

Compte rendu de réunion publique

Lieu : Fédération du bâtiment et des TP de l'Isère, Avenue des martyrs, Presqu'île, Grenoble

Date : 28 novembre 2023, de 18h30 à 20h30

Participants : Environ 150 personnes

Introduction par les commissaire-enquêteurs : présentation de la procédure d'enquête publique, de l'enquête publique de la liaison par câble, des objectifs et des conditions de la réunion publique.

Présentation du SMMAG et du contexte du projet par Monsieur Sylvain LAVAL, président.

Présentation du projet par Madame Julie BLAIS, chef de service, et par Monsieur Damien Favier, Cheffe de projet.

Parole est donnée au public, animation par Monsieur Fabien Roselli, animateur professionnel indépendant.

Question : Quelle réduction de la part de la voiture apportée par le projet ?

Réponse : La fréquentation du câble se fera principalement par report d'usage d'autres TC. Estimation de 3% de diminution de la voiture individuelle [NDR : combien de voitures en moins ?]

Question : Pourquoi des stations techniques ? Pourra-t-on mettre des vélos dans les cabines, toute la journée

Réponse : Les stations techniques sont évolutives dans un second temps vers une ouverture au public. Oui à des vélos à tout moment.

Question 4 : Quel projets similaires existent dans d'autres métropole ?

Réponse : TELEO à Toulouse avec une technologie différente, Saint Denis de la réunion avec une solution technique proche de celle présentée. Les retours d'expérience sont favorables.

Question : Hauteur des pylônes, des câbles, des stations ?

Réponse : Pylône le plus élevé 40 m, le moins élevé 15 m. Pour le câble, sa hauteur est liée à la hauteur des obstacles à franchir. Les quais des stations s'élèvent de R+1 à R+4 (11m).

Question : Cite l'exemple de Medellin, désenclave les favellas, câble interconnecté avec tram et métro aérien. Quel débit de passager prévu à Grenoble ?

Réponse : 600 passagers/heure et /direction, puis 1500 passagers/heure et /direction dans un second temps. Évolution par ajout de cabines.

Question 7 : Qui sera chargé de la maintenance ?

Réponse : Le marché de conception réalisation passé avec POMA inclut aussi une assistance à la maintenance de la M'TAG pour une durée de 6 ans. A terme, c'est la TAG qui en sera l'unique responsable, en direct ou par marché externe.

Question : Quelle sera la forme définitive des cabines ?

Réponse : L'aménagement intérieur a beaucoup évolué depuis la concertation de 2021, mais ne devrait plus beaucoup évoluer maintenant. Le volume extérieur est figé en raison des contraintes de voisinage et de survol.

Question 9 : Possibilité d'augmenter le nombre bus plutôt que le câble sur ce trajet ?

Réponse : Les études ont montré que la solution câble est la plus performante (cout, passage des obstacles, fiabilité des temps de parcours). Annonce du prolongement de la ligne C6 à L'Argentière.

Question : 1- Dans son avis, la MRAe a fait le constat que le projet était lié à la réalisation du projet immobilier complet des Portes du Vercors ; 2- Les prévisions de fréquentation repose sur l'EMD de 2010 alors qu'on dispose maintenant des éléments de l'EMD 2020, que penser de la fiabilité de ces prévisions ?

Réponse de Monsieur FERRARI, président de GAM : Sur la partie Sassenage des PdV, 25 ha seront déclassé du fait de l'application du PPRI de 2023 de zones urbanisables en zones N ou A. Mais Sassenage dispose de possibilités d'exploitation de sa surface urbanisable existante (augmentation du taux de surface constructible de 60% à 80%) chiffrée à 75 ha. On est sur des secteurs déjà urbanisés, cela relève des premières mises en œuvre de la Loi ZAN.

Sassenage est une commune carencée en LS. Il s'agit de monter le taux de LS dans les nouvelles constructions. Il y a une volonté de la métropole d'harmoniser la répartition des LS sur les communes [NDR : explication embrouillée].

Réponse de Monsieur LAVAL : Le SMMAG répond à toutes les questions et recommandations, dont à celles de la MRAe.

A la presqu'île, plus de 30 000 nouveaux déplacements sont prévus à l'horizon 2035, chiffres de la SEM INNOVIA.

Question : Quel devenir pour la Poya ? des stationnements sont-ils prévus ?

Réponse : Il est prévu d'aménager la Poya en un pôle d'échange multimodal (PEM), dans lequel un P+R est prévu [NDR : il y a un ER à Fontaine].

Les flux doivent se répartir sur le territoire. Les P+R prévus sont localisés dans cet objectif : Argentières, Saint Martin le Vinoux [NDR : ?].

Question : les estimations de fréquentation sont basées sur des données qui ont évolué : PdV, travaux A480 (passé de 5500 à 4800 veh/j), accès automobile facilité à la presqu'île, télétravail.

Réponse : La presqu'île est très saturée, les projections montrent que cela va empirer (modélisation des flux, observatoire des mobilités). On est en entrée de ZFE, avec des arrivées des massifs Vercors et Chartreuse, entrée de territoire saturé. Notre vision est globale et d'intérêt général : nous mettons en œuvre en entrée de territoire des solutions de mobilités qui s'interconnectent avec tous les autres moyens du territoire.

Question (Monsieur SERAILLER) : Les PdV passent de 2600 logements (et 70 000 m² de S d'activité) à 500 logements. Proposition de 2017 d'un tracé N-S (Engenières). Quelle fréquentation Oxford-Fontaine et Oxford-SMLV au final ?

Réponse de Monsieur LONGO : Fontaine est passé de 22500 habitants à 23300 habitants. Les projets se situent le long de l'avenue de l'Argentière coté Fontaine, vers Gerard Philippe, et la Poya (970 logements et non 550). A la Poya, le PEM s'interconnecte avec Chronovélo. A Fontaine les habitants (revenus modestes) sont très touchés par la ZFE. Le câble est construit pour 100 ans

Réponse de Monsieur THOVISTE : Sur Fontaine, l'aménagement prévu sur l'allée métropolitaine est reporté sur la rue de l'argentière. Les places de stationnement supprimées pour le chronovélo ne seront pas remplacées : le but c'est « plus du tout d'accès à la voiture, il faut que ça diminue ». A Fontaine diminution de 10% de personnes ayant un véhicule entre 2010 et 2022, 25% des familles sont sans voitures, 50% en ont une seule.

Question : Passerelle piétonne et vélo pour passer le Drac et l'Isère (solution alternative à ce projet couteux), combien ça coute ?

Réponse de Monsieur LAVAL : 4 à 5M€ la passerelle, 2 passerelles Drac Presqu'île et Isère en projet. Câbles, passerelles et Chronovélo sont des projets qui se complètent et ne sont pas en concurrence.

Question (Monsieur MERLE) : Le flux est NS (Les Engenières, Air liquide), le tracé ne répond pas au problème de flux, revoir le tracé. Cout actualisé ? Temps gagné par un usager ?

Réponse de Monsieur LAVAL : Des solutions étudiées et non retenues pour des questions de survol. Il est prévu d'adapter le C6 et ne pas le supprimer : vers la Poya (et non vers la presqu'île) et vers Engenières. Augmentation de la fréquence de la ligne 20. Prolongement de la 19 vers l'Argentière. Ce projet ne rase pas de maison, on n'exproprie pas ! Le tracé est arrêté. Cout un peu plus élevé, personne n'est en capacité de donner un chiffre précis.

Complément de Réponse par Julie BLAIS : 65M€ chiffre de 2020, il ajouter 8M€ pour actualiser aujourd'hui. Soit 17,4 M€ au km (avec les cabines) à comparer au Tram E 22, 1 M€/km sans matériel roulant (4 à 5 M€ la rame) et au BHNS 12,7 M€ / km sans matériel roulant.

Question (Michel GILBERT, ex chef de projet câble) : Persuadé que le projet câble vers le Vercors réapparaîtra après celui-ci ; l'accès depuis Fontanil-St Egrève est difficile, il faut passer par le centre-ville, nécessité d'alléger les stations Gambetta et St Bruno. Financement ?

Réponse : État 5 M€ (labellisé Plan de relance des mobilités), Région 0, reste SMMAG.

Question : 3 gares prévues sur Fontaine ? Pourquoi maintenance à l'Argentière ? La C6 va aller à la Poya, et en plus aller à l'Argentière ?

Réponse : Le site de l'Argentière est le plus pertinent, le lieu le plus propice (ZA), pas de contraintes d'implantation. Les problèmes de nuisances ont été réglé par POMA : moteur spécifique, caisson calfeutré, suivi contrôlé par le SMMAG.

On aura un lien à l'Argentière par la Proximo 19. Plus de fréquence sur la P20, la P22 adaptée vers St Egrève.

Question : Congestion de la Presqu'île : signalisation tricolore tram hors d'âge (boucle magnétique de 100 ans), routes défoncées par les bus (sous couche inexistante) inutilisables par vélos motos.

Question (Schneider) : 2500 employés, 500 en vélo, 1000 en voiture, 1000 TC ; les TC sont-ils bien calibrés pour 2x plus de bureaux prévus sur la presqu'île en 10 ans ; Carte des P+R sur la métropole ?

Réponse : 30 000 déplacements en plus de prévus (+ de bureaux, + d'habitations). Le SMMAG a un Schéma directeur des P+R : état des lieux, carte des P+R prévus, 1400 places prévues, le plus en amont possible : le câble propose une connexion transverse qui va en partie y contribuer, en attente de l'outil fondamental pour l'avenir que sera le RER Grenoblois.

Question (Sassenage) : Problème chronique d'engorgement, tout semble prêt pour prolonger le tram A, quel impact du déplacement du terminal actuel de la Poya.

Réponse de Monsieur Laval : Étude d'extension pour le tram A est engagée, en parallèle avec le projet câble (1 an ½ pour résultat d'étude de faisabilité) ; Les budgets ne sont pas substituables, d'autres appels à financement prennent 10 ans.

Pour le vélo, tracé rue de la Maladière, rivières à franchir ; Cf. Schéma d'aménagement des pistes cyclables.

Réponse de Monsieur Thoviste : Le nœud piéton de la Poya est catastrophique : déplacement du terminal de la Poya de 100m [NDR : le dossier dit 180 m], anticipe le prolongement de la ligne A. Connecté à Chronovélo.

Question : Type de population visée. Dans la salle, population de cadres, mais quid des « petites gens » qui doivent se déplacer dans des horaires larges ? Ou vont travailler les sassenageois ?

Réponse : L'évolution des horaires de fonctionnement est possible. Le câble sera une ligne TAG (même titre de transport).

Question : Quel cout par km, par personne transportée, et tenant compte du report modal ?

Réponse de Monsieur LAVAL : Le report de part modal est un enjeu majeur. Il y a une économie réalisée pour chaque voiture évitée. Mais ce n'est pas le but ici (le projet) de faire du report modal de la voiture vers les TC.

Clôture de la réunion publique à 20h30