »
  23 juin = Affiches de Grenoble et du Dauphiné
  23 juin = Dauphiné libéré

☞ L'arrêté de mise à l'enquête publique a bien été affiché sur le panneau d'information municipal de chaque mairie.

☞ L'avis d'enquête règlementaire (A2, fond jaune) a bien été placardé sur les panneaux d'information municipaux de chaque mairie, ainsi que tout au long du tracé de la ligne en projet.

☞ Une information exhaustive était aussi publiée sur le site internet du SMTC, rappelant notamment les dates et heures des permanences du CE.

☞ S'agissant de l'enquête parcellaire, j'ai contrôlé que tous les courriers avec AR avaient bien été expédiés dans les délais requis, et que les courriers non parvenus à leurs destinataires étaient bien affichés sur le panneau d'information municipal placé à l'extérieur de la mairie de PdC.

☞ Chaque maire a bien remis le certificat d'affichage escompté :

- Certificat d'affichage d'Échirolles signé le 26/07/2017
- Certificat d'affichage de PdC, le 26/07/2017, relatif à l'enquête parcellaire
  Ce certificat mentionne que les plis recommandés n'ayant pas touché leurs destinataires ont bien été affichés sur les panneaux règlementaires du 2 juin au 20 juillet.
  [*Note CE : j'ai constaté leur présence lors de mes passages à PdC pour mes permanences*]

3.4.4. Déroulement de l'enquête

☞ L'enquête a duré 31 jours et demi, du lundi 19 juin 2017 au jeudi 20 juillet 2017 à 12h30.
Durant toute cette période, les moyens prévus pour que le public puisse s'informer et remettre ses contributions ont été disponibles et opérationnels comme prévu et annoncé ;

☞ Les registres d'enquête matériels ont été ouverts et paraphés par moi-même. Je les ai clos le jeudi 20 juillet au terme de l'enquête ;

☞ Le site internet dédié au dépôt de contributions a bien été ouvert, puis fermé par le SMTC aux dates et heures bornant l'enquête.

☞ Les contributions reçues sur le site ont bien été affichées sur le site dédié, après un court laps de temps consacré à la modération[2]
Des copies de toutes les contributions enregistrées sur le site internet dédié ont été intégrées au registre du siège de l'enquête par mes soins ;

☞ Je me suis tenu à la disposition du public comme prévu
(voir en 3.1.2 « *Fixation des modalités et du calendrier d'enquête* »).

☞ L'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions des articles R 123-7 à R 123-23 du code de l'environnement,

Ainsi, l'enquête s'est déroulée dans des conditions régulières.

[2] En fait toutes les contributions étaient correctes et aucune modération n'a été nécessaire.

3.4.5. Séquence post–enquête

Les grands évènements ont été :

01/08/2017	Questions orales relatives au traitement du passage à niveau n°6 et à l'aménagement de la passerelle (anticipation sur le contenu du PV de synthèse relative aux sujets concernant SNCF Réseau [3] Réunion avec MM Billard (SMTC) et Radoube (SNCF Réseau)
04/08/2017	Questions orales relatives à la pertinence économique du projet (anticipation sur le contenu du PV de synthèse). Réunion avec MM Billard (SMTC) et Boussuges (Ingérop)
07/08/2017	PV de synthèse, transmis par courriel le 07/08/2017
29/082017	Mémoire en réponse (MeR, lien au serveur de fichiers, reçu par courriel)
06/09/2017	Questions orales sur le MeR Réunion avec le SMTC (MM Billard et Oliviéri)
06/09/2017	Réception du MeRc (Complément au MeR, comme annoncé dans ce MeR)

Les réunions des 1er et 4 août avaient pour finalités de sensibiliser les personnes concernées sur les sujets qu'elles auraient à traiter dans le cadre de la préparation du MeR. Il s'agissait de fluidifier le processus de travail au MeR en compensation des effets de la période de congés annuels.

Les délais ont été convenus entre les parties. Vu la période de congés et les volumes de matière à traiter de part et d'autre, il n'était pas envisageable de s'en tenir au délai théorique inscrit dans les textes réglementaires.

[3] Article R.123-16 du CE: Le commissaire enquêteur … peut auditionner toute personne ou service de son choix pour compléter son information sur le projet […] soumis à enquête publique […].

3.5. Procès-verbal d'enquête et évaluations détaillées

J'ai produit un PV auquel le SMTC a répondu par un MeR.

Le PV contient une synthèse des contributions du public ainsi que mes propres questions
J'ai consolidé en des citations uniques des contributions voisines, mais pas toujours identiques. Il y a donc une part de subjectivité inévitable, que je me suis efforcé de minimiser. Pour couvrir le cas d'éventuelles contestations, j'ai attaché en annexes à ce PV les reproductions des contributions originales et des cotes permettent de remonter aux textes originaux.

Le MeR initial annonçait un complément de MeR (« MeRc ») qui m'a été remis le 07 septembre, lors d'une réunion avec le SMTC, dans ses locaux.

Ces PV, MeR et MeRc ne sont pas reproduits ici dans leurs formes originales.

J'ai construit un tableau (voir en :

- 5 *« Procès-verbal de l'enquête – Généralités »* ;
- 6 *«Procès-verbal de l'enquête - Contributions du public » ;*
- 7 *« Procès-verbal de l'enquête - Questions du commissaire* enquêteur *»*.

Dans ce tableau, on trouve, rapprochés par thèmes :

- la doléance ou la question (copie du PV),
- le résumé de la réponse du SMTC qui s'y rapporte, quand elle a été produite,
- mon évaluation générale,
- et le cas échéant ma recommandation ou ma réserve.

Pour lever tout risque de mésinterprétation, des copies des documents originaux sont joints en annexe au présent rapport

- Le PV
- Le MeR et son complément MeRc

4. Contributions des services et sociétés consultés

[Note du CE : je fournis ci-dessous des résumés des courriers adressés par les services de l'État, SNCF Réseau et la société Transugil dont les avis ont été sollicités,
Il s'agit afin de faciliter l'appréhension de la totalité du dossier par le public qui lirait ce rapport.
Ces résumés ne dispensent en rien les acteurs concernés de se rapporter aux contenus des documents originaux.]

4.1. Autorité environnementale et DREAL

- ✓ Avis de la DREAL (décision n°08215P1130 du 01/09/2015)
  [le projet est dispensé d'étude d'impact, mais la DREAL enregistre également la volonté du SMTC d'en faire une malgré tout.]
- ✓ Avis de l'AE (lettre du 18/11/ 2016, sur le [dossier] qui lui a été transis le 26/08/2016
  Sont pris en considération : i) La plateforme chimique de PdC ; ii) les cartes d'aléas [pratiquement finalisées] qui seront intégrées au futur PPRT de PdC qui [est escompté] en 2017 ; iii) une ICPE en activité ; iv) une ICPE à l'arrêt ; v) des canalisations de transport de matières dangereuses (gaz naturel, éthylène, saumure) ; vi) le plan de protection de la qualité de l'air et le SRCAE;
  [Il faudra prendre en compte les remarques de la DREAL détaillées dans la lettre. Pas d'autre objection car toutes les thématiques requises ont été abordées].
- ✓ Avis de l'AE (n°2017-ARA-AP-231 du 28 avril 2017)
  [Sur la forme, le dossier […] suit l'esprit [des exigences réglementaires applicables].
  [Sur le fond, l'impact potentiel du projet est très majoritairement positif, […]
  [Sur la méthode, l'étude [montre] une très bonne compréhension de la démarche [promue par le ministère]

  [Note du CE : Sur le fond, l'avis relève entre autres des impacts positifs sur le cadre de vie, la compétitivité du réseau de transport urbain, l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances, la gestion des eaux pluviales]

4.2. Avis de l'architecte des bâtiments de France (lettre du 02/09/2016)

- ✓ Avis favorable, pour ce qui le concerne :
  « Aucun espace protégé relevant de ma compétence n'est traversé ».

4.3. SNCF Réseau (lettre du 10/01/2017)

- ✓ SNCF Réseau rappelle que le trafic de piétons traversant la voie ferrée va considérablement augmenter, enregistre qu'ils seront conduits à emprunter une passerelle, et demande que le dossier soit plus précis sur les aménagements à réaliser pour sécuriser le passage à niveau n°6 (synchronisation des signalisations routières et ferroviaires, barrière urbaine sur le trottoir sud).
- ✓ SNCF Réseau demande au préfet de veiller à ce que toutes les réserves soient bien prises pour garantir la faisabilité d'une dénivellation tous modes[4] comme cela fut convenu le 02 mai en préfecture. Ces réserves sont à prendre en compte par le projet de Tram et par le projet urbain de PdC.
- ✓ SNCF Réseau tient à rappeler que l'implantation de la halte ferroviaire dans le pôle d'échange n'est pas décidée et reste hypothétique, et qu'il faut revoir la rédaction du dossier pour y faire référence au conditionnel : *« Les équipements du pôle […] pourront être mutualisés avec la halte ferroviaire [si celle-ci est réalisée]. »*
- ✓ SNCF Réseau termine son courrier en offrant son assistance à la conception du projet définitif et souhaite être consultée pour avis sur le dossier d'étude de niveau projet.

[4] Le texte reste imprécis, mais il faut comprendre sur la base des dossiers présentés en préfecture le 02/05/2017 qu'il s'agit à minima de faire passer sous la voie ferrée, cyclistes, piétons, véhicules automobiles et poids lourds urbains d'un certain gabarit.

4.4. Avis de Transugil Ethylène (lettre du 07/02/2017)

Cette société exploite une conduite de transport d'éthylène proche du futur site du terminal de la ligne A et dispose de servitudes d'utilité publique.
Elle rappelle la règlementation et demande à :

- Recevoir en temps utile les plans détaillés du projet, afin d'examiner l'impact potentiel sur ses ouvrages ;
- Signer une convention ad'hoc.

5. Procès-verbal de l'enquête – Généralités

5.1. Contenu du PV de synthèse

Ce qui suit aux chapitres 6 *« Procès-verbal de l'enquête - Contributions du public »* et 7 *« Procès-verbal de l'enquête - Questions du commissaire enquêteur »* reflète le contenu du PV formel que j'ai adressé au SMTC, à quelques changements de présentation près.
Le PV formel est attaché au présent rapport.

5.2. Rappel réglementaire

L'article R123-18 du code de l'environnement prescrit notamment :

> *« A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui.*
> *Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations. »*

5.3. Planning

Compte-tenu du volume d'information à traiter et de la période de congés peu propice aux mobilisations de certains experts ou services, il était impossible de respecter le calendrier fixé par l'article R128-18 du CE :
Un planning plus réaliste a été convenu entre le SMTC et moi-même, qui a été tenu.

5.4. Participation du public à l'enquête

5.4.1. Participation à l'enquête

Après défalcation des doubles ou triples comptages, j'ai reçu les observations et requêtes écrites de

- 20 personnes physiques et trois personnes morales[5].
- Personnes morales : ADTC, HBG, Sci NAJWIL

Les contributions sont repérées en fonction du lieu où elles ont été déposées

- INT1 à INT18 (« Internet ») – les courriels respectivement numérotés 1 à 18
- ECH1 à ECH2 (« Échirolles ») – les contributions déposées à Échirolles
- PdC1 à PdC6 (« Pont-de-Claix ») – les contributions déposées à PdC.
- Soit en tout 26 contributions et trois doubles comptages.

Les contributions du public, les réponses du SMTC sont résumées et rapprochées par thèmes dans le chapitre 6 *« Procès-verbal de l'enquête - Contributions du public »*. On y trouve aussi pour chaque point ou groupe de points mon évaluation générale et le cas échéant ma recommandation ou ma réserve.

Impressions du CE:
Cette enquête était ma première enquête dématérialisée. Sous réserve de confirmation lors de prochaines enquêtes, j'ai le sentiment que ce principe entraine une amélioration qualitative et quantitative des contributions du public.

On peut penser que peu de personnes ont contribué au vu de la taille de la population théoriquement concernée (plus de 10.000 dès 2019?), et au vu de l'effort qui a été fait par le SMTC et les deux maires. Mais en fait, comme classiquement la majorité des contributions déposées sur registre en mairie est celle d'opposants, et qu'un projet de tram suscite plutôt des avis favorables, il ne fallait pas escompter plus de contributions. Je pense même que moins d'observations favorables auraient été enregistrées en l'absence de système de contribution par internet.

5.4.2. Participation à l'enquête parcellaire

Je n'ai reçu des visiteurs que pour trois des propriétés touchées : Sci Najwill

Leurs contributions sont incorporées et évaluées dans le chapitre 6.6 « *Exigences des riverains concernés par une amputation de leur terrain* »

5.5. Questions du commissaire enquêteur

J'ai inclus dans le PV une section7 **«** *Procès-verbal de l'enquête - Questions du commissaire enquêteur* **»**. Ce sont mes propres interrogations, indépendantes de celles du public.

[5] Certaines sont venues deux fois, voire trois : elles ne sont comptabilisées qu'une fois. De la même façon, je ne compte qu'une unité lorsua plusieurs personnes se sont présentées ensemble pour une seule contribution

5.6. Mémoire en réponse (MeR) (Résumé du…)

Le MeR initial hors annexes est composé de 55 pages, dont 48 pages de corps de texte et des annexes développant certains aspects du projet : i) Aaménagement du terrier 160 ; ii) Bplan de principe de la dénivellation tous mode du PN6 ; iii) C Extrait du guide Certu utilisé pour l'évaluation socio-économique ; iv) DCarte du schéma multimodal de mobilité du Territoire Grand sud.
Il comprenait en outre six autres pièces en annexe : Délibérations du SMTC et de GAM, courrier de SNCF Réseau, convention entre SNCF Réseau et GAM pour l'étude de sécurisation de 11 PN (autre que le PN6 dont l'étude a été faite) …

Ce MeR a été complété par un MeRc de 7 pages, dont 3 cartes montrant la segmentation des clientèles de l'extension de la ligne tram A en 2037, quartier par quartier, y compris jusqu'à PdC centre-ville et au-delà (utilisateurs du TER).

Même si la structure de ces documents suit précisément celle du PV de synthèse, il n'était pas possible de les utiliser en l'état pour positionner face à face le texte du MeR ou du MeRc et le texte correspondant du PV de synthèse.

J'en ai donc fait des synthèses point par point, en veillant ici aussi à minimiser toute subjectivité. Le MeR et le MeRc complets resteront en référence comme des annexes à ce rapport, consultables par toute personne qui serait étonnée de la teneur de mes résumés.

Préambule
Ce qui figure en colonne de gauche est le report du contenu de mon PV de synthèse

Ce qui figure en colonne de droite est le reflet des teneurs des documents qui m'ont été fournis en réponse, et exceptionnellement de réponses orales, ainsi que mon(mes) évaluation(s).

Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique	Résumé du mémoire en réponse et évaluation du CS
6. Procès-verbal de l'enquête - Contributions du public Une synthèse doit être courte sans altérer le sens général de la matière originale. J'ai consolidé en des citations uniques des contributions voisines, mais pas toujours identiques. Il y a donc une part de subjectivité inévitable, que je me suis efforcé de minimiser. Les contributions originales sont jointes en annexe de ce rapport. Les références permettent de les y retrouver immédiatement.	Charte utilisée dans ce tableau ▪ Ceci marque la teneur d'une réponse du SMTC ❑ Ceci est une observation du CE ☞ Ceci marque une conclusion du CE. Caractérisée parfois de Réserve ou de Recommandation.
6.1. Avis favorables 6.1.1. Avis favorables peu ou pas motivés ▪ Bonne extension du tram A afin de relier le Pont de Claix au réseau TAG avec un tram. INT1 ▪ Je travaille à la Mairie d'Échirolles … j'ai pris mon PDE pour éviter le trafic… je pense que cette extension va me permettre de gagner du temps … Je pense que ce sera un plus pour tout le monde. INT4 ▪ Je suis complètement favorable à ce projet, qui apportera un vrai plus pour l'agglomération. La concertation a très bien été menée. INT5 ▪ Une extension du tram A est vraiment une bonne chose, notamment pour les habitants du sud de l'Isère. Un parking relais gardé serait le must, pour y laisser sa voiture en sécurité. Merci. INT9, INT10, INT11 ▪ Je suis venu m'informer sur les projets d'aménagement des voies de part et d'autre de la station Grand Galet. Ils me donnent satisfaction. Je suis favorable au projet. PdC2 ▪ Notre association est fermement pour le développement des transports en commun, et accepte le choix de l'implantation de la station terminale de la ligne qui est proposé. PdC6	MeR ▪ Le SMTC prend acte et est très satisfait des avis favorables exprimés. Évaluation du CE ☞ Dont acte !

6.1.2. Avis favorables avec motivations détaillées C'est un projet qui répondra bien aux besoins du sud de l'agglomération en matière de transports collectifs, en réalisant un maillage direct avec le réseau existant de bus, et en permettant le report modal sur le transport collectif le mieux adapté selon l'origine et la destination des usagers. Dans le même temps, il accompagnera et structurera le développement du projet urbain des quartiers nord de Pont de Claix. …L'ADTC soutient la réalisation de ce projet qui prendra tout son sens dans la Métropole lors du prolongement de la ligne E de tram vers Pont de Claix et du transfert de la gare ferroviaire de Pont de Claix - ville à Flottibulle.INT13	MeR ▪ Le SMTC prend acte et est très satisfait des avis favorables exprimés. Évaluation du CE ☞ Dont acte !
6.1.3. Avis favorables avec réserves L'ADTC est favorable à la déclaration d'utilité publique de ce projet d'extension de la ligne A, après mise en conformité du gabarit de la passerelle et des aménagements cyclables prévus, avant et après le PN 6. INT13 J'approuve ce projet, mais [j'émets plusieurs réserves] ECH2 *[Note du CE : Les réserves portent sur* - *Le sort réservé aux cyclistes à la traversée de la voie ferrée ;* - *Le sous-dimensionnement du parking-relais, incohérent avec l'objectif ;* - *La pertinence du dispositif pour que les piétons ne traversent pas les voies à niveau;* - *La maintenance des ascenseurs de la passerelle ;* - *La qualité des rails (il ne faut pas lésiner pour réduire la fréquence des travaux de remplacement)]* Je suis totalement en faveur de ce projet pour les raisons suivantes et avec les réserves suivantes… .PdC5 *[Note du CE : Les arguments favorables sont :* - *Cohérence avec le développement urbain prévu ;* - *Utile aux salariés de [Ti ???]* *[Note du CE : Les réserves portent sur* - *La pertinence du dispositif pour que les piétons ne traversent pas les voies à niveau;* - *La capacité et la disponibilité du système d'ascenseurs à toute heure.*	MeR ▪ Les éléments de réponse concernant les réserves exprimées sont contenus dans les réponses apportées aux questions du commissaire enquêteur constituant le paragraphe 4 du document de synthèse. Évaluation du CE ❑ Voir les réponses du SMTC et mon évaluation au chapitre 7 *« Procès-verbal de l'enquête - Questions du commissaire enquêteur ».* ❑ Voir également au chapitre 7.4 « *Sujets divers, Capacité et efficacité du P+R »*

6.2. Contestations de la passerelle piétons

6.2.1. C'est un investissement coûteux faussement sécuritaire

- La construction, à la demande de SNCF Réseau, de hautes et longues barrières dissuasives et d'une passerelle pour que les piétons ne traversent pas la voie à niveau est un « *non-sens* » (terme choisi pour rester courtois) – PdC5
- Un seul point me choque : la passerelle piétons, coûteuse en investissement et aussi en fonctionnement, […] pour une utilité nulle. Le piéton cherche à aller au plus court. S'il n'a pas de cheminement à plat, il préférera quand même continuer à plat en marchant sur la chaussée. Sous couvert de sécurité, la tentative de forcer les piétons à emprunter la passerelle génère plus d'insécurité ! INT11
- Si l'on peut comprendre les craintes de la SNCF vis-à-vis des flux piétons supplémentaires, la solution imposée au SMTC n'est sûrement pas la bonne car elle n'offre pas plus de garantie d'efficacité quant à la non utilisation de la chaussée elle-même par les piétons.
  Il est toujours difficile de prévoir et d'organiser les comportements humains, il est souvent beaucoup plus risqué de vouloir les empêcher. INT13
- Je demande [*ndr. donne ?]* donc un avis favorable, avec une réserve demandant à ce que la passerelle soit ou bien retirée du projet ou bien compatible avec l'électrification et le doublement de la voie ferrée. INT11
- Il y a possibilité de comportements à risque dans la traversée de la voie ferrée. Et les risques de collision piéton-train qu'on veut réduire sont bien moindre que ceux de collision piéton- véhicules sur le cours voisin.
  S'il faut dépenser 1,6 million d'euros pour une passerelle, il sera mieux employé pour réaliser une passerelle au-dessus du cours Saint André ; INT15

MeR

- ☞ Le piéton qui ne voudra pas emprunter la passerelle et cheminer sur l'avenue devra faire un détour important (contournement du dispositif de barrières, obligation d'aller plus loin que les quais du terminus tramway imposant un retour en arrière pour prendre la ligne A).
- ☞ Les difficultés créées pour emprunter la voirie et le fait que cet itinéraire ne constitue pas le cheminement le plus direct pour l'ensemble des mouvements entre l'est et l'ouest de la plateforme ferroviaire vont inciter les usagers à utiliser la passerelle qui sera équipée de deux fois deux ascenseurs dans le but d'un service le plus performant possible.
- ☞ L'objectif est que la plupart des piétons ne se posent pas de question sur l'itinéraire à prendre pour se déplacer de part et d'autre de la voie ferrée et que le cheminement par la passerelle devienne une ligne de désir par rapport à leur déplacement dans l'environnement du pôle d'échanges.

Évaluation du CE

- ☞ Je conçois que l'ensemble des dispositions au sol va bien conduire les piétons sans échappatoire, à l'instar d'une madrague pour les thons.
  À une grande nuance près cependant, car ici, on leur veut du bien !
  Mais j'ai de la peine à partager que ce cheminement consistant à escalader puis redescendre l'équivalent de deux étages *« sera une ligne de désir ».*
- ☞ Pour toutes les raisons présentées par le SMTC et qui sont discutées ailleurs dans ce document, et notamment dans le chapitre 7 *« Procès-verbal de l'enquête - Questions du commissaire enquêteur »*
  ➔ J'admets que cette passerelle est la seule solution pour le projet présenté et que tout le possible est prévu pour minimiser le risque au sol.
  ➔ Je pense aussi que cette passerelle soulèvera une véritable grogne parmi les 1500 personnes qui devront l'emprunter deux fois par jour.
  ➔ Je pense enfin qu'il faudra se préoccuper de sa sécurisation (éclairage, vidéosurveillance, si l'on veut que le public envisage de l'utiliser la nuit aux heures de moindre affluence.
- ☞ Recommandation : que les personnes travaillant à la sécurisation des 11 PN de l'Agglo soient bien informées et évalue la dimension socio-économique de la dénivellation tous modes du PN6 en toute connaissance de cause.
- ☞ Voir également mon évaluation au chapitre 7.2.5 *« Dénivellement tous modes du PN6 »*

…Contestations de la passerelle (suite)

6.2.2. Si passerelle il-y-a malgré tout, elle ne doit pas obérer les futurs développements du réseau SNCF

- Il faut s'assurer que la passerelle piétonne, si son utilité est réellement démontrée, ne doit pas entraver le futur et potentiel développement de la voie ferrée à savoir : mise en double voie et électrification. INT7
- Les ponts de l'A49 ont été sous-dimensionnés et interdisent maintenant tout doublement de la voie ferrée.
  De grâce ne refaites pas la même erreur ! Le surcoût ne doit pas entrer en jeu par rapport aux gènes et impossibilités que cela pourra engendrer dans le futur ! INT12, INT13
- Il est absolument indispensable de réserver la possibilité d'électrification et de doublement de cette voie ferrée. INT13
- Ce projet est d'autant plus choquant que la hauteur et la largeur prévues sont incompatibles avec l'électrification et le doublement de la voie ferrée. L'exemple de la ligne Grenoble - Valence, où la réalisation d'un pont ferroviaire à voie unique sur l'A49 a empêché la mise à deux voies dans le secteur de la Sone, devrait pourtant servir de leçon ! Cette non-anticipation du développement ultérieur possible de la voie ferrée est inadmissible. INT7, INT11
- C'est un erreur grave de ne pas le prendre en compte dès maintenant, car une électrification et une mise à double voie sont possibles vu le développement de l'agglomération. UN tel oubli du côté de l'autoroute A49 entre Romans et St Marcelin coute désormais très cher…INT12.

MeR

- Le projet sera donc modifié et la hauteur de la passerelle piétonne sera au minimum de 6,00 m au-dessus du niveau du rail et libre d'air pour permettre une électrification future.
- L'implantation de la passerelle est par ailleurs compatible avec le doublement de la voie ferrée.

Évaluation du CE

- ❑ Le potentiel d'évolution de la voie ferrée est ainsi totalement préservé.

☞ Dont acte !

6.3. Contestations de l'importance relative du projet

6.3.1. Il vaudrait mieux construire en premier une extension de la ligne E jusqu'au Rondeau (…et au-delà)

Pour moi, après lecture ce projet, je considère que c'est une pure hérésie et un non-sens manifeste, mais peut-être faut-il faire plaisir à M. FERRARI, président de la Métro. Encore des deniers du contribuable investis pour rien, pour avoir le même résultat que la ligne D il y a quelques années. Combien de millions d'euros à perte pour des idéologues !

Si des investissements doivent avoir lieu du même type, la priorité doit être donnée au prolongement de la ligne E jusqu'au Rondeau avec parking Relais.
Là au moins cela sera bénéfique à tous les usagers du Sud Grenoblois, des dizaines milliers de personnes au lieu de quelques personnes sur Pont de Claix. INT3

En conclusion, je suis contre ce projet qui est une hérésie économique. Il n'apporte rien et la solution actuelle par bus est largement suffisante,
Par contre s'il faut investir c'est bien dans le prolongement de la ligne E jusqu'au Rondeau (Peugeot Bernard & Raymond Bouton) avec un Parking Relais, tout cela pour un budget identique.
Cette ligne majeure est cruellement en défaut depuis la création de ce terminus en plein milieu et une correspondance pas très pratique avec les autres lignes.
Avec l'échangeur du Rondeau, là ce n'est pas 5000 personnes que l'on touche mais ce sont des dizaines de milliers de personnes (le Sud Grenoblois et son Grand Sud), et là aussi, on pourra remplir les rames sans problème avec des lignes de bus transverses,
Ça au moins c'est du service public, INT6

Les gens de la Métro se déclarent favorables à la « démocratie participative »,
Pourquoi ne feraient-ils pas appel à un référendum sur le sujet suivant
« À budget égal, préféreriez-vous
l'extension de la ligne A ou celle de la ligne E jusqu'au Rondeau ? »

Chiche ! INT6

MeR

- Par des études tirant le bilan de ses réalisations récentes (lignes C et D, extensions de la ligne B…), le SMTC *« a identifié un fort enjeu de maillage entre les lignes fortes de tramway et de bus à haut niveau de service.*
  Six lignes Chrono ont ainsi été décidées mises en service en 2014, « se rapprochant du réseau de tramway »
- En 2012, une économie de 30 M€ a été dégagée sur le coût de la ligne E, et le SMTC a recherché comment les investir au mieux :
  - Le sud de l'Agglo, nouvellement étendue, va connaître un fort développement urbain ;
  - La halte ferroviaire de PdC devrait être déplacée et rapprochée de Grenoble ;
  - Un prolongement de la ligne A ou de la ligne Chrono 3 jusqu'à Flottibulle entraient dans cette enveloppe budgétaire, et leur comparaison a conclu en faveur du tram ;
  - D'autres éventualités ont également été examinées et notamment le prolongement de la ligne E jusqu'à Flottibulle ou à Claix-Pont-rouge, un investissement qui serait le plus efficace pour desservir l'axe Grenoble-PdC et au-delà tout le grand sud, mais dont le coût est bien supérieur, et qui est fortement contraint par les dispositions du PPRT.
- Une étude pour identifier les projets de TC à l'horizon 2020-2030 est en cours depuis 2016. Des axes encore provisoires sont déjà dégagés : On devra rechercher des maillages internes au réseau de tram et entre ce réseau et les lignes Chrono ; à ce titre, le prolongement de la ligne E jusqu'à « Stade Lesdiguières » pourrait être inscrit dans le Schéma directeur 2020-2030.

Évaluation du CE

- ❑ Voir page suivante.

La desserte Grenoble / Échirolles Ouest / Pont de Claix par le Cours Jean Jaurès Libération etc.… est nettement plus indispensable que la seule desserte de Flottibulle… …En conclusion, je m'interroge vraiment sur les choix politiques et économiques de développement des transports en communs dans l'agglomération. Il me semble qu'ils sont guidés par des intérêts privés et non par l'intérêt du plus grand nombre et notamment les plus modestes…INT16.	Évaluation du CE ❑ Le SMTC admet qu'une ligne E prolongée jusqu'à Claix-Pont-rouge satisferait l'objectif de desservir le Grand sud, mais objecte que le coût serait hors de proportion. ❑ INT6 met en balance le projet présenté (Extension ligne A) et un prolongement de la ligne E jusqu'à « Stade Lesdiguières » qui aurait un coût similaire. ❑ INT6 défend un scénario alternatif (prolonger la ligne E jusqu'à, me semble-t-il, « Stade Lesdiguières ») qui aurait le même coût et une meilleure efficacité. - D'ailleurs, aux chapitres7.3.2 *« Contexte de la décision.* 7.4 *« Sujets divers, ligne E »* ,le SMTC présente cet investissement comme fortement probable dans un futur assez proche futur pour un coût d'investissement de 10 M€[6] ❑ Le SMTC n'a pas relevé l'accusation de INT6 selon laquelle la Métro veut faire plaisir à M. Ferrari, le Maire de PdC. Mon évaluation se trouve en 0. ☞ Le SMTC explique avec détails la démarche suivie pour investir au mieux les 30 M€ hérités du projet de ligne E. Il est dommage : - qu'il n'ait pas montré que les réflexions ont bien aussi considéré l'extension de la ligne E jusqu'à « Stade Lesdiguières », et conclu à une priorité relative moindre de cette dernière, - qu'il n'ait pas répondu à l'accusation mettant en cause le président de la Métro.

[6] Il n'est pas clair que le 10M€ est à comparer aux 30 M€ que coûte le projet d'extension de la ligne A, car les longueurs de trajets sont respectivement de 750 m et 950 m

6.4. Contestations du sort réservé aux cyclistes

6.4.1. Le projet ne respecte pas l'article L 228-2 du code de l'environnement avant et après le passage à niveau.

[Note du CE : Cet article stipule :
"À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants".]

- Je me déplace à bicyclette et je ne peux que constater que ce projet ne respecte pas l'article L 228-2 du Code de l'environnement avant et après le passage à niveau.
  …La présence de pictogramme sur la chaussée des voitures n'en fait pas une piste cyclable et les cyclistes vont se retrouver à partager des voies 3m50 avec des véhicules motorisés sans que ceux-ci ne puissent les doubler légalement (distance minimale de 1m en agglomération).
  Cette absence est expliquée par le souhait de ne pas voir de piétons utiliser les voies cyclables pour traverser la voie ferrée. Est-ce bien raisonnable de mettre en péril la sécurité des cyclistes [deux fois par heure] alors que vous n'aurez même pas l'assurance que les piétons n'emprunteront pas la chaussée des voitures ???
  Il faut donc mettre ce projet en conformité avec le code de l'environnement et son article précité sous peine de bloquer l'intégralité du projet, ce qui serait dommage.
  INT7

- Jusqu'au niveau du terminus de la ligne de tram, le projet est conforme aux dispositions de l'article L 228-2 du Code de l'environnement […], mais avant et après le PN, il n'en est plus de même.
  - …La signalisation au sol par pictos vélos indique un positionnement du cycliste sur la chaussée. Il ne constitue ni une voie réservée ni une piste cyclable.
  - …
  - Enfin [limiter] la vitesse à 30 km/h, […] ne dispense pas du respect des obligations du Code de l'environnement.

  L'aménagement de ce secteur avant et après le passage à niveau doit donc être mis en conformité par prolongement sous la même forme des aménagements cyclables prévus sur l'avenue Charles De Gaulle jusqu'à l'intersection avec le cours St André. INT13.

MeR

[Note du CE : Le SMTC a consacré une page et demi du MeR à ce sujet. Ce qui suit est un résumé fort concis et donc sans nuance]

- La sécurisation des piétons et des cyclistes traversant la voie ferrée au PN6 a fait l'objet de nombreuses études et discussions, et c'est un compromis établi collégialement (État, SMTC, Métropole, Région, SNCF Réseau, Département), sous l'égide du préfet qui a été adopté.
- Les piétons seront de loin plus nombreux que les cyclistes et tout a été fait pour les dissuader de traverser les voies, en aménageant le sol pour qu'ils soient dissuadés d'y cheminer, et en leur offrant une alternative ayant la forme d'une passerelle aisée et bien équipée d'ascenseurs.
- Dissuader les piétons récalcitrants de cheminer au niveau du sol implique que la voie routière soit aussi étroite que possible et qu'il n'y ait pas, sur le PN6, de piste cyclable fort tentante pour certains d'entre eux.
- Certes, le projet ne respecte pas la lettre de l'article L 228-2 du code de l'environnement au droit du PN6, ce qu'il fait par ailleurs sur tout le reste des 950 m du linéaire, mais il fallait dégager un compromis entre toutes les exigences, et c'est le meilleur qui a été retenu.
- Le partage de la voie routière entre les automobiles et les cyclistes reprendra le concept de « vélo rue » expérimenté à Strasbourg, où la vitesse est plafonnée à 30km/h, et où les cyclistes n'ont pas la place de remonter les files de voitures en attente devant des barrières fermées.
- La vitesse des véhicules sera modérée par la réglementation (signalisation) et possiblement par l'agencement d'un plateau surélevé des abords de la voie routière, ce qui, on le sait, a un effet psychologique sur les conducteurs.

❑ Le SMTC a également répondu au CE sur ce même thème. Voir au chapitre 7.2.3 *« Traitement retenu pour le PN6 s'agissant des vélos et des piétons, pour les premières années »*

Évaluation du CE

❑ La réponse du SMTC est parfaitement argumentée et me convient.
❑ Cette situation n'est pas une première. Elle existe aussi, par exemple, aux abords du terminal Louise Michel de la ligne E.

☞ Je considère qu'il faut se préserver de toute « réglementite aigüe » en général et ici tout particulièrement.
➔ Les aménagements prévus devraient obliger les automobilistes et cyclistes à se respecter mutuellement, y compris les idéologues de charque bord.

6.4.2. L'aménagement des piste cyclables doit être mieux identifié L'enrobé coloré des pistes cyclables devrait être utilisé à toute les intersections pour y marquer la présence des cyclistes et améliorer leur sécurité. INT13 La traversée cyclable de la plateforme du tramway au nord de l'intersection avec l'avenue de l'industrie doit être prévue dans les 2 sens pour éviter aux cyclistes d'avoir à traverser en 2 fois (sur le plan présenté, il n'est possible que dans le sens Est / Ouest). INT13	<u>MeR</u> ▪ Le SMTC instruira ces demandes avec la Métro qui est l'autorité compétente en cette matière. <u>Évaluation du CE</u> ☞ Dont acte !
6.5. Contestation de l'évaluation socio-économique du projet *[<u>Note du CE</u> : produire une évaluation économique consolidant les dépenses et recettes de natures industrielle et commerciale ET les coûts et gains dans l'environnement et la société qui sont induits par ce projet est obligatoire. Un cadre règlementaire et la jurisprudence fixent les principes, les méthodes et les paramètres à documenter. Le projet n'est acceptable que s'il apparaît suffisamment rentable au vu des résultats de l'évaluation socio-économique.* *Pour les non-initiés ; on fait appel à des calculs financiers de « VAN » (valeur actuelle nette)», de « TRI » (Taux de rendement interne = le taux qui annule la VAN), de « Délai de récupération de l'investissement » ou « de point d'équilibre » (le moment où la VAN s'annule).* *Ces calculs et leurs usages sont très largement documentés, notamment sur internet. Les tableurs personnels offrent ces fonctions financières.]*	

Contestation de l'évaluation socio-économique du projet (suite)

6.5.1. Contestation détaillée en INT15 (M. Besançon)

[Note CE : L'auteur constate que le dossier qui est présenté établit un TRI socio-économique supérieur au seuil requis par le Commissariat Général du Plan, mais il considère que les calculs qui y conduisent utilisent des hypothèses bien trop optimistes. Pour lui,

- Le chiffrage du gain de temps des anciens usagers est optimiste
  - Gain avancé dans le dossier 10.13 mn
  - Gain reflétant la modulation de la fréquence des passages 09.63 mn

Correction de la valeur financière à retenir *-20 M€ sur la période* **(-0,6M€/an ?)**

- Les feux vont générer des temps d'attente qui n'existent pas aujourd'hui
  - Giratoire Gal de Gaulle / Av. Industrie 520.000 €/an
  - Carrefour Gal de Gaulle / Rue de la Fraternité 250.000 €/an
  - Carrefour Gal de Gaulle / Rue de la Paix 250.000 €/an
  - Temps pour laisser passer le tram (4 points)
    direct (les voitures qui tournent) 90.000€/an
    indirect (les voitures qui ne peuvent pas avancer) 150.000€/an (hyp. Haute)

Total brut 1.260.000 €/an
Total en enlevant les doubles comptages 1.100.000 €/an

Correction moyenne (incluant les hausses de trafic) ***-1.2 à -1.3 M€ /an sur la période***

C**orrection totale** à apporter (approximation rapide)	**-1,8 à -1,9 M€ /an sur la période**

Sur ces bases, M. Besançon écrit en substance :

« Le projet actuel est déficitaire (TRI socio-économique négatif, d'environ – 5%…) »

« Je demande que l'analyse des coûts collectifs et des avantages induits pour la collectivité soit recalculée en tenant compte de mes remarques ci-dessus (et les calculant de manière plus précise que moi), »

« Si après que des modifications ad hoc soient apportées, —il en cite plusieurs—, le TRI n'atteint pas le seuil des 4% imposé par le Commissariat Général du Plan, je demande que le projet soit repoussé. »

MeR

[Note du CE : Le SMTC a consacré quatre pages du MeR à à réfuter les arguments et conclusions cotés NT15. Ce qui suit n'est un résumé fort concis et donc sans nuance.]

- La règlementation encadre la manière dont une telle évaluation doit être faite, et le SMTC s'est conformé à cette réglementation.
  Pour faire ce travail, il faut comparer une situation de référence : « ce qui se passerait en l'absence du projet » et la situation « qui résultera du projet ».
- Le contributeur retient implicitement une situation de référence où la circulation est totalement fluide et où il n'y a aucun feu tricolore.
  En fait, les études ont montré que la circulation augmentera en conséquence de l'urbanisation et qu'elle serait plus importante dans cette hypothèse qu'avec le projet, qui a un effet bénéfique en raison du report modal.
- Ainsi, si les feux sont nécessaires à la circulation du tram, ils seront aussi rendus nécessaires par l'augmentation du trafic en situation de référence, et donc il n'y a pas lieu de comptabiliser les 20M€ mentionnés en INT15.

[Note CE : Le SMTC fait d'autres critiques sur la méthode et les autres résultats présentés, d'une portée moindre, et que je ne reprends pas ici.]

Évaluation du CE

- ❑ INT15 a fait une contribution fouillée qui montre une compétence certaine et une volonté citoyenne de contribuer qu'il faut saluer.
- ❑ Si la démonstration d'INT15 n'est pas bonne, la faute en incombe au manque de contenu du dossier : Il-y-a bien, c'est obligatoire, une étude de rentabilité socio-économique, mais la description des situations sans (référence) et avec le projet est trop floue. J'ai ressenti également le besoin de demander des clarifications sur cette partie du dossier. (Voir notamment au chapitre 7.3 *« Questions relatives à la pertinence de l'investissement »*.
- ☞ J'adhère à l'avis du SMTC, qui explique les failles du raisonnement de INT15.

Contestation de l'évaluation socio-économique du projet (suite)

6.5.2. Autres contestations économiques, moins documentées (légèrement réécrites pour certaines)

a- Cote INT06

« Les chiffres annoncés en termes de passagers sont grossièrement erronés :

- On avance 5000 habitants +1800 emplois : ok je fais confiance
- Par contre 5000 voyageurs quotidiens sur cette prolongation de 2 arrêts, cela fait du 73% du total de 6.800 personnes. Un taux incroyable !!!
  - Peu de salariés vont utiliser le tram, sachant que les PME et les industries qui les emploient ont des horaires en 2/8 si ce n'est en 3/8

« Il ne faut pas renouveler l'expérience de la ligne D (que le SMTC reconnait déficitaire).

- À l'époque, les prévisions furent déjà très optimistes ;
- Mais on voulait également, faire plaisir au maire de Saint-Martin-d'Hères, un peu comme aujourd'hui pour M. Ferrari, maire de Pont-de-Claix et Président de la Métro !

b- Cote INT16

« Je m'interroge vraiment sur les choix politiques [concernant les TC] … il me semble qu'ils sont guidés par des intérêts privés… J'ai déjà exprimé une telle opinion [à propos du projet délirant de téléphérique entre Sassenage et St-Martin-le-Vinoux et de l'extension de la ligne E jusqu'à Palluel] »

c- Cote INT18

Je trouve vraiment que c'est de l'argent foutu en l'air pour une si petite extension de ligne. La ligne 16 que nous avions auparavant nous permettait de nous rendre facilement en ville,

MeR

- Cote INT06
  Le contenu du dossier est mal formulé. Le nombre de passagers quotidiens estimé à 5.000 n'est pas seulement la conséquence de l'augmentation de la population dans le quartier en développement. Il est le total de plusieurs flux :
  - Les passagers qui actuellement descendent ou montent au terminal Denis Papin et qui emprunteront le prolongement en tout ou en partie,
  - Les passagers qui emprunteraient la ligne 64[7] en situation de référence et qui basculeront sur le tram lorsqu'il remplacera cette ligne,
  - Les passagers nouveaux attirés par la nouvelle offre : nouveaux habitants riverains, usagers du report modal, habitants lointains utilisant la halte ferroviaire lorsqu'elle sera implantée à Flottibulle…
- Cotes INT16 et INT18
  Les éléments de réponse aux contributions INT16 et INT18 se trouvent [au chapitre 7.3 *« Questions relatives à la pertinence de l'investissement »]*.

Évaluation du CE

- La réponse à INT06 est convaincante.
- S'agissant de INT16 et INT18, le SMTC a bien exprimé ses choix, au chapitre 7.3 et aussi ailleurs,
- Choix politiques, …choix politiciens
  Je regroupe ici mon évaluation des objections faites par INT6 (6.3.1 et 6.5.2.a-) et INT16 (6.5.2.b- qui n'ont pas été relevées dans le MeR :
  - Que le maire de PdC soit aussi président de la Métro ne change rien au fait que les gisements fonciers les plus importants de l'Agglomération qui vont se développer se trouvent dans le sud, au sud d'Échirolles et au nord de PdC, et au-delà dans le grand sud.
  - Les affirmations que certains des choix sont guidés par des intérêts politiciens ou privés n'engagent que leurs auteurs.

[7] Ou en report d'autres lignes, devenues moins attractives pour eux

6.6. Exigences des riverains concernés par une amputation de leur terrain

[*Note du CE : Il conviendra, pour chacun des cas, de consulter la teneur exhaustive de leurs demandes. Je ne donne ici que des éléments synthétiques pour faciliter la compréhension de l'ensemble des résultats de l'enquête.]*

6.6.1. Cas de la sci NAJWILL (détaillé dans le PV original) – ECH1)

…l'expropriation des parcelles de la SCI NAJWIL ne satisfait pas à la condition de nécessité requise par la jurisprudence… car il est patent que le projet d'extension du tramway pourrait opportunément être réalisé sur les parcelles de I'EPFL située juste en face.

…l'expropriation des parcelles de la SCI NAJWIL ne satisfait pas non plus à la condition requise par la jurisprudence selon laquelle les avantages de l'opération doivent être supérieurs à ses inconvénients…

[Note du CE : l'argumentation porte sur le coût qui résulterait de l'expropriation envisagée, un coût fort élevé pour dédommager les pertes d'activités économiques des parties pénalisées]

…Nous vous sollicitons donc pour que soient exclues de l'emprise du projet d'extension de la ligne A du tramway les parcelles appartenant à la SCI NAJWIL.

MeR

[Note du CE : Le SMTC a consacré une page et demi du MeR à répondre à la Sci NAJWILL. Ce qui suit est un résumé fort concis et donc sans nuance.]

- Le projet prévoit que le SMTC acquière 1.713 m^2 d'un tènement totalisant 8.636 m^2. Il s'agit d'un terrain à usage de parking en liaison avec l'immeuble de bureaux attenant, commercialisés en location. Son usage n'est pas avéré, en lien avec la faiblesse du taux d'occupation de l'immeuble.
- Par cohérence, il a été choisi de poursuivre l'agencement de la ligne en site latéral sud, dans la continuité de l'existant, et ce choix présente en outre d'autres avantages ; inversement, changer pour adopter un passage en site central n'aurait pu être fait qu'au droit du carrefour Industrie / Charles de Gaulle au prix de grosses et coûteuses difficultés d'aménagement. Enfin, c'est cette solution qui a retenu la majorité des suffrages lors de la concertation publique préalable en avril 2013.
- Pour satisfaire la demande en maintenant le principe actuel, il faudrait décaler l'ensemble du tracé après franchissement de la rue de la Fraternité, car il-y-a là un point dur avec des conséquences très coûteuses : i) démolition d'une habitation et trois autres bâtiments ; ii) déplacement du PN6 vers le nord ; iii) suppression de la station-service Total Express ; iv) déformation du carrefour Charles de Gaulle / Cours Saint André ;
- Il n'est pas besoin de chiffrage précis (le surcoût serait compris entre 2 et 3 M€HT) pour conclure qu'il n'y-a-pas d'autre solution de tracé viable que celui qui a été présenté, et donc qu'il-y-a bien nécessité que le SMTC acquière la partie de parcelle identifiée sur les plans de l'enquête parcellaire.

Évaluation du CE

- ☞ J'adhère totalement à la démonstration faite par le SMTC.
- ☞ D'ailleurs, les représentants de cette Sci ne seront pas surpris de ma position, car lorsque je les ai reçus, et comme ils tenaient à conserver leur surface de parking, je leur ai suggéré de formuler une demande de dédommagement plus réaliste : se faire allouer une surface de parkings à proximité, de l'autre côté de la ligne de tram, équivalente à celle de l'amputation du leur.
- ☞ Déplacer le tracé de la ligne vers le nord serait une aberration et ici, l'intérêt collectif dépasse et de loin le préjudice particulier subi.

Recommandation : vérifier que le besoin de parking invoqué est bien aussi aigu que l'expriment les demandeurs.

6.6.2. Cas de l'association « Standard 216 - Histo Bus Grenoblois » (« HBG »), (détaillé en PdC6) Notre association est fermement pour le développement des transports en commun, et accepte le choix de l'implantation de la station terminale de la ligne qui est proposé. Mais cette implantation a des conséquences fort regrettables pour ce qui nous concerne *a- La nouvelle voie d'accès en S qui nous est proposée est inadaptée à certains de nos autobus* *Nous demandons qu'elle prenne naissance en face de la ruelle passant le long de la façade sud de l'immeuble « Le Gabord ».* *b- Nous avons besoin d'aires de manœuvre intérieure qui disparaîtront du fait du projet* *Nous proposons que la perte soit compensée par une mise au « gabarit poids lourds » de l'aire de stockage en façade ouest de notre bâtiment*	MeR ▪ Le SMTC instruira les demandes du contributeur. ▪ L'aménagement de la voirie provisoire en S est [bien] prévu *« pour permettre la giration des véhicules lourds et encombrants ».* ▪ Et les détails seront précisés en phase projet, pour que cette voie soit satisfaisante pour l'ensemble des riverains, jusqu'à l'avènement de la future voirie qui sera créée dans le cadre de la ZAC des Minotiers. ▪ L'instruction de la demande de l'aménagement d'une aire de stockage pour poids lourds en façade ouest du bâtiment existant *« devra se faire en lien étroit et direct avec le futur aménageur de la ZAC des Minotiers en rapport avec le projet d'aménagement général du projet urbain de Pont de Claix sur ce secteur. » (sic)* Évaluation du CE ☞ Je note qu'il-y-a désaccord sur l'adéquation de la voie en S au passage de certains longs véhicules de l'association HBG. Recommandations : - que le SMTC rencontre HBG pour établir une conclusion commune, - et le cas échéant, modifie son projet en positionnant cette voie plus au sud de quelques mètres, en anticipant sur la réalisation de la future rue qui est prévue. ☞ La réponse du SMTC concernant l'aire de stockage n'est pas des plus rassurantes. Recommandation : Donner une réponse plus claire directement à HBG.
6.6.3. Cas des propriétaires du terrier 160 (détaillé en PdC4) Nous refusons la proposition qui nous a été faite. Nous accepterions de traiter si le SMTC améliorait son offre en s'engageant, en sus, à nous verser la *contrepartie du coût de l'électrification de notre portail que nous ferons exécuter*, pour des raisons de sécurité.	MeR ▪ La manœuvre d'entrée et de sortie d'un véhicule dans la propriété n'est actuellement pas très sûre, et le projet prévoit de restituer un aménagement qui améliore partiellement ce point difficile. ▪ L'automatisation du portail ne résoudra pas les problèmes de manœuvre, mais le SMTC accepte de reprendre contact avec les demandeurs pour convenir de la prise en charge du coût d'une électrification après mise en concurrence et examen des devis. Évaluation du CE ☞ Je salue la volonté des deux parties de trouver un compromis. Ce compromis semble trouvé. L'amélioration que les propriétaires demandent n'est bien qu'un remboursement d'une dépense préalablement agrée par le SMTC.

6.7. Divers très variés

- INT2 - Feu tricolore à rue de l'Industrie
  …il me semble qu'un feu tricolore devra être installé à la jonction de la rue de l'Industrie avec la rue du Général de Gaulle. J'appelle votre attention sur la circulation relativement intense provenant de la Combe de Champagnier …
- INT8 - Prolonger jusqu'à Comboire
  Pourquoi ne pas prolonger jusqu'à l'espace Comboire cela permettrait au quand on vient de Hubert Dubedout Maison du Tourisme d'aller à l'espace Comboire et de ne pas changer 3 fois PENSEZ AUX PERSONNES AGEES SVP !
- INT15 - Comportement à risque des piétons (Alsace-Lorraine)
  Un endroit où il y a encore plus de possibilités de comportements à risque dans la traversée d'une voie (cours Jean-Jaurès coté Est) est la correspondance Alsace Lorraine entre les lignes A et E de tramways. C'est pour là qu'il faudrait d'abord économiser et chercher une solution pour diminuer les risques.
- PdC1a - Haie de protection visuelle
  J'habite à l'entresol de l'immeuble au droit duquel sera aménagée la station « Grand Galet ». Cet aménagement va réduire la distance entre l'espace public et le bâtiment que j'habite.
  - Je demande qu'on veille à maintenir, pour moi et mes voisins, une haie de hauteur suffisante pour couper la vue sur nos logements depuis l'espace public.
- INT13 - Positionner le terminal ligne 16 à Flottibulle
  Un terminus de bus est prévu dans le projet au niveau de la halte ferroviaire... L'ADTC propose que le terminus de la ligne 16 soit placé à Flottibulle afin de compléter le maillage du réseau bus.
- INT15 - Dangerosité des escaliers
  …Les escaliers sont une cause supplémentaire de chutes ; les personnes qui passeront par les escaliers de la passerelle courront aussi un risque relativement élevé d'accident.

MeR

- Cote INT2
  Un feu est bien prévu à ce carrefour, et les études de simulation permettent de conclure que si le trafic y sera dense, mais que les files d'attente aux heures de pointe ne seront pas importantes.
- Cote INT8
  Pour aller de Victor Hugo à Comboire il y a deux possibilités : i) ligne tram A jusqu'à Échirolles *la Rampe, puis ligne Proximo 11 depuis Fernand Pelloutier ; ii) Chrono C3 jusqu'à Échirolles Le Château, puis ligne Proximo 11 depuis le même arrêt.
- Cote INT15
  La sécurisation de la correspondance entre les ligne A et E à alsace-Lorraine est bien intégrée aux études en cours.
- Cote PdC1a
  Le muret et la haie qui borderont la copropriété ont été discutés avec le syndic et le conseil syndical, et une assemblée générale extraordinaire doit être convoquée en septembre 2017 pour valider une promesse unilatérale de vente qui intègrera leur description.
- Cote INT13
  Les restructurations du réseau induites par l'arrivée du tram à Flottibulle sont encore en cours, mais elles intègrent bien la modification du tracé de la ligne 16 sur Échirolles avec un nouveau terminus à Flottibulle, partagé avec les lignes 17 et Express 3 desservant le grand sud qui seront renforcées dès septembre 2018.
- Cote INT15 – dangerosité des escaliers
  Revêtement de sol, main courante, éclairage… seront choisis dans les règles de l'art.

Évaluation du CE

☞ Toutes ces réponses sont convaincantes.

[Divers très variés (suite)] ▪ PdC1b - Félicitations Je tiens à féliciter les entreprises qui travaillent actuellement sur l'avenue Charles de Gaulle : tout est propre et respecté. ▪ INT14a - 2 stations et moins d'1 km de ligne ce n'est pas assez ! 3 ans de travaux pour si peu... c'est hallucinant ! ▪ INT14b - A quand le tram à Meylan ?	MeR ❑ Le SMTC ne relève pas ces félicitations ▪ Cote INT14a Ici, on ne peut aller plus loin du fait de la présence du cours Saint André, infranchissable. La durée prévisionnelle des travaux relatifs au projet n'est que de deux ans. Une période de perturbation qui peut sembler trop longue en en milieu urbain. ❑ Cote INT14b (Quid du tram à Meylan ?) Le SMTC ne répond pas. Renseignements pris auprès du SMTC après lecture de MeR, le SMTC a tous les éléments de réponse : Contrairement à la zone sud de l'Agglomération, il n'y a pas de demande potentielle actuelle ou prévisible qui pourrait justifier un investissement aussi lourd. La vocation du tram est de desservir des zones d'habitat denses ou appelées à le devenir. C'est le cas du sud de l'Agglomération. Évaluation du CE ☞ Félicitations Le SMTC aurait pu mettre en exergue ces félicitations destinées aux entreprises et à ceux qui gèrent leurs interventions. ☞ « Tram à Meylan » Recommandation : Le dossier PDU 2020-2030 traduira des compromis et des choix, synonymes d'abandons. Il faudrait qu'à cette occasion, le SMTC communique au grand public et en termes concis et adaptés pourquoi certains rêves collectifs ne verront pas le jour avant des lustres.
6.8. Observations relatives à la procédure Néant.	

7. Procès-verbal de l'enquête - Questions du commissaire enquêteur

7.1. Préambule : Autres documents consultés

Monsieur Oliviéri m'a fait parvenir des documents qui m'ont été fort utiles :

- Document d'évaluation établi par EGIS, s'agissant des variantes envisageables pour le traitement des difficultés inhérentes au PN6 [79 pages, 22/01/2016]
- Présentation faite au « Copil » le 02/05/2016, s'agissant entre autres des variantes envisageables pour le traitement des difficultés inhérentes au PN6 [document ppt, 45 pages]
- Décision en préfecture le 2 mai 2016 [CR réunion en préfecture établi par le préfet] (Participants : Région, CG38, Métro, SMTC, PdC, Échirolles, SNCF Réseau, AURG, DREAL, DDT38)

La décision prise en préfecture se résume ainsi :

- L'assemblée retient le scénario recommandé par les auteurs (présentation ppt, p32)
  - Exécuter La variante avec passerelle piétons et sans les pistes cyclables [Cycles injectés dans une circulation VL/PL apaisée (30km/h etc...)]
  - Préserver la faisabilité du scénario C [(PN6 fermé, dénivellation tous modes)] [contraintes pour le positionnement du terminal Tram et du front urbain, constructibilité sur l'emprise du P+R…]
- L'État instruira le dossier de déplacement des conduites
- Un protocole engageant toutes les parties sera signé qui préservera [la faisabilité du protocole C]

  [Note du CE : Le scénario adopté est faiblement noté en matière de sécurité – jaune hachuré de rouge, cf egis, p30 – risque juridique pour « les trois acteurs concernés »]

MeR

- Tout est mis en œuvre dans le projet en cours d'étude de la passerelle et pour la mise au point des dispositifs de guidage afin que l'itinéraire en empruntant celle-ci soit le plus évident pour la majorité des piétons.

Évaluation du CE

- Elle se trouve au chapitre 6.2 *« Contestations de la passerelle piétons »*

7.2. Questions « pour SNCF Réseau » 7.2.1. Dimensionnement de la voie ferrée Questions : ▪ Confirmer que le doublement de voie est exclu ▪ Confirmer que l'électrification de la ligne est exclue	MeR ▪ SNCF Réseau a confirmé que la plateforme prévue permet le doublement de la voie ferrée. ▪ Pour garantir la possibilité d'électrification de la ligne, le SMTC a décidé de laisser un passage libre haut de 6 m Évaluation du CE ❑ Elle se trouve au chapitre 6.2.2, *« …Contestations de la passerelle (suite)* ❑ *Si passerelle il-y-a malgré tout, elle ne doit pas* obérer les futurs développements du réseau SNCF *»*
7.2.2. Halte ferroviaire « Elle améliora l'offre de TC, par une liaison ferroviaire rapide et directe vers Grenoble » (Dossier E01, P21) Il me semble que la réserve à prévoir pour son agencement a entrainé la réduction de la capacité du parking relais de 120 à 60 places. Questions : ▪ Finalité de la halte ferroviaire ? Passagers venant du sud (de Vizille) vers Flottibulle et le tram A ? Passagers venant du nord (de Grenoble) vers Flottibulle et le tram A? ▪ Quel est la date prévisionnelle ? et raisons de cette date (disponibilité de ressources ? autres ?)	MeR (parking relais) ❑ Le SMTC a localisé ici des éléments traitant du parking relais. Je les ai déplacés au chapitre 7.4 *« Sujets divers, parking relais »* Évaluation du CE ❑ Elle se trouve au chapitre 7.4 *« Sujets divers, parking relais »* MeR (finalité de la halte ferroviaire) ▪ La Métro et le SMTC ont adopté un « schéma de mobilité » au 1er semestre 2017, prévoyant le renforcement des liaisons entre Grenoble et le Grand sud (Vizille et Varces) et la création de lignes rapides intégrant le rabattement sur les gares du territoire et sur le pôle d'échange de Flottibulle. Implanter la halte ferroviaire à Flottibulle fera de ce dernier *« un point de connexion majeur entre les lignes fortes du territoire Grand-sud, le TER et la ligne A »* ▪ Le projet de création de la halte ferroviaire de Pont-de-Claix-Flottibulle est inscrit au Contrat de Plan État-Région 2015-2020 pour un horizon de mise en service vraisemblablement avant 2025. Évaluation du CE ☞ Je considère que la halte ferroviaire sera bien en fonctionnement à Flottibulle en 2026, bien que le SMTC prenne toutes les précautions oratoires, ce qui est compréhensible, puisqu'il n'est pas acteur décideur.

7.2.3. Traitement <u>retenu pour le PN6 s'agissant des vélos et des piétons, pour les premières années</u> SNCF Réseau a proposé des pistes latérales pour cycles et piétons <u>Questions</u> ▪ Pourquoi avoir retenu l'injection des vélos dans le flux VL/PL plafonné à 30km/h ? (les opposants invoquent un non-respect de la règlementation (article L 228-2 du code de l'environnement)	<u>MeR</u> *[<u>Note du CE</u> : Le SMTC a consacré ici trois pages du MeR pour résumer les quatre options de traitement du PN6 qui ont été longuement analysées et discutées. Je ne les résume pas ici et renvoi le lecteur intéressé au contenu du MeR. Il a également répondu aux objections du public (voir au chapitre 6.4 « Contestations du sort réservé aux cyclistes »]* <u>En substance, le SMTC indique ici que</u> ▪ Le maintien du PN avec des circulations au sol séparées et sécurisées n'est pas acceptable par SNCF Réseau : risque supérieur au seuil admissible. ▪ Fermer le PN aux voitures et PL et dénivellation des modes doux en souterrain) n'est pas acceptable, car reporter les flux de VL et PL sur les PN environnant est incompatible avec le PPRT (lettre de la DDT). ▪ Supprimer totalement le PN en construisant une dénivellation tous modes (en souterrain) est complexe, trop onéreux et trop long à réaliser. ▪ C'est donc la quatrième et dernière option qui a été adoptée collégialement, sous l'égide du préfet, avec l'obligation de maintenir possible dans le futur la dénivellation tous modes. ▪ Depuis la réunion décisionnelle, le projet a été complété pour encore plus durcir les éléments dissuadant les piétons de s'engager sur la voie routière et favorisant la cohabitation entre les vélos et les automobiles. <u>Évaluation du CE</u> ❑ Elle se trouve au chapitre *6.4 « Contestations du sort réservé aux cyclistes »*

…Traitement retenu pour le PN6 (suite) ▪ J'ai calculé que lors de chaque fermeture aux heures de pointes (il-y-aura 20 passages par jour), 10 vélos et 180 VL/PL devront patienter. Question : Est-ce un calcul réaliste ?	MeR ▪ Ce calcul est cohérent. Avec la grille horaire actuelle, il-y-aura trois occurrences le matin entre 7h30 et 9h00, et trois autres le soir entre 16h30 et 18h00. Aujourd'hui, le trafic quotidien est de 17 trains TER et 4 trains de frêt. Évaluation du CE ❑ Ces occurrences se multiplieront quand le programme grand sud battra son plein. ❑ Quel sera le vécu ?
▪ J'ai calculé qu'aux heures de pointe, il faudra faire passer 500 piétons / heure par la passerelle et les ascenseurs, Question : Quelle est la capacité des ascenseurs ?	MeR ▪ Les ascenseurs auront une capacité horaire de 1200 passagers dans chaque sens, à comparer avec un flux journalier estimé à 3000 passages. Évaluation du CE ❑ Il faut prévoir qu'un ascenseur soit en panne et se rappeler qu'il y aura des heures de pointe (retenons 1000 personnes/heure). ☞ Je crains qu'il y ait une certaine grogne !
7.2.4. Disponibilité des ressources de SNCF Entrepreneur (cf document Egis) Question : ▪ Les décisions quant au traitement du PN6 auraient-elles été les mêmes si les ressources de SNCF Entrepreneur avaient été disponibles ?	MeR ▪ Oui. La décision aurait été la même, car les manques de ressources invoqués par SNCF Réseau à l'époque s'appliquaient à d'autres aspects du dossier. Les réflexions qui furent menées ne sont pas perdues. Elles serviront à l'instruction de l'implantation de la halte ferroviaire à Flottibulle. ▪ Le SMTC tient à signaler que la Métro a signé une convention avec SNCF Réseau pour lancer une étude de sécurité de tous les passages à niveau existant sur son territoire. Évaluation du CE ☞ Merci pour ces informations qui viennent à l'appui du projet présenté.

…Traitement retenu pour le PN6 (suite) 7.2.5. Dénivellement tous modes du PN6 J'ai cru comprendre que ce travail est inévitable à terme. <u>Questions :</u> ▪ Confirmer qu'il sera nécessaire ? Et à quel horizon ? ▪ Quels ordres de grandeur de coût ?	<u>MeR</u> ▪ Certes, toutes les dispositions seront prises pour ne pas obérer la réalisation de cette dénivellation tous modes, dont le coût a été estimé à 20M€$_{2016}$. Il est cependant impossible d'en prédire la nécessité et la date où il faudrait la réaliser car beaucoup de paramètres entrerons en ligne de compte : ▪ trafic de la ligne ferroviaire ; ▪ mise en service de la halte ferroviaire ; ▪ progression de la réalisation de la ZAC des minotiers ; ▪ création d'équipements publics dans un rayon de 500 m ; <u>Évaluation du CE</u> ☞ Merci pour ces informations qui viennent à l'appui du projet présenté. ☞ Je persiste à croire, c'est intuitif naturellement, que ce dénivellement deviendra un enjeu politique dans quelques années. Les 1500 piétons (3000 passages) conduits quotidiennement à la passerelle feront part de leur ressenti. De même, les files d'attente de <u>180 VL/PL</u> au passage à niveau – six occurrences quotidiennes aujourd'hui – ne pourront que se multiplier avec la création de navettes TER, ce qui se traduira par des doléances appuyées et répétées. <u>Recommandation :</u> que les personnes travaillant à la sécurisation des 11 PN de l'Agglo soient bien informées et évalue la dimension socio-économique de la dénivellation tous modes du PN6 en toute connaissance de cause.

…Traitement retenu pour le PN6 (suite)

7.2.6. Un peu d'utopie

Question :

- Quid d'un « RER » reliant Vizille à Grenoble via Champ-sur-Drac avec des haltes à Flottibulle et à Louise Michel (cette halte serait à 200 m à pieds du terminal E) ?

  On économiserait
  a) la création d'une infrastructure dédiée pour la ligne E (si on utilise la même voie ferrée)
  b) le traitement de sécurisation du PN6 (moins de flux vers le grand Grenoble, via la ligne A)
  c) l'extension de la ligne A (en maintenant une ligne de bus pour les résidents voisins de Flottibulle qui veulent aller au centre commercial « Grand Place » et au centre-ville d'Échirolles

Questions :

- Problèmes techniques ? Coûts ?
- Pluralité des décideurs (Région, SNCF, Agglo…) ?

MeR

- « RER » de Vizille à Grenoble ?
  Ce scénario a été examiné en 2016 avec le bureau d'étude TTK :
  - Des lignes de rabattement vers les gares seront organisées (sauf à Jarrie, en raison des contraintes du PPRT).
  - Coût des infrastructures estimé à 250 M€, dont 27M€ de surcoût pour respecter le PPRT ;
  - Le projet d'extension de la ligne A est compatible avec ce futur « RER », s'il voit le jour.

Évaluation du CE

- Merci pour ces éléments d'appréciation.
- En un autre point du MeR (7.4 *« Sujets divers, extension ligne E »*), le SMTC indique que la prolongation de la ligne E jusqu'à Claix-Pont rouge est estimée à 120 M€, en intégrant la suppression de la ligne C2 et à 70M€ si le terminus est placé à Flottibulle, et si on maintient une ligne C2
- En consultant les horaires TAG, j'ai noté que la ligne C2 qui « prolonge la ligne E jusqu'à Claix-Pont rouge » a une très forte capacité : 2.000.000 de places offertes annuellement dans chaque sens (plus de détails en 7.4)

☞ Vu ces coûts, et par conséquent l'horizon temporel de l'hypothétique réalisation du RER, il faut bien considérer le projet d'extension de la ligne A indépendamment.

7.3. Questions relatives à la pertinence de l'investissement

7.3.1. Pertinence <u>de cet investissement</u> d'argent public par rapport à d'autres investissements d'argent public affecté aux TC irrigant la Métro

Le projet est présenté de façon partiale :

> *« Une liaison TC a été décidée par rejoindre un centre multimodal à créer à Flottibulle avec le centre-ville d'Échirolles et la ZA de Grand place via l'avenue Charles de Gaulle. ».*
> *Ce prolongement de la ligne A est meilleur que le renforcement de la ligne 64 (ou son remplacement par une prolongation de la ligne C3) et il est rentable du point de vue sociétal »*

J'aurais apprécié une démonstration allant dans le sens suivant :

> *« Dans le cadre des disponibilités affectables aux investissements pour le développement des lignes portées par le SMTC (tram et bus) et/ou par la Région (TER…) dans les prochaines années, plusieurs hypothèses ont été analysées. Les analyses ont montré que l'investissement de l'enveloppe de 30M€ d'argent public dans le prolongement de la ligne A du tram s'avère le plus pertinent en comparaison avec d'autres projets potentiels dont le coût est de même ordre. »*

<u>Questions :</u>

- Est-ce qu'on a fait des évaluations sommaires comparant ce projet à d'autres ?
- Quels sont les projets concurrents au plan financier envisageables dans l'Agglo (portés par le SMTC ou par la Région) qui ont été mis en balance avec ce projet et quelles sont leurs rentabilités comparées ?

<u>MeR</u>

- Évaluation d'autres projets concurrents de même coût
  La réponse à cette question est contenue dans le paragraphe 6.3 *« Contestations de l'importance relative du projet ».*

<u>Évaluation du CE</u>

- ❑ Exact.
- ☞ Mon évaluation y figure également

7.3.2. Contexte de la décision.

- L'histoire de ce prolongement de la ligne A est bien longue
  La décision a été inscrite dans le SCoT approuvé le 21/12/2012, dixit le dossier (C, page3),
  mais en en trouve déjà la trace dans le projet de PDU 2006-2012 : *« …Au-delà de 2012, la ligne A sera prolongée à Pont-de-Claix le Canton… (page 137) »*
- De nombreuses réflexions stratégiques ont été menées depuis 2012 ou le sont encore :
  - Il-y-a-eu un PDU 2014-2030
  - Et un nouveau PDU 2014-2030 a été mis en chantier le 06 octobre 2016 pour être soumis à la concertation publique en 2017
    (il ne reste qu'un trimestre pour ce faire)
  - Et un PLUi a été mis en chantier qui pour partie doit lui aussi aborder les questions de transport,

Les premières décisions ont été prises il-y-a de nombreuses années. Il convient de se demander, alors qu'il en est encore temps, si, au terme du long processus de montage du dossier, l'environnement de celui-ci n'a pas changé au point que les arguments de sa rationalité soient devenus discutables, pour ne pas dire infondés.

Je fais l'hypothèse que les cercles dirigeants de l'Agglo ont une certaine perception du futur contenu des PDU et PLUi qui vont être adoptés prochainement (avant que la première rame n'emprunte la nouvelle voie).

Évaluation générale du CE

- J'ai posé dans ce chapitre 7.3.2 « Contexte de la décision. » 5 ensembles de questions portant sur des paramètres qui, s'ils ont évolué récemment, pourraient avoir une incidence sur la définition du projet.
  Paramètres explorés :
  - Renforcement des moyens desservant les villes du sud
  - Prolongement de la ligne E
  - Prolongement de la ligne C3
  - Positionnement du pôle d'échange
  - Traitements palliatifs de la fracture engendrée par la voie ferrée
- J'ai exploité toutes les réponses qi m'ont été apportées sur ces sujets, et le contenu du MeRc. Toutes ces réponses et évaluations sont données ci-après. J'ai également intégré ce que j'ai recueilli oralement lors de mes rencontres avec les représentants du SMTC, quand ces sujets ont été abordés.

☞ En synthèse, l'environnement du projet n'a pas changé au point que les arguments de sa rationalité soient devenus discutables pour l'une ou l'autre de ces cinq raisons.

Questions sur l'environnement du projet :

Question générale
N'y-a-t-il pas des projets, calés dans la prochaine décennie, qui pourraient influer sur la zone de chalandise du projet et modifier la pertinence de ce dernier (négativement ou positivement) ou influer sur son tracé ?

Il n'est pas demandé au CE d'avoir la compétence d'un expert judiciaire. Je me garderai donc bien de formuler une quelconque affirmation. Mais, à l'instar de l'avocat du diable, je me permets de soulever quelques pistes de réflexion sur les potentiels changements du contexte qui pourraient avoir une influence sur la décision.

Questions sur l'environnement du projet (suite): ▪ Renforcement des moyens desservant les villes du sud Un renforcement des moyens desservant les villes du sud (fréquences des TER et/ou de la ligne C2, création d'un « RER » ?) pourraient conduire à une augmentation des populations intéressées par un terminal de ligne A à Flottibulle.	MeR ▪ En 2014, la responsabilité du SMTC a été étendue à 16 nouvelles communes du Grand sud. Le SMTC a commandé un diagnostic des déplacements sur ce territoire : ▪ Il-y-a une forte demande potentielle de transports en commun entre ce territoire et : i) le centre urbain dense ; ii) le bassin d'emploi du sud de l'agglomération. ▪ Au vu ce diagnostic, le SMTC a adopté un schéma de mobilité [au 1er semestre 2017], qui portera ses premiers fruits dès septembre 2018 et contribuera aux flux de passagers escomptés au pôle d'échange de Flottibulle (voir en 7.2.2 *« Halte ferroviaire »*). Évaluation du CE ❑ Selon le MeRc (voir au chapitre7.3.4, 3ème page), c'est un faible nombre d'habitants du grand sud 300 passages par jour qui emprunteront la ligne A en connexion avec le TER. J'ose extrapoler pour ce qi concerne les autres habitants du Grand sud qui utiliseront le pôle d'échange : 4 passagers sur 5 arrivant au pôle d'échange se rendront ailleurs qu'à Échirolles centre et au-delà. ❑ Je conclus donc que les habitants du Grand sud intéressés par les nouvelles lignes mises en place en septembre 2018 et ultérieurement par le pôle d'échange de Flottibulle, continueront leur chemin très majoritairement vers le centre urbain dense, par la ligne C2, une ligne à très forte capacité (203 passages quotidiens dans chaque sens, de 5h30 à 0h30, soit une moyenne brute de 10,7 passages/h.). ☞ L'utilisation de la ligne A par les habitants du Grand sud sera marginale.
▪ Prolongement de la ligne C3 Un prolongement de la ligne C3 jusqu'à Flottibulle pourrait également entrainer une diminution du trafic de la ligne A.	MeR ▪ Prolongement de la ligne C3 Il n'est pas envisagé, car ce serait un doublon. Évaluation du CE ☞ D'accord !

Questions sur l'environnement du projet (suite): ▪ Prolongement de la ligne E Un prolongement de la ligne E vers le sud jusqu'à Flottibulle (source = E01, page 21) —voire alternativement la création d'une halte gare au droit de Louise Michel, à proximité du terminal E actuel ? — pourrait inversement avoir un effet négatif sur la fréquentation de la ligne A au départ de Flottibulle. Or, le conseil du SMTC a bien laissé cette option ouverte (décisions du 10/12/2012, puis du 08/07/2013).	MeR ▪ Prolongement de la ligne E Des études sont en cours (PDU 2030, voir en 6.3.1, dernier alinéa) qui pourraient conduire à la décision de prolonger la ligne E jusqu'à « Stade Lesdiguières » où passe la ligne Chrono 6. Évaluation du CE ❑ SMTC ne répond pas à l'interrogation. Si la ligne E arrive à Flottibulle, prendra-t-elle des clients à la ligne A ? ☞ Vu le faible attrait de la ligne A pour les usagers du TER (cf. chapitre7.3.4, 3ème page), je pense que, si la ligne E arrive à Flottibulle, elle aura peu d'effet sur la fréquentation de la ligne A
Questions sur l'environnement du projet (suite) ▪ Positionnement du pôle d'échange Le point d'échange multimodal a été positionné depuis des lustres au droit de Flottibulle. Mais la révision récente du PPRT qui autorise la création d'un nouveau quartier incluant une nouvelle artère routière allant du carrefour « Charles de Gaulle / rue de la Paix » à l'avenue Lavoisier et au-delà au PN7 est une nouvelle donne. Cette nouvelle donne n'est-elle pas de nature à induire qu'on examine de repositionner le pôle multimodal un peu plus au sud ?	MeR ▪ Localisation du pôle d'échange La réponse à cette question est contenue en 7.2.2 *« Halte ferroviaire »* Évaluation du CE ❑ Le SMTC ne répond pas à l'essentiel de la remarque : *« Vu la nouvelle donne, vu les difficultés d'aménagement au PN6, vu l'espace disponible au droit du PN7 voisin, ne serait-il pas plus judicieux de positionner le pôle plus au sud, avec un tracé de ligne A traversant le nouveau quartier résidentiel ? »* MeRc ❑ N'ayant pas eu de réponse, je me suis fait une opinion, sur la base de mes discussions en réunions avec les représentants du SMTC et sur le contenu du MeRc que j'ai reçu en toute dernière minute. ❑ L'emplacement retenu se trouve bien au centre de futurs quartiers qui vont accueillir quelques 10.000 nouveaux habitants répartis entre le nord de PdC et le sud d'Échirolles, à moins de 500 m des nouvelles stations envisagées (cf.7.3.4). Un terminal à PN7 serait excentré et soumis au PPRT. ☞ Je ne me pose donc plus la question du repositionnement du pôle d'échange et du terminal de la ligne A plus au sud, au droit du PN7.

…Questions sur l'environnement du projet (suite) ▪ Traitements palliatifs de la fracture engendrée par la voie ferrée N'est-il pas envisagé des traitements palliatifs de la fracture engendrée par la voie ferrée qui coupe PdC en deux (dénivellement de certains des PN) ? Si traitements il-y-a, ne seraient-ils pas de nature à justifier des variations du projet de tram (tracé de la ligne, tracé des voies modes doux, passerelle piétons, calendrier, fréquentation…) ?	MeR ▪ Traitement palliatif de la coupure de PdC en deux par la voie ferrée ▪ La Métro devrait très prochainement contracter avec SNCF Réseau (en septembre 2017) pour étudier la sécurisation de 11 PN sur son territoire. Cette étude définira les aménagements à réaliser, qui pourront aller du plus simple au plus complexe. ▪ La dénivellation tous modes du PN6 reste possible, mais si elle est réalisée, outre la passerelle, il faudra supprimer l'espace des mobilités et le parking relais. Il-y-aura alors une trémie longue de 150 m séparant localement les rives de l'avenue Charles de Gaulle. Évaluation du CE ❑ Aucun des PN visés par l'étude ne se trouve sur PdC. Les plus proches sont le PN5 (à Échirolles, rue Auguste Ferrier) et les PN13 et PN15 (à Gières). L'étude concernant le PN6 a été terminée à l'occasion des études de l'extension de la ligne A. ☞ Il n'est donc rien prévu, en matière de traitement de la fracture engendrée par la voie ferrée qui pourrait justifier des variations du projet. Le seul traitement potentiel de cette fracture demeure donc la dénivellation tous modes du PN6.

7.3.3. Solidité de la démonstration (calculs de rentabilité)

Typiquement, on doit comparer deux hypothèses : ce qui pourrait se passer en absence de projet et ce qui pourrait se passer si le projet est réalisé. Et des principes cadres ont été édictés par l'État pour la construction de dossiers de développement des TC.

S'il contient bien des évaluations correspondant à ces principes, le dossier n'est pas assez explicite à mon goût. Des points me paraissent pour le moins discutables :

Demandes de précisions sur la démonstration de rentabilité

- Il n'est prévu aucune dépense d'investissement sur la période 2021 – 2050
  Je doute qu'il ne faudra jamais changer un rail, ni acheter des rames (ou parties de rames) pour transporter les accroissements de clientèle, ni ajouter de nouvelles signalisations, ni construire des étages sur le parking relais… !!!

MeR

- Dépenses d'investissement en phase d'exploitation
  - Il n'est pas prévu d'imputer à cette portion de ligne un investissement en matériel roulant ; de tels investissements sont comptabilisés à l'échelle du réseau tout entier ;
  - Les rails devraient avoir, *sur ce site*, une durée de vie de 30 ans ;
  - Des investissements localisés de remplacement seront bien nécessaire : 750 k€$_{2014}$ HT en 2035.
    (appareil de voie, signalisation ferroviaire, revêtement)
  - La prise en compte de ces investissements impacte très marginalement le calcul économique : Le TRI passe de 6,2% à 6,1% et la VAN passe de 11,37 M€$_{2014}$ à 10,97 M€$_{2014}$ et le point d'équilibre passe de 2040 à 2041.

Évaluation du CE

- Le guide CERTU (§ V.2.6., page 104) donne un ratio générique :
  « Globalement, [la provision pour investissement d'entretien devrait représenter] 1% du coût initial d'investissement par an ».
- Avec ce ratio, c'est 300 k€$_{2014}$ HT qu'il faudrait retenir pour chaque année !
  Mais le guide reconnait aussi que
  « dans la majorité des projets, aucune indication n'est fournie quant à la prise en compte de ces investissements d'entretien. ».
- Le guide CERTU s'applique à de grands projets (plusieurs lignes de tram par exemple ; il-y-est écrit qu'il est peu adapté aux petits projets. Je pense que le ratio de 1% est bien trop fort pour ce qui est d'un prolongement de ligne tel que celui qui nous occupe.

☞ .Je salue le fait que le SMTC m'a suivi en incorporant un poste pour les dépenses d'investissement en cours d'exploitation.
La valeur retenue me semble faible, et j'ai fait d'autres calculs, plus réalistes à mes yeux, qui conduisent à la même conclusion :
➔ la prise en compte d'investissements qui seront probablement nécessaires pour maintenir constante la qualité de service, ne remet pas en cause la conclusion du calcul socio-économique.

Demandes de précisions sur la démonstration de rentabilité (suite)
▪ Si les « anciens usagers » (E11, page 9) sont la somme (cf. E11, page 8) :
  ▪ Des « usagers existants de la ligne A qui seront intéressés [par le prolongement résultant du projet] » et
  ▪ Des « usagers existants de la ligne A ayant une correspondance avec la ligne 64 intéressés [par le prolongement résultant du projet] »
Je ne comprends pas pourquoi la population des anciens usagers passerait de 768.000 en 2020 à 1.060.000 en 2050 !
	MeR
	▪ « Anciens usagers », « nouveaux usagers ? »
	[Note du CE : j'ai déplacé la réponse faite ici au chapitre 7.3.4 *« J'aimerais avoir une présentation de la démonstration plus explicite*.

Demandes de précisions sur la démonstration de rentabilité (suite) ▪ Une hausse brutale des nouveaux passagers entre 2025 et 2026 (+305.000, soit +19,3% du flux total et 40,7% du flux des nouveaux usagers)[8], qui est la conséquence de l'aménagement de la halte ferroviaire (cf. E11, page 6) n'a pas de contrepartie dans la colonne des investissements. Certes, la dépense ne sera pas supportée par le SMTC, mais il s'agira bien d'argent public. J'assimile la valeur de cette dépense à une subvention ou à un avantage en nature. Il n'est pas cohérent d'imputer au projet des recettes fictives (qui seront encaissées par d'autres), et simultanément de ne pas faire apparaitre le coût d'investissements certes supportés par des tiers mais qui génèrent indirectement des accroissements de ses recettes.	MeR ▪ Hausse brutale des nouveaux passagers entre 2025 et 2026 *[Note du CE : J'ai déplacé la réponse faite ici en aval sous la rubrique « Nouvelle évaluation escomptée »]*
▪ Enfin, j'aimerais être rassuré sur les calculs d'accroissements des recettes directes liés au projet. Le passager qui ne prendra plus la ligne 64 en correspondance n'apportera aucune recette.	MeR ▪ Les pertes de recettes liées à la suppression de la ligne 64 ont bien été intégrées Évaluation du CE ☞ Dont acte !
Des tests de sensibilité sont produits, mais je les trouve lénifiants ▪ On ne prévoit que +10% sur les investissements… un taux souvent dépassé dans les grands projetés ▪ On ne prévoit que -10% sur le trafic voyageur… alors qu'une halte ferroviaire hypothétique contribue à hauteur de près de 20%.	MeR *[Note du CE : J'ai déplacé la réponse faite ici en aval sous la rubrique « Nouvelle évaluation escomptée »]*

[8] Avec 6 navettes par jour et quelques 1500 « navettes utiles » par an, il faut quelques 200 passagers par navette pour atteindre ce flux annuel

7.3.4. J'aimerais avoir une présentation de la démonstration plus explicite.

Anciens usagers // nouveaux usagers (report de ce thème placé en amont)

- *Si les « anciens usagers » (E11, page 9) sont la somme (cf. E11, page 8) :*
  - *Des « usagers existants de la ligne A qui seront intéressés [par le prolongement résultant du projet] » et*
  - *Des « usagers existants de la ligne A ayant une correspondance avec la ligne 64 intéressés [par le prolongement résultant du projet] »*

  Je ne comprends pas pourquoi la population des anciens usagers passerait de 768.000 en 2020 à 1.060.000 en 2050 !

MeR

- « Anciens usagers », « nouveaux usagers ? »
  - Le calcul économique compare deux scénarii : un scénario « de référence » et un scénario « de projet » ;
  - Pour la référence, on a estimé le trafic de voyageurs dans l'emprise du projet (ligne A existante, portions de lignes 16 et 64 entre Denis Papin et Flottibulle), ce trafic croissant selon les modélisations préconisées par un BE spécialisé (CITEC) mandaté par le SMTC.
    Le scénario intègre le déplacement de la halte ferroviaire dès 2025.
  - Pour la situation de projet, on a évalué une augmentation du trafic de voyageurs en raisons : i) du report modal ;
    ii) de l'attractivité du tram ; iii) du développement urbain ;
    iv) du déplacement de la halte ferroviaire dès 2025.
  - Voyages « anciens usagers » = voyages en situation de référence
    Voyages « nouveaux usagers » = accroissement en raison du projet.
  - Le déplacement de la halte ferroviaire a [bien] un effet plus marqué en situation de projet dès 2026 : +305.000 voyages contre +350 (sic) ;

Évaluation du CE

- Merci pour cette clarification ! La terminologie utilisée dans le dossier n'est pas des plus limpides !
- On m'a expliqué, lors de réunions, que la clientèle potentielle est réticente à utiliser deux moyens consécutifs sur un même trajet, et que ce paramètre a été pris en compte, puisque l'essence du projet est bien de supprimer une rupture.
- La halte ferroviaire étant prévue dans les deux situations à la même date.
  Si la situation de référence a bien été évaluée conformément au principe qui veut que le service rendu soit comparable à celui du projet, je ne peux partager qu'il-y-ait autant de différence s'agissant de l'effet de la halte ferroviaire.
- ☞ Je persiste dans mon analyse : je ne crois pas que la halte ferroviaire n'aura d'effet que s'il y a un tram. Un bus 64 partant de Flottibulle jusqu'à Denis Papin (scénario de référence) devrait transporter plus de 350 passagers par an en correspondance avec le train. Je comprends bien qu'un rapport existe entre les scénarii, mais pas dans le rapport de 1 à 871 !

[Note du CE : Dans le MeRc, on m'a indiqué d'autres valeurs estimées pour le transit TER / Tram A en 2037. Voir ci-après le tableau « Synergie entre le TER et la ligne A » et mes commentaires correspondants]

… **Souhait d'avoir une démonstration plus explicite (suite)**	MeR ▪ Souhait d'avoir une démonstration plus explicite ▪ Le scénario intègre la création de la halte ferroviaire [en 2025] et le projet urbain de création de 3.000 logements à proximité immédiate [premiers logements à compter de 2019-20] ▪ Les fréquentations [des scénarii de référence et de projet] ont été évaluées avec le modèle VISUM par le BE CITEC [Note CE : c'est une suite de logiciels couramment utilisée par la profession] en décembre 2016. *[Note du CE : les lecteurs intéressés liront plus d'explications dans le MeR original placé en annexe, et à http://vision-traffic.ptvgroup.com/fr/produits/ptv-visum/fonctions/]* ▪ Les modélisations ont été ajustées en janvier 2017, pour intégrer l'implantation de la halte ferroviaire en 2025 et d'autres éléments. ▪ Les résultats produits sont crédibles au regard des hypothèses. *Nous fournirons un complément aussitôt que possible* pour répondre au mieux à la demande de segmentation du commissaire enquêteur (MeR, page 40.)

…**Souhait d'avoir une démonstration plus explicite (suite)**

Ce qui suit est une proposition pour sa structuration. Mais elle n'est qu'indicative ; vous pouvez en retenir une autre qui corresponde mieux aux travaux qui ont servi à bâtir le dossier d'enquête, l'essentiel étant de produire une analyse à laquelle on peut adhérer.

- Segmentation des flux de clientèle
  Il faut montrer quelles sont les composantes de la clientèle, et comment chacune de ces composantes contribuera aux recettes d'exploitation.

  Je propose de découper la zone de chalandise en sept segments :

Segments de chalandise	
Zone locale Est	Rives de l'avenue Charles de Gaulle, y compris les quartiers qui vont se développer
Zone locale Ouest	Quartiers voisins de Flottibulle, à l'ouest du Cours Saint André
Ouest de Flottibulle	Quartiers drainés par la ligne 64 ou le réseau de bus qui lui succèdera
Pont de Claix C2	Tous les quartiers drainés par la ligne C2
Sud TER	Toutes les zones pour lesquelles l'option halte ferroviaire sera attractive
Sud P+R	Toutes les zones pour lesquelles le P+R sera attractif
Cycles	Le flux qui sera généré par la présence d'un parking pour vélos

[Note CE : la suite de ce tableau se trouve au-delà de la page suivante]

MeRc

[Note du CE : Ce MeRc m'a été fourni le 06/09/2017.
Il répond parfaitement à ma demande : utiliser des résultats acquis pour en tirer « une analyse à laquelle on peut adhérer ».
Il contient des extraits de la modélisation pour l'année 2037 dans l'environnement géographique de l'extension de la ligne A :

- *Estimation des accroissements de la population, par quartier,*
- *Estimation du nombre des clients utilisant le prolongement de la ligne A durant l'année 2037, directement ou via une ligne de rabattement.*

- Je ne reproduis pas ici, les cartes et tableaux inclus dans ce MeRc.
  J'en ai tiré trois tableaux synthétiques, qui figurent ci-après.
  Les personnes intéressées pourront consulter le MeRc original en annexe.

Évaluation du CE (voir les tableaux ci-après)

- J'ai construit 3 tableaux avec le contenu de ce MeRc, qui porte sur 2037
  - Population riveraine ayant intérêt au projet (moins de 500 m)
  - Synergie entre le TER et la ligne A
  - Trafic passager segmenté par zones d'habitations (8 segments)
- On y trouve des éléments appuyant les affirmations du dossier :
  - 10.000 clients potentiels dans la zone de chalandise immédiate (les personnes résident à moins de 500m de l'une des nouvelles stations)
  - 2,18M de clients en 2037 (contre 2,14M dans le dossier)
  - Nombre de piétons sur la passerelle (j'en ai trouvé 1413 qui sont des passagers du tram, mais d'autres qui l'empruntent ont une autre destination : Pôle d'échange, Flottibulle, activités et services locaux…
- On y trouve une différence très notable avec une affirmation du dossier
  - La halte ferroviaire n'apporte que 3% des passagers du tram A contre les 19,25% qui sont intégrés dans le calcul de rentabilité !

➔Voir la suite de mon analyse à la page suivante.

…**Souhait d'avoir une démonstration plus explicite (suite)**	❑ Dans les pages qui suivent, et après les tableaux, on trouvera ▪ le détail des réponses faites par le SMTC à mes interrogations diverses ayant en commun le souci que l'analyse socio-économique soit plus fouillée : – s'agissant des coûts de réalisations périphériques du projet (halte ferroviaire, dénivellation PN6…), – montrant que le projet est un projet financé par de l'argent public, et que sa « rentabilité » découle grandement de bienfaits apportés à une large partie de la population. ▪ Mes évaluations détaillées de chacune de ces réponses, qui prises dans leur ensemble, expriment mon désaccord.

…Présentation de la démonstration plus explicite (suite)

Avec la segmentation proposée, il vient le tableau de comparaison suivant :

	Scénario de référence	Scénario valorisé
Nature des investissements		
	Terminal tram A inchangée (Denis Papin) Ligne 64 inchangée Le quartier nord de PdC se développe Des investissements permettent le développement de capacité de la ligne 64	Ligne A prolongée jusqu'à Flottibulle Ligne 64 supprimée entre Flottibulle et Denis Papin Aménagements du pôle multimodal avec P+R et du PN6 (passerelle piéton, voirie…) Réagencement du réseau bus à l'ouest de Flottibulle pour drainer la clientèle vers le pôle multimodal Déplacement de la halte ferroviaire Des investissements permettent de maintenir la capacité de la ligne A et d'accompagner le développement de sa qualité
▪ Un tableau doit monter, année par année, le montant de l'investissement net qui est lié au projet		
Genèse, par segment, des accroissements de recettes directes (billetterie)		
Zone locale Est	Certains se rendent à pieds jusqu'à Denis Papin	Le flux augmente ; seul le différentiel génère une recette directe. Chaque passager gagne du temps (recette fictive)
Zone locale Ouest	Aucun flux	Une clientèle nouvelle de piétons qui emprunteront la passerelle
Ouest de Flottibulle,	Un flux qui aujourd'hui paie un passage sur la ligne 64	Aucun supplément de recette directe, sauf si on considère que de nouveaux clients seront attirés par la meilleure commodité de transport. Chaque passager gagne du temps (recette fictive)
Pont de Claix C2	Aucun flux, sauf peut-être par correspondance / ligne 64	Le flux sur C2 augmente en raison du projet. Une recette est liée à cette augmentation
Sud TER	Aucun flux	Une clientèle nouvelle, qui utilisera la halte ferroviaire
Sud P+R	Aucun flux	Une clientèle nouvelle, qui utilisera le P+R
Cycles	Aucun flux	Une clientèle nouvelle, qui utilisera le parc
▪ Un tableau à plusieurs colonnes montre la contribution de chaque segment à l'accroissement des recettes directes, année par année.		
Genèse des recettes indirectes (bénéfices sociétaux)		
▪ Je n'ai aucune remarque particulière sur les principes utilisés. Il suffira de les adapter si besoin, à raison des nouvelles estimations de flux		

Population ayant intérêt au projet (en 2037)

Estimations du potentiel de clients se rendant à pied à une des nouvelles stations	Delta brut, modèle SMTC	% intéressé, estim CE	clients potentiels, estim CE	Remarques du CE
PdC, Est du terminal	5750	100%	5750	
Echirolles, SE de Denis Papin	2525	10%	253	l'essentiel réside près de Denis Papin
Echirolles, SW de Denis Papin	579	10%	58	
PdC, SW du terminal (pass.)	1632	100%	1632	
PdC, NW du terminal (pass.)	1691	100%	1691	
PdC, autres SW (pass.)	2525	0%		
Echir., NW de Flottibulle (pass.)	2525	10%	253	l'essentiel réside loin de Flottibulle
			9637	
En 2037, près de 10.000 clients potentiels résideront à moins de 500m des nouvelles stations				

Synergie entre le TER et la ligne A (halte à Flottibulle)

	Depuis	**TER sud**	**TER nord**	synergie // A
Vers Tram A		178	6	184
Vers pôle multimodal TC		*194*	*62*	
Descente Flottibulle ou P+R		*55*	*316*	
	Vers	**TER sud**	**TER nord**	
De Tram A		99	18	117
De pôle multimodal TC		*196*	*48*	
Montée Flottibulle ou P+R		*136*	*275*	
		858	725	
Passages par jour			1583	301
Trafic annuel de la halte ("220 jours")			348260	66220
			100%	*19,01%*
4 passagers du TER sur 5 se rendent ailleurs qu'à Echirolles centre et au-delà				

…Présentation de la démonstration plus explicite (suite)

Modélisation année 2037	PPM	PPS	Journée	Année	%
Résidents riverains et assimilés	(a)	(b)	(a+b)x4	"220 jours"	
Vers Tram A (prolongation)					
PdC, Est du terminal	159	90			
Echirolles, SE de Denis Papin	198	86			
Echirolles, SW de Denis Papin	50	86			
PdC, SW du terminal (pass.)	45	10			
PdC, NW du terminal (pass.)	60	30			
PdC, autres SW (pass.)	188	139			
Echir., NW de Flottibulle (pass.)	72	30			
	772	471	4972	1093840	
De Tram A (prolongation)					
PdC, Est du terminal	53	185			
Echirolles, SE de Denis Papin	82	131			
Echirolles, SW de Denis Papin	130	46			
PdC, SW du terminal (pass.)	3	41			
PdC, NW du terminal (pass.)	25	55			
PdC, autres SW (pass.)	162	157			
Echir., NW de Flottibulle (pass.)	29	66			
	484	681	4660	1025200	
Trafic Résidents locaux et assimilés (rabattus par bus)				**2119040**	*97,0%*
Résidents éloignés (TER, halte ferroviaire)					
Nota: j'ai considéré les seuls voyageurs qui empruntent le tram A.					
D'autres voyageurs (1282 passages) utilisent la halte pour d'autres destinations					
Si les retours difèrent des allers, seon le modèle,					
c'est parce que les clients ont d'autres moyens de TC au pôle d'échange					
Vers Tram A (prolongation)					
Venant du sud			178		
Venant du nord			6		
De Tram A (prolongation)					
Venant du sud			99		
Venant du nord			18		
Trafic induit par la halte ferroviaire			301	**66220**	*3,0%*
Trafic total				**2185260**	*100%*
Dont usagers de la passerelle (cf.quartiers "pass.")			*1413*		
Nota: les coeff. réglementaires indiqués dans MeR donnent				***1.940.000***	
Pour mémoire, valeur inscrite dans le dossier				*2146870*	

Nouvelle évaluation escomptée

Elle sera basée sur des accroissements de dépenses d'investissements et de recettes directes et indirectes retenus après examen de mes critiques et suggestions.
Naturellement, je serai preneur de tous arguments fondés s'opposant aux miens.

Nouveaux tests de sensibilité

J'aimerais avoir :

- Un calcul purement financier (aucune recette sociétale)
  C'est le calcul que ferait un organisme privé ; il servira à montrer l'intérêt de monter le projet avec de l'argent public, en raison de son effet bénéfique pour la société.
- Des tests de sensibilités plus durs (par exemple : les quartiers nord se développent moins vite, la halte ferroviaire n'est pas réalisée…)
- Des tests de sensibilité plus attractifs (par exemple, la halte ferroviaire est livrée bien plus tôt)

On sait « qu'un jour », il faudra déniveler le PN6 pour tous les usages (piétons, cycles et VL au minimum)

- Il me paraitrait intéressant de montrer la sensibilité du projet à cette réalisation, car, au motif que le flux piéton sur la passerelle sera essentiellement lié au tram, il faudrait logiquement imputer au tram une fraction au moins symbolique de la dépense de dénivellement.

MeR (réponse placée par le SMTC au droit de7.3.3)

- Tests de sensibilité
  Tous les tests ont été refaits avec des écarts de +/-20%.
  Il n'en résulte aucune dégradation significative des indicateurs socio-économiques.
  [Note du CE : un tableau détaillé figure dans le MeR]

MeR

- Calcul purement financier
  Une collectivité publique ne doit faire que des évaluations socio-économiques.
- Tests de sensibilité plus durs
  Des tests durcis ne suffiront pas à juger de l'opportunité du projet.
  Combiner les effets négatifs de plusieurs paramètres est contestable.
- Le projet est le premier élément concrétisant la politique adoptée par le SMTC visant au développement du maillage du réseau Tramway et des lignes fortes de bus. On en escompte une sensible amélioration de l'irrigation de la frange sud de l'agglomération.
  C'est pourquoi, le SMTC considère peu pertinent de se concentrer uniquement sur des analyses socio-économiques en les durcissant.
- Imputation d'une fraction du coût du dénivellement du PN6 au projet
  La réponse du SMTC est la même que pour la prise en considération d'une fraction du coût de la halte ferroviaire (voir page suivante).

Évaluation du CE

- Merci tout d'abord pour la transparence du travail et le soin à répondre à quasiment toutes mes questions
- Je note que les facteurs sont pris séparément, et que les plus mauvaises valeurs sont obtenues dans l'ordre avec -20% en économie de temps, +20% en investissement, -20% en fréquentation.
- Toutes les évaluations produites conduisent à des valeurs acceptables, mais qu'en serait-il si deux facteurs à effet négatif se combinaient ?

…Nouvelle évaluation escomptée (suite)

- Pourquoi le calcul socio-économique intègre seulement la recette liée à la création de la halte ferroviaire ?
  Il faudrait aussi imputer une partie de son coût en investissement fictif !
  - Une hausse brutale des nouveaux passagers entre 2025 et 2026 (+305.000, soit +19,3% du flux total et 40,7% du flux des nouveaux usagers)[9], qui est la conséquence de l'aménagement de la halte ferroviaire (cf. E11, page 6) n'a pas de contrepartie dans la colonne des investissements.
    Certes, la dépense ne sera pas supportée par le SMTC, mais il s'agira bien d'argent public. J'assimile la valeur de cette dépense à une subvention ou à un avantage en nature.
  - Il n'est pas cohérent d'imputer au projet des recettes fictives (qui seront encaissées par d'autres), et simultanément de ne pas faire apparaitre le coût d'investissements certes supportés par des tiers mais qui génèrent indirectement des accroissements de ses recettes.

- *(Report de la page précédente)*
  On sait « qu'un jour », il faudra déniveler le PN6 pour tous les usages (piétons, cycles et VL au minimum)
  - *Il me paraitrait intéressant de montrer la sensibilité du projet à cette réalisation, car, au motif que le flux piéton sur la passerelle sera essentiellement lié au tram, il faudrait logiquement imputer au tram une fraction au moins symbolique de la dépense de dénivellement.*

MeR

- Pas de contrepartie financière (coûts) à l'effet bénéfique de la halte ferroviaire :
  - La halte est financée de manière indépendante du SMTC.
  - Le calcul présenté dans le dossier est conforme aux recommandations du guide CERTU édité par le CERMA (collection Références n°25 – chap.3) et par conséquent :
    « il n'est pas justifié de prendre en compte, au titre des investissements du SMTC pour l'opération tram A, une quote-part du coût d'aménagement futur de la halte ferroviaire »

    *[*Note du CE :
    Le SMTC cite des extraits de ce guide que je ne reprends pas ici]

- Pas de contrepartie financière (coûts) à un dénivellement tous modes du PN6
  - C'est une hypothèse externe au sens du guide CERTU, et donc le SMTC n'a pas à en intégrer une fraction de son coût.

Évaluation du CE

- ❑ Oui, la citation extraite du guide CERTU est correcte, mais je ne fais pas la même analyse.

➔Voir la suite de mon analyse à la page suivante.

[9] Avec 6 navettes par jour et quelques 1500 « navettes utiles » par an, il faut quelques 200 passagers par navette pour atteindre ce flux annuel

…Nouvelle évaluation escomptée (suite)

Évaluation du CE (suite)

- J'ai lu attentivement le Guide CERTU. En témoigne l'annexe que j'ai rédigée.
- Comme l'indique son titre, le guide CERTU n'est pas un carcan, mais un outil destiné à ceux qui doivent présenter un projet de TCSP.
- L'évaluation socio-économique est indispensable pour juger de la bonne utilisation de l'argent public, et il s'agit en outre d'une obligation légale.
- L'évaluation socio-économique est comprise dans [le guide] comme un outil au service des décideurs et du dialogue avec les parties prenantes. …
- L'évaluation socio-économique n'est qu'une des composantes du dossier à présenter aux organes décisionnaires.

- L'évaluation socio-économique vise à caractériser autant que faire se peut comment la société (c'est-à-dire le contribuable et son environnement naturel) fait un investissement « rentable » (coûts vs recettes). Par conséquent, on inclut, dans le calcul, des recettes fictives (les tiers font des économies).
  - Les différents acteurs concernés par un projet de TCSP sont les usagers du TCSP, les usagers des autres modes de transport (voiture, taxi, autocar, …) […]
    et la collectivité,
  - Le calcul économique établit un bilan coûts / avantages *pour la collectivité*
  - Le dossier doit faire état des « hypothèses externes » c'est-à-dire *des évènements que le porteur du projet subit* parmi lesquels se trouvent « les projets de transport ferroviaire régional »
- **L**es projets de transport en milieu urbain ne sont pas indépendants les uns des autres, et le guide s'applique plus à l'évaluation de grands systèmes de TCSP qu'à des projets limités.

➔Voir la suite de mon analyse à la page suivante.

…Nouvelle évaluation escomptée (suite)

Évaluation du CE (suite)

- Vu tout ce qui précède, je considère que :
  - Une évaluation socio-économique est difficile et forcément contestable,
  - *La halte ferroviaire ne sera déplacée que pour traiter des besoins propres à l'Agglo*, dont le SMTC n'est qu'une composante opérationnelle ; ce n'est pas un élément externe hors de contrôle ; et son financement doit être comptabilisé, car le seul bénéficiaire de cet investissement d'argent public « tiers » est la population de l'Agglo ; il faut en imputer le coût au prorata de sa contribution à alimenter la ligne A;
  - Si le PN6 est dénivelé, ce sera bien aussi au bénéfice de la population de l'Agglo, et partiellement parce que l'Agglo/SMTC aura disposé les deux éléments d'un même système de part et d'autre de la voie ferrée ;

☞ Tout ceci étant posé, je pense :

- Que l'étude socio-économique n'est qu'un outil de présentation documentant certains aspects de la décision proposée,
- Qu'il aurait fallu y intégrer, outre les coûts d'investissement de maintenance –ce que le SMTC a accepté de faire en partie-, une dépense fictive que j'estime à 1/5 du coût de la halte (je tiens compte des valeurs de trafic fournies dans le MeRc),
- Qu'on aurait pu inclure dans le dossier une comparaison entre le projet et une alternative consistant à attendre 2 ou 3 années, le temps de déniveler le PN6 (ce qui économiserait la passerelle qui sera l'objet d'une grogne et un frein à l'usage de la ligne), et probablement conclure que vus les aspects socio-économiques, il fallait se résoudre au projet présenté,
- Que la halte ferroviaire servira surtout à alimenter la ligne C2, et que les calculs de fréquentation devraient être vérifié à compter de l'année 2026 (selon le MeRc, elle apporte 3% de passagers à la ligne a et pas 19,25%)

7.4. Sujets divers ▪ Il est indiqué en plusieurs points du dossier que la ligne 64 est supprimée. On indique aussi par ailleurs que le terminal de la ligne 16 sera déplacé à Flottibulle. Une clarification des finalités est nécessaire. Question : ▪ Pouvez-vous confirmer que des bus circuleront bien sur les ex tracés des lignes 64 et 16 à l'ouest de Flottibulle pour y drainer la clientèle potentielle de ces quartiers ?	MeR ▪ Lignes 64 et 16 à l'ouest de Flottibulle La ligne 64 à l'est de Flottibulle sera naturellement supprimée et des études de restructuration locale du réseau sont en cours pour favoriser l'accès au pôle d'échange de Flottibulle. ▪ Une solution sera offerte pour la liaison Flottibulle – ZI des Îles soit à l'aide d'une navette légère, soit en mode doux (parc vélo d'entreprise, 1600 salariés notamment dans une seule entreprise). ▪ Des modifications du tracé et de la localisation de la station terminale de la ligne 16 sont à l'étude, sachant que le quai prévu à Flottibulle pour la ligne 16 sera aussi utilisé pour les lignes 17 et Express 3 desservant le Grand sud Évaluation du CE ❑ L'intention de positionner le terminal de la ligne 16 à Flottibulle est également mentionnée en réponse à une observation de l'ADTC (voir en 6.7 *« Divers très variés, cote INT13 »).* ❑ Je comprends que des solutions adéquates seront mises en place pour irriguer les quartiers à l'ouest de Flottibulle et rabattre la clientèle vers le pôle d'échange multimodal. ☞ Cette réponse me satisfait.
▪ En E11, page 4, on peut lire à propos du trafic en 2039 au carrefour « Charles de Gaulle / avenue de l'industrie » sur la branche d'Échirolles : 10.536 véhicules « sans le projet » et 9.508 véhicules « avec le projet ». On gagne ainsi 1.028VL (et accessoirement 20 PL !), et donc quelques 2.600 billets par jour (1,3 passagers par VL), si ma compréhension est bonne. Question : ▪ Quel est le rapport entre ce gain de trafic routier en 2039 et l'estimation du report modal imputé au projet à la même date ? *[Note CE : le dossier indique un report modal de 2.500.000 veh .km dès 2020 (E11, page 5)]*	MeR *[Note CE : Le SMTC fournit ici une longue réponse qui détaille le calcul et justifie les valeurs annoncées dans le dossier.]* Évaluation du CE ☞ L'explication du calcul est convaincante.

…**Sujets divers (suite)** ▪ <u>Je ne comprends pas les données de trafics présentées</u> dans le dossier (E11, page 4). Les flux présentés pour les voies d'une intersection devraient être dédoublés et orientés, ce qui permettrait de voir comment ils se répartissent. Ici, les valeurs sont trop globalisées pour qu'on y comprenne quelque chose. <u>Question</u> : ▪ Merci de m'aider à comprendre les trafics présentés dans cette page.	<u>MeR</u> ▪ Les trafics présentés sont des Taux Moyens Journaliers Annualisés (TMJA) sans distinction de direction des flux de véhicules. Il s'agit d'un indice synthétique calculé à partir des trafics aux heures de pointe matin et soir (trafics HPM et HPS) pour un jour standard, qui détaillent ces flux directionnels. Nous incluons dans le MER un extrait des études sous-jacentes montrant des flux dédoublés, aux carrefours de l'avenue Charles de Gaulle, à l'heure de pointe le matin et à l'heure de pointe le soir. <u>Évaluation du CE</u> ❑ Ces flux détaillés sont maintenant compréhensibles. Les TMJA sont vraisemblablement utiles aux spécialistes, mais pas au commun des mortels. ☞ Il est dommage que les dossiers destinés au public contiennent des parties absconses.
▪ Le 2 mai 2016, sous la présidence du préfet, il a été décidé : *« L'État instruira le dossier de déplacement des conduites »* Il s'agit là d'un sujet important qui conditionne les aménagements du PN6. <u>Question</u> : ▪ Que savez-vous de l'avancement du traitement de cette décision ?	<u>MeR</u> ▪ Instruction du dossier de déplacement des conduites souterraines dangereuses Cette instruction se fera [en temps utile] c'est-à-dire lors des études du dénivellement tous modes (voir en 7.2.5 *« Dénivellement tous modes du PN6 »* <u>Évaluation du CE</u> ❑ Le SMTC écrit en 7.2.5 : *« …Il est cependant impossible [de] prédire la nécessité et la date où il faudrait réaliser [ce dénivellement] … »* ☞ Certes, mais, pour des raisons que j'ai données en plusieurs points de ce document, je pense qu'il faudra bien se résoudre à réaliser ce dénivellement à horizon 2030, si coûteux et difficile qu'il soit.

…**Sujets divers (suite)** ▪ Le 2 mai 2016, sous la présidence du préfet, il a été décidé : « *Un protocole engageant toutes les parties sera signé qui préservera [la faisabilité du protocole C (dénivellement complet du PN6)]* ». Questions : ▪ Quels sont le point d'avancement de la préparation de ce protocole, et la date envisagée pour sa signature ?	MeR ▪ Protocole Aucun protocole n'a encore été rédigé. Un protocole sera établi pour la création de la halte ferroviaire. Évaluation du CE ☞ Dont acte !
▪ Capacité et efficacité du P+R (60 places, cf pièce E01, p10) Il me semble que sa contribution aux flux de passagers du tram sera marginale, car sa capacité, déjà faible, sera partiellement détournée pour d'autres usages : – Clients de Flottibulle – Stationnement public local (aujourd'hui, on recense 94 places publiques qui ne seront plus que 48hors P+R (cf. E06, page 29) et demain la demande empirera avec le développement urbain). Je retiens comme efficacité du P+R = 200 billets / jour Question ▪ Commenter cette analyse	*[Note CE : les deux premiers items ont été donnés en face de la justification concernant la halte ferroviaire (7.2.2)]* MeR ▪ La capacité du parking a bien été réduite à 60 places, mais c'est pour permettre l'aménagement d'une esplanade des mobilités : ▪ aires de circulation et de croisement des flux de piétons, ▪ garage pour 140 vélos, dont 90 sous consigne, ▪ bornes d'information et de vente de titres de transport, ▪ bloc de sanitaires, … ▪ L'espace sera aménagé pour être agréable selon les principes du guide métropolitain des espaces publics. L'eau, la végétation en pleine terre y seront présentes, apportant fraîcheur et bien-être. ▪ Capacité et efficacité du P+R L'essentiel des flux rabattus vers Flottibulle le seront par des points M disposés sur le territoire. Le parking relais a une vocation très locale, incluant dépose minute et rendez-vous de co-voiturage. Une automatisation réservant son accès aux seuls clients des TAG est possible et sera réalisée en cas de besoin. Évaluation du CE ❑ Cette réponse confirme ce que j'avais perçu entre les lignes du dossier. Le parking relais a un rôle très marginal s'agissant du recueil d'automobilistes. ❑ La collecte de la clientèle éloignée se fera en amont, et donc c'est la halte ferroviaire et le développement de services TER qui contribueront à nourrir la ligne A à son nouveau terminal de Flottibulle. ☞ Vu ce qui précède, le sous-dimensionnement du P+R n'est pas « incohérent avec l'objectif » comme l'objecte l'ADTC (cf.6.1.3)

- Extension ligne E.

  Questions
  - Quel est l'horizon ? avec quelle probabilité ? (Au plus tôt ? Au plus tard ?)
  - Quels sont les effets cumulés entre ligne E et ligne A
    il-y-en a, mais on ne dit pas lesquels (cf. dossier E01, p21)
    D'après le document présenté en préfecture, 59% des passages piétons qui utiliseront la passerelle sont imputables au seul tram. Mais ce document ignore l'effet d'un la réalisation d'une extension de la ligne E jusqu'au même site de Flottibulle, qui pourrait réduire ce flux
  - Qui décidera ?
  - Des calculs de rentabilité consolidée sont-ils disponibles ?

MeR

- Extension ligne E
  Le prolongement de cette ligne vers, voire jusqu'à Claix-Pont Rouge, est étudié dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur 2020-2030 déjà mentionné en 6.3.1.
  Trois hypothèses ont été évaluées (coûts entre parenthèses)
  - Totalité en tram (120M€ d'investissement, +1M€ coût d'exploitation, ligne C2 supprimée)
  - Arrêt à Flottibulle, puis ligne C (70M€ d'investissement, coût d'exploitation inchangé)
  - Arrêt à Lesdiguières, et nouvelle ligne chrono (10M€, coût d'exploitation selon la portée de la ligne chrono vers le centre de l'agglomération)

  Le choix devrait se porter sur la troisième, comme indiqué en 6.3.1 et en 7.3.2.

Évaluation du CE

- En consultant les horaires TAG, j'ai noté que la ligne C2 qui « prolonge » la ligne E jusqu'à Claix-Pont rouge a une très forte capacité :
  - 203 passages dans chaque sens, de 5h30 à 0h30, soit une fréquence moyenne de 10,7/h, et un passage toutes les 4 mn en heure de pointe,
  - 2.000.000 de places offertes annuellement dans chaque sens (40x203x270jours)
- Ainsi, si les élus (M.Sulli, le 1/06/2017…), l'association ADTC (6.1.2, cote INT13) et plusieurs contributeurs individuels (INT3, INT6, INT16) considèrent que le prolongement de la ligne E jusqu'à PdC est une nécessité, c'est probablement qu'ils constatent que la ligne C2 n'est pas attractive pour la clientèle potentielle, bien que sa capacité soit probablement suffisante.
- En un autre point du MeR (chapitre 7.2.6), le SMTC indique le coût estimé pour un « RER » de Vizille à Grenoble s'arrêtant à Flottibulle et à Louise Michel : 250 M€.

☞ Au vu de toutes ces données (coût d'une extension de la ligne E jusqu'à Flottibulle ou à PdC, coût d'un RER, forte capacité et fréquence élevée de la ligne C2…), je considère qu'il ne sera pas raisonnable de prolonger la ligne E au-delà de Lesdiguières pendant des décennies, quand bien même des clients potentiels n'aimeraient pas changer de véhicule en cours de trajet.
Prolonger la ligne E n'est pas un projet vraiment concurrent de l'extension de la ligne A

▪ Contrat d'axe pour l'extension de la ligne A et le projet pôle multimodal Le 08/07/2013, le SMTC a décidé de faire préparer par l'AURG un « contrat d'axe », engageant les parties concernées et devant être signé « courant 2014 ». Un « protocole » qui semble être ce contrat d'axe est également mentionné dans la décision prise en préfecture le 02/05/2016. <u>Questions :</u> ▪ Quel est le degré d'avancement de ce contrat d'axe ?	<u>MeR</u> ▪ Contrat d'axe Le contrat signé pour la ligne E avait une finalité : inciter les communes à favoriser l'offre de logements le long de la ligne. Aujourd'hui, le SMTC a des liens étroits avec la Métro, qui désormais élabore le PLUi. Dans ce contexte, il n'est plus envisagé de contrat d'ase à propos de l'extension de la ligne A <u>Évaluation du CE</u> ☞ Dont acte !

8. Annexes

8.1. ANNEXE 1 = Procès-verbal de l'enquête (« PV »)

« Synthèses des observations et questions soulevées, appelant un mémoire en réponse, dans les quinze jours »

Référence : « SMTC~TramAext~PV de synthèse~bat »
Daté du : 07-août-17

Sont annexés à ce PV :

- Le recueil des contributions du public (site internet, registre d'Échirolles, registre de PdC)
- La lettre des conseils de la Sci Najwill (sans les illustrations contenues dans l'originale)

8.2. ANNEXE 2 = Mémoire en réponse du SMTC (« MeR »)

« ELEMENTS DE REPONSE AU PROCES-VERBAL ETABLI LE 07 AOUT 2017 PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR FAISANT LA SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET QUESTIONS SOULEVEES SUITE A L'ENQUETE PUBLIQUE »

Référence : « DIGP/COP/ROL/MBE/2TRAMAEXT17NT043 –VF »
Daté du : 29-août-2017

8.3. ANNEXE 3 = Complément au Mémoire en réponse du SMTC (« MeRc »)

« ELEMENTS DE REPONSE AU PROCES-VERBAL ….PUBLIQUE »
« Réponse complémentaire à l'argumentaire développé paragraphe 4-3-4 pages 39/40 »

Référence : « *Complément DIGP/COP/ROL/2TRAMAEXT17NT043 – VF – 06/09/2017* »
Daté du : 06-septembre-2017

8.4. ANNEXE 4 = Extraits commentés du guide CERTU relatif à l'évaluation des transports en commun en site propre (« TCSP »)

« Recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de TCSP »

Collection Référence n°25 du CERMA
Document publié le 3 juin 2002.

Fait le 14 septembre2017,

Le Commissaire enquêteur

G.BARILLIER

ANNEXE 4 : Extraits commentés du guide CERTU

Guide relatif à l'évaluation des transports en commun en site propre (« TCSP »)

« Recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de TCSP »

Collection Référence n°25 du CERMA

http://www.certu-catalogue.fr/catalogsearch/result/?q=TCSP

Document publié le 3 juin 2002.

Dans son MeR, le SMTC a fait référence au contenu de ce guide, qu'il a utilisé pour faire les évaluations socio-économiques que lui impose la règlementation pour la présentation de son projet.

Je me suis donc penché sur le contenu de ce document très complet, publié en 2002, et qui semble-t-il n'a pas été modifié depuis, alors qu'on peut y lire qu'il « sera actualisé tous les deux à trois ans »

Je donne ci-après dans l'ordre, ce que j'ai retenu de son contenu, pour ce qui est du projet d'extension de la ligne A, et les extraits du guide que j'ai utilisés pour asseoir mes commentaires.

I - Commentaires du commissaire enquêteur

- Comme l'indique son titre, le guide CERTU n'est pas un carcan, mais un outil destiné à ceux qui doivent présenter un projet de TCSP.
- Le guide s'applique plus à l'évaluation de grands systèmes de TCSP qu'à des projets limités.
- Le guide visa aussi à harmoniser les présentations afin de permettre les comparaisons entres projets et entre les agglomérations et à faciliter la démarche réglementaire qui s'impose.
  - ✓ **L**'évaluation socio-économique des projets de TCSP est indispensable pour juger de la bonne utilisation de l'argent public, et il s'agit en outre d'une obligation légale.
  - ✓ L'évaluation socio-économique est comprise dans cet ouvrage comme un outil au service des décideurs et du dialogue avec les parties prenantes. …
  - ✓ L'évaluation socio-économique n'est qu'une des composantes du dossier à présenter aux organes décisionnaires.
- L'évaluation socio-économique vise à caractériser autant que faire se peut comment la société (c'est-à-dire le contribuable et son environnement naturel) fait un investissement rentable (coûts vs recettes). On inclut dans le calcul, des recettes fictives (les tiers font des économies)
  - ✓ Les différents acteurs concernés par un projet de TCSP sont les usagers du TCSP, les usagers des autres modes de transport (voiture, taxi, autocar, …) […] *et la collectivité,*
  - ✓ Le calcul économique établit un bilan coûts / avantages pour la collectivité
  - ✓ Le dossier doit faire état des « hypothèses externes » c'est-à-dire *les évènements que le porteur du projet subit* parmi lesquels se trouvent « les projets de transport ferroviaire régional »
- **L**es projets de transport en milieu urbain ne sont pas indépendants les uns des autres,
- Le scénario de référence doit offrir une capacité équivalente
- Un TCSP par bus coûte en moyenne 4 fois moins cher qu'un tram.
- Le coût annuel de l'investissement de maintenance est en moyenne de 1% du coût initial d'investissement, mais il est rarement pris en compte.

II - Extraits tirés du guide CERTU

[Note CE : le guide a été publié en juin 2002]

Le document propose des recommandations sur l'évaluation socio-économique des projets de TCSP. (Titre)

Ce document a été conçu comme un outil pour situer son agglomération par rapport aux autres agglomérations françaises ayant un TCSP en service ou en projet. Il sera actualisé tous les deux à trois ans, (5.3.3, page 44)

Nous faisons l'hypothèse, dans cet ouvrage qu'un préalable a été réalisé : les objectifs politiques en matière de déplacements de l'agglomération ont été choisis par l'autorité locale ; ils ont fait l'objet de débats et ont été intégrés dans un document officiel (PDU, SCOT, etc.). Ce n'est que lorsque ces objectifs ont été choisis, et évalués par ailleurs, que l'évaluation socio-économique d'un projet est possible. On ne pourra, par exemple, comparer des projets que s'ils répondent aux objectifs d'une même politique. (§ 2.2.2)

En tout état de cause, les indicateurs synthétiques ne doivent pas être le seul critère de choix d'un investissement. (§ 2.3.5., page 16)

3.2.1 Acteurs

…

Les différents acteurs concernés par un projet de TCSP sont, de manière non limitative :

- les usagers qui empruntent le TCSP dans le scénario avec projet… ;
- les usagers des autres modes de transport (voiture, taxi, autocar, …), qui peuvent être indirectement concernés… ;
- l'autorité organisatrice des transports, … (les contribuables…en tant qu'ils contribuent à ses ressources) et les autres collectivités locales qui peuvent participer au financement ;
- l'exploitant du TCSP ;
- les exploitants des autres réseaux de transports collectifs ;
- l'État ;
- les riverains … qui supportent les impacts locaux… ;
- la collectivité, qui est la somme de tous les agents concernés, à l'échelle d'un périmètre donné (l'agglomération, la région, la France).

Le calcul économique établit un bilan coûts / avantages pour la collectivité, puis pour tous les sous - ensembles d'acteurs pertinents ...).(les usagers des transports, l'autorité organisatrice, l'exploitant, les riverains d'une zone géographique donnée, etc.). (§ 3.2.1., page 18).

3.2.3. **Hypothèses externes**

Un projet de transport s'intègre dans un cadre qui évolue et sur lequel le maître d'ouvrage n'a pas toujours prise. Les hypothèses que l'on fait sur ce cadre, ou hypothèses externes, doivent être bien définies ; elles comprennent notamment :

- les éléments de cadrage macro-économique… ;
- le type de développement urbain (localisation des habitants et des emplois.) ;
- *les projets de transport qui ne dépendent pas de l'autorité organisatrice* (… – *transport ferroviaire régional…*, etc.).

La description d'un scénario est complétée par des hypothèses externes… (§ 3.2.4., page 19).

3.2.8. **Externalités** (effets externes du projet)

Un projet peut générer des effets qui ne font pas l'objet d'une relation de marché entre les acteurs concernés ; [il-y-a des effets externes positifs et négatifs, qui ne sont pas toujours monétisables.]…

Dans le mesure du possible, ces effets externes doivent figurer dans l'analyse qualitative et quantitative des impacts du projet. (§ 3.2.8., page 21).

3.4 **Les limites**…

La monétarisation des effets d'un investissement public doit *a priori* concerner tous les effets… coûts (page 25)

Les projets de transport en milieu urbain ne sont pas indépendants les uns des autres, parce que le réseau de transport est très maillé et qu'en milieu urbain on a souvent plusieurs possibilités d'itinéraires. …politiques. Il apparaît nécessaire d'appréhender l'ensemble des projets prévus sur une agglomération avant d'évaluer l'un de ces projets. Les évaluations de cohérence entre projets et politique vont dans ce sens: elles permettent de vérifier que les impacts d'un projet n'entrent pas en contradiction avec les objectifs fixés par la collectivité (§ 3.4.2, « les limites de l'évaluation projet par projet », page 27.).

4.1. **Évaluation de la cohérence : présentation des objectifs du projet**

…particulier dans la politique de déplacements choisie par l'agglomération (voir § 2.2.2.). Il s'agit de souligner que la construction d'un projet de transport en commun résulte d'abord d'une décision politique…

… L'évaluation de la cohérence agit donc comme un « filtre à projet » et assure ainsi que seuls des projets en phase avec les décisions politiques font l'objet d'une évaluation socio -économique ; les autres sont écartés d'emblée.

5.1. **Présenter les différents scénarios et leur contexte**

…Le scénario de référence n'est pas facile à construire dans la pratique car il s'agit souvent du scénario dont on ne veut pas… Pour autant, la description de ce scénario de référence est très importante pour l'analyse socio-économique […] il doit offrir une capacité équivalente qui intègre bien sûr l'augmentation naturelle de la demande…(§ 5.1.2.).

5.3. **Modélisation et étude de la demande**

…L'examen des pratiques actuelles montre que chaque évaluateur a son modèle de déplacement, et que celui-ci n'est pas décrit de manière détaillée dans les rapports de présentation des évaluations socio- économiques des projets de TCSP. Il est donc difficile de savoir exactement sur quoi reposent les prévisions de trafic … (§ 5.3.1, page 40.).

…• sur les modes lourds : tramways et métros, environ 65 à 70% des déplacements de la ligne de TCSP sont estimés effectués par des anciens usagers des transports publics, 10% correspondent à la notion de mobilité induite et 20 à 25% au report modal … (§ 5.3.2, page 46.).

….

Conclusion

L'évaluation socio-économique des projets de TCSP est indispensable pour juger de la bonne utilisation de l'argent public, et il s'agit en outre d'une obligation légale. Il n'existait pas d'ouvrage national de référence à destination des collectivités locales qui souhaitent réaliser un TCSP, avant que le Certu et la DTT ne décide d'élaborer celui-ci.

L'évaluation socio-économique est comprise dans cet ouvrage comme un outil au service des décideurs et du dialogue avec les parties prenantes. …

…Enfin, des travaux sur l'évaluation des projets de TCSP seront encore utiles dans l'avenir : l'analyse multicritère, le processus continue de l'évaluation, l'organisation de l'évaluation, etc. Le Certu dans l'avenir, s'attachera à développer la diffusion de connaissances dans ce domaine.

Suivant le type de TCSP, les ratios de dépenses d'investissement initial ramenées au km de ligne se situent à :

(cf. Annexe V.2.2., page 104)

- 5 M€/ km (30 MF/ km) pour un site propre bus ;
- 12 M€/km (80 MF/km) pour le TVR ;
- 20 à 23 M€/km (130 à 150 MF/km) pour un projet de tramway ;
- 44 M€ / km (290 MF/ km) pour le projet de VAL de Rennes.

V.2.6. **Les dépenses d'entretien et de renouvellement du matériel après la mise en service sont très variables suivant les projets**

Globalement, cette provision représente environ 1% du coût initial d'investissement par an.
Enfin, dans la majorité des projets, aucune indication n'est fournie quant à la prise en compte des investissements nécessaires après la mise en service.

V.12.1. **Rappel théorique** (page 127)

…La logique d'évaluation des projets d'infrastructures de transports en milieu urbain doit tenir compte du fait qu'un projet de TCSP s'intègre dans un système de transport plus large…

Ainsi, il apparaît important de bien faire apparaître les diverses conséquences des décisions envisagées en terme de politique de déplacements dans l'agglomération considérée, non seulement pour le mode de transports collectifs concerné directement par le projet de TCSP, mais également pour les autres modes de déplacements, dans un souci de cohérence et d'efficience des dépenses publiques.

Le calcul du bilan actualisé doit donc intégrer également la variation des dépenses publiques d'exploitation pour les autres modes de déplacements que les transports collectifs, entre la situation de référence et la situation avec TCSP.