

**PRÉFECTURE DE L'ISÈRE**  
**SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DE L'AIRE GRENOBLOISE**

## **Conclusions d'enquête publique**

# **LIAISON PAR CÂBLE ENTRE FONTAINE ET SAINT-MARTIN-LE-VINOUX**



6 novembre 2023 – 21 décembre 2023

Décision n° E23000114/38 du Tribunal administratif de Grenoble du 7 août 2023

Arrêté préfectoral du 26 septembre 2023

### **Commission d'enquête**

**Président** : Bernard PRIVAT

**Membres titulaires** : Capucine MORIN, Alain CHEMARIN



**SOMMAIRE**

1 /	RAPPEL DU CONTEXTE.....	3
2 /	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE .....	6
	2.1. Le contexte politique.....	6
	2.2. La concertation.....	8
	2.3. Le dossier.....	10
3 /	CONCLUSIONS - DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP).....	12
4 /	CONCLUSIONS - MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUI.....	25
5 /	CONCLUSIONS - ENQUÊTE PARCELLAIRE RELATIVE À LA CESSIBILITÉ .....	28
6 /	CONCLUSIONS - ENQUÊTE PARCELLAIRE RELATIVE À L'INSTAURATION DE S.U.P DE SURVOL.....	30
7 /	CONCLUSIONS - AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE.....	32
8 /	CONCLUSIONS - PERMIS DE CONSTRUIRE .....	38

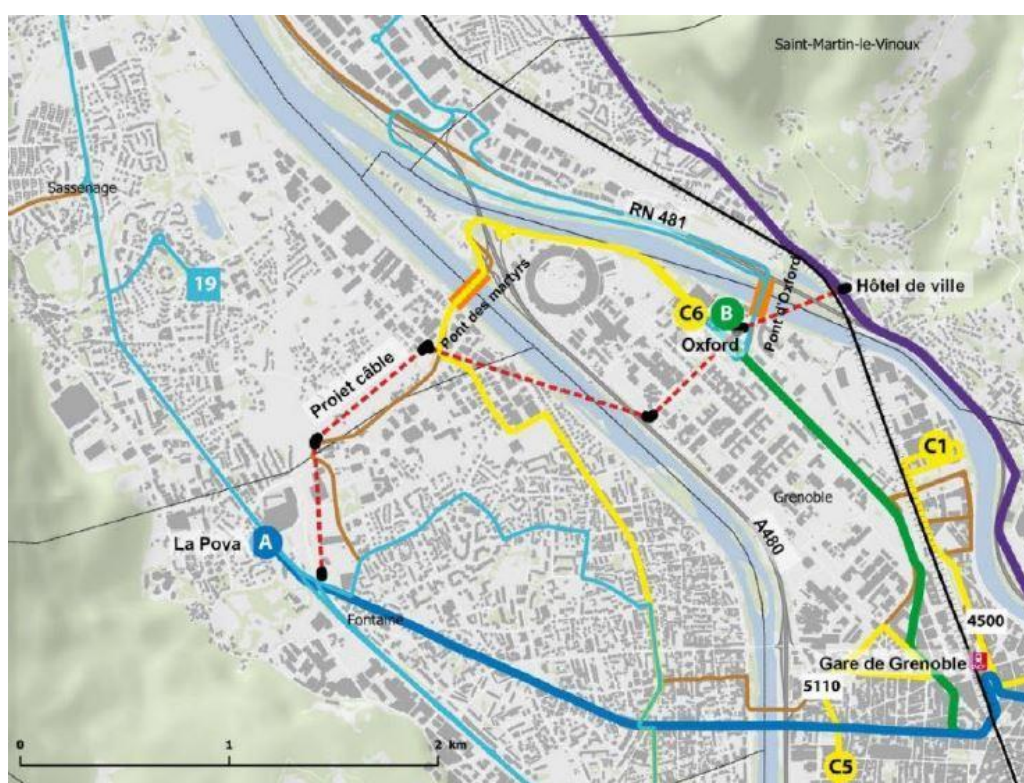


# 1 / RAPPEL DU CONTEXTE

## Objet des conclusions

Les présentes conclusions sont relatives à l'enquête publique concernant le projet d'aménagement, à l'entrée Nord de l'agglomération grenobloise, d'une liaison par câble entre le pied du massif du Vercors à Fontaine et le pied du massif de la Chartreuse à Saint-Martin-Le-Vinoux.

Le tracé proposé pour la liaison par câble permettrait, en franchissant le Drac, l'A480, l'Isère et les voies ferrées, de relier le terminus de la ligne de tramway A sur la commune de Fontaine, à la station hôtel-de-ville de la ligne de tramway E sur la commune de Saint-Martin-le-Vinoux à l'Est, via le territoire des communes de Sassenage, et de Grenoble et sa Presqu'île scientifique, terminus de la ligne de tramway B.



### Le projet dans son environnement

L'organisateur de l'enquête publique est le préfet de l'Isère, et le maître d'ouvrage de l'opération est le SMMAG, syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise.

L'enquête publique a pour objet :

- La déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement de la liaison câble ;
- L'autorisation environnementale du projet au titre de la police de l'eau et de la demande de dérogation pour des espèces et des habitats protégés ;
- La mise en compatibilité du PLUi de Grenoble-Alpes-Métropole ;
- L'enquête parcellaire relative à la cessibilité ;
- L'enquête parcellaire relative à l'instauration de servitudes d'utilité publique de survol ;
- La délivrance de permis de construire ;

## Déroulement de l'enquête publique

L'enquête s'est déroulée du lundi 06 novembre 2023 à 09h00 jusqu'au jeudi 21 décembre 2023 inclus à 17h00, soit pendant 46 jours consécutifs.

Les membres de la commission ont reçu en personne les observations du public sur le projet durant 9 permanences, qu'ils ont tenues en mairies de Fontaine, de Grenoble, de Sassenage, de Saint-Martin-Le-Vinoux et dans les locaux du SMMAG sur la presqu'île scientifique.

A l'occasion de ces permanences, les commissaires-enquêteurs ont rencontré 67 personnes.

Par ailleurs, en application de l'article R123-16 du Code de l'environnement, dans les conditions prévues à l'article L. 123-13, préalablement ou pendant l'enquête publique, la commission d'enquête a rencontré de nombreux acteurs du projet ou personnes physiques ou morales concernées par le projet, personnalités politiques, responsables de chambre consulaire, aménageurs, associations, représentants d'usagers, etc.

La commission d'enquête déplore d'avoir entendu à plusieurs reprises, à l'occasion de ses rencontres et de ses permanences, des propos mettant en doute sa neutralité. Un incident de cette nature lors d'une permanence l'a conduite à assurer les dernières permanences avec deux commissaires-enquêteurs.

Le public a été informé de la tenue de l'enquête publique par différents moyens.

Un avis d'enquête publique a été affiché en mairies de Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux, ainsi que sur les lieux ou au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés, conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.

À la demande de la commission d'enquête, les 45 autres communes de la métropole ont été destinataires de l'avis d'enquête publique pour affichage.

Un avis au public reprenant les indications de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique a été publié plus de quinze jours avant le début de celle-ci, et rappelé dans ses huit premiers jours, dans l'hebdomadaire « Les Affiches de Grenoble et du Dauphiné » et le quotidien « le Dauphiné Libéré ».

En complément, l'enquête publique a reçu un fort accompagnement communicationnel de la presse locale, 11 articles ayant été publiés sur le sujet par le « Dauphiné libéré » pendant l'enquête.

Cette information du public semble avoir été suffisante, car pendant l'enquête publique, 1971 contributions ont été déposées :

- 1769 ont été déposées sur le registre numérique
- 181 ont été déposées sur les registres papiers
- 16 ont été envoyées par courriel
- 5 ont été envoyées par courrier

Du début de l'enquête publique jusqu'au 17 décembre, 1250 contributions ont été déposées, tous moyens confondus, soit en moyenne 29 contributions par jour.

Les 4 derniers jours de l'enquête, du 18 au 21 décembre, 721 contributions ont été déposées, soit en moyenne 180 contributions par jour.

De nombreux contributeurs ont écrit des contributions relativement brèves, en listant simplement quelques arguments.

D'autres contributions (près de 15% du nombre total), sont très argumentées et très volumineuses (jusqu'à 58 pages pour une contribution, ou jusqu'à 17 contributions du même contributeur formant une centaine de page).

Enfin, la commission d'enquête a été destinataire d'une pétition de 151 signataires.

## 2 / AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission a construit ses avis à partir des contributions du public, et des échanges avec le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête, via le procès-verbal de synthèse et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

Une contribution déposée par un contributeur à l'enquête publique pouvant aborder plusieurs thèmes, la commission d'enquête a « découpé » certaines contributions en observations, et elle a affecté un thème unique à chacune d'entre elles.

Dans les 1971 contributions déposées, la commission d'enquête a ainsi identifié 2736 observations. Ayant classé ces observations par thèmes, elle a fait un résumé pour chacune d'elles. Ces résumés sont disponibles dans un tableau, en annexe 1 du rapport d'enquête.

L'analyse thématique des observations et le détail des avis de la commission d'enquête pour chacun des **46 thèmes ou sous thèmes** qu'elle a identifiés, se trouvent au chapitre 6 du rapport d'enquête publique.

### 2.1. LE CONTEXTE POLITIQUE

On rappelle au préalable que le SMMAG, regroupe les Autorités organisatrices des mobilités de Grenoble-Alpes-Métropole, de la Communauté de communes du Grésivaudan et de la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais.

**Avant l'enquête publique**, plusieurs collectivités territoriales ont émis un avis à la demande du préfet de l'Isère, organisateur de l'enquête : Grenoble-Alpes-Métropole, en tant qu'une des autorités de tutelle du SMMAG, les communes de Fontaine, Grenoble, Sassenage, Saint-Martin-le-Vinoux, directement concernées par le projet, et les communes de Saint-Égrève et de Seyssinet-Pariset, situées respectivement en bordure Nord et en bordure Sud du projet, non concernées directement par le passage du câble sur leur territoire mais concernées par les incidences du projet.

Ni le Département de l'Isère membre du SMMAG, ni la Région Auvergne-Rhône-Alpes, deux collectivités territoriales impliquées dans le domaine des transports, n'ont émis d'avis en réponse à la demande du préfet.

Les avis émis avant l'enquête publique par délibérations, de Grenoble-Alpes-Métropole, de Fontaine et de Saint-Martin-le-Vinoux, étaient favorables au projet.

En ce qui concerne Grenoble-Alpes-Métropole, le vote de soutien au projet avait été obtenu par 63 voix pour, 42 abstentions et 13 voix contre.

L'avis émis par la ville de Grenoble avant l'enquête publique était très réservé, regrettant en particulier que d'autres projets plus favorables en termes d'urgence, de bilan carbone, de santé des habitants, soient programmés de façon moins prioritaire.

Quant à l'avis émis par la commune de Sassenage avant l'enquête publique, il était clairement défavorable.

Les avis émis par les communes limitrophes du projet étaient tous deux réservés : celui de Saint-Égrève avec 4 observations ; celui de Seyssinet-Pariset avec 3 observations.

Le SMMAG a répondu aux avis des collectivités territoriales qui s'étaient exprimées avant enquête, et ses réponses ont été jointes au dossier d'enquête, à l'exception des communes de Sassenage,



de Saint-Égrève et de Seyssinet-Pariset qui n'ont pas reçu de réponse. La commission d'enquête a fait part dans son rapport de son insatisfaction à ce sujet.

**Pendant l'enquête publique**, GAM a consolidé son avis favorable en redéposant sa délibération. Mais deux groupes politiques de GAM ont pris position en défaveur du projet : le Groupe Communes au Cœur de la Métropole (CCM) et le Groupe Une Métropole d'Avance (UMA).

La commune de Saint-Martin-le-Vinoux a elle aussi consolidé son avis favorable par une contribution reprenant sa délibération. Le maire de Fontaine a déposé quant à lui une contribution complémentaire avec 23 arguments en faveur du câble.

La ville de Grenoble a émis durant l'enquête une contribution défavorable au projet signée par la première maire-adjoint, présidente de la SEM Innovia. On rappelle que la SEM Innovia est en charge de l'aménagement de la Presqu'île, et que le projet trouve une de ses principales justifications dans le fait d'améliorer la desserte de la Presqu'île.

A Sassenage, pendant l'enquête publique, le conseil municipal a émis à l'unanimité un vœu d'abandon du projet. L'opposition siégeant au conseil municipal a déposé une contribution avec un avis défavorable au projet. Et le maire de Sassenage a déposé une contribution avec le vœu que soit émis un avis défavorable à l'enquête.

La commune de Saint-Égrève a renforcé son avis en cours d'enquête par une contribution souhaitant que la commission d'enquête émette un avis défavorable au projet pour la raison que son utilité publique n'est pas démontrée.

Le fait que ni le Département de l'Isère, ni la Région AuRA, n'aient exprimé de soutien au projet interpelle la commission d'enquête.

Ces deux collectivités sont impliquées dans le domaine des transports. Le Département est membre du SMMAG et il a la compétence route, et le domaine de compétence de la Région interagit avec celui du SMMAG (Cars région, cars Région express, cars scolaires, TER).

L'État quant à lui, s'est montré très discret se limitant à un avis sur le dossier de définition de sécurité et sur les prescriptions archéologiques préventives. On l'a connu plus prolifique sur d'autres projets. Son avis dans le cadre d'autres prérogatives qui relèvent de son périmètre aurait pu enrichir le dossier, en particulier sur la prise en compte du PPRI Drac aval qu'il a approuvé récemment.

Pour un projet de cette nature, future vitrine de l'excellence grenobloise, marquant de façon durable l'entrée Nord-Ouest de la métropole, la commission d'enquête estime qu'on aurait été en droit d'attendre en premier lieu un soutien unanime des quatre communes directement concernées. Au-delà, un avis positif largement partagé au sein de la Métropole, dont le périmètre est celui d'application du PDU, aurait donné une tout autre assise politique au projet. Et à une échelle encore plus large, que ni le Département, ni la Région, ni même l'État, n'ait fait part de leur volonté de voir aboutir le projet pose question.

**Comment un projet si peu consensuel, présenté comme structurant pour les transports en commun du secteur nord-ouest de l'agglomération, a-t-il pu arriver en l'état jusqu'au stade de l'enquête publique ?**

## 2.2. LA CONCERTATION

Le projet câble a fait l'objet de nombreuses concertations :

**Dès 2015, une première concertation règlementaire** a été organisée par Grenoble-Alpes Métropole, suite au lancement d'études préalables du projet de liaison par câble au regard de l'intérêt de ce projet pour la desserte de la polarité nord-ouest de l'agglomération grenobloise.

Cette concertation préalable, bien qu'elle soit ancienne, avait déjà mis en évidence toutes les questions qui sont réapparues à l'occasion de la présente enquête publique telles que, la nécessité de parkings relais, l'évaluation de la demande de transport entre Saint-Martin-Le-Vinoux et Fontaine, la demande d'information sur les modifications du réseau actuel, le coût du câble par km/voyageur, le souhait du prolongement du tram A vers les Engenières, la réalité de la mise en œuvre du projet des Portes du Vercors, **avec une question centrale sur la priorisation de ce projet au regard d'autres investissements à l'échelle de l'agglomération grenobloise.**

La réponse de la collectivité à cette concertation, actée par la délibération du 29 janvier 2016, a été double :

- **Poursuite de l'étude du projet** avec en particulier la recherche de financement,
- **Lancement du PDU** devant permettre l'adoption d'un schéma de transport et de mobilité à l'horizon 2030.

Cette concertation a été particulièrement réussie puisqu'elle a abouti à la réalisation d'un PDU pour tout le territoire de la métropole, outil indispensable pour s'assurer de la cohérence mais aussi de la programmation des investissements à réaliser, en termes de transport, à l'échelle d'une métropole.

**En 2018, le PDU** élaboré a été soumis à une enquête publique à l'issue de laquelle deux recommandations ont été émises concernant le projet de câble auxquelles le SMTC a répondu favorablement dans la délibération d'approbation du PDU du 18 avril 2019 :

- « *La politique du SMTC sur ce sujet [NdR la priorisation] est que chaque nouvel investissement lourd soit décidé au regard de l'équilibre entre les sommes investies, le nombre d'usagers transportés et le niveau de priorité par rapport aux objectifs fondateurs du PDU* ».
- « *Le SMTC prévoit d'actualiser l'étude socio-économique du projet câble [...] avec une nouvelle modélisation qui permettra de préciser les estimations de voyageurs...* »

**En 2021, une nouvelle concertation règlementaire** sur le projet câble, a été réalisée concernant la mise en compatibilité du PLUi, la configuration intérieure des cabines et l'aménagement des espaces publics et de l'intermodalité autour des stations Argentière, Oxford et Saint-Martin-Le-Vinoux.

Entre temps **d'autres concertations** ont abordé le projet câble : sur un « micro-PDU » pour le secteur Nord-Ouest en 2021, une concertation règlementaire sur le PEM La Poya également en 2021.

Le SMMAG, quand il écrit dans son mémoire en réponse : « *Un tel niveau de concertations successives et complémentaires sur un même secteur n'a quasiment jamais été atteint ailleurs dans les projets du SMMAG. Cela peut être considéré comme exemplaire* », a en partie raison.

En effet, le nombre de concertations qui ont été organisées sur ce territoire Nord-Ouest est remarquable.

Cependant, bien que la priorisation des investissements, demandée lors de la concertation de 2015, ait été actée dans la délibération d'approbation du PDU d'avril 2019, cet engagement n'a jamais été suivi de faits.

Cela est confirmé par le SMMAG qui écrit dans son mémoire en réponse page 211 : « *L'opportunité du projet de transport par câble ayant été confirmée en 2016 suite à la concertation préalable, et compte tenu du fait que le projet est inscrit comme une action du PDU, il a été considéré comme un invariant dans l'aménagement des mobilités sur le secteur* ».

Certes le projet câble est inscrit au PDU, action 9.8, pour une réalisation prévue 2023, mais d'autres projets du même ordre de grandeur en montant d'investissement y sont également inscrits pour une réalisation aux mêmes échéances, notamment le projet de transformation de la ligne C1 en BHNS de Montbonnot à la Presqu'île scientifique, l'amélioration de la desserte du grand Sud grenoblois, le projet d'extension de tram E à Lesdiguières, et dans une moindre mesure le projet d'une ligne Chronobus à Sassenage avant l'extension du tram A prévu pour 2030.

La mise à l'enquête publique aujourd'hui du **seul** projet câble annonce de fait, que la priorisation de ce projet a été faite par les dirigeants du SMMAG, à priori sans débat au conseil syndical, au regard des autres grands investissements prévus au PDU, et en tout cas jamais annoncée aux habitants dans les concertations.

Dès 2016, le projet de câble étant « *considéré comme un invariant dans l'aménagement des mobilités sur le secteur* », cela peut expliquer :

- **L'inutilité, exprimée par certains contributeurs, de la concertation de 2021**, appelée quelques fois « *concertation sur le choix de la couleur des rideaux des cabines* » mais aussi pourquoi, cette question est revenue en boomerang dans la présente enquête publique.
- Le grand nombre (1971) de contributions émises au cours de l'enquête publique, mais aussi la qualité d'argumentation de beaucoup d'entre elles, ce qui conduit à penser que c'est **l'enquête publique qui a joué le rôle de concertation préalable**. Or ce n'est pas son rôle. L'enquête publique doit arriver après une vraie concertation, récente, sur un projet issu de ladite concertation.
- **Le dissensus politique** sur ce projet, à l'échelle du territoire métropolitain, mais aussi à l'échelle du micro-territoire Nord-Ouest.
- Pourquoi le SMMAG n'a pas anticipé l'éventualité de la **suppression du projet de la ZAC des Portes du Vercors sur la commune de Sassenage**.
- Le développement d'une opposition, résolue, structurée, organisée au projet, qui laisse présager une **dégradation du climat social du secteur avec des risques de situation conflictuelle durable** si le projet allait plus avant.

**Une concertation préalable trop ancienne, qui avait pourtant posé toutes les questions qui sont réapparues lors de la présente enquête publique, et dont le bilan n'a pas été mis en œuvre.**

## 2.3. LE DOSSIER

---

Le dossier mis à l'enquête publique est composé de 7 pièces (2 600 pages), notées de A à G. Il est formellement complet, Cf. liste chapitre 2.3 du rapport.

### En ce qui concerne la forme

Son format A3 paysage, avec deux pages par feuille, rend la lecture difficile, tant en format papier que numérique. Par ailleurs, il est dommage que, afin de faciliter la lecture par le public, le maître d'ouvrage n'ait pas intégré ses réponses à l'avis de l'Autorité environnementale dans les deux seules pièces accessibles au public profane, la présentation du projet et le résumé non technique, malgré sa demande. Mises à part ces difficultés d'accès, le dossier est agréable à lire avec une mise en page aérée, les textes étant illustrés par de nombreux schémas, photos, tableaux.

### En ce qui concerne le fond

Le SMMAG dans son mémoire en réponse indique qu'il a présenté un dossier à l'enquête publique tenant compte d'un périmètre de la ZAC des Portes du Vercors, bien plus important qu'il ne le sera en réalité. Or, le PPRI du Drac aval rend inconstructible les terrains de la ZAC Portes du Vercors situés sur la commune de Sassenage (tranche 3 de la phase 1, et phase 2). À l'issue de l'opération, il n'y aura plus que 950 logements construits au lieu des 2 200 annoncés.

De ce parti pris, il résulte deux conséquences :

1- De nombreux contributeurs ont été désorientés, à la lecture du dossier, sur le **périmètre du projet des Portes du Vercors** à prendre en compte. Certains ont compris que c'était le « grand » périmètre (avant approbation du PPRI en juillet 2023), d'autres que c'était le « petit » périmètre, uniquement sur Fontaine.

2- L'abandon de la partie du projet des Portes du Vercors sur Sassenage a des conséquences sur la destination des terrains qui, au lieu d'être urbanisés à terme dans le cadre de la ZAC, seront classés en agricole au PLUi, ce qui est confirmé par le SMMAG dans son mémoire en réponse. **Les prévisions de la fréquentation du câble** liés à l'urbanisation sur Fontaine et Sassenage en sont évidemment modifiées.

### L'étude socio-économique, pièce D du dossier

C'est une pièce fondamentale pour apprécier l'intérêt général du projet.

Or, cette étude socio-économique datée de mai 2021 est relativement ancienne au regard des changements conséquents du contexte du projet de câble.

Elle ne prend pas en compte la modification du périmètre des Portes du Vercors suite à l'abandon du projet sur Sassenage.

Elle prend en compte l'enquête ménage déplacement (EMD) de 2010, alors que la dernière enquête réalisée date de 2020. À ce propos, les auteurs de l'étude indiquent, page 19, que « *ses données sont donc relativement anciennes et de ce fait ne sont pas forcément fidèles à la réalité des pratiques de déplacements actuelles* », ce qui est par ailleurs relevé par l'Autorité environnementale.

De plus, le scénario de référence de cette étude prend en compte un grand nombre de projets qui sont considérés comme réalisés en 2025 alors qu'ils ne le sont pas, à savoir : « *la 1ère étape du RER ferroviaire* », le « *BHNS Grenoble Presqu'île-Montbonnot* », la « *passerelle Berges de l'Isère* »

*rive droite-Presqu'île dans le cadre du projet A480 », la « création d'une passerelle Esplanade - Presqu'île », « l'axe Chronovélo Grenoble - Berges de l'Isère rive droite ».*

L'étude socio-économique n'intègre ni l'abandon du projet Portes du Vercors sur Sassenage, ni le développement accéléré de la presqu'île, ni l'enquête PDIE Giant pour la Presqu'île. Certaines données prise en compte sont erronées : par exemple elle s'appuie sur une période de 1 mn entre les cabines à la mise en service, alors que le dossier indique une période de 73 s.

**L'étude socio-économique est trop ancienne, or c'est son contenu qui est pris en compte dans le calcul de la rentabilité économique du projet, dont les résultats s'en trouvent nécessairement modifiés.**

**Par ailleurs, plusieurs informations nécessaires à la compréhension du projet sont absentes du dossier, voire erronées.**

- La réalisation du câble amène une **réorganisation des transports en commun existants**, qui aura nécessairement des impacts sur les usagers actuels : cette information est absente des pièces A « présentation du projet » et B01 « Résumé Non Technique », les deux seuls documents abordables facilement par un public non-spécialiste. Seule, la pièce B04 « étude d'impact-incidence des mesures » page 132, évoque une réorganisation des lignes existantes en renvoyant au futur les modalités de la réorganisation. Et la pièce D, étude socio-économique, évoque la modification et la prolongation vers les Engenières de la ligne C6.
- La réalisation du câble entraîne le **déplacement du terminus du tram A** au niveau de la gare de la Poya. Cela se traduit par la diminution de 180 m de ligne de tram, éloignant les usagers du tram du centre commercial Casino, et des lycées Jacques Prévert et Roger Deschaux. Pour trouver cette information, il faut étudier attentivement, dans la pièce A, un schéma annexe minuscule du futur PEM La Poya et déchiffrer dans la légende : « *nouveau terminus du tram A* ».
- Le budget présenté néglige ou **sous évalue des dépenses importantes** qui font partie intégrante du projet. Par exemple, l'enfouissement et la réhausse des lignes à très haute tension, que le SMMAG indique dans son mémoire en réponse avoir sous-évalué. Ou le déplacement du terminus du tram A, dont les travaux doivent être comptabilisés dans le projet du câble.
- Le **plan de financement** annonce, pour le projet, des subventions attendues à hauteur de 17,5M€ (hors subvention de GAM), alors que le SMMAG dans son mémoire en réponse indique qu'il subsiste uniquement une subvention de l'État de 5,11M€.

**Le dossier n'a pas permis au public de se forger une opinion en toute connaissance de cause.**

## 3 / CONCLUSIONS - DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)

### Cadre juridique

À l'issue de l'enquête publique, le maître d'ouvrage se prononcera par une déclaration de projet portant sur l'intérêt général de l'opération : « *La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public.*

*Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique »* (Article L. 126-1 du Code de l'environnement).

Puis l'utilité publique sera éventuellement déclarée par arrêté préfectoral, conformément aux articles L.121-1 et R.121-1 et R.121-2 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

### Une bonne idée

Le transport par câble urbain bénéficie d'une image très positive. Le projet présenté à l'enquête s'inscrit dans ce contexte en ayant l'ambition de résoudre des difficultés propres au secteur.

En effet, sur le trajet défini Fontaine - Sassenage - Grenoble - Saint-Martin-le-Vinoux, les obstacles difficilement franchissables sont nombreux : Les rivières Drac et Isère, l'autoroute A 480, la RN 481, les voies de chemin de fer sont autant de difficultés que nul autre moyen de transports en commun que le câble puisse avaler aussi facilement.

De plus, cet avantage est accentué par un faible impact au sol. Le trajet tout en aérien, permet aussi de se déplacer en toute sécurité et de se dégager des habituelles contraintes de la circulation automobile dans le but de sécuriser les temps de parcours.

Utilisant l'électricité comme source d'énergie, ce moyen de transport apparaît comme décarboné et écologique, devant donc participer à la réduction des gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air dans le secteur.

Le parcours permet également de relier la ligne de tram A à Fontaine à la ligne B située sur la Presqu'île à Grenoble, et à la ligne E au niveau de l'Hôtel de Ville de Saint-Martin-le-Vinoux.

Ainsi, en proposant des trajets plus efficaces, plus réguliers et plus sûrs, il deviendrait une véritable alternative à l'usage de la voiture au quotidien.

Le caractère moderne, innovant et esthétique du projet est indéniable. Son insertion dans le tissu urbain contemporain de la presqu'île et des portes du Vercors est valorisante et de qualité. Ce mode de transport est en service dans de nombreuses villes dans le monde depuis longtemps et, plus récemment en France : Saint Denis de la Réunion, Brest et Toulouse notamment l'ont déjà adopté. Il peut donc paraître surprenant que Grenoble située au cœur des Alpes n'en soit pas encore doté, exception faite du téléphérique de La Bastille lequel est à usage purement touristique.

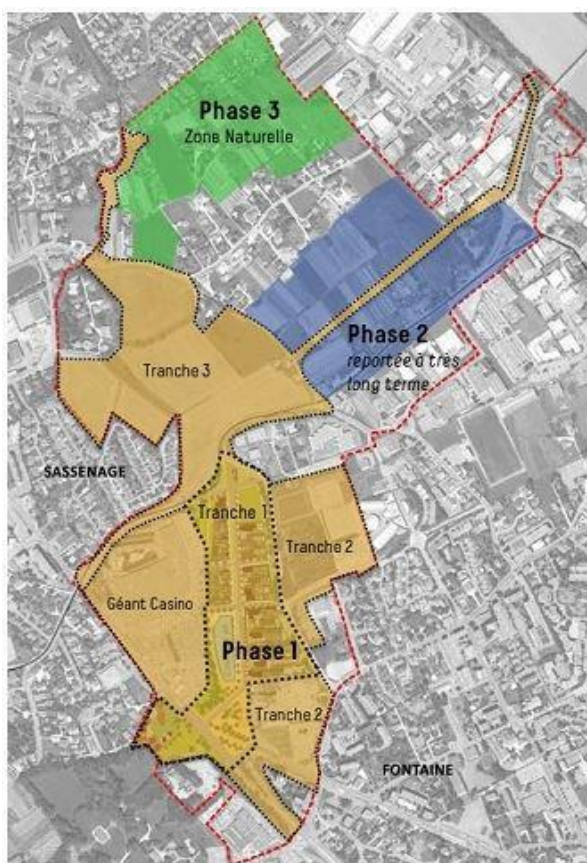
Véritable vitrine pour Grenoble et son agglomération, cet équipement le serait d'autant plus qu'il serait réalisé par la Société POMA, entreprise pionnière en matière de transport par câble et fleuron internationalement reconnu dans ce milieu.

Enfin, le parcours suivi permettrait aux usagers de voyager dans des conditions exceptionnelles avec, vu d'en haut, le spectacle des montagnes, des rivières et de la plaine, mais aussi vue sur l'architecture moderne présente sur La Presqu'île faisant écho aux plus traditionnelles habitations de Sassenage, Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux.

## Une réalité différente

### Les portes du Vercors, un projet raboté

Le projet des Portes du Vercors, initié par les communes de Fontaine et de Sassenage, dans les années 2010, portait sur 3 phases couvrant 95 ha avec un objectif de 70 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher d'activités et 2600 logements. En 2013, la ZAC des Portes du Vercors est créée sous maîtrise d'ouvrage GAM. Très rapidement, la phase 3 du projet sur Sassenage, concernant la création de 400 logements et d'un équipement scolaire, est abandonnée. Les terrains seront d'ailleurs classés en zone naturelle N au PLUi.



#### PHASE 1

Tranche 1 : Fontaine, autorisée en 2020, 550 logements + commerces + PEM La Poya

Tranche 2 : Fontaine, dossier en cours de montage, 420 logements prévus

Tranche 3 : Sassenage, abandonnée PPRI, classée en zone AU au PLUi

**PHASE 2** : Sassenage, abandonnée PPRI, classé en RCu3 au PPRI, et en AU au PLUi

**PHASE 3** : Sassenage, abandonnée précédemment par GAM, classée en N au PLUi

**Le périmètre (grand) de la ZAC des Portes du Vercors pris en compte pour l'élaboration** du projet câble, comme dans le dossier soumis à l'enquête publique comprend la phase 1 découpée en 3 tranches, les deux premières situées sur la commune de Fontaine, la troisième et la phase 2 sur la commune de Sassenage. Cela représente, en fin de réalisation, la création de 2200 logements, de 6 150m<sup>2</sup> surface de plancher dédiée aux commerces, de 9 000m<sup>2</sup> dédiés aux loisirs, de 7 600m<sup>2</sup> dédiés aux activités et services et de 16 100m<sup>2</sup> dédiés à l'économie.

C'est sur la base de ce **grand périmètre** qu'a été définie l'insertion du câble dans l'élaboration du projet de la ZAC des Portes du Vercors et qu'a été estimée la fréquentation du câble (4600

personnes transportées par jour en 2025, 7700 en 2035) dans l'étude socio-économique, du projet du câble.

Que ce soit dans le dossier, comme le souligne l'Autorité environnementale, ou dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage indique clairement que l'élaboration des projets du câble et des Portes du Vercors sont intimement liés. Ce qui est logique car, suivant le même pas de temps, on peut considérer que les deux projets ont été menés en parallèle, s'alimentant l'un l'autre, depuis 2013.

Cela explique que le tracé soit situé sur les allées métropolitaines. Il évite ainsi les nuisances liées au survol, point faible du transport par câble en zone urbaine. Quant aux emplacements des gares (La Poya, La Saulée et l'Argentière), ils sont prévus pour permettre l'accès à ce transport aux futures populations de la ZAC sur Fontaine et Sassenage. Les gares ont été conçues dans un but d'insertion paysagère dans l'urbanisation très contemporaine de ce futur nouveau quartier.

L'Autorité environnementale, dans son avis délibéré le 28 février 2023, page 19 a indiqué : *« Considérant que le projet de liaison par câble est fortement lié au développement de la ZAC des Portes du Vercors [NDR sur ce grand périmètre présenté dans le dossier], du fait de la fréquentation induite, il est impératif d'attendre les conclusions et l'arrêt du plan de prévention des risques inondation du Drac et de connaître ses règles avant toute décision relative à la liaison par câble ».*

Or, le PPRI, approuvé le 27 juillet 2023, rend inconstructible la partie de la ZAC située sur la commune de Sassenage (tranche 3 de la phase 1, et phase 2). Et, comme l'indique le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse, ces terrains seront classés en zone agricole dans une prochaine modification du PLUi.

Ainsi, la future ZAC des Portes du Vercors se réalisera sur un périmètre beaucoup plus petit que prévu, sur la seule commune de Fontaine. À terme, la ZAC ne produira plus que 970 logements au lieu des 2 200 prévus.

**Le maître d'ouvrage n'a pas suivi la recommandation de l'Autorité environnementale, alors que l'inconstructibilité des terrains de Sassenage aurait pu être anticipée.** En effet, dès 2019, une première alerte sur la fragilité du périmètre de la ZAC des Portes du Vercors était apportée par une réserve émise par la commission d'enquête sur le projet de PLUi de la métropole (RES 3 de GAM ou 34 de Sassenage) demandant d'exclure les terrains de Sassenage du projet des Portes du Vercors au regard des risques d'inondation et du caractère agricole de cette zone, réserve non prise en compte à l'époque par GAM.

En 2020, une deuxième alerte a été émise par la commissaire enquêtrice dans ses conclusions de l'enquête publique *« Loi sur l'eau - ZAC des Portes du Vercors - 1ère tranche opérationnelle de la phase 1 »* par sa réserve n°4 : *« La poursuite du projet [NdR : ZAC Portes du Vercors] sur le territoire de la commune de Sassenage fera l'objet d'un débat d'opportunité. Le programme d'aménagement ainsi que les infrastructures de desserte [NdR : le projet de câble] seront inclus dans le champ de cette concertation. Pour ce faire, une concertation sera organisée par Grenoble Alpes Métropole, sous l'égide d'un tiers garant, neutre et indépendant de toutes les parties prenantes. Ce garant pourrait être désigné sur la liste nationale des garants de la commission nationale du débat public (CNDP) »*, réserve qui ne semble pas avoir été mise en œuvre par GAM.

**Le SMMAG n'a pas anticipé l'éventualité de la suppression du projet de la ZAC des Portes du Vercors sur la commune de Sassenage. De ce fait, il a bâti son projet sur des hypothèses fausses, ce qui n'est pas sans conséquence.**



### Un tracé complexe et coûteux

Si les objectifs principaux du projet (mailler les lignes de tramway A, B et E, désengorger l'accès nord-ouest de l'agglomération, améliorer et développer les déplacements transversaux dans ce secteur, faciliter l'accès à la Presqu'île Scientifique) sont facilement et simplement compréhensibles, le tracé retenu pour le projet de câble ayant pour ambition de répondre à ces objectifs est lui particulièrement compliqué.

Le tracé retenu pour relier la station terminus La Poya à Fontaine à l'autre station terminus hôtel-de-ville à Saint-Martin-Le-Vinoux, en desservant la presqu'île scientifique au passage, est en effet particulièrement sinueux : quatre changements de direction pour six stations, autrement dit, un changement de direction à chacune des stations intermédiaires : La Saulée (G2), l'Argentière (G3), Presqu'île Ouest (G4), Oxford (G5).

**Un tel tracé est inhabituel** : dans les exemples les plus souvent cités (Saint-Denis-de-la-réunion, Brest, Toulouse, Medellin), quel que soient les technologies mises en œuvre, les trajets empruntés sont plutôt linéaires, ou avec un nombre de changements de direction très limité, et dans ce cas, avec des angles très ouverts.

Tout laisse à penser que la sinuosité du tracé retenu sur la rive gauche du Drac est guidée par le choix du maître d'ouvrage que ce tracé épouse d'Ouest en Est, l'urbanisation et la future allée métropolitaine du projet des « portes du Vercors », sur Fontaine d'abord, puis sur Sassenage. Ainsi, les stations de la Saulée et de l'Argentière sont situées aux extrémités Ouest et Est de la partie sassenageoise de l'allée métropolitaine.

Les références au projet des « portes du Vercors » sont, de fait, nombreuses dans le dossier. On en citera seulement deux ici :

- Page 22 de la pièce A : la variante 1 (Tracé direct initialement envisagé) est rejetée parce que *« ne desservant pas la ZAC des Portes du Vercors, elle ne remplissait pas les objectifs fixés par le SMTIC (devenu SMMAG). Elle a donc été écartée au profit d'un tracé survolant moins de parcelles bâties et assurant la desserte de la ZAC des Portes du Vercors »*. Cette variante 1 présentait pourtant des avantages en termes de coûts et de temps de parcours.
- Page 27 de la pièce A : *« La station de La Saulée est installée à proximité de la rue de l'Argentière, sur un positionnement compatible avec la géographie existante et la planification à long terme de la ZAC des Portes du Vercors »*.

L'ouverture au public de la station de **la Saulée**, prévue seulement dans un second temps, consolide cette hypothèse : elle est manifestement prévue pour être mise en œuvre simultanément avec la réalisation de la phase 2 du projet Portes du Vercors sur Sassenage.

La station de **l'Argentière**, cœur technique du projet, accessible par le public, se situe de fait dans une zone d'activité à capacité d'expansion limitée car à cheval sur des zones RCn3, BC4 et RCu4 du PPRI Drac aval approuvé le 17 juillet 2023.

Pour franchir **le Drac**, entre les stations de l'Argentière et Presqu'île Ouest, le tracé flirte avec le cercle de rayon 300 m, centré sur le réacteur nucléaire de l'ILL, de zone de danger immédiat (ZDI-évacuation), et de ce fait la station presqu'île est rejetée vers le Sud.

Ce tracé a conduit à un **avis « très réservé » de l'Autorité de Sureté Nucléaire (ASN) « sur l'ensemble du projet au regard des préconisations du guide n° 15 de l'ASN relatif à la maîtrise de l'urbanisation autour des INB [NdR : Installations nucléaires de base] »**.

Malgré son positionnement central sur la presqu'île et son intérêt pour des milliers d'employés travaillant à proximité (ST Microelectronics, ILL, CNRS, etc.), **l'ouverture au public de la station presqu'île** est rendue impossible aujourd'hui par **l'avis défavorable de l'ASN**.

Quant au terminus Est de la liaison par câble, il a été positionné à proximité de la mairie de Saint-Martin-Le-Vinoux, alors que le cœur vivant de cette commune se situe plutôt vers le quartier de l'horloge, à 1km plus au Nord.

Le détour du tracé vers le Nord, parallèle à l'actuelle avenue de l'Argentière, puis **vers le Sud en raison de la proximité de l'ILL**, implique la construction d'au moins une station et de pylônes supplémentaires, il complexifie et enchérit le projet. Pour l'exemple, le SMMAG a fait connaître les coûts de construction de deux stations : 3.5M€ pour la station G2, 7M€ pour la station G4. Quant aux coûts d'exploitation et de maintenance, ils ne manqueront pas d'être eux aussi impactés par l'ajout de stations intermédiaires.

En ce qui concerne la technologie retenue pour réaliser le projet, la technologie de télécabine monocâble, semble la plus adaptée pour ce type de tracé, sinueux, en plaine, sans dénivelé, avec une demande de débit modeste.

Cependant, en milieu urbain les systèmes de télécabines monocâbles sont moins performants en termes de kWh par personne transporté et par km. Cela s'explique par le fait que cette technologie génère pour un même nombre de passagers-km transportés davantage de frottements qu'une installation bicâble ou tricâble :

Cf. <https://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ExeTransportsCablesComplet.pdf>

**Le tracé retenu, particulièrement sinueux** pourrait contribuer à accentuer encore cette caractéristique connue de la technologie monocâble.

Et en effet, le câble fonctionnant à l'énergie électrique, l'enquête publique a fait apparaître qu'un passager utilisant le transport par câble est consommateur en moyenne d'au moins 7 à 8 fois plus d'énergie électrique par km parcouru qu'un passager utilisateur du tram (respectivement 0,51 kWh/pers.km et 0,07 kWh/pers.km).

Cela se traduit par une **consommation d'énergie électrique annuelle importante** : 6,4 GWh par an au démarrage, 8 GWh par an après évolution du service dans un second temps, selon le dossier ; 4,5 GWh par an au démarrage, 4,8 GWh par an après évolution du service dans un second temps, selon le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.

Quoiqu'il en soit, contrairement à l'idée véhiculée par le dossier, le projet est gourmand en énergie électrique, et **cette consommation énergétique impacte le bilan carbone du projet**.

Par exemple, en première année de fonctionnement, sur la dernière hypothèse de consommation énergétique transmise par le maître d'ouvrage, on produira 225 TeqCO<sup>2</sup> et sur l'hypothèse de consommation énergétique du dossier, on en produira 320 TeqCO<sup>2</sup>. Ce qui dans tous les cas hypothéquera en partie le gain en CO<sup>2</sup> annoncé du projet, uniquement apporté par « la suppression des 7 bus » que permet la réalisation de la liaison câble, estimé à 364 TeqCO<sup>2</sup> la première année du projet.

A ce sujet, le dossier présenté à l'enquête n'intègre pas de bilan complet des émissions de gaz à effet de serre intégrant, outre les émissions évitées, celles produites tout au long du cycle de vie des ouvrages du projet : fabrication, installation, entretien, exploitation, démontage, recyclage. Ceci avait pourtant été demandé par l'Autorité environnementale.

Néanmoins, une estimation de 10 540 TeqCO<sup>2</sup> émis par le projet de câble sur sa durée de vie a été donnée par le SMMAG dans sa réponse au procès-verbal de synthèse. Elle est cohérente avec celle qu'en ont réalisé plusieurs contributeurs en cours d'enquête.

Le faible gain en CO<sup>2</sup> annuel du projet ne contribue pas à compenser ces émissions sur une durée de vie raisonnable. **Le projet envisagé ne peut être ainsi être qualifié de décarboné.**

L'ensemble de ces éléments ne sont pas sans conséquence sur le bilan socio-économique du projet.

**Le tracé retenu est inutilement complexe. Il conduit à un budget d'investissement trop élevé et à une consommation énergétique trop importante qui obère un gain en CO<sup>2</sup> déjà ténu. Sur ces critères, un tracé direct entre Fontaine et la Presqu'île aurait eu un moindre impact et renforcé le bilan socio-économique.**

### *Des solutions alternatives insuffisamment approfondies*

Deux solutions alternatives au projet ont été envisagées :

- Au fil de l'eau : on ne change rien au réseau de transport ;
- Une liaison par bus de type bus à haut niveau de service, dite BHNS ou C8.

L'analyse de la solution au fil de l'eau montre son incapacité à répondre aux objectifs assignés au projet.

La solution BHNS présentée consiste à faire circuler un bus en site propre sur un tracé proche de celui de la solution câble, sur une partie de son parcours.

La comparaison entre le projet câble et le projet BHNS a porté principalement sur trois critères :

- Les temps de parcours des usagers,
- Les budgets d'investissement,
- Les budgets de fonctionnement.

**En ce qui concerne les temps de parcours**, le SMMAG indique avoir réalisé des modélisations prenant en compte le nombre très important de combinaisons origine/destination. En réponse à la demande de l'Autorité environnementale « *de présenter au public les différences de temps de parcours entre les solutions au fil de l'eau, le bus à haut niveau de service et la liaison par câble, entre toutes origines et toutes destinations* », il a produit un tableau de comparaison des temps de parcours, sur trois origines/destinations particulières, en heure de pointe du matin. Globalement, il en a déduit que la solution BHNS ne permettait pas de répondre aux objectifs assignés au projet, du fait des fortes contraintes physiques du secteur et des congestions de circulation en heures de pointe. Toutefois, ces différences dépassent rarement la quinzaine de minutes, et peuvent même s'inverser en heures creuses sur certaines combinaisons origine/destination. Quoiqu'il en soit, la valeur de référence retenue dans l'évaluation socio-économique du **gain de temps pour un usager** de la solution câble par rapport aux solutions actuelles est de **10 minutes 48 secondes**. Ce chiffre, n'étant pas connu pour la solution BHNS, **la comparaison objective sur ce critère est impossible**.

**En ce qui concerne les budgets d'investissement** figurant dans le tableau de comparaison du dossier, il est de 65 M€ avec matériel roulant pour la solution câble, et de 69 M€ hors matériel roulant, estimé entre 2,8 et 4,2 M€, pour la solution BHNS.

**Enfin, des coûts d'exploitation et de maintenance** sont affichés à 2,4 M€ par an pour la solution câble, et 1,5M€ par an pour le BHNS.

Cependant, certains critères n'ont pas été pris en compte dans la comparaison :

1- Les terminus de la ligne BHNS C8 étant différents de ceux du câble (Les Engenières sur Sassenage à l'Ouest, l'Horloge sur Saint-Martin-Le-Vinoux à l'Est), la comparaison au projet de câble n'a porté que sur la partie de son parcours située entre ses arrêts La Poya et Presqu'île-Oxford. Cependant, au-delà, elle apporte d'autres services de transport.

2- Sont comparées deux solutions qui répondent à des besoins de trafic différents : le câble est une réponse à une demande de fréquentation relativement faible, alors que le BHNS est une solution capable de répondre à des besoins plus importants en la matière.

3- Avec un terminus aux Engenières et 7 arrêts sur Sassenage avant d'arriver à la Poya, le nombre de personnes transportées et les trajets réalisés par les usagers seront très différents entre les 2 projets. La ligne BHNS C8 répondrait alors à un besoin d'accès rapide à la Poya exprimé depuis longtemps par les sassenageois et par les usagers arrivant du nord de Sassenage (Vercors, sud-Grésivaudan, Voironnais) d'une part, et d'accès à la presqu'île sans rupture de charge d'autre part.

4- Côté Saint-Martin-Le-Vinoux, le secteur Hôtel de Ville, très contraint, ne contient pas l'espace nécessaire sur voirie pour envisager la mise en place d'un terminus de ligne de type Chrono ou BHNS. Le choix alternatif du terminus BHNS C8 à l'Horloge est à porter à l'avantage du BHNS. Son positionnement, dans un quartier commerçant, avec des possibilités existantes ou futures de place de stationnement, aurait un impact sur la fréquentation. Il aurait été utile de comparer la fréquentation du BHNS arrivant à l'Horloge avec la fréquentation du câble arrivant à l'Hôtel de ville.

**Ces impacts de la solution BHNS C8 ne sont pas traités.**

#### **En termes de coûts**

- La desserte de Sassenage depuis les Engenières, se substituerait probablement, et pour un certain temps, à un prolongement du tram A, pour un montant d'investissement moindre. L'investissement évité ou reporté aurait pu être estimé et porté au bénéfice du BHNS.

- Certains aménagements sont comptabilisés dans le montant d'investissement du BHNS, comme par exemple le **réaménagement du terminus de l'Horloge** (sans que son montant soit mentionné), alors qu'aucun aspect de l'aménagement de la Poya n'est pris en compte dans le budget d'investissement du câble.

- Des points bloquants sur les **ouvrages de franchissement** (pont sur le Drac, pont sur l'Isère, ouvrage inférieur N 481...), renchérissent l'investissement du BHNS. L'Autorité environnementale avait indiqué que, « *des alternatives sur ces points bloquants auraient dû être étudiées pour confirmer ou non leur faisabilité* ». On ne peut être que d'accord avec elle. Cependant, même si l'on était convaincu de la pertinence des interventions sur les ouvrages de franchissement pour ce scénario BHNS, un planning de priorité dans le temps de leur réalisation aurait pu être proposé. En effet, à la différence du câble, on n'est pas obligé de réaliser la solution BHNS C8 en une seule fois. Elle peut être réalisée par modifications de lignes et améliorations successives. Et des mutualisations des coûts d'investissement peuvent être recherchées entre les différents modes de transport utilisant ces ouvrages (BHNS, cyclistes, piétons, voitures).

- L'impact sur le financement de l'investissement du **différentiel des coûts d'exploitation et de maintenance** entre les deux solutions (0,9 M€) n'a pas été pris en compte : à titre d'exemple, 1M€ représente entre le tiers et le quart de l'annuité d'une dette de 65 M€ sur 25 ans.

**En termes d’adaptabilité du parcours**

À ce jour, le PLUI de GAM ne fait pas apparaître de secteur de substitution pour les logements qui étaient prévus au projet des Portes du Vercors sur Sassenage. Or, l’une des caractéristiques d’un BHNS est que son parcours pourra toujours être modifié à un coût raisonnable pour s’adapter à l’évolution de l’urbanisation. Ce n’est pas le cas du câble qui, une fois celui-ci installé, ne pourra plus évoluer.

**En termes d’impact environnemental**

En apparence, la solution BHNS présente des impacts environnementaux plus importants que la liaison par câble : impact foncier plus grand, impacts travaux plus forts, elle est sensible à la congestion routière, etc. Mais le câble a d’autres impacts environnementaux. Le bilan comparatif complet en ce domaine entre les deux solutions reste à établir.

**L’étude de la solution BHNS C8 est incomplète et superficielle. Ont été comparées des projets qui ne rendent que partiellement les mêmes services et cette comparaison n’a pas été poussée suffisamment loin.**

Par ailleurs, il est étonnant que n’ait été étudiée qu’une seule véritable solution de substitution raisonnable au projet.

Au vu de la richesse des possibilités de transport en commun existantes dans la zone du projet, l’étude **d’une solution s’appuyant sur l’amélioration ou sur des modifications mineures de tracé de lignes existantes** aurait paru de bon sens mais a été écartée par le maître d’ouvrage.

Sollicité sur ce point, le maître d’ouvrage dans sa réponse au procès-verbal de synthèse a admis que des améliorations du réseau de transport en commun existant sont effectivement possibles, allant dans le sens d’une meilleure desserte de la presqu’île depuis différents horizons. Même si aucune d’entre elle, à elle seule, ne remplit l’objectif de maillage du réseau structurant.

Pourtant, une telle solution aurait pu naître d’une concertation avec les usagers et habitants du secteur, et avec leurs associations représentatives (ADTC, Civipole, pour ne citer que les principales), comme cela était prévu dans la délibération d’approbation du PDU du 18 avril 2019.

**Une solution complémentaire de substitution raisonnable, construite dans une démarche de concertation qui en aurait garanti l’acceptation par les usagers, s’appuyant sur l’amélioration ou la modification de tracés de lignes existantes, aurait dû être présentée dans le dossier mis à l’enquête publique.**

**[Un intérêt pour tous les publics ?](#)****Un report modal négligé**

Le maître d’ouvrage prévoit un report d’usagers issus de 150 véhicules vers le câble à sa mise en service et de 400 véhicules en 2035, la très grande majorité des utilisateurs du câble provenant des transports en commun (93% des usagers à la mise en service et 87% en 2035).

Cet objectif n’est pas ambitieux, il est même faible au regard du nombre de véhicules entrant dans l’agglomération grenobloise en provenance du Nord.

D’ailleurs, si le report modal avait été l’ambition du projet, il aurait été prévu conjointement au câble, des parkings relais pour diminuer le nombre de voitures entrant dans l’agglomération. Ce n’est pas le cas.

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage indique qu'il est toujours à la recherche d'un emplacement de parking au niveau de la station G6 de l'Hôtel de ville, à Saint-Martin-le-Vinoux avec un objectif de seulement 20 places, alors qu'actuellement dans ce quartier, les habitants se plaignent de ne pas pouvoir se garer.

A Fontaine La Poya, terminus du câble, le SMMAG annonce la réalisation d'un parking de 100 places dans le cadre de l'aménagement de la ZAC, mais celui-ci semble simplement réutiliser les places privées du Supermarché Casino situé à proximité.

Et à Sassenage, une réflexion pour créer un parking près de la station G3 l'Argentière est en cours. Pourtant, le bureau d'étude MDP a attiré l'attention sur le fait que le zonage RCu4 du PPRI (zone de la station l'argentière) ne permettrait pas la création de parking.

**Avec un si faible report modal, le projet de câble ne participera que très peu au désengorgement de la circulation, à l'amélioration de la qualité de l'air et à la diminution des émissions de GES, objectifs du PDU.**

### **Des ruptures de charge induites**

La presqu'île est déjà le siège de très nombreux emplois, qui augmentent beaucoup plus rapidement que prévu.

Actuellement plusieurs bus (C6, 54, P22) amènent directement les voyageurs sur la Presqu'île.

A la mise en œuvre du câble, les trajets des bus actuels seront modifiés afin d'éviter les doublons. Ils amèneront les voyageurs, à La Poya pour certains, et au Tram E puis à l'Hôtel de Ville pour d'autres, afin qu'ils prennent le câble. De ce fait, **les voyageurs subiront une ou deux ruptures de charge** qu'ils n'ont pas aujourd'hui. Certains ont d'ailleurs manifesté leur mécontentement par une pétition déposée à l'enquête publique.

L'expérience montre, que les ruptures de charge ont un impact très négatif sur le comportement des usagers des transports en commun et les amènent souvent à reprendre leur voiture, comme cela est constaté encore aujourd'hui avec la rupture de charge liée à l'extension du tram E, à Louise Michel, avec la ligne Chrono C1.

D'autant que le transfert entre le tram ou les bus vers le câble ne sera pas aisé, il ne pourra pas se faire de quai à quai, comme dans l'exemple cité ci-dessus. En effet, les quais de toutes les stations se situent en hauteur (entre 4m50 et 11m), nécessitant pour l'utilisateur d'emprunter un escalier (plusieurs volées de 12 marches) ou un ascenseur.

**Les ruptures de charge concernant les 93 % des usagers du câble reportés depuis les transports en commun, cet inconvénient qui aurait été mineur avec un fort report modal se révèle majeur.**

### **Une fréquentation incertaine**

La fréquentation du câble est estimée à 4 600 voyages/jour à sa mise en service en 2025 et de 7 700 voyages/jour en 2035.

L'estimation de fréquentation du câble en 2025 est basée sur le fait que 93 % des usagers du câble seraient reportés depuis les transports en commun. Ce chiffre (4255 voyages) est étonnant au regard de la fréquentation actuelle des lignes de transport en commun desservant la presqu'île et dont les usagers seraient susceptibles d'utiliser le câble.

De plus, en l'absence d'information sur les prévisions d'origine et de destination des usagers du câble, il est difficile d'apprécier l'impact, en 2035, de la réduction de production de logements aux Portes du Vercors, impact pourtant pointé par l'Autorité environnementale.

Par ailleurs, la synthèse de l'enquête PDIE Giant de 2022 aurait pu être utilement intégrée en vue d'affiner la fréquentation du câble vers ou de la presqu'île. En première approche, un chiffre laisse rêveur : seulement 2% des salariés ayant répondu à l'enquête pensent utiliser le transport par câble, ce qui représente seulement 400 personnes.

### **Une restructuration des transports en commun pas toujours à l'avantage des usagers**

Les usagers de la ligne C6 à Fontaine et P22 à Saint Egrève seront moins bien desservis qu'aujourd'hui.

Dans son mémoire en réponse, le SMMAG indique : « *lors de toute restructuration, l'objectif global est de minimiser les inconvénients et de maximiser les avantages pour l'ensemble des usagers* ». Et pour le SMMAG, le bénéfice de cette réorganisation vient du redéploiement et de la prolongation de la ligne C6 vers les Engenières.

Cette nouvelle liaison « rapide » est effectivement attendu depuis bien longtemps par les habitants de Sassenage. D'ailleurs elle est prévue au PDU pour une réalisation en 2023, en attente de l'extension du tram A vers les Engenières en 2030.

**De ce fait, cette nouvelle liaison en bus type chrono, très positive pour les usagers, n'est pas une conséquence de la réalisation du câble.**

Par ailleurs, la réalisation du câble amène à déplacer le terminus du tram A au niveau de la gare de la Poya du fait de l'éloignement entre l'arrivée du tram et l'accès aux cabines du câble : le lieu d'arrivée du câble à la Poya ne pouvant être modifié, il est nécessaire de déplacer le terminal du tram.

Ce déplacement conduit à la suppression de 180 m de ligne de tram, éloignant les usagers du tram du centre commercial Casino, et des lycées Jacques Prévert et Roger Deschaux,

**Malgré un faible report modal, des ruptures de charge induites, une fréquentation incertaine, le maître d'ouvrage affirme que pour les usagers, les avantages liés au projet de câble sont supérieurs aux inconvénients.**

### **Des nuisances pour quelques riverains**

Au préalable, les expropriations et les indemnités de survol sont traitées dans des conclusions spécifiques, aux chapitres 5 et 6 des présentes conclusions.

On ne saurait oublier que la création de toute nouvelle infrastructure, si elle apporte des avantages pour certains, elle amène inéluctablement des inconvénients pour d'autres. Et pour les riverains, des nuisances essentiellement visuelles et sonores. Le dossier s'attache à montrer qu'elles ont été prises en compte et limitées au maximum.

Par exemple, dans son mémoire en réponse, le SMMAG annonce qu'il dotera le bas des cabines de films protecteurs afin de limiter la vue des passagers sur les habitations survolées.

Et il rappelle qu'il a prévu des mesures « *pour que les nuisances sonores soient limitées au maximum* ».

Certes, le bruit émis le sera uniquement au niveau des stations et des pylônes, il ne sera pas linéaire tout au long du trajet, et selon le SMMAG « *les niveaux sonores ne sont pas de 65 dBA mais plutôt de l'ordre de 40/45 dBA selon les zones, ce qui est très en-deçà des seuils réglementaires et de l'ambiance sonore actuelle* ».

Néanmoins, comme l'avait déjà souligné l'Autorité environnementale, le phénomène d'émergence propre à ce type de transport, généré par les passages des cabines au niveau des têtes de pylônes et des gares, toujours au même endroit, à des fréquences connues, régulières (toutes les 73 secondes à la mise en service, puis toutes les 22 secondes), n'a pas été traité.

De plus, pour quelques riverains de la station de l'Argentière, station abritant la motorisation du système câble, et comme le demande l'Autorité environnementale dans ses recommandations 13 et 14, le SMMAG devra « *proposer une mesure de compensation des incidences acoustiques aux riverains concernés sur les quelques logements situés au droit immédiat de la future station de l'Argentière* ».

**Les nuisances liées à la réalisation du projet de câble sont inéluctables pour certains riverains. Le SMMAG a pris le maximum de dispositions pour limiter ces nuisances au niveau de la construction de l'infrastructure. Néanmoins, le phénomène d'émergence et le cas particulier de l'Argentière n'ont pas été pris en compte.**

### Un bilan socio-économique négatif

C'est une **obligation légale** : « *Les choix relatifs aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération* » (Article L1511-1 du Code des transports).

C'est pourquoi une pièce du dossier, la pièce D, est consacrée à l'évaluation socio-économique du projet. Elle présente une **analyse coûts-avantages du projet** qui vise à évaluer sa rentabilité pour la société en monétarisant ses avantages et en les rapportant à ses coûts : c'est le bilan monétarisé du projet.

La pièce D se conclut par un bilan socio-économique qui fait apparaître que le projet présente des avantages supérieurs aux inconvénients qu'il génère, monétarisé sous la forme de sa valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) à hauteur de + 2,4 M€.

La valeur totale du projet, tant concernant ses avantages que ses inconvénients, étant de l'ordre de 110 M€, on relève que si ce bilan est positif, il l'est à hauteur de + 2% de cette valeur totale. Le SMMAG nous ayant indiqué qu'une erreur s'étant glissée dans le calcul de la VAN-SE négative (inconvénient), il convient de la réduire de 0,9 M€. Le bilan positif passerait donc à + 3,3 M€, soit + 3% de la VAN-SE totale.

Cette marge très faible avait déjà été pointée par l'Autorité environnementale qui indiquait que « *Le projet se révèle créateur de valeur pour la collectivité, mais avec pour rentabilité une VAN-SE (valeur actualisée nette) de + 2,4 millions d'euros 2019 en 2024 : cette valeur semble relativement faible et fait apparaître l'intérêt économique du projet comme dépendant de la réalisation des projets d'urbanisation, dont celui du projet des Portes du Vercors (horizon 2035)* ».

A la demande de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage lui a transmis, dans son mémoire en réponse, le détail de quelques calculs de VAN-SE.

Or, plusieurs postes du bilan monétarisé méritent que l'on s'y attarde.



**Tout d'abord, les principaux postes contribuant positivement à la VAN-SE du projet (ses avantages)**

En premier lieu le poste intitulé « **Coûts et avantages des usagers des transports existants** » (102,2 M€) repose principalement sur les gains de temps des usagers des transports en commun.

La VAN correspondant à ces gains de temps des usagers des transports en commun (**98,2 M€**) est calculée sur la base des deux paramètres suivants :

- Le nombre d'usagers du câble reportés depuis les transports en commun par jour, qui représentent 93% des 4600 usagers prévus à l'ouverture du service, soit 4255 usagers.
- Le gain de temps moyen en minutes de chaque usager, estimé par le maître d'ouvrage sur la base de la modélisation, soit 10 minutes 48 secondes.

Tous calculs faits, on s'aperçoit qu'un écart de 3% sur les gains de temps des usagers, soit de 20 secondes ou de 3% sur le nombre d'usagers du câble reportés depuis les transports en commun, impactent de 3% la somme des VAN annuelles sur la période d'évaluation, soit de 3 M€. Pour mémoire, 20 secondes, cela représente une partie du temps d'accès au quai par les escaliers ou l'ascenseur.

**Une diminution de 20 secondes du gain de temps moyen pour les usagers des transports en commun, grâce au projet, réduit le bilan socio-économique à 0.**

En second lieu, pour le poste intitulé « **Coûts et avantages des usagers reportés** » (6,2 M€), le calcul considère que 225 usagers reportés de la voiture vers les transports en commun (soit 1,5 passagers dans chacun des **150 véhicules reportés en 2025**) bénéficient de gains de temps de déplacement grâce au câble. Cela illustre la **faible ambition du maître d'ouvrage en termes de report modal**.

Enfin, le poste intitulé « **Coûts et avantages pour la puissance publique** » (2,6 M€) repose en partie sur l'effet de serre évité par les véhicules particuliers et les bus. Les calculs présentés confirment que, pour le SMMAG, le gain de CO<sup>2</sup> du projet annoncé tout au long du dossier (363 Teq CO<sup>2</sup>) sont dus à 95% à la restructuration du réseau de bus induite par la mise en service du câble.

**Or, la totalité de la restructuration du réseau de bus n'est à mettre au seul bénéfice de la mise en service du câble, et comme on l'a vu précédemment, le gain 363 Teq CO<sup>2</sup> du projet est en grande partie annulé par sa seule consommation énergétique. Ce poste doit être réduit.**

**Ensuite, le poste contribuant négativement à la VAN-SE du projet (ses inconvénients)**

Intitulé « **Coûts et avantages investissement** » (-84,5 M€), il repose sur le seul montant d'investissement du projet.

Concernant le coût global du projet le SMMAG a indiqué dans son mémoire en réponse que le chiffre figurant dans le dossier (64,56 M€) est une valeur 2019 à laquelle il convient **d'ajouter 10 à 13M€** pour avoir une valeur 2022.

Or il est difficile d'apprécier ce que recouvre cette augmentation de 10 à 13M€ du budget global du projet. On peut supposer que ce chiffre tienne compte de l'inflation, mais on ne sait pas s'il intègre les augmentations spécifiques du coût des matériaux lié au contexte post-Covid.

En ce qui concerne les coûts d'aménagement du PEM La Poya, **le coût des modifications du tram à la Poya, estimé à 8 M€, est lié à la réalisation du câble** et doit être intégré à son budget, comme cela a été fait dans l'alternative BHNS pour l'aménagement de la place de l'Horloge.

Quant aux **coûts d'enfouissement et de surélévation des lignes RTE**, au vu des informations apportées par le SMMAG, il est possible d'estimer leur augmentation au moins à **2 M€**, augmentation qui impacte le coût d'investissement du projet (lignes 5 et 6, tableau 18, pièce D, 4 M€ initialement).

**Le poste « Coûts et avantages investissement » devrait être augmenté à minima de 10 M€ (8 M€ + 2 M€), et très probablement de beaucoup plus. La prise en compte de cette augmentation rend à elle seule largement négatif le bilan socio-économique du projet.**

La VAN-SE du projet est évaluée par le maître d'ouvrage à +2,4 M€, voire +3,3 M€. En vérité, l'approche ci-dessus montre que **la VAN-SE du projet est très négative.**

**Ce résultat ne fait que traduire, sous une forme monétarisée, que le projet présente plus d'inconvénients que d'avantages. Il nécessite un investissement élevé en regard d'un gain de temps de transport très hypothétique ne bénéficiant qu'à un nombre trop faible d'usagers.**

L'analyse conduite ci avant fait office d'analyse bilancielle du projet telle que recommandée par la jurisprudence.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission d'enquête invite le lecteur à consulter son rapport d'enquête.

D'abord parce que tous les aspects du projet évoqués dans ces conclusions y ont été développés.

Ensuite parce que de nombreux autres aspects du projet y ont été analysés par la commission d'enquête et qu'elle a produit pour chacun d'eux un avis détaillé.

Ainsi, après avoir conduit cette enquête publique pendant plus de 6 mois, après avoir analysé les 1971 contributions déposées pendant l'enquête publique, après avoir rencontré de nombreux interlocuteurs, élus, institutions, associations, concernés par le projet, après avoir pris en considération les réponses apportées par le maître d'ouvrage à son procès-verbal de synthèse,

la commission d'enquête, à l'unanimité, émet un :

### **AVIS DÉFAVORABLE**

**à la demande de Déclaration d'Utilité Publique du projet de liaison par câble entre Fontaine et Saint-Martin-Le-Vinoux.**

## 4 / CONCLUSIONS - MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUI

Au préalable la commission d'enquête rappelle son avis défavorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique.

Néanmoins, la commission d'enquête n'émettant qu'un avis et la décision finale pouvant être prise malgré son avis défavorable, elle a analysé la demande de mise en compatibilité du PLUI en tant que telle, en application de l'article R123-7 du Code de l'environnement : « *L'enquête unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique, d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises* ».

### Cadre juridique

Le projet de liaison par câble entre Fontaine et Saint-Martin-Le-Vinoux soumis à DUP n'étant pas compatible avec les dispositions du PLUI de Grenoble-Alpes-Métropole, il ne peut être réalisé que si l'on recourt à la procédure de « DUP emportant mise en compatibilité du PLU », procédure prévue à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme. Cette procédure permet ainsi à la fois de déclarer d'utilité publique le projet concerné et de mettre en compatibilité le PLU avec ledit projet.

L'enquête publique préalable à la DUP du projet porte ainsi également sur la mise en compatibilité du PLUI.

Au titre de l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme, la mise en compatibilité du PLUI a fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint préalablement à l'enquête publique le 1<sup>er</sup> juin 2023. Le procès-verbal de cette réunion figure dans la pièce C du dossier.

À l'issue de l'enquête publique, conformément à l'article L. 153-58 1 du Code de l'urbanisme, la DUP, si elle était prononcée, emporterait approbation de la mise en compatibilité du PLUI.

### Demande de mise en compatibilité du PLUI

La demande de mise en compatibilité du PLUI a pour objet de permettre la construction de la station La Saulée et l'implantation des pylônes P6, P7 et P12.

Afin de permettre ces aménagements, la demande de mise en compatibilité du PLUI porte sur :

- La modification de pages du tome 4 du rapport de présentation en lien avec la création d'un secteur UZ1ô ;
- La création du secteur UZ1ô au droit de la station la Saulée pour permettre son implantation, et la modification du règlement de la zone UZ1 ;
- La modification du règlement de la zone AU pour permettre l'implantation des pylônes P6 et P7 (autoriser explicitement les ouvrages et accessoires des lignes de transport par câble, modifier la hauteur autorisée pour les pylônes et permettre les affouillements pour les pylônes) ;
- La modification du règlement de la zone UD3 pour permettre les affouillements nécessaires à la construction du pylône P12 ;
- Des évolutions des emplacements réservés.
- Des évolutions à la marge du livret communal de Sassenage ;

## Observations du public et réponses du maitre d'ouvrage

Pendant l'enquête publique, le nombre de contributions qui ont apporté des observations sur la mise en compatibilité du PLUI ont été très peu nombreuses : 6 sur un total, on le rappelle, de 1971 contributions.

Ces observations ont porté sur :

- La légitimité de la procédure de création d'un zonage UZ1ô de la parcelle supportant la station de la Saulée.
- -Les règles du PPRI applicables en zone RCN3, avec des demandes de démonstration que « le projet n'aggrave pas le risque », de limitation « au maximum de tout obstacle aux écoulements », et de compensation pour ne pas aggraver globalement le risque.

La commission d'enquête a interrogé le maitre d'ouvrage sur ces sujets à l'occasion du procès-verbal de synthèse.

Dans son mémoire en réponse, le maitre d'ouvrage a justifié la conformité de la procédure à ce qu'autorise la réglementation en s'appuyant sur le dossier d'enquête.

Il n'a pas apporté de réponse à la question de savoir pourquoi n'a pas été étudiée d'alternative au tracé dans une zone moins exposée aux risques d'inondation. Mais il a précisé que le tracé du câble et le positionnement de la station La Saulée avaient été confirmés lors du bilan de la concertation effectuée en 2015.

Il a justifié que la compatibilité avec le PPRI Drac aval du projet, et tout particulièrement l'implantation des stations La Saulée et l'Argentièrre, n'était pas clairement affichée dans le dossier, du fait qu'il a été déposé avant l'approbation du PPRI. Tout en assurant qu'elle avait été démontrée dans le dossier mis à l'enquête.

## Avis de la commission d'enquête

**Une modification du règlement écrit de la zone AU** est proposée consistant notamment à permettre les affouillements et exhaussements du sol pour les « *usages, affectations des sols, activités et installations autorisées sur la zone* ». Ceux-ci n'étaient jusqu'à présent autorisés que pour les constructions, alors que les pylônes sont considérés comme des installations. La même modification est opérée pour la zone UD3. Ces dispositions doivent permettre l'implantation des pylônes P6, P7 et P12.

Dans sa recommandation 28, l'Autorité environnementale a recommandé de « *circonscrire la modification du règlement écrit de la zone AU aux seuls secteurs directement concernés par le projet et de compléter le dossier par une analyse des impacts potentiels liés à l'élargissement de l'autorisation d'effectuer des exhaussements et affouillements des sols dans les secteurs concernés, et le cas échéant de définir des mesures pour éviter, réduire ou compenser ces impacts* ».

La recommandation de l'Autorité environnementale a été complétée par une contribution de Grenoble-Alpes-Métropole lors de la réunion d'examen conjoint de la procédure de mise en compatibilité, par laquelle il a été aussi demandé que ces modifications, en zone AU et UD3 soient mieux circonscrites au projet.

**Le SMMAG s'est engagé à effectuer cet ajustement et a proposé qu'il pourrait être réalisé après l'enquête publique.**

Le règlement de la zone AU, par son article 4.6, impose aujourd'hui de limiter à 15 m la **hauteur de pylônes**. Or, les pylônes P6 et P7 sont d'une hauteur respective de 29,70 m et 26,10 m.

Dans le dossier d'enquête il est bien proposé la modification suivante de l'article 4.6 - Hauteur des constructions et des installations : « *la hauteur des installations de transport par câble, (pylônes...) est limitée à 25 m si elles sont nécessaires aux transports collectifs* ».

Cette nouvelle rédaction de l'article 4.6 de la zone AU ne permet toujours pas la construction des pylônes P6 et P7, le seuil de 25 m proposé étant inférieur à leur hauteur respective : 29,70 m et 26,10 m.

**Il conviendra en conséquence de modifier la rédaction de l'article 4.6 de la zone AU.**

Dans ces conditions, la commission d'enquête, à l'unanimité, émet un :

**AVIS FAVORABLE**

**à la demande de mise en compatibilité du PLUI de Grenoble-Alpes-Métropole.**

Elle émet cet avis avec les trois réserves suivantes :

**Réserve 1 :** Que la Déclaration d'Utilité Publique du projet soit préalablement prononcée par le préfet de l'Isère

**Réserve 2 :** Que la modification du règlement écrit des zones AU et UD3 soit circonscrite aux seuls secteurs directement concernés par le projet.

**Réserve 3 :** Qu'une nouvelle rédaction de l'article 4.6 du règlement écrit de la zone AU soit proposée afin d'être compatible avec la hauteur des pylônes P6 et P7.

## 5 / CONCLUSIONS - ENQUÊTE PARCELLAIRE RELATIVE À LA CESSIBILITÉ

Au préalable la commission d'enquête rappelle son avis défavorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique.

Néanmoins, la commission d'enquête n'émettant qu'un avis, la déclaration d'utilité publique pouvant être prise malgré son avis défavorable, elle a analysé le dossier d'enquête parcellaire relative à la cessibilité en tant que tel, en application de l'article R123-7 du Code de l'environnement : « *L'enquête unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique, d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises* ».

### Cadre juridique

L'objet de cette enquête régie par les articles L.131-1 et R. 131-1 à R.131-14 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique tient en deux points :

- Identification des propriétaires, des titulaires des droits réels et des autres ayants-droits à indemnité (locataires, fermiers), les propriétaires n'étant tenus de les « dénoncer » qu'ultérieurement ;
- Détermination des parcelles et bâtiments compris dans l'emprise foncière du projet.

### Les emprises

Les emprises nécessaires à la réalisation des ouvrages correspondent à la surface des constructions et installations que constituent les stations et les pylônes.

D'autres emprises sont nécessaires pour les accès de maintenance et de service. Elles correspondent au minimum à l'espace permettant de se rendre au pied de chaque ouvrage.

### Procédure

Conformément aux dispositions de l'article R.131-3 du Code de l'expropriation, le maître d'ouvrage a présenté un dossier complet comprenant :

- Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments concernés ;
- La liste des propriétaires établie à l'aide des documents cadastraux et au vu du fichier immobilier.

Il a communiqué à la commission d'enquête un tableau (Cf. annexe 8) retraçant la publicité et les notifications faites aux propriétaires présumés. Les notifications non réceptionnées ont fait l'objet d'un affichage en mairie de la situation des biens.

À noter que ce tableau retrace aussi la procédure relative à l'instauration de servitude d'utilité publique de survol.

Dix-neufs propriétaires potentiels ont été notifiés par courrier recommandé avec accusé de réception, la totalité des courriers ayant atteint leurs destinataires, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un membre de la famille.

Pendant l'enquête publique aucune contribution, ni courrier n'a été déposé ou réceptionné concernant directement cette enquête.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte que la totalité des emprises foncières identifiées par le maître d'ouvrage sont nécessaires à la réalisation du projet.

Aucune opposition à la procédure d'enquête parcellaire en vue de cessibilité n'ayant été identifiée, la procédure d'acquisition des biens peut donc se poursuivre, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, à la condition que l'opération soit déclarée d'utilité publique.

Dans ces conditions, la commission d'enquête, à l'unanimité, émet un :

### **AVIS FAVORABLE**

**sur la poursuite de la procédure d'enquête parcellaire relative à la cessibilité des biens situés dans l'emprise foncière du projet.**

Elle émet cet avis avec la réserve suivante :

**Réserve :** Que la Déclaration d'Utilité Publique du projet soit préalablement prononcée par le préfet de l'Isère

## 6 / CONCLUSIONS - ENQUÊTE PARCELLAIRE RELATIVE À L'INSTAURATION DE S.U.P DE SURVOL

Au préalable la commission d'enquête rappelle son avis défavorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique.

Néanmoins, la commission d'enquête n'émettant qu'un avis, la déclaration d'utilité publique pouvant être prise malgré son avis défavorable, elle a analysé le dossier d'enquête parcellaire relative à l'instauration de servitude d'utilité publique de survol en tant que tel, en application de l'article R123-7 du Code de l'environnement : « *L'enquête unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique, d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises* ».

### Cadre juridique

Dans le cadre du projet, l'instauration d'une servitude d'utilité publique (SUP) de survol est nécessaire. Cette servitude de survol va conférer au maître d'ouvrage le droit d'occuper le volume aérien rendu nécessaire par l'exploitation et l'entretien de l'ouvrage. Au-delà, pour la sécurité, l'entretien, et l'exploitation, l'exploitant pourra accéder à titre exceptionnel, et lorsque aucun autre moyen est possible, aux propriétés privées survolées (article L1251-4 du Code des Transports).

La servitude de libre survol est régie par les articles L1251-3 et suivants du Code des transports, et R 1251-1 et suivants du même code.

### Les servitudes de survol

L'assiette de survol, sur tout le linéaire du projet, est composée de deux types de fuseaux de survol, générant deux types de servitudes :

- Une servitude forte, visant à garantir l'absence de tout obstacle physique pouvant remettre en cause l'exploitation de la ligne en sécurité ;
- Une servitude modérée, permettant de garantir la connaissance, par le SMMAG et l'exploitant de l'environnement de la ligne notamment du point de vue du risque d'incendie.

### Procédure

Le SMMAG a engagé une démarche active et volontaire afin de proposer une indemnisation sans attendre la notification de la servitude tel que prévu par les Textes (volonté de « proposer » au lieu « d'attendre les sollicitations »).

En septembre 2023, dans le cadre de la procédure de l'enquête parcellaire, le SMMAG a notifié tous les propriétaires de toutes les parcelles impactées par le projet (emprise et survol). Dans cette notification, le syndicat a invité les propriétaires de parcelles survolées qui n'avaient pas pris contact durant l'été 2023 à se manifester s'ils le souhaitent pour obtenir des informations précises sur l'impact du projet sur leurs parcelles.

Un tableau (Cf. annexe 8) retraçant la publicité et les notifications faites aux propriétaires présumés a été communiqué à la commission d'enquête par le maître d'ouvrage.



Soixante-six propriétaires potentiels ont ainsi été notifiés par courrier recommandé avec accusé de réception, la totalité des courriers ayant atteint leur destinataire, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un membre de la famille.

En parallèle, le SMMAG indique avoir fait réaliser une étude par un expert foncier sur l'impact du survol et la démarche d'indemnisation sur les parcelles concernées. La commission d'enquête aurait apprécié d'en avoir eu connaissance des résultats.

Pendant l'enquête publique aucune contribution, ni courrier n'a été déposé ou réceptionné concernant directement cette enquête.

### **Avis de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte que la totalité des emprises foncières, correspondant aux deux types de fuseaux de survol, identifiées par le maître d'ouvrage sont nécessaires à la réalisation du projet.

La commission d'enquête apprécie que le maître d'ouvrage, allant au-delà de ses obligations réglementaires, ait entrepris une démarche de négociations avec les titulaires des droits pouvant réclamer une indemnité destinée à couvrir la servitude d'utilité publique de survol.

Dans ses conditions, la commission d'enquête, à l'unanimité, émet un :

### **AVIS FAVORABLE**

**sur la poursuite de la procédure d'enquête parcellaire relative à l'instauration de servitude d'utilité publique de survol des biens concernés et situés dans l'emprise foncière du projet.**

Elle émet cet avis avec la réserve suivante :

**Réserve** : Que la Déclaration d'Utilité Publique du projet soit préalablement prononcée par le Préfet de l'Isère

## 7 / CONCLUSIONS - AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Au préalable la commission d'enquête informe de son avis défavorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique.

Néanmoins, la commission n'émettant qu'un avis et la décision pouvant être prise malgré son avis défavorable, elle a analysé la demande d'autorisation environnementale en tant que telle en application de l'article R123-7 du Code de l'environnement : « *L'enquête unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique, d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises* ».

### Cadre juridique

La réforme de l'autorisation environnementale résultant de l'ordonnance du 3 août 2016 et de celle du 26 janvier 2017 a eu pour objet :

- D'intégrer plusieurs enjeux environnementaux pour un même projet.
- D'accroître la lisibilité ainsi que la stabilité juridique pour le porteur de projet : le projet sera autorisé ou refusé en une seule fois et non comme auparavant par décisions successives indépendantes.

L'autorisation environnementale demandée pour le projet l'est au titre de la Loi sur l'eau et de la dérogation pour des espèces et des habitats protégés.

---

### AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

---

Pour assurer une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau, telle que prévue à l'article L. 211-1 du Code de l'environnement, le législateur a soumis les installations, ouvrages, travaux ou activités (IOTA) à **autorisation environnementale** (Art. L.214-3) pour les opérations susceptibles de :

- Présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique,
- Nuire au libre écoulement des eaux,
- Réduire la ressource en eaux,
- Accroître notablement le risque d'inondation,
- Porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique.

Les IOTA ne présentant pas ces dangers sont soumis à **déclaration**. Ils doivent néanmoins respecter les règles générales de préservation de la qualité et de la répartition des eaux superficielles, souterraines et des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, édictées en application de l'article L.211-2 du Code de l'environnement.

L'autorisation IOTA (= Loi sur l'eau) est « embarquée » dans la demande d'autorisation environnementale.

## Demande au titre de la Loi sur l'eau

Le SMMAG indique qu'« en concertation avec les services compétents, le projet [NdR : de câble] est soumis à autorisation, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation : une seule rubrique de la nomenclature IOTA est concernée , à savoir :

*Article R214-1 du code de l'environnement.*

### **IMPACTS SUR LE MILIEU AQUATIQUE OU SUR LA SÉCURITÉ PUBLIQUE**

*Rubrique 3.1.1.0. Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant :*

*1° Un obstacle à l'écoulement des crues (A) ;*

*2° Un obstacle à la continuité écologique :*

*a) Entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (A) ;*

*b) Entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm mais inférieure à 50 cm pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (D).*

*Au sens de la présente rubrique, la continuité écologique des cours d'eau se définit par la libre circulation des espèces biologiques et par le bon déroulement du transport naturel des sédiments ».*

L'analyse du SMMAG vis à vis du projet indique : « Le projet prévoit l'implantation de 6 stations (dont 5 dans les zones affectées par les zonages des PPRI Isère Aval et Isère Amont et projet de PPRI du Drac) et 23 pylônes dont un (P13) s'inscrivant dans le lit mineur du Drac. Le pylône P13 constitue un obstacle à l'écoulement des crues. Il n'est toutefois pas considéré comme obstacle à la continuité écologique du fait de sa localisation (en retrait au droit de la voie sur berge), de son emprise restreinte et de l'absence de chute générée ».

## Analyse de la commission d'enquête

En ce qui concerne l'alinéa 1 de la rubrique 3.1.1.0 « un obstacle à l'écoulement des crues », le rapport hydraulique conclut (pièce B12a) :

- Concernant l'impact hydraulique en rive droite du Drac : « Les impacts hydrauliques liés au projet sont limités sur la rive droite. Les zones impactées sont très localisées, de faible ampleur et ne concernant pas d'enjeux notables »
- En rive gauche du Drac : « Les impacts hydrauliques liés au projet sont plus importants que ceux en rive droite, notamment au niveau de la station G3. Les impacts en termes de hauteur et de vitesse se font ressentir au niveau de 2 bâtiments au nord et 2 bâtiments à l'ouest. Des mesures d'évitement ont donc été recherchées (cf. chapitre VII) ».
- En ce qui concerne le pylône 13, la pièce B11 p123 indique : « Au niveau de la berge droite du Drac, le projet a sensiblement évolué afin de limiter l'impact sur l'environnement et sur les aspects hydrauliques :
  - Suppression d'un pylône au niveau de la berge droite du Drac (suppression du P14), afin de ne pas toucher au lit mineur du cours d'eau ;
  - Évolution du projet dans ce même secteur du P13 afin de réduire l'emprise des aménagements et éviter d'avoir une atteinte au milieux aquatiques.

*Cette implantation permet de ne pas modifier l'actuelle berge rive droite du Drac et de ne pas créer de remblai dans le lit mineur. Des palplanches permettront de*

*maintenir la fondation du pylône côté cours d'eau, les travaux ne nécessiteront pas d'intervention sur la berge actuelle du Drac.*

*Les détails concernant l'évolution du projet au droit du pylône P13 sont présentés dans la mesure « ME 10 - Évitement d'impacts hydrauliques au droit du pylône P13 (de la pièce B.04 relative à la description des incidences notables du projet et des mesures prévues). »*

- Sur les autres secteurs, au droit des pylônes et des stations G1 et G2, les impacts sont limités et n'atteignent pas des zones à enjeux.

Quant à l'Autorité environnementale, page 18 de son avis, elle indique : « *Des modélisations ont été réalisées afin de caractériser les écoulements dans différents cas de figure, et des extraits sont présentés pour les scénarii les plus pénalisants. Il en est conclu que « le projet n'a pas pour effet d'aggraver les risques sur les tiers ou d'en provoquer de nouveaux, ni sur le secteur du projet, ni sur les secteurs avoisinants ». Le projet de liaison par câble prévoit des dispositions de gestion en cas d'inondations. Le projet est considéré comme résilient pour des crues conséquentes et débordantes et en considérant des scénarios de brèches dans la digue du Drac ».*

La commission d'enquête s'inscrit totalement dans les remarques de l'Autorité environnementale.

Ce d'autant plus que, afin de réduire les risques de pollutions des eaux en phase de travaux et en phase exploitation, le SMMAG a défini de nombreuses mesures : procédures spécifiques en phase chantier et dispositifs de gestion des eaux pluviales. Ces mesures associées sont les mesures de réduction suivantes : MR 23, MR 4, MR 5, MR 6 et MA 1, qui nous semblent adaptées.

**Pour toutes ces raisons, la commission d'enquête est d'accord avec l'analyse du maître d'ouvrage.**

---

### **AU TITRE DE LA DÉROGATION POUR DES ESPÈCES ET DES HABITATS PROTÉGÉS**

---

L'article L411 du Code de l'environnement indique les 3 conditions incontournables à l'octroi d'une dérogation. Ce sont les suivantes :

1. Que le projet corresponde à l'un des cinq cas suivants mentionnés au 4° de l'article L411-2 (**Un seul de ces cas est nécessaire**) :
  - « a) Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels ;*
  - b) Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété ;*
  - c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ;*
  - d) A des fins de recherche et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes ;*
  - e) Pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées, d'une manière sélective et dans une mesure limitée, la prise ou la détention d'un nombre limité et spécifié de certains spécimens. »*
2. Qu'il n'existe pas d'autre solution plus satisfaisante.

3. Que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

### **Demande de dérogation**

Dans sa demande de dérogation, le SMMAG indique Pièce B11 page 22 : « *Les raisons impératives d'intérêt public majeur sont traitées dans la pièce A - Notice explicative du dossier d'enquête et présentation du projet, et la pièce B.06 - Éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet* ».

Il y est dit notamment que le projet permet de répondre aux objectifs suivants :

- « Environnement et biodiversité : Lutter contre le changement climatique (une des cinq causes majeures d'érosion de la biodiversité) en réduisant les émissions de gaz à effet de serre par l'encouragement à l'utilisation des transports en commun pour les déplacements existant mais aussi en anticipation des déplacements de demain sur ce secteur en forte évolution ;
- Santé publique : Réduire la pollution atmosphérique et améliorer de la qualité de l'air tout en favorisant les modes actifs vertueux (marche et cycle) pour les déplacements les plus courts » ;
- Social : Réduire le coût des déplacements pour la population, accompagner la structuration multipolaire du territoire métropolitain et de l'évolution des besoins de déplacements (modes alternatifs à la voiture individuelle), réduire les concentrations locales sur des zones densément peuplées, renouvellement urbain, favorisation de l'activité de recherche et universitaire... ;
- Sécurité : Réduire l'accidentalité en réduisant la part modale de la voiture, fiabiliser les conditions de déplacement notamment par la limitation des congestions récurrentes du réseau ».

Dans son avis, le CNPN a estimé que « *La finalité du projet est économique et sociale. L'intérêt public majeur du projet est justifié par :*

- *La lutte contre le changement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre ;*
- *La santé publique par la réduction de la pollution atmosphérique et l'amélioration de la qualité de l'air ;*
- *L'aspect social par la réduction du coût des déplacements pour la population, et la réduction des concentrations locales sur des zones densément peuplées ;*
- *La sécurité par la réduction de l'accidentalité en réduisant la part modale de la voiture* »

Le CNPN conclut : « *Le projet répond ainsi à l'une des conditions d'octroi de la dérogation « espèces protégées » prévues par l'article L.411-2 du code de l'environnement « c) dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique [...] Cet argument est recevable et les motifs sont justifiés.* »

Le CNPN appuie son avis sur la Pièce B11 p16 du dossier du SMMAG : « *Peu consommateur d'énergie et faibles émissions de GES* ».

## Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate au préalable dans la pièce B11 page 10, la présentation « *de nouveaux quartiers d'habitat et d'activités [qui] vont sortir de terre, sortent actuellement ou viennent d'être livrés : Le projet urbain Portes du Vercors sur les communes de Fontaine et Sassenage...* ». Or le projet des portes du Vercors s'avère incompatible sur Sassenage avec le PPRI Drac aval approuvé le 17 juillet 2023. Cet élément capital, qui diminue considérablement le nombre de logements prévus dans le secteur, n'a pas été pris en compte dans le dossier.

A la lecture des nombreuses contributions reçues lors de l'enquête publique et aux réponses du SMMAG à ces observations, la commission d'enquête a réanalysé l'ensemble du dossier mis à disposition du public, il en ressort l'analyse suivante :

- **En termes de lutte contre le changement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre** : le dossier indique pièce B04 page 11 « *Le projet permettra d'éviter l'émission de 363 teqCO<sub>2</sub> en 2025 et 3 588 teqCO<sub>2</sub> cumulées entre 2025 et 2035* ». Ces chiffres reposent essentiellement sur « *la réduction des circulations bus avec 7 bus en moins* », liée à la réorganisation des bus après la réalisation du câble. Pour la commission d'enquête, cette réorganisation n'est pas due uniquement au câble : Cf. chapitre 6.18.1 du rapport.

De plus, malgré la demande de l'Autorité environnementale, le dossier n'a exposé que le CO<sub>2</sub> évité et n'a pas tenu compte de celui émis lié à sa construction, ni à son fonctionnement, ni même de celui émis par sa consommation électrique (Cf. chapitre 6.18.1 du rapport d'enquête). C'est pourquoi, la commission d'enquête ne peut considérer que le projet contribue favorablement à la diminution des émissions des GES, au contraire il semble y contribuer défavorablement.

Contrairement aux affirmations contenues dans le dossier, **le projet ne participera donc pas à la lutte contre le changement climatique.**

- **En termes de santé publique par la réduction de la pollution atmosphérique et l'amélioration de la qualité de l'air** : cette amélioration serait directement liée à la diminution de la circulation. Or la commission d'enquête constate (chapitre 6.8 du rapport), que le report modal de la voiture vers le câble est très faible : à la mise en service du câble en 2025, 93 % des usagers seront reporté depuis les transports en commun, 2 % depuis la marche à pied et 5 % depuis la voiture (passager ou conducteur) soit environ 150 voitures en moins, et en 2035, 87 % issus des TC, 5 % issus de la marche à pied ou du vélo et 8 % depuis la voiture soit environ 400 voitures en moins.

La commission d'enquête reprend à son compte l'avis de l'Autorité environnementale page 22, « **le projet ne permet ainsi qu'une très faible diminution des polluants atmosphériques** ».

- **Concernant l'aspect social par la réduction du coût des déplacements pour la population, et la réduction des concentrations locales sur des zones densément peuplées**, 93 % des usagers en 2025 du câble proviendraient des transports en commun, ils ne paieront ni moins cher ni plus cher...
- **Concernant la sécurité par la réduction de l'accidentalité en réduisant la part modale de la voiture**, comme indiqué au paragraphe ci-dessus relatif à la santé publique, le nombre de voiture ne circulant plus grâce au câble est faible et l'impact sur l'accidentalité est quasi nul.

Bien que le CNPN ait émis un avis favorable, la commission d'enquête constate que le projet ne remplit pas les « *raisons impératives d'intérêt public majeur* », **première condition nécessaire** d'octroi de la dérogation de destruction des « espèces protégées » prévue à l'alinéa c) de l'article L.411-1 du Code de l'environnement.

**En ce qui concerne la deuxième condition**, « 2) *Qu'il n'existe pas d'autres solutions plus satisfaisantes* », le CNPN indique : « à la lecture de la figure (tableau) page 23, et des arguments présentés avant, la solution par câble et le tracé retenu pour cette solution, la solution retenue pour cet aménagement est acceptable et compréhensible y compris au regard des impacts sur la biodiversité ».

L'analyse de la commission d'enquête diffère de celle du CNPN. En effet, bien que le dossier ait été complété suite à la demande de l'Autorité environnementale, la commission d'enquête considère que l'analyse des solutions alternatives faite par le SMMAG est insuffisante :

- Pour l'alternative de la solution BHNS C8, la commission d'enquête constate dans le dossier, une comparaison insuffisamment approfondie entre les solutions BHNS et câble. Son impact environnemental n'a pas été établi (Cf. chapitre 6.16 du rapport).

Enfin, dans la comparaison entre les 4 tracés présentés dans le dossier, seul le projet retenu a été étudié sur le plan environnemental dans le cadre de l'enquête publique. D'ailleurs le choix entre les 4 tracés ne s'est pas fait sur des critères environnementaux, puisqu'il aurait fallu alors définir d'autres périmètres d'étude pour chacun.

Cette analyse ne permet pas à la commission d'enquête d'affirmer « *qu'il n'existe pas d'autres solutions plus satisfaisantes* » en termes de protection des espèces.

**En ce qui concerne la troisième condition** nécessaire, la commission d'enquête reprend à son compte l'avis du CNPN indiquant « *La troisième condition, le maintien dans un état de conservation favorable des populations espèces impactées par le projet, est globalement recevable, mais l'évaluation et la compensation sont perfectibles* ».

---

### Avis de la commission d'enquête

---

Constatant que les conditions n° 1 et 2 de l'article L 411-1 du Code de l'environnement à l'octroi d'une dérogation ne sont pas remplies

la commission d'enquête, à l'unanimité, émet un :

### **AVIS DÉFAVORABLE**

**à la demande d'autorisation environnementale.**

## 8 / CONCLUSIONS - PERMIS DE CONSTRUIRE

Au préalable la commission d'enquête rappelle son avis défavorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique.

Néanmoins, la commission d'enquête n'émettant qu'un avis et la décision finale pouvant être prise malgré son avis défavorable, elle a analysé les demandes de permis de construire les 6 stations en tant que tels, en application de l'article R123-7 du Code de l'environnement : « *L'enquête unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique, d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises* ».

### Cadre juridique

L'arrêté préfectoral du 26 septembre 2023 prescrit l'ouverture de l'enquête publique unique relative au projet de création d'une liaison par câble entre Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux portant sur la déclaration d'utilité publique du projet emportant mise en compatibilité du PLUI de Grenoble-Alpes-Métropole, l'enquête parcellaire relative à la cessibilité, l'enquête parcellaire relative à l'instauration de servitudes d'utilité publique de survol, **les demandes de permis de construire concernant la construction des stations** et la demande d'autorisation environnementale

Il précise dans son article 8 que « La commission d'enquête consignera dans un document séparé ses conclusions motivées en précisant, pour chaque procédure, si elles sont favorables, favorables avec réserve(s) et/ou recommandation(s) ou défavorables :

- La déclaration d'utilité publique du projet ;
- La mise en compatibilité du PLUI de GAM
- L'enquête parcellaire concernant l'expropriation ;
- L'enquête parcellaire concernant l'instauration de servitudes d'utilité publique de survol ;
- L'autorisation environnementale ;
- **Les demandes de permis de construire portant sur la construction des stations** ».

### Demandes de permis de construire

Le dossier d'enquête comprend 6 dossiers de demande de permis de construire pour les 6 stations, La Poya (G1), La Saulée (G2), L'Argentière (G3), Presqu'île (G4), Oxford (G5), Saint-Martin-le-Vinoux (G6).

Deux dossiers sont incomplets au regard des listes de pièces indiquées dans leur sommaire :

- Station G1 La Poya : la pièce PC30 - copie des dispositions du cahier des charges de la ZAC -, et la pièce PC31 - copie de la convention entre le demandeur et l'aménageur (ZAC Portes du Vercors) -, sont absentes du dossier ;
- Station G5 Oxford : la pièce PC30 - copie des dispositions du cahier des charges de la ZAC -, et la pièce PC31 - copie de la convention entre le demandeur et l'aménageur (ZAC Presqu'île) -, sont absentes du dossier.

Le permis de construire de la station G1 sera déposé auprès du maire de Fontaine, ceux des stations G2 et G3 auprès du maire de Sassenage, ceux des stations G4 et G5 auprès du maire de Grenoble, et enfin celui de la station G6 auprès du maire de Saint-Martin-Le-Vinoux.



## Observations du public

Pendant l'enquête publique, le nombre de contributions qui ont apporté des observations sur les demandes de permis de construire ont été très peu nombreuses.

Ces observations ont surtout été des questionnements :

- Pourquoi les demandes de PC sont-elles soumises à l'enquête publique ?
- Comment expliquer le fait que l'on puisse ériger 2 grandes stations pour le câble et des pylônes là où les habitants se voient refuser des permis de construire (pour une véranda ou un petit muret par exemple), stations pour lesquelles il faudra creuser plus que pour les exemples précités ?

Et aussi un étonnement sur l'intégration paysagère des stations, par exemple celle de la Saulée, en plein milieu des champs et d'une hauteur de 15 mètres.

## Avis de l'ASN concernant l'ouverture au public de la station (G4), « presque »

L'ASN dans son avis initial du 13 juin 2022 exprimé dans le cadre de la conférence inter-services, a émis un avis défavorable sur la version finale du projet qui prévoit l'ouverture au public de la station Presqu'île. Elle a demandé qu'en tout état de cause, elle soit reconsultée dans cette hypothèse.

L'avis initial de l'ASN du 13 juin 2022 a été consolidé par deux avis du 15 septembre 2023 et du 19 octobre 2023, rendus dans le cadre de l'instruction, par la mairie de Grenoble, du dossier PC de la station presque-île.

Ces avis restent clairement défavorables quant à l'ouverture de l'accès au public à cette station. Et il y est indiqué que toute modification en la matière devrait faire l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation avec consultation des services.

## Compatibilité de l'implantation des stations La Saulée (G2) et l'Argentière (G3), avec le PPRI Drac aval

Le SMMAG a indiqué que la compatibilité de l'implantation des stations La Saulée (G2) et l'Argentière (G3) avec le PPRI Drac aval, n'est pas clairement affichée dans le dossier car celui-ci a été réalisé avant l'approbation du PPRI. Il affirme que, cependant, la compatibilité du câble avec le projet de PPRI a été démontrée dans le dossier. Il indique que « *pour la zone sur laquelle se trouve la station La Saulée, les exceptions prévues pour la zone RCn2 du PPRI approuvé étant très similaires à celles prévues en zone BC3 du PPRI mis à l'enquête pour les types d'objets concernés par le projet câble, la compatibilité n'est donc pas remise en cause par le nouveau règlement* ».

Cependant, la station la Saulée est implantée en réalité en zone RCn3 du PPRI Drac aval et non en zone RCn2. Et la station l'Argentière quant à elle, se situe à cheval sur des zones BC4 et RCu4 du PPRI Drac aval : Cf. extrait du zonage PPRI sur le secteur concerné au chapitre 6.23 du rapport d'enquête.

## Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête comprend l'incompréhension et le sentiment d'iniquité des habitants de la zone inondable de Sassenage, qui sont soumis à de fortes limitations pour faire évoluer leurs

habitations, et qui voient s'y ériger, dans le cadre d'un projet public, des bâtiments d'une taille et d'une surface très supérieures à ce qu'eux-mêmes souhaiteraient construire.

La commission d'enquête émet cependant, à l'unanimité, un :

**AVIS FAVORABLE**

**à la poursuite de l'instruction des demande de permis de construire des stations G1, G2, G3, G4, G5, G6.**

Elle complète cet avis par les trois réserves et la recommandation suivantes :

**Réserve 1 :** Que la Déclaration d'Utilité Publique du projet soit préalablement prononcée par le Préfet de l'Isère.

**Réserve 2 :** Que les réserves sur la mise en compatibilité du PLUI de Grenoble-Alpes-Métropole soient levées.

**Réserve 3 :** Que l'ouverture future de l'accès au public à la station G4 Presqu'île fasse l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation avec consultation des services, avec en particulier une demande de nouvel avis de l'ASN.

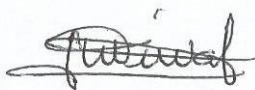
**Recommandation 1 :** La conformité au règlement du PPRI Drac aval des permis de construire des stations La Saulée (G2) et l'Argentières (G3), devra être vérifiée très sérieusement lors de leur instruction par la commune concernée, la commune de Sassenage.

## Enquête publique E23000114/38

### Projet de liaison par câble entre Fontaine et Saint-Martin-Le-Vinoux


Conclusions d'enquête publique, remises à Grenoble, le 14 mars 2024.

Le président de la commission d'enquête, Bernard PRIVAT



Les membres titulaires de la commission d'enquête

Capucine MORIN



Alain CHEMARIN

