

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

## **Procès-Verbal de Synthèse**

# **LIAISON PAR CABLE 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 / OBJET DU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE..... 3

    1.1. L'enquête publique ..... 3

    1.2. Modalités du Procès-Verbal de Synthèse ..... 3

2 / ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE..... 4

    2.1. Dispositions administratives ..... 4

    2.2. Déroulement de l'enquête..... 4

        2.2.1. Modalités ..... 4

        2.2.2. Déroulement ..... 5

3 / AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ..... 8

4 / SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ..... 8

    4.1. Bon projet..... 14

    4.2. Projet pas à propos ..... 16

    4.3. Caractéristiques techniques du projet..... 19

        4.3.1. Choix techniques ..... 19

        4.3.2. Tracé retenu..... 21

        4.3.3. Cabines..... 24

        4.3.4. Sensibilité au vent..... 24

    4.4. Coûts..... 25

        4.4.1. Investissement ..... 25

        4.4.2. Plan de financement ..... 30

        4.4.3. Fonctionnement-Entretien ..... 31

    4.5. Consommation énergétique..... 33

    4.6. Accessibilité..... 38

    4.7. Efficacité (Bénéfice, intérêt...) ..... 39

        4.7.1. Estimation fréquentation..... 39

        4.7.2. Report modal ..... 42

        4.7.3. Estimation des temps de parcours – Ruptures de charge ..... 44

    4.8. ZAC Portes du Vercors..... 47

    4.9. PEM La Poya ..... 51

    4.10. P+R ..... 52

    4.11. Problématique particulière Station SMLV..... 53

    4.12. Problématique particulière SASSENAGE ..... 55

    4.13. Problématique particulière Les Charmettes ..... 58

    4.14. Conséquences du projet sur le réseau TC actuel ..... 59

4.15. Projets alternatifs du SMMAG : BHNS et fil de l'eau .....	61
4.16. Alternatives au projet proposées par le public .....	64
4.16.1. Tous modes .....	64
4.16.2. Modes doux .....	65
4.16.3. Transports en commun existants .....	70
4.17. Environnement .....	73
4.17.1. Bilan Carbone (CO2).....	73
4.17.2. Dérogation destruction d'espèces protégées - Impacts sur la faune et la flore .....	80
4.17.3. Atteinte de la nappe phréatique.....	84
4.18. Agriculture .....	85
4.19. Risques .....	86
4.19.1. Inondation .....	86
4.19.2. Avancement PAPI, révision PPRI ?.....	88
4.19.3. Technologiques.....	88
4.19.4. Nucléaire.....	89
4.20. Nuisances.....	91
4.20.1. Sonores - Visuelles .....	91
4.20.2. Paysages .....	94
4.20.3. Survol.....	94
4.20.4. Diminution valeur immobilière .....	95
4.20.5. Chantier .....	96
4.21. Parcellaires.....	96
4.21.1. Expropriations .....	96
4.21.2. Servitudes de survol.....	97
4.22. Mise en compatibilité du PLUi – Permis de construire .....	98
4.23. Projet Vitrine.....	100
4.24. Dossier .....	103
4.24.1. Qualité, complétude, format, sincérité .....	103
4.24.2. VAN-SE (rentabilité économique).....	109
4.25. Concertation .....	112
4.26. Politique .....	115
4.26.1. Non consensus .....	115
4.26.2. Lobbying .....	115
4.26.3. Divers politique .....	117
5 / ANNEXES.....	120

# 1 / OBJET DU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE

## 1.1. L'ENQUÊTE PUBLIQUE

---

Le présent procès-verbal de synthèse est relatif 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 permettrait de relier la commune de Fontaine à l'Ouest et la ligne de tramway A, à la commune de Saint-Martin-le-Vinoux à l'Est et la ligne de tramway E, via les communes de Sassenage et de Grenoble et sa Presqu'île, terminus de la ligne de tramway B, en franchissant le Drac, l'A480, l'Isère et les voies ferrées.

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 des demandes de dérogations 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 ;

Ce projet se situe dans le territoire Nord-ouest de la métropole grenobloise, bordé des massifs montagneux de la Chartreuse à l'Est et du Vercors à l'Ouest.

## 1.2. MODALITÉS DU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE

---

Le procès-verbal de synthèse est régi par l'article R123-18 du Code de l'environnement.

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête ont été mis à la disposition de la commission d'enquête qui les a clôturés.

Le délai réglementaire de 8 jours n'étant pas tenable (nombre de contributions très important dont 720 arrivées dans les 4 derniers jours d'enquête, soit plus du 1/3 de leur nombre total, qualité et volume de nombreuses contributions), après avoir obtenu son accord, la commission d'enquête a rencontré le responsable du projet le jeudi 18 janvier 2024, et elle lui a communiqué la synthèse de l'ensemble des observations recueillies pendant l'enquête, consignée dans ce document.

Le responsable du projet dispose alors réglementairement lui-même d'un délai de quinze jours pour produire ses observations en réponse au présent procès-verbal de synthèse.

Cependant, il nous a indiqué ne pas être lui non plus, et pour les mêmes raisons, en mesure de respecter ce délai.

## 2 / ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

### 2.1. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

---

Par sa décision E23000114/38 du 7 août 2023, le président du Tribunal administratif a désigné les membres de la commission d'enquête :

- Bernard PRIVAT, président
- Capucine MORIN, commissaire-enquêtrice titulaire
- Alain CHEMARIN, commissaire enquêteur titulaire
- Françoise ROUDIER, commissaire-enquêtrice suppléante

Par arrêté du 26 septembre 2023, le préfet de l'Isère a 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.

### 2.2. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

---

#### 2.2.1. MODALITÉS

##### **Calendrier et lieux des permanences**

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 aux lieux et horaires suivants :

TABLEAU DES PERMANENCES		
COMMUNE	DATE	HORAIRE
FONTAINE	Lundi 13/11/2023	16h - 18h
	Jeudi 21/12/2023	15h - 17h
SASSENAGE	Vendredi 10/11/2023	9h - 11h
	Jeudi 14/12/2023	15h - 17h
GRENOBLE - Presqu'île	Jeudi 30/11/2023	16h - 18h
GRENOBLE - Mairie	Mercredi 13/12/2023	11h - 13h
GRENOBLE - Presqu'île	Mardi 19/12/2023	11h30 - 13h30
ST MARTIN LE VINOUX	Mardi 21/11/2023	14h30 - 16h30
	Jeudi 7/12/2023	10h - 12h

## 2.2.2. DÉROULEMENT

### Personnes privées, personnes publiques, associations, etc. rencontrées

Préalablement ou pendant l'enquête publique, la commission d'enquête a rencontré les personnes suivantes :

- Le 07 septembre 2023, rencontre avec Monsieur Sylvain LAVAL, Président du SMMAG, Madame Julie BLAIS, Cheffe du service Projets, Observations et prospective, Monsieur Damien FAVIER, Chef de projet Transport par câble et Madame Aurélie PERRET, Assistante de projet transport par câble pour une présentation générale du projet concerné par l'enquête.
- Le 28 septembre 2023, à notre demande, rencontre avec Monsieur Christophe FERRARI, Président de Grenoble Alpes Métropole et Monsieur Boris DEHONT, attaché.
- Le 02 octobre 2023, à notre demande, rencontre avec Madame Virginie LOPEZ, 1<sup>ère</sup> Adjointe en charge de l'environnement, cadre de vie et aménagements de la ville de SAINT-MARTIN-LE-VINOUX.
- Le 09 octobre 2023, à notre demande, rencontre avec les élus de SASSENAGE : Monsieur Michel VENDRA, maire, Monsieur Jean-Pierre SERRAILLIER, adjoint à l'urbanisme, au commerce et à l'artisanat, et Madame Alexandra PACE, responsable du service Urbanisme
- Le 10 octobre 2023, à notre demande, rencontre avec Monsieur Franck LONGO, maire de FONTAINE, Monsieur Laurent THOVISTE, 3<sup>ème</sup> adjoint à l'urbanisme, cadre de vie, renouvellement urbain durable et politique de la ville et Madame LIETAUD du service Vie durable.
- Le 16 octobre 2023, à notre demande, rencontre avec un ancien haut responsable du SMTC à la retraite ; historique du projet.

- Le 25 octobre 2023, à notre demande, rencontre avec Monsieur Éric PIOLLE, maire de GRENOBLE, Monsieur François MOLARD, DGA Ville résiliente, Monsieur Raphaël REVEL, Directeur Adjoint de cabinet.
- Le 16 novembre 2023, à notre demande, rencontre avec Monsieur Bruno RENARD (CEA°, responsable PDIE des entreprises de la presqu'île).
- Le 22 novembre 2023, rencontre à leur demande, avec l'association Stop-Métrocâble, Messieurs ADAM, LIMOUSIN, VANOT, FRENCKIE.
- Le 22 novembre 2023, rencontre à leur demande, avec l'association Le Chainon Manquant, Messieurs IRIGOYEN, JOUBERT, DUPUY.
- Le 6 décembre 2023, à notre demande, rencontre avec Monsieur Franck IZOARD, chef de projet Presqu'île, INNOVIA.
- Le 7 décembre 2023, rencontre à sa demande, avec Madame DELLERIE, présente une pétition de 151 signatures qu'elle va déposer sur le registre numérique.
- Le 11 décembre 2023, rencontre à leur demande, des associations ADEMUS et ADTC.
- Le 12 décembre 2023, rencontre à leur demande, avec les élus de Sassenage.
- Le 15 décembre 2023, rencontre à sa demande, du président du SMMAG.
- Le 19 décembre 2023, rencontre à sa demande, de l'ancien président du SMTIC, Monsieur Yann MONGABURU
- Le 20 décembre 2023, rencontre à notre demande, du Président de la CCI de Grenoble, Monsieur Pierre STREIFF.
- Le 21 décembre 2023, rencontre à notre demande, de la SEM ELEGIA, Messieurs MILLERET (Directeur aménagement) et VIGROUX (Chef de projet Portes du Vercors).

### **Au cours des permanences**

A l'occasion des permanences, les commissaires-enquêteurs ont rencontré 66 personnes.

- Permanence du vendredi 10 novembre à Sassenage : 9 personnes ;
- Permanence du lundi 13 novembre à Fontaine : 8 personnes ;
- Permanence du lundi 13 novembre à Saint-Martin-Le-Vinoux : 1 personne ;
- Permanence du jeudi 30 novembre à Grenoble-Presqu'île, 5 personnes ;
- Permanence du jeudi 7 décembre à Saint-Martin-Le-Vinoux, 6 personnes ;
- Permanence du mercredi 13 décembre à Grenoble-Mairie, 8 personnes ;
- Permanence du jeudi 14 décembre à Sassenage : 17 personnes ;
- Permanence du mardi 19 décembre à Grenoble-Presqu'île, 10 personnes ;
- Permanence du jeudi 21 décembre à Fontaine, 2 personnes.

La permanence du jeudi 30 novembre à Grenoble-Presqu'île, a fait l'objet d'un incident impliquant un contributeur (Monsieur CARDINAL, cf. à ce sujet échanges de courriels en annexe du futur rapport d'enquête). Ce qui a amené, pour les permanences suivantes, les commissaires enquêteurs à être présents à deux par permanence.

### **Réunion publique**

A la demande de la commission d'enquête, une réunion publique s'est tenue le mardi 28 novembre 2023, de 18h30 à 20h30, à la fédération du bâtiment et des TP de l'Isère, Avenue des martyrs, Presqu'île, Grenoble.

Le compte rendu de cette réunion sera joint en annexe du futur rapport d'enquête.

Par ailleurs, une réunion d'information s'est tenue à Sassenage sur le thème du projet à l'enquête publique, le jeudi 7 décembre, 2023 à l'initiative de plusieurs associations opposées au projet. La commission d'enquête n'a pas été invitée et elle n'a pas participé à cette réunion.

## Remarques diverses

L'enquête publique a reçu un fort accompagnement communicationnel de la presse locale.

Articles dans la presse parus pendant l'enquête publique :

- Le 6 octobre 2023, Le Dauphiné Libéré, article « Métrocâble, enfin l'enquête publique » ;
- Le 5 novembre 2023, Le Dauphiné Libéré, article « Le projet de Métrocâble a-t-il encore du sens », avec organisation d'un vote « oui/non » pour les lecteurs ;
- Le 10 novembre 2023, Le Dauphiné Libéré, suite de l'article du 5 novembre, résultats du vote « oui/non » : « oui » à 52% sur 2470 votants ;
- Le 14 novembre 2023, Le Dauphiné Libéré, article « Les opposants au Métrocâble à nouveau mobilisés » ;
- Le 16 novembre 2023, Le Dauphiné Libéré, article « Métrocâble : le monde économique majoritairement favorable » ;
- Le 29 novembre 2023, Le Dauphiné Libéré, article « Transport par câble, peu de tension sur la ligne » ;
- Le 9 décembre 2023, Le Dauphiné Libéré, article « Contre le métrocâble, ils ont organisé leur propre réunion » ;
- Le 12 décembre 2023, Le Dauphiné Libéré, article « Métrocâble : un consensus politique pour demander son abandon » ;
- Le 14 décembre 2023, Le Dauphiné Libéré, article « Le câble ne serait pas écologique mais une déviation routière... » ;
- Le 16 décembre 2023, Le Dauphiné Libéré, article « Métrocâble : le maire de Sassenage accuse Sylvain Laval... » ;
- Le 22 décembre, Le Dauphiné Libéré, article « Projet de Métrocâble : la ville de Grenoble émet un avis négatif ».

## Recueil des contributions

Les observations et propositions pouvaient être déposées sur le registre numérique (<https://www.registre-numerique.fr/liaisonparcable>), ou envoyées par courriel ([liaisonparcable@mail.registre-numerique.fr](mailto:liaisonparcable@mail.registre-numerique.fr)) pendant toute la durée de l'enquête publique.

Elles pouvaient être également déposées sur les registres papier prévus dans les sept lieux d'enquête, pendant les heures d'ouverture au public, au cours des permanences.

Elles pouvaient aussi être adressées à l'attention du président de la commission d'enquête, Monsieur Bernard PRIVAT, par courrier au siège de l'enquête publique, Mairie - Fontaine, 89 Mail Marcel Cachin, 38600 Fontaine.

## Remarques

L'accès au registre numérique pour les citoyens (et pour les commissaire-enquêteurs) a été perturbé durant le samedi 18 novembre de 5h à 10h.

Cette perturbation, courte relativement à la durée de l'enquête, a été sans conséquence au vu du nombre de contributions qui ont été déposées tout au long de l'enquête

## 3 / AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES

La commission d'enquête s'étonne que, dans **la phase de recueil des avis des personnes publiques préalable à l'enquête publique par le préfet**, le SMMAG n'ait apporté aucune réponse aux avis des communes de Sassenage, de Seyssinet et de Saint-Égrève.

Ces 3 communes sont concernées par la mise en œuvre du projet, pour des raisons qu'elles ont mises en avant dans leur avis.

Pourriez-vous combler cette lacune ?

## 4 / SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

La commission d'enquête a été destinataire de l'ensemble des contributions déposées sur le registre numérique, sur les registres papier, envoyées par courriels et par courriers.

Une contribution pouvant aborder plusieurs thèmes, elle a « découpé » certaines contributions en observations, un thème unique étant affecté à chacune d'elles.

Elle a ensuite classé ces observations par thèmes et fait un résumé de chacune d'elles.

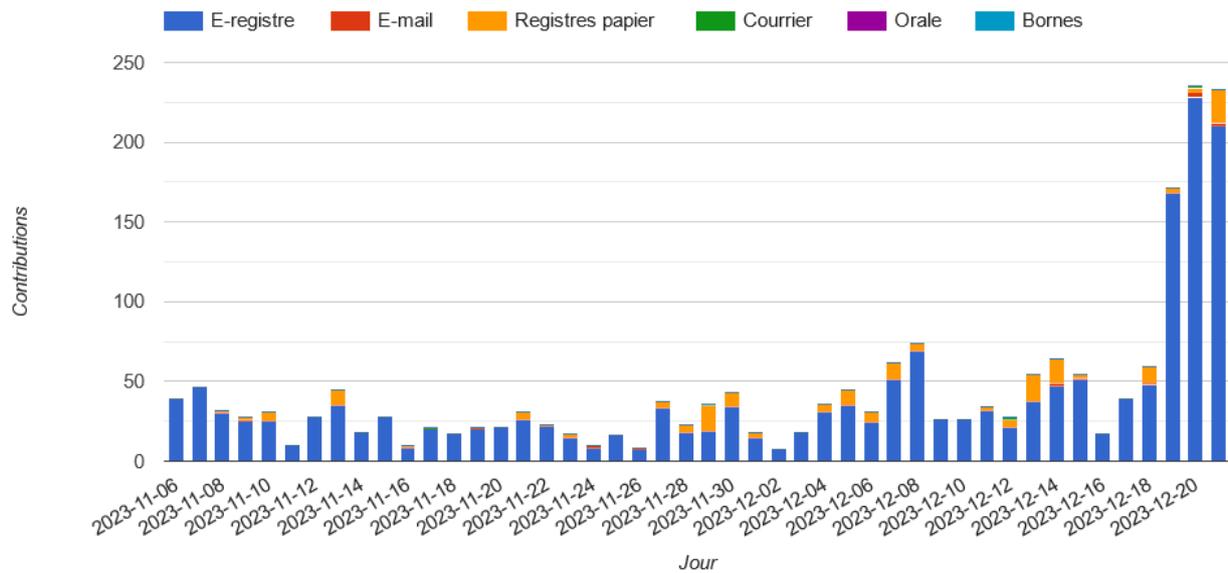
Ces résumés sont disponibles dans un tableau, en annexe 1 de ce procès-verbal de synthèse.

### Synthèse quantitative et qualitative

La commission a été destinataire de 1971 contributions, qui ont lui ont permis d'identifier 2736 observations.

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.



### Nombre de contributions déposées par jour

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

La commission a classé ces contributions dans « Bon projet » ou de « Projet pas à propos ». Les autres contributions, argumentées, abordent un ou plusieurs thèmes particuliers et ont été classées par thèmes.

D'autres contributions (10% 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).

Au stade du procès-verbal de synthèse, la commission d'enquête a choisi de ne pas publier de statistique sur les « orientations » des contributions (favorables, défavorables, réservées, neutres, inquiètes, autres).

### Contributions délibérations de collectivités territoriales

- PONT-DE-CLAIX, délibération du 23 novembre 2023, soutien au projet
- MONT-SAINT-MARTIN, délibération du 11 décembre 2023, vœu de soutien au projet
- SASSENAGE, délibération du 11 décembre 2023, vœu d'abandon du projet
- QUAIX-EN-CHARTREUSE, délibération du 6 décembre 2023, soutien au projet avec réserves
- Grenoble Alpes Métropole, Délibération du Conseil métropolitain du 16 décembre 2022, Avis environnemental
- SAINT-MARTIN-LE-VINOUX, délibérations des 27 juin 2022 et 30 octobre 2022 (jointes), courrier adressé au Préfet en date du 15 juin 2022, avis très favorable
- NOTRE DAME DE COMMIERS, délibération du 4 décembre 2023, soutien au projet
- PROVEYSIEUX, délibération du 13 décembre 2023, soutien au projet (3 voix pour, 8 abstentions, 1 contre)

### Contributions d'élus

- Monsieur Olivier VERAN, (Ancien ministre, anonyme), favorable au projet
- Monsieur Christian BALESTRIERI, maire de PROVEYSIEUX, favorable au projet avec réserve
- Monsieur Vincent LECOURT, maire de MONT-SAINT-MARTIN, favorable au projet
- Monsieur Ludovic BUSTOS, maire de POISAT (avec pseudo !), favorable au projet
- Monsieur Philippe SAGE, maire de OZ-EN-OISANS (anonyme), favorable au projet
- Monsieur Jean Yves PORTA, maire de VAULNAVEYS-LE-HAUT, vœu de soutien au projet
- Monsieur Jean Paul TROVERO, Président M-TAG, Conseiller Communautaire GAM, favorable au projet
- Madame Françoise FONTANA, maire de HERBEYS, vœu de soutien au projet
- Madame Geneviève FIORASO, ancienne ministre et députée de l'Isère, ex PDG Minatec Entreprises, soutien au projet
- Monsieur Michel VENDRA, maire de SASSENAGE, vœu d'émettre un avis défavorable (58 pages de type mémoire d'avocat)
- Monsieur Pierre BEJJAJI, président d'Actis, office public de l'habitat de la Métropole de Grenoble, défavorable au projet
- Monsieur Fabrice HUGELÉ, maire de SEYSSINS, soutien au projet
- Monsieur Simon FARLEY, maire de LE GUA, soutien au projet
- Madame Servane HUGUES, députée de la 1ère Circonscription de l'Isère, soutien au projet
- Groupe Communes au Cœur de la Métropole (CCM) de GAM, demande l'annulation du projet Métrocâble
- Groupe Une Métropole d'Avance (UMA) de GAM, avis défavorable au projet
- Ville de SAINT-EGRÈVE, demande d'émettre un avis défavorable au projet
- Ville de GRENOBLE, Madame Margot BELAIR (maire-adjoint, présidente SEM Innovia), Monsieur Gilles NAMUR (maire-adjoint), avec lettre au SMMAG pour l'aménagement inférieur voie SNCF rue Tarze, défavorable au projet
- Madame Marie Noëlle BATTISTEL, députée de la quatrième circonscription de l'Isère, et Monsieur Gilles STRAPPAZZON, conseiller départemental, maire de SAINT BARTHÉLEMY DE SÉCHILLENNE, soutiens au projet
- Madame Pascale RIGAULT, maire de VEUREY-VOROIZE, soutien au projet
- Monsieur Pierre VERRI, maire de GIERES, soutien au projet
- CC Le Grésivaudan, courrier de soutien adressé au Président du SMMAG
- Monsieur Franck LONGO, maire de FONTAINE, avis favorable au projet
- Madame Nelly JANIN-QUERCIA, maire de NOYAREY, courrier de soutien au projet sous réserves
- Monsieur Jérôme BUISSON, maire de NOTRE-DAME-DE-MÉSAGE, vœu en faveur du projet

### **Contributions de chambres consulaires, partis politiques, organisations professionnelles**

- Chambre de commerce et d'industrie de Grenoble
- Fédération BTP de l'Isère
- Syndicat de la métallurgie UDIMEC
- Les écologistes-EELV métropole de Grenoble

## Contributions d'associations

- Collectif Metrocable (10 contributions), défavorable au projet
- Fédération Française Montagne Escalade (FFME, comité territorial 38), favorable avec réserves
- Stop Métrocable (plusieurs contributions), défavorable au projet
- Automobile Club Dauphinois, favorable au projet
- Alternatiba, défavorable au projet
- AAAEL Saint-Martin-Le-Vinoux (?), défavorable au projet
- France Nature Environnement (FNE) Isère, défavorable au projet
- ADTC – Se déplacer autrement, défavorable au projet
- MJC Anatole France Grenoble, favorable au projet
- Groupe Local Sortir du Nucléaire Isère, défavorable au projet
- LPO Isère, défavorable au projet
- LPO AURA, défavorable au projet
- LUCSE - Lutte pour un Usage Collectif et Solidaire des Espaces, défavorable au projet
- ADEMUS (17 contributions), défavorable au projet
- GART (Président du conseil scientifique), favorable au projet
- Association de l'ancienne mairie (Fontaine), favorable au projet
- Association pour la Démocratie, l'Écologie et la Solidarité - ADES, défavorable au projet
- Pacte du Pouvoir de Vivre Isère (PPV), défavorable au projet
- Groupe inter-associatif accessibilité, neutre
- Association pour une transition écologique et solidaire à Sassenage (ATESS), défavorable au projet
- Environnement et Nature à Sassenage (ENS), défavorable au projet
- Pacte Civique Isère, favorable avec réserves
- Union de Quartier Grenoble Confluence, favorable au projet
- CIVIPOLE, défavorable au projet
- Le Chaînon manquant - le transport par câble, défavorable au projet
- Association Syndicale Libre des Charmettes, neutre, réserves

## Contributions soutien des villes « câblées »

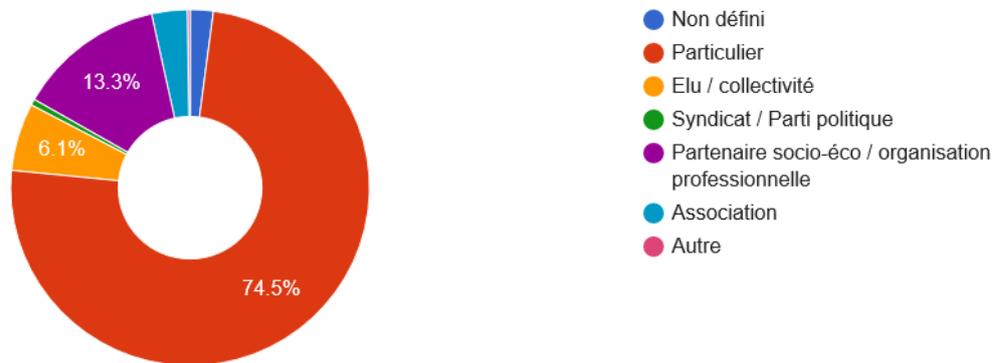
- Monsieur Victor ANTONIO, Directeur des Mobilités chez Brest Métropole, retour d'expérience de BREST
- Yohann NÉDÉLEC - Adjoint au Maire Brest-Centre, retour d'expérience de BREST
- Francis GRASS, Adjoint au Maire de Toulouse, membre de l'autorité organisatrice TISSEO, retour d'expérience

## Pétitions

- Pétition (contribution 1269), pour le maintien de la ligne C6 vers la presqu'île, 151 signatures
- En plus, 1 pétition en pièce jointe de mai-juin 2023 (contribution 1570) sur le prolongement de la ligne C1 jusqu'à la rue Winston Churchill, par Union de Quartier Grenoble Confluence

## Typologie des contributeurs

typologie des déposants



### Méthode de travail de la commission d'enquête

Dans les paragraphes qui suivent, la commission d'enquête a illustré les thèmes principaux abordés par les contributeurs. Elle l'a fait par des extraits d'observations du public issus des registres d'enquête. Elle a sélectionné des extraits qui lui ont semblé être le plus représentatif possible de chaque thème.

Cette représentation a l'ambition d'être impartiale, mais pas celle d'être totalement exhaustive.

La commission d'enquête invite en conséquence le lecteur insatisfait à se reporter au tableau des contributions ou il trouvera le résumé de chaque observation. Ou mieux encore, aux contributions originales, toutes disponibles en lecture sur le registre numérique, qui reste accessible au public.

Ces extraits, « *en italique* », précédés de la mention « **paroles de contributeurs** » et pour chacun du n° de la contribution entre parenthèse (0000) » **ne reflètent en rien l'opinion de la commission d'enquête.**

Dans « **paroles de contributeurs** » la commission d'enquête reporte les avis et questions exprimés par les contributeurs à l'enquête publique, in-extenso ou résumées, **sans comptabiliser le nombre de fois où elles ont été exprimées.** Afin de ne pas les dénaturer, la commission d'enquête n'a pas synthétisé certaines contributions, en particulier celles présentant des démonstrations avec des calculs (énergie, CO<sup>2</sup>, temps de trajets, etc.).

La commission d'enquête reporte au maître d'ouvrage les avis et demandes des contributeurs afin qu'il « produise ses observations en réponse ».

Par ailleurs, en fin de présentation de chaque thème, la commission d'enquête a posé (ou non) une ou des questions au maître d'ouvrage sous la forme suivante :

Commentaires - Question de la commission d'enquête au maître d'ouvrage

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

Ces réponses peuvent se faire sous la forme souhaitée par le SMMAG, par exemple :

SMMAG

## Synthèse qualitative, paroles de contributeurs

### Sur la qualité de l'enquête publique

(1751) : « Pour moi, cette consultation n'est qu'une vaste tartufferie.

Le législateur a prévu qu'une enquête publique soit une procédure préalable à certaines décisions ou réalisations d'opérations dont les objectifs sont triples :

- Elle doit informer le public,
- Recueillir ses appréciations,
- Permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information. Elle est aussi une aide à la décision.

Elle concerne les opérations d'aménagement susceptibles d'affecter l'environnement, ainsi que les opérations de planification urbaine considérées comme affectant nécessairement l'environnement.

Peut-on réellement considérer qu'un dossier de près de 2600 pages (deux colonnes en A3), accessible uniquement à un public de spécialistes et qui ne comporte pas de résumé non technique pourtant obligatoire est une bonne information du citoyen ?

Par ailleurs ce dossier est truffé d'imprécisions et de lacunes sur des points essentiels....

Certains contributeurs, plus honnêtes le reconnaissent, ils n'ont pas lu le dossier, ou juste survolé, mais ça ne les empêche pas comme l'essentiel des autres contributeurs de donner un avis péremptoire pour ou contre, sont-ce ce que l'on pourrait appeler des appréciations avisées ?

Comment les commissaires pourront-ils trier le bon grain de l'ivraie (ex zizanie) entre les contributions de type lobbying qui semblent nombreuses et celles des vrais habitants qui seront concernés pour des décennies si le projet est réalisé. »

### Sur le déroulement de l'enquête publique

(1048) : « Avant et pendant l'enquête publique, le SMMAG a fait la tournée des entreprises de la Presqu'île. Nous avons été informés de leur passage chez STMicroelectronics, Schneider Electric, CNRS, HP, CEA, EDF, ESRF, ainsi qu'à l'école d'ingénieur Grenoble INP / ENSE3.

A noter qu'à notre connaissance aucune réunion d'information n'a été proposée par le SMMAG dans les communes concernées par le projet depuis l'ouverture de l'enquête publique.

Parfois, outre Sylvain Laval et des techniciens du SMMAG, une personne de l'entreprise POMA, présentée comme "chef de projet câble", mais ressemblant très fortement au PDG Mr Fabien Felli, les accompagnait.

Ces réunions n'ont pas partout été du goût des agents/salariés dont certains ont fait remarquer qu'elles s'apparentaient à de la propagande.

La diffusion d'un flyer du SMMAG pour inviter à participer à l'enquête publique :

Ce flyer n'est pas un flyer d'informations factuelles sur le projet, mais un flyer de communication. Il communique des informations biaisées :

- le choix serait "économiquement avantageux" car le coût au kilomètre de l'infrastructure est moins cher que celui d'un tram. Il n'est pas rappelé qu'un tram transporte un nombre d'usagers bien plus grand et sur une distance plus longue en moyenne. Ainsi, le coût de l'infrastructure rapporté au passager/km est nettement à la défaveur du câble. Par ailleurs, comme nous le verrons par la suite, le câble n'est pas une solution "économiquement avantageuse" à l'exploitation.

- "le transport par câble se distingue par son caractère décarboné." Quel scoop, le câble, c'est électrique, c'est donc écologique ! La phrase est tout de même complétée par "ce système de transport ne génère aucune émission de gaz à effet de serre directe" (le mot important de la phrase a été surligné, mais gageons que ce n'est pas ce qui aura été retenu). Nous verrons également que le câble n'est pas une solution qui répond aux enjeux climatiques.

- la presqu'île serait un "secteur dynamique mais enclavé." Rappelons tout de même qu'en terme de transport en commun, outre le tram B qui la relie directement à la gare et au centre de Grenoble, on a également les bus C6 et 54 qui la relie à la rive gauche, 22 vers la rive droite, X01, X02, T64 et beaucoup d'autres vers des destinations plus lointaines (Voironnais, Vercors). Peu de secteur en dehors du centre-ville sont aussi bien desservis par les transports en commun.

La page internet du SMMAG affirme également "Il est vertueux car économe en énergie". Encore une fois, nous verrons plus loin que cette affirmation est fausse. »

## 4.1. BON PROJET

---

Les deux premiers thèmes, « Bon Projet » et « Projet pas à propos », reflètent bien l'ambiance de cette enquête publique où les contributeurs ont exprimé des avis très tranchés sur ce projet, pas toujours ou peu argumentés. Ces « inventaires à la Prévert » n'appellent pas de commentaire de la commission d'enquête.

### Paroles de contributeurs

« Pour ce projet innovant, durable, adaptable, écologique, décarbonné, limitant l'utilisation de la voiture, diminuant les émissions des GES, il s'impose comme un choix judicieux pour les sociétés soucieuses de construire un avenir plus vert et plus harmonieux !

Je trouve que ce projet a du sens : maillage des tram, réponse à la ZFE, un TC en plus, écologique

Le câble est un transport d'avenir, en phase avec les exigences environnementales et la ZFE. Exemple de Toulouse où le câble a largement amélioré les déplacements dans la ville.

Favorable à la réalisation de ce projet pour diverses raisons (écologie, entreprises locales, ...).

Je travaille dans la zone commerciale de Saint Egrève, habitant à Fontaine je dois tous les jours faire un détour. Ce moyen de transport peut me faire gagner du temps et limiter ma consommation de carburant. Je suis "pour" ce projet.

Bon projet conforté par expérience de Toulouse, économiquement favorable ((fabrication locale et vitrine de l'agglomération), avec peu d'impact au sol, peu de nuisance, et permettant l'accès aux vélos et des horaires respectés.

Le projet est l'opportunité de désengorger Grenoble et ses environs, répond aux urgences environnementales et climatiques, favorise le bien-être et le bien-vivre des habitants.

Favorable au projet qui me permettra de rejoindre mon lieu de travail plus rapidement et de ne pas prendre ma voiture.

Le projet va permettre la poursuite du développement urbain et économique de la presqu'île, de réduire l'autosolisme (objectif de 80% de réduction des employeurs de la PI fixé en 2000). Moyen simple et rapide de créer des correspondances entre les lignes A, B et E du tram. Les prévisions de 8 000 trajets/jour ne prennent pas en compte les effets positifs du transport par câble.

*Le projet permettrait de passer au-dessus de l'Isère et des voies rapides. Aucun autre transport ne propose ce service.*

*Bon pour le tourisme, pas forcément pour les problèmes de transport*

*Habitant de Saint Martin le Vinoux et travaillant régulièrement sur la presqu'île, le métro câble me permettrait de me déplacer sans voiture.*

*Pour ce mode transport propre, silencieux, rapide et local, Quel plus bel exemple pour notre Région !!"*

*Beaucoup de professionnalisme dans ce projet qui s'inscrit dans une réflexion générale sur la mobilité.*

*Beau projet qui donnera un aspect moderne à notre ville enfin quelque chose de green. Déjà utilisé ce mode à New York et Funchal, c'est top.*

*Cet équipement sera, enfin, une occasion de parler de notre agglomération positivement...*

*Et avoir un téléphérique comme solution de transport dans une ville olympique, quelle logique !*

*Nous sommes favorables à ce projet innovant qui ne paraît pas être très compliqué à réaliser.*

*J'habite Saint-Martin le Vinoux et travaille à Fontaine. Ce transport par câble réduit mon trajet par deux en évitant la connexion entre le E et le A à Alsace Lorraine.*

*Ce transport par câble ne s'oppose pas aux autres modes de transport, il les complète et anticipe l'afflux de 30 000 passages sur la presqu'île à horizon 2035. Des parkings relais (P+R) avec des parkings vélos sécurisés sont prévus d'être construits. Ce transport par câble sera une attraction touristique, comme le démontre le téléphérique de la Bastille*

*Fontainois, salarié POMA, verra les cabines depuis sa maison. Câble, solution bon marché (investissement, exploitation, maintenance), silencieuse, visuellement agréable (ex les bulles de la Bastille, identité visuelle de Grenoble). Confort lié au silence, exemple de Toulouse. Saint-Denis-de-la-Réunion, Saint-Domingue, jamais rencontré d'opposition une fois que le système a démarré. Bruit anecdotique, continu (bus et trams bruits discontinus) moins gênant. Co-visibilité : Depuis la cabine, la vitesse, la hauteur, l'attrait visuel de l'environnement, font que le regard du passager n'est pas attiré par ce qui se passe à l'intérieur des habitations. Possibilité de voyager avec son vélo (bus : vélos interdits ; tram : vélos tolérés à certaines heures).*

*La création des parcs-relais en rabattement sur cette liaison évite aux automobilistes de se rendre dans les bouchons et soulage le centre-ville des voitures.*

*C'est quand même un comble que l'on peut aujourd'hui se déplacer en câble à Bolzano, Barcelone, Brest, Médéline ainsi qu'à Toulouse et pas à Grenoble Capitale des Alpes. Que vive ce beau projet de METROCABLE !*

*Je crois que nous connaissons l'effet câble avec la mise en œuvre de ce beau projet qui participe à l'amélioration de l'image du réseau et à travers lui, à l'image de modernité et de pointe technologique de la Métropole grenobloise. »*

*(716) : « L'opportunité nous est donnée de contribuer à la promotion de ce mode nouveau (plutôt remis à l'ordre du jour) de transport collectif vertueux*

*En effet, plus de 100 appareils existaient début du 29ème en France, dont certains restent essentiels : Montmartre, Thonon, Pau, Lyon, etc.*

*À l'heure où il n'est plus vraiment possible de financer des tunnels, d'ailleurs impossible à Grenoble, et où au niveau du sol la place manque, un transport dans la 3ème dimension, en site propre, s'imposera encore et encore plus dans les décennies à venir*

*À Grenoble, on « court-circuite » 3 lignes de tramway en évitant les nœuds Alsace-Lorraine et la gare, mise en place d'un maillage efficace*

*Le côté agréable du voyage avec des vues uniques apporte un plus indéniable dans le plaisir, tel l'appareil de New York a su en faire un atout supplémentaire*

*L'expérience de 20 ans maintenant de l'exploitation des téléphériques urbains démontre sa fiabilité et sa disponibilité à la même hauteur que les autres systèmes de mobilité collective, alors même qu'on aurait pu être dubitatif vis à vis des contraintes météorologiques hivernales ou estivales (voir Nijni Novgorod, ou saint Domingue, la Paz, Medellin ...*

*Les études de flux des appareils récemment mis en service, dans le monde tout autant qu'en France, ont été « justes » et les chiffres de fréquentation corroborent les perspectives.*

*Toute la mobilité collective est à un moment de son histoire où il faut savoir oser et s'engager, on a là la possibilité de permettre une vraie avancée et de démontrer l'inter modalité réussie avec les autres systèmes, RER Métropolitain, tramway, bus, BHNS, vélos, piétons, etc., tout en proposant aux PMR et aux poussettes un service intégré de 1er plan, »*

## **4.2. PROJET PAS À PROPOS**

---

Les deux premiers thèmes, « Bon Projet » et « Projet pas à propos », reflètent bien l'ambiance de cette enquête publique où les contributeurs ont exprimé des avis très tranchés sur ce projet, pas toujours ou peu argumentés. Ces « inventaires à la Prévert » n'appellent pas de commentaire de la commission d'enquête.

### **Paroles de contributeurs**

*« Inadéquation entre projet et besoin de déplacement dans la métropole,*

*Projet trop cher par rapport au gain de temps pour un trajet en vélo et trop sensible au vent*

*Projet cher pour peu d'usagers (annulation logements sur Sassenage, et cable sur Lans), pas prioritaire au regard des manques sur le Grésivaudan, le sud de l'agglomération*

*Projet cher, énergivore et concernant peu de personnes.*

*Projet "peu utile et coûteux", avec une bétonisation importante,*

*Pas de justification économique d'un projet qui sera déficitaire, pas utile aux habitants du Vercors qui vont au centre-ville et aux salariés de la presqu'île qui ont des parkings*

*Le projet câble n'est pas adapté (P+R des Engenières pas desservi) aux personnes venant du voironnais et du Vercors qui devraient prendre Bus + cable ou traverser sassenage en voiture.*

*S'interroger sur la pertinence de ce tracé, fait au forceps," rappelle projet du tunnel sous la Bastille...*

*Projet inadapté à la réalité des déplacements qui sont majoritairement du Nord-Sud*

*Projet peu pertinent, les lieux concernés sont déjà bien desservis par des modes de transport divers.*

*Un tracé incompréhensible dans des champs à Sassenage*

*Projet inutile, trop cher, mal dimensionné et pourtant je suis étudiante sur la presque île*

*Il s'agit d'un bel exemple de Gaspillage d'argent public.*

*Faut-il prioriser ce projet par rapport à d'autres aussi inscrits au PDU ?*

*Non ! Métrocâble un projet anachronique et sans avenir.*

*Contre le projet du métrocable : pollution visuelle et sonore, onéreux, inutile.*

*Pas de demande des usagers pour ce projet.*

*La liaison Sassenage SMLV n'aura pas d'impact sur les bouchons de Voreppe à Grenoble qui ont été améliorés par la 3ème voie sur l'autoroute*

*À priori c'est un projet écologique mais en réalité il ne diminuera pas le nombre de voitures et donc les émissions de GES. Il y a déjà des bus et les pistes cyclables pourraient être améliorées. "S'opposer au Métrocable, ce n'est pas être contre les mobilités douces ni contre le progrès.*

*Des moyens de transports déjà existent déjà sur ce parcours. 2 à 3 lignes de bus vont être impactées (54, C6 voir 22) au détriment des usagers. La suppression de ligne va grandement augmenter le temps de trajet pour aller à Oxford.*

*Les personnes qui sont pour ce projet ne sont pas les utilisateurs, elles le sont pour des "principes"*

*Les conditions initiales ont changé : arrêt du projet câble vers le Vercors, arrêt sur une grande partie du projet Porte du Vercors, ce projet par câble n'a plus de sens : la fréquentation actuelle par bus ne justifie pas "un mode de transport plus performant".*

*Le projet ne prend pas en compte les évolutions intervenues depuis sa rédaction : télétravail, A480 PPRi Drac ce qui fausse son résultat.*

*Grand Projet Inutile : trop cher, pas écologique, pas d'intérêt, il faut renforcer les TC existant*

*Habitant de Grenoble, je suis contre la création du métrocable, qui représente une solution inappropriée à un problème inexistant*

*Vu l'impact environnemental et le coût de ce projet, je ne comprends pas qu'un tel projet puisse encore être à l'étude. Nous sommes au 21e siècle et ce projet ne correspond absolument pas aux enjeux de l'avenir.*

*Projet coûteux et non écologique.*

*Coût astronomique, projet qui ne concerne qu'une petite partie de la population, ne réglera pas le problème du flux sur la rocade. Ce projet est une aberration écologique. Des TC déjà existent déjà sur ce trajet. Aucun intérêt, placez l'argent public ailleurs.*

*Trajet inutile et incompréhensible, dépense publique exorbitante pour un bénéfice minime.... Pourquoi s'entêter alors que tous les rapports sont négatifs ? Le coût/voyageur est une aberration.*

*Le tracé du câble n'a pas de sens, il faut désengorger l'axe Voreppe presque île*

*Projet sans intérêt écologique, social ou économique. Seul l'industrie du transport veut ce projet, projet cher et inutile*

*Ce projet de métrocâble est une aberration*

*J'ai beau tourner le sujet dans tous les sens, je ne comprends pas l'intérêt public d'une telle proposition. Ne serait-il pas plus simple d'étendre les lignes de tram existantes et de créer des ponts qui peuvent aussi être utilisés par des piétons et des vélos ?*

*Pour le transport par câble mais pas sur ce tracé, il aurait fait été pertinent de desservir Air Liquide.*

*Habite sassenage, travaille à la presqu'île : " la presqu'île est très bien desservie : C6, 54, 22, tram B." Des millions d'euros pour faire gagner 2 ou 3 min sur 3.5km.*

*Projet ancien, très cher et pas à "a hauteur ni des besoins réels des habitants de l'agglomération, ni des enjeux climatiques et bien évidemment des enjeux sociaux : Y'a des centaines d'autres arguments contre votre projet qui ressemble plus à un fantasme tiré de disneyland plus qu'à une solution révolutionnaire*

*Habite Grenoble et travaille sur la presqu'île. Les problèmes de circulation se situent de Voreppe à Grenoble et non de Fontaine à SMLV. La circulation sur la traversé de Sassenage est insupportable, dangereux, alors qu'il y a 2 écoles maternelles et primaires, 1 collège, 2 lycées...*

*Chef d'entreprise, en opposition totale au projet : Inutile sur ce secteur, il y a le TRAM et d'autres moyens efficaces. Nuisances visuelles et sonore*

*Contre ce projet qui détruit le paysage, baisse la qualité de vie (suppression des lignes de bus existantes), survol des zones en risque majeur, etc.*

*S'oppose au projet : s'adresse à un public de privilégier, forts impacts environnementaux et très coûteux : vaudrait mieux étendre le réseau des pistes cyclable ou diminuer les tarifs.*

*Le PDU 2030 ne peut se contenter de réaliser un seul projet, le metrocable, alors qu'il n'est pas prioritaire*

*Inutilité d'un projet "vitrine"*

*Le SMMAG devrait revoir ses priorités avant d'engager un projet aussi coûteux (une augmentation de plusieurs millions d'Euros a même été annoncée en réunion publique...) et aussi peu intéressant du point de vue report modal et donc lutte contre le réchauffement climatique.*

*Un trafic estimé faible, peu de report venant de la voiture, cet aménagement est non prioritaire, il vaut mieux faire l'extension de la ligne A, et E, et passerelles à vélo ...*

*Ce projet est une ineptie à l'échelle des besoins de l'agglomération. Les problèmes de circulations sont Nord Sud et non Est Ouest.*

*C'est un projet idéologique, dépourvu d'intérêt.*

*Oui au transport par câble, Non au tracé de ce projet soumis à EP, MAIS le SMMAG et la métropole de Grenoble << veulent leur câble >> à tout prix, depuis l'annonce en 2012 d'une liaison vers le Vercors, abandonnée en 2014.*

*Ce projet actuel n'est pas abouti et demande plus de réflexion*

*Projet en zone inondables risque fort à très fort*

*L'estimation de la fréquentation me paraît démesurée (4.600 voyageurs/jour) en comparaison avec la fréquentation des lignes de bus actuelles (550 voyageurs/jour).*

*Un transport par câble OUI, mais NON pour l'implantation retenue*

*Le projet actuel est une hérésie économique*

*L'impact CO2 représentera moins de 1% des objectifs de Grenoble Alpes Métropole !*

*Coûts colossaux, consommation énergétique très élevée.*

*C'est une solution d'injustice sociale : Objectif de vitrine technologique plus qu'une réelle utilité pour les habitants de la métro. Projet pour le déplacement des classes supérieures travaillant à la presque île*

*Pas de parking relais prévu, le projet n'est-il pas prévu pour éviter les voitures arrivant du Nord de rentrer à Sassenage ? Les prévisions de fréquentation, les coûts estimés, les travaux connexes induits rendent ce projet inutile alors que le C6 fonctionne très bien*

*Projet non consensuel dans les communes »*

## **4.3. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET**

---

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### **4.3.1. CHOIX TECHNIQUES**

#### **Paroles de contributeur**

(1086) : « *Enthousiaste : permettra des développements nouveaux à court, moyen et long terme, entre les zones d'habitations (actuelles et futures) qui se situent aux extrémités de la ligne projeté et les zones d'emploi qui se situent plutôt au centre de la ligne. La seule motorisation de toute la ligne est habilement placée au centre (dans des zones d'activité) ».*

(1894) : « *Construction possible et rapide en secteur urbain : La capacité de franchissement et la faible emprise au sol rendent ce mode de transport particulièrement adapté au milieu complexe que sont nos villes. Le projet peut ainsi serpenter dans l'agglomération sans procéder aux démolitions et nombreuses expropriations qui sont souvent liées à des infrastructures de transport structurantes. Des travaux très localisés de maintenance pourront aussi avoir lieu sans contraindre l'activité et les déplacements comme c'est le cas dans les réseaux au sol, que ce soit une voie de bus à haut niveau de service ou de tramway. »*

(1606) : « *Pas contre le transport par câble mais ce projet est presque le pire des exemples de ce qu'il ne faut pas faire :*

- 5 stations, 4 angles, autant de stations doubles, donc 10 gares ; sur un trajet aller/retour d'un véhicule, l'attache débrayable aura effectué 20 manœuvres, ce qui est préjudiciable pour les révisions/maintenance

- pas de quai de plein pied, certains à plus de 8 m de haut (perte de temps pour accéder ou sortir), il sera plus rapide d'accéder en vélo plutôt que de prendre le câble avec le vélo »

(360) : « C'est le moins cher (que le 3S) mais le pire des choix au niveau bruit, vibrations, doublement du nombre de pylônes, instabilité au vent. Mais du fait de virages multiples, il n'y avait pas d'autres solutions techniques. Il sera indisponible quelques jours par an à cause du vent... et 3 à 4 semaines d'interruption annuelle pour maintenance »

(336) : « Nécessite un entretien régulier ce qui entraînera des interruptions de service et des désagréments pour les utilisateurs et les riverains ».

(773) : « Tracé du câble avec un nombre importants de stations techniques pour des changements de direction pour lequel le retour d'expérience du concepteur doit être limité. Forte incidence sur les temps de trajet et les coûts de maintenance. Absence d'évolutivité : une fois les gares amont et aval construites, adieu les extensions »

(1851) : « On ne cherche pas un obstacle pour installer un franchissement, on regarde d'abord s'il y a un besoin de déplacement, et ensuite on cherche le moyen le plus efficace pour le résoudre. Le projet de câble vers le Vercors a été transféré sans se poser la question sur les besoins et la fréquentation »

(1803 Mr Creissels, créateur du téléphérique de la bastille) : « c'est la fonction qui doit créer l'organe. En ville, le cahier des charges à retenir, c'est assurer une desserte rapide, confortable et sûre, dans un espace limité et contraint.

Une télécabine standard (organe) en milieu urbain contraint (multiples virages) n'est pas à mes yeux une réponse pertinente et performante à cette fonction de transport public vertueux à assurer. »

(1837, Le Chainon manquant, contribution à consulter intégralement) : « ce projet de liaison téléportée souffre à nos yeux de multiples faiblesses.

- Sa faiblesse majeure provient de son tracé particulièrement sinueux retenu pour pouvoir cheminer. Avec 6 gares dont 2 exclusivement techniques et sans passagers on a de fait 5 appareils reliés. Ainsi, non seulement le temps total de trajet s'en trouve rallongé (environ 1 mn 30 par gare intermédiaire = + 6 mn) mais l'ensemble des frottements induits par ces mécanismes de déviation entraîneront de l'ordre de 30 à 50 % de surcharge énergétique.

Le caractère vertueux en termes de dépenses énergétiques par personne transportée s'en trouve fort diminué et dépasse largement celui d'un tram même en cas de remplissage au niveau attendu (4 600 p/j) par le SMMAG.

Par ailleurs, ces ralentissements mécaniques pénalisent fortement la durée du trajet et le temps de transport entre les deux gares d'extrémité devient équivalent voire supérieure à celle par la route qu'elle que soit l'option de trajet choisie.

Comme l'intérêt majeur du câble en ville est de permettre de s'affranchir les aléas de la circulation et de proposer un temps de trajet plus court, cette condition n'est pas du tout remplie.

Chez nos voisins helvétiques où le câble est fortement utilisé depuis des décennies, les autorités ne valident l'étude d'un projet de câble que si le temps de trajet vis-à-vis des autres modes de transport terrestres est réduit à minima de moitié.

- Le deuxième point concerne les prévisions de débits qui semblent largement surévaluées et surtout qui ne s'appuient sur aucune étude préalable sérieuse des flux à capter. On met en place un appareil en ignorant à quel besoin affirmé auquel il peut correspondre. Habituellement, pour un projet d'aménagement, c'est sur la base du constat d'un problème (besoin) que l'on cherche à apporter une solution. Là, c'est l'inverse, on avait une solution et on cherche aujourd'hui (vainement) quel besoin elle pourrait satisfaire.

Nous sommes convaincus que le câble peut être un mode de transport efficace en milieu urbain, mais encore faut-il qu'il solutionne avantageusement un besoin identifié.

Ce projet ne peut être un démonstrateur pertinent de l'intérêt du câble en ville, il risque au contraire d'être un antidémonstrateur et d'apporter aux nombreux adversaires de ce mode de transport un exemple parfait ».

Certains sont enthousiastes, cependant une association dont l'objet est la promotion du développement du câble, met sérieusement en doute le choix de cette solution.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

Par ailleurs, comment pensez-vous assurer les opérations de maintenance : la nuit ou en fermant régulièrement l'installation au public ?

### 4.3.2. TRACÉ RETENU

#### Paroles de contributeurs

(896) : « Je pense que le tracé est très judicieux. Il va permettre de desservir des quartiers populaires en connectant 3 lignes de tram, et c'est dans ces quartiers que se concentre le plus « des petites mains ». Les entreprises ne se nettoient pas par magie mais parce que des petites mains font ce travail. Et je pense que ce câble apportera du confort dans les déplacements de toute cette population dont on oublie souvent de parler ».

(558) : « Le transport par câble, est la solution la plus adaptée à un secteur contraint et permettant d'enjamber des difficultés de terrains ou infrastructures. Le territoire Nord-Ouest de l'agglomération de Grenoble est caractérisé par la présence de fortes discontinuités : les rivières Isère et Drac, les voies ferrées, la route nationale 481, l'autoroute A480, des infrastructures sensibles importantes, des lignes hautes tension, le tout en fond de vallée contraint par les montagnes environnantes ».

(269) : « Le tracé initial présenté en 2015, fait passer le tracé le long de la rue de l'Argentière mais côté Fontaine en zone industrielle (à savoir sur une zone moins inondable) (Cahier de concertation Métro câble – 5 octobre au 13 novembre 2015), sans aucune concertation supplémentaire ce tracé se retrouve sur Sassenage en justifiant ce choix pour les Portes du Vercors sur Sassenage « Les PDV sur Sassenage étant interdite ce choix n'est plus justifié et il est de plus coûteux (propos du SMMAG) en termes de longueur et de gares inutiles »

(557) : « Le SMMAG doit revenir au tracé de la concertation de 2015 se situant en zone industrielle de Fontaine sachant également qu'il est plus court et coûte moins cher en gare, (afin de préserver les terres agricoles de Sassenage pour un bien commun, dicit SMMAG). Ce tracé avait été proposé à nouveau par le SMMAG en 2021 à la mairie de Sassenage mais non retenu (risque juridique ?) »

(1050) : « *le tracé proposé à la concertation était sur Fontaine, depuis il est passé sur Sassenage, la concertation n'est pas valable* »

(682) : « *Le câble c'est bien mais sur un autre tracé, cela coûterait moins cher* »

(528) : « *Le problème n'est pas le métrocâble en soi mais son tracé et sa rentabilité* ».

(1021) : un « *élément qui plombe le dossier du Métrocâble est le trajet peu rectiligne et rallongé créé pour desservir le projet d'urbanisation de la plaine de Sassenage maintenant abandonné. Ceci rallonge le trajet Saint-Martin-le-Vinoux-Fontaine La Poya d'environ 30 % et augmente probablement la consommation d'énergie d'environ 50 % par rapport au tracé direct (variante 1, pièce A, page 22) malheureusement que très peu étudié.* »

(1902) : « *le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondation (PPRI) proscrit une bonne partie de l'urbanisation précédemment imaginée dans le cadre du projet des Portes-du Vercors. Cette réalité pourtant déterminante est intervenue précédemment à la présente enquête publique et sans aucunement être prise en compte par le maître d'ouvrage alors même qu'elle aurait dû à minima mener à réévaluer la modélisation de trafic et la modélisation socio-économique, voire à questionner la pertinence du tracé de la liaison, pour part structurée eu égard à l'ancien projet de Portes du Vercors, si ce n'est à questionner la pertinence même de ce projet de liaison.* »

(1048 StopMC) : « *Logements redistribués sur Sassenage. Il faudrait caser dans cette "boite" à minima 1600 logements pour avoir une branche équivalente à celle de gauche. Rien dans le document ne permet de se faire une idée de la localisation et du nombre de logements concernés. Nous considérons qu'il est très spéculatif de projeter qu'un nombre conséquent de logements puisse être construit à proximité du câble (dans un rayon de 600m des stations de l'Argentière et la Saulée - hormis les logements de la phase 1 déjà comptabilisés au point ci-dessus). Le choix d'une infrastructure de transport lourde et construite pour du très long terme paraît d'autant moins adapté à ce contexte pour le moins incertain* ».

(1280) : « *Tout changement de direction nécessite la mise en place d'une station intermédiaire. Ces stations ont un impact important sur le coût de construction : station, cabines et pylônes supplémentaires, accès et aménagement voirie, etc. On peut estimer le surcoût à environ 3 à 4 M€ par station selon la hauteur de la station et l'angle de déviation du câble.*

*La mécanisation d'une station intermédiaire de télécabine associée aux frottements de déviation des câbles absorbe une puissance motrice qui se traduit par une consommation électrique permanente non négligeable. Sur le Métrocâble, on peut estimer la puissance moyenne consommée dans une station intermédiaire à environ 100 kW soit près de 15 % de la puissance totale nécessaire au système.*

*Le coût d'exploitation et de maintenance est fortement impacté par une station intermédiaire.*

*Enfin, suivant la vitesse de fonctionnement, le passage en station augmente le temps de trajet de 1 à 1.5 minute.*

*En résumé, l'ajout de stations intermédiaires impacte fortement le budget de construction, le coût d'exploitation et le temps de trajet.*

*Le concepteur s'attachera donc à minimiser autant que faire se peut le nombre de stations intermédiaires. Pour le Métrocâble, la complexité du tracé, sa sinuosité inhabituelle au regard du système retenu auraient dû alerter le concepteur. Sur les quatre angles que présente le tracé, deux seulement sont prévus pour installer une station intermédiaire pour l'accueil d'usagers. Les*

deux autres, qualifiées de stations techniques sont rendues nécessaires pour prendre des angles du tracés imposés par des contraintes foncières ou autres. S'il existe une seule installation au monde possédant une station technique, a fortiori deux, je ne l'ai pas trouvée malgré toutes mes recherches.

En bref, le tracé du Métrocâble comporte deux stations techniques qui impactent le budget de construction de 5 à 7 M€, le coût annuel d'exploitation et de maintenance d'au moins 1 M€ et le temps de trajet de 2 à 3 mn ».

(1606) : « Pas contre le transport par câble, mais ce projet est presque le pire des exemples de ce qu'il ne faut pas faire :

- Tracé : 5 stations, 4 angles, autant de stations doubles, donc en fait 10 gares ; sur un trajet aller/retour d'un véhicule, l'attache débrayable aura effectué 20 manœuvres, ce qui est préjudiciable pour les révisions/maintenance...
- Cumul de difficultés du tracé : zone inondable, traversée du Drac, passage en dessous de la ligne RTE 225KV, visiblement une réhausse de 6m de la ligne RTE est nécessaire avec l'ajout d'un pylône, traversée de l'autoroute A480, passage à proximité d'un réacteur nucléaire (contrainte zone sensible), passage à proximité du pont d'Oxford (présence des haubans) traversée de l'Isère, de l'autoroute d'accès à Grenoble et des voies de chemin de fer »

(1846 FNE) : « Avec l'arrêt du projet des Portes du Vercors sur la plaine agricole inondable de Sassenage, le projet Métrocâble est devenu obsolète.

Mais le projet subit toujours les conséquences de la desserte des Portes du Vercors avec un temps de trajet rallongé d'environ 30 % et une consommation d'énergie probablement augmentée d'environ 50 % à cause du tracé peu rectiligne. Les coûts de construction sont majorés avec un arrêt Argentière situé maintenant dans un espace hostile à tout mode de déplacement non-automobile.

- Une autre conséquence du tracé choisi pour la desserte des Portes du Vercors est la traversée du Drac en biais augmentant fortement l'impact écologique sur les oiseaux aquatiques et ainsi que l'impact visuel au niveau du Drac.
- Le tracé direct (variante 1, pièce A, page 22), la solution la plus intéressante, n'a été analysée que d'une façon superficielle.
- Le tracé actuel crée des contraintes qui poussent l'urbanisation de la plaine agricole restante de Sassenage en dépit de la déclaration en zone inondable ».

Des contributeurs indiquent que le tracé retenu, au niveau de la rue de l'Argentière, diffère de celui présenté lors de la concertation de 2015 (passage uniquement sur Fontaine en 2015).

D'autres contributions mettent en cause les nombreux changements de direction, et leur impact sur les coût d'exploitation et de maintenance.

Pour d'autres encore, le tracé retenu n'est plus pertinent car il est lié à la réalisation de la partie du projet Porte du Vercors située sur Sassenage.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

(546) : « Le tracé nord sud aurait été beaucoup plus pertinent pour permettre la connexion air liquide à la presqu'île »

(160) : « La gare de départ devrait être au niveau d'Air liquide au nord de Sassenage : désengorgerait la circulation en ville, éviterait ainsi la création d'une déviation. Le tracé actuel vient

*impacter des terres agricoles sur sassenage, alors qu'un trajet direct suivant la rue de l'Argentiere éviterait ce problème et des économies »*

(945) : « *Le réel problème de circulation n'est pas d'Ouest en Est mais du Nord au Sud. Les avenues de Romans et de Valence à Sassenage sont très fréquentées, accidentogènes et même mortelles (accident mortel avril 2021). Rien n'a jamais été envisagé pour résoudre ce problème alors qu'un contournement de Sassenage ou un métrocâble desservant cet axe serait bien plus utile que le tracé actuellement prévu. »*

Des contributeurs indiquent que le tracé Ouest-Est retenu ne leur semble pas le plus pertinent. Un tracé Nord-Sud depuis les Engenières (Air liquide), sur la commune de Sassenage, hors ZFE, aurait leur préférence.

Qu'avez-vous à leur répondre ?

### **4.3.3. CABINES**

#### **Paroles de contributeurs**

(593) : « *Demande que les cabines soient sûres et confortables »*

(46) : « *Il faudra intégrer des fenêtres coulissantes permettant de ventiler les cabines. Prévoir un système de claustras ou persiennes orientables à la demande afin d'éviter le rayonnement solaire, surtout avec le réchauffement climatique en cours ».*

(Contribution orale, chaînon manquant) : « *Prévoir un système d'occultation de la vue au passage des sites industriels stratégiques correspondant aux zones floutées sur Google-maps ».*

### **4.3.4. SENSIBILITÉ AU VENT**

#### **Paroles de contributeur**

(1606) : « *Le système monocable n'a pas une tenue au vent exceptionnelle (surtout positionné de manière perpendiculaire), des arrêts d'exploitation sont prévisibles. »*

(38) : « *La vitesse (20km/h) n'est pas adaptée pour traverser les longues plaines désertiques de Sassenage »*

(360) : « *C'est le moins cher (que le 3S) mais le pire des choix au niveau... instabilité au vent. Mais du fait de virages multiples, il n'y avait pas d'autres solutions techniques. Il sera indisponible quelques jours par an à cause du vent »*

(581) : « *Les aléas météorologiques (vent, givre, orages) peuvent entraîner une interruption du service. Une étude du Certu, indique que les vitesses de vent maximales admissibles par les transports par câble varient de 70 à 110 km/h suivant les systèmes ».*

(388) : « *Des passerelles sur le Drac et l'Isère seraient plus intéressantes, elles ne seraient pas obligées de fermer lorsqu'il y a des rafales de vent »*

(1899) : « La cluse de l'Isère est souvent traversée du nord au sud ou dans l'autre sens par des vents violents. Page 104 du document B04 : « Il est à noter que la technologie monocâble utilisée pour la réalisation de la liaison par câble (soit 20m/s) est conçue pour fonctionner jusqu'à 72 km/h de vent, permettant de limiter l'indisponibilité liée au vent à 22,2 heures en moyenne par an soit 0,33 % du temps d'exploitation (selon les données recensées auprès de ILL sur la période 2015-2018). La disponibilité globale face au vent serait donc de 99,67 %. »

Des habitants de Sassenage ayant installé un anémomètre sur leur balcon à la Résidence du Parc, affirment avoir enregistré des vitesses de 110 km/h. Car dès que le vent rencontre un obstacle, il y a un phénomène d'accélération de celui-ci entre les obstacles.

Les quais d'embarquement dans les stations sont en plein vent. Les voyageurs devront emprunter des escaliers ou un ascenseur pour atteindre le quai d'embarquement qui se trouve souvent à la hauteur d'un bâtiment de trois quatre étages, exposé en plein vent (voir coupe de la station La Saulée).

Un quai d'embarquement situé en plein vent, en hauteur, peut être dangereux. Même si les cabines peuvent encaisser des pointes de vitesse à 72 km/h, une personne peut être renversée par un vent d'une vitesse moindre. Le voyageur voulant prendre la télécabine avec un tel vent ne se sentira pas en sécurité pour monter dans la gare d'embarquement, le courant d'air ayant une vitesse supérieure à 30 km/h aux abords de la station en raison de l'imposant obstacle qu'elle génère.

De plus, les ascenseurs permettant d'accéder au quai d'embarquement, risquent fort d'être souvent en panne car ils seront très exposés aux variations de température dans un bâtiment si aérien ».

Dans ce secteur fortement venté, les 22,2 heures d'indisponibilité par an du câble sont contestées par certains contributeurs.

Par ailleurs, ils évoquent un niveau d'inconfort dans les escaliers, sur les quais d'embarquement situés en plein vent. Ainsi qu'un risque de fragilité des ascenseurs soumis aux variations de température conséquences d'un vent tourbillonnant en raison de l'obstacle représenté par les stations.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

## 4.4. COÛTS

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### 4.4.1. INVESTISSEMENT

#### Paroles de contributeurs

(1894) : « Le coût d'une infrastructure de ce type est compétitif. Le projet de câble représente un coût inférieur à 18 M€ HT/km ce qui est beaucoup moins que le tramway puisque la réalisation de la dernière ligne de tram E dans l'agglomération grenobloise a été de 22,10 M€ HT/km et la récente extension (950 m) de la ligne A a été de 32 M€ HT/km. »

(759) : « Coût bien inférieur à ce que coûte le km linéaire du tram »

(16) : « *Projet très utile. Cout dérisoire par rapport à tout ce qu'on met en place pour arrêter les véhicules thermiques* ».

(64) : « *Projet bien avancé et beaucoup d'énergie a déjà été dépensée, S'arrêter maintenant serait un gaspillage d'argent public.* »

(1799) : « *Abandonner le projet ferait perdre 15 ans appelle à réfléchir : les dépenses de réalisation n'ont pas encore été engagées* »

(1790) : « *La solution Métro Cable proposé par la Metro est LA solution idéale pour résoudre à moindre prix la liaison entre les 3 lignes de tramway.* »

(921) : « *Zone déjà desservie par des bus et trams jamais pleins qui seraient remplacés par le métro câble au coût exorbitant.* »

(1422) : « *65 M€, ce coût de 2015 n'est pas actualisé et le déplacement du PEM La Poya n'est pas compris. Le cout sera supérieur au câble de Toulouse.* »

(1339) : « *100 millions d'euros pour gagner 3 minutes sur le temps de trajet !* »

(838, ADTC) : « *Le cout du projet réévalué est de 73M€, plus le cout de PEM La Poya, est de 88M€, cela représente un investissement très élevé pour la métropole, il faut donc analyser les besoins de l'ensemble de l'agglomération et non le seul secteur Nord-Ouest. Comment peut-on justifier un investissement de près de 90 M€ pour un trafic de 4600 voyageurs en 2025 et sans doute à peine plus en 2035, avec un espoir de report modal particulièrement modeste alors que de nombreux besoins de prolongement de tramways ont été identifiés comme à titre d'exemple le prolongement de la ligne E au Pont de Claix (estimé à 145M€ dans le PDU 2030) ?* »

(1295) : « *Démesuré en termes d'investissement financier ; un réseau de transport en commun proche du citoyen (multiples stations, bus, tram, vélo, etc.) est déjà bien développé. Les habitants de l'agglomération veulent garder leur ligne de bus !! Comment ne pas réfléchir à l'amélioration de l'existant plutôt qu'à un projet pharaonique en ces temps où la sobriété semble être salutaire pour l'environnement ?* »

(71) : « *Gouffre économique 64M€ HT (cout réel 100M€). Toulouse (3km vs 3.5km) a couté 93M€ (prévisions 82M€). Subventions enlevées, reste à charge du SMMAG, 75 et 80M€. Soit de 2.5M€ par an (amortissement 30 ans). S'ajoute le fonctionnement : 2.5M€/an. Au final 5 à 6 euros par trajet, pour un trajet le plus souvent inférieur au km. Alors que sur le reste du réseau, on moins de 0.5€/km (86 millions de voyage pour 130 millions de budget et un trajet moyen de 4km/voyage)* »

(38) : « *Le câble est une technologie fermée, et en plus non évolutive : l'investissement devra être renouvelé dans 40 ans.* »

(344) : « *Clairement hors de prix, en rapport avec le nombre d'usagers. En comparaison : passerelle entre Fontaine et la Presqu'île, coût estimé de 4 et 8 M€ ? ; réaménagement de la passerelle de la voie ferrée entre la Presqu'île et Saint-Martin-le-Vinoux, cout estimé 1 M€ ?* »

(1606) : « 65M€ annoncé +15M€ (PEM La Poya) + réactualisation 2023 de 30% + tous les postes non pris en compte (réhausse ligne RTE, etc.) aujourd'hui je dirais plus de 130 M€ d'investissement et en plus il y aura les coûts d'exploitation et des coûts relativement important pour l'entretien »

(924) : « Notons également le coût très élevé du projet qui s'élève à plus de 80 millions d'euros, sachant que l'utilité du projet est contestée. Dépensons l'argent des contribuables à bon escient et non pas uniquement dans le but de créer une vitrine pour nos élus »

(486) : « Cout du projet : 100M€ ? alors que le SMMAG manque cruellement de moyens pour réaliser bon nombre de projets qui sont nécessaires". Ce projet est-il prioritaire ? »

(201) : « Trop cher vu le service rendu et vu l'état des finances du SMMAG »

(1191) : « Le cout est plutôt de 100M€, car il faut rajouter l'augmentation des prix des matériaux, la réalisation du PEM la Poya. La déclaration d'utilité publique nécessaire pour la fabrication du métrocâble n'est pas justifiée en regard du gain de temps (3min) pour un budget de 100 M€ »

(557) : « Notons également le coût très élevé du projet qui s'élève à plus de 80 millions d'euros, sachant que l'utilité du projet est contestée. Dépensons l'argent des contribuables à bon escient et non pas uniquement dans le but de créer une vitrine pour nos élus

Des incertitudes :

- chiffrage et avenant du changement de position de la station de SMLV
- La phase de conception détaillée sera-t-elle l'occasion d'approfondir la répartition financière de l'investissement pour les espaces publics et les éventuels dévoiements de réseaux ?
- enfouissement de la ligne aérienne 63KV en rive gauche et surélévation de la ligne 225KV : coût supplémentaire 550 K€ révisé 702 M€ en 2023.
- abaissement caténaire). Coûts à réactualiser ?

Le public ne peut pas avoir une idée réaliste du coût. Ceci fausse toute comparaison avec le BHNS (cf. Mrae). De plus les coûts sont de 2020 et avec des réserves ».

(318) : « En chiffres cela donne 65M€ pour 4600 voyageurs dans le meilleur des cas, sans parking relais : cela fait rêver ! »

(85) : « En Suisse, pas de projet de plus de 40 M€. Rapport coût/utilité du projet : budget démesuré (65M€ en 2020, 100M€ en 2023). Toulouse : 82M€ soit 27.33 M€ / km (3kms), 30 mn de gain (voiture ou Bus), coût/mn gagnée : 0.911M€, Lyon (projet abandonné) : 210M€ soit 35 M€ / km (6kms), 30 mn gagnée (voiture ou Bus), coût/mn gagnée : 1.167M€. Grenoble : 65M€ soit 17.56 M€ / km (3.7kms), 5 mn de gain (voiture ou Bus), coût/mn gagnée : 3.46M€ »

(1142) : « 65 M€ - hors taxes - (chiffre 2015). Depuis, le coût des matériaux a augmenté d'au moins 30%. Certains coûts ne sont pas pris en compte : déplacement de la ligne haute tension, aménagement de parkings, ...Lorsque nous avons posé la question au SMAAG sur l'actualisation des coûts, il nous a été répondu que l'on verrait ça à la fin des travaux ! Quel particulier procède de cette manière avec un artisan ? Comment peut-on jouer de la sorte avec l'argent public ? »

(1014) : « Le président de la Métro et ses soutiens politiques, est-il capable de dire de combien, aujourd'hui, l'enveloppe du marché sera dépassée au regard de ses estimations initiales et compte tenu de la situation économique actuelle.

*Le président de la Métro et ses soutiens politiques peut-il estimer le coût de la maintenance, poste qui ne figure dans aucun document officiel. »*

*(231) : « Non à ce projet de Métro câble des dépenses inutiles car le tracé n'a pas de besoin de mobilité immédiate sur cet axe.*

*- Un coût global d'investissement d'environ 65 M€ HT, en 2020 ; et en 2024 ?*

*- Que devons-nous mettre pour trouver les 65 M€ HT, non revalorisé, ou est le détail ?*

*Beaucoup de dépenses non présentées et en attente...sans parler de la PEM 7M€ ou 10 M€ ? Qui est une conséquence directe du Métro câble.*

*La réalisation du projet de transport par câble s'appuie sur :*

*- un contrat d'assistance à maîtrise d'ouvrage, représentant un montant contractualisé de 1 375 000 € HT ; des prestations d'étude et de contrôle, pour un montant représentant 372 045 € HT ;*

*- un contrat de type marché public global de performance, incluant la maintenance sur une durée transitoire de six années ;*

*- la prise en charge de l'exploitation par l'exploitant du réseau de transports en commun, via des clauses à préciser dans le futur contrat*

*Par délibération du 20 février 2020, suite à décision de la commission d'appel d'offres réunie le 7 février 2020, le SMMAG a décidé d'attribuer le marché global de performance portant sur la liaison par câble au groupement POMA / GROUPE 6 / EGIS RAIL, pour un montant global et forfaitaire de 54 990 000 € HT hors maintenance.*

*Le montant global du projet, intégrant également les estimations d'acquisitions foncières, de frais de dévoiement de réseau à la charge du SMMAG, et les participations aux travaux de modification d'ouvrage de tiers (SNCF notamment) est évalué à 61 484 700 € HT d'investissement hors aléas et hors maintenance.*

*Le coût de maintenance pour l'ensemble de la période de 6 ans s'établit à 10 113 878 € HT, dans le cadre du marché global de performance.*

*Le coût annuel d'exploitation est quant à lui estimé à 1 200 000 € /an, à la mise en service.*

*Avenant au marché global de performance : cet avenant n°1 prend acte de :*

*- l'intégration d'une coordination des systèmes de sécurité incendie au processus de contrôle externe avec incidence financière ;*

*- l'intégration d'une mission de gardiennage de dispositifs d'investigations complémentaires sur l'espace public avec incidence financière ;*

*- l'étude et la modification de projet relative à la prise en compte d'évolutions de l'environnement de la station G4 Presqu'île Ouest avec incidence financière ;*

*- l'étude de faisabilité relative à la demande de modification de la position de la station G6 Hôtel de Ville avec incidence financière ;*

*Ce premier avenant représente un montant de 169 640 € HT en plus-value.*

*"D'autres modifications (et en particulier celle concernant la position de la station de Saint-Martin-le-Vinoux) nécessitent la poursuite d'études plus avancées, après acceptation de l'AVP, et feront donc l'objet d'un chiffrage et d'un avenant ultérieur. ?€*

*La phase de conception détaillée sera lancée immédiatement après la validation de l'avant-projet, et sera notamment l'occasion d'approfondir avec les autres maîtres d'ouvrage et concessionnaires la répartition financière de l'investissement pour les espaces publics et les éventuels dévoiements de réseaux. Quel cout ? "*

*La réalisation du projet de transport par câble s'appuie sur :*

*- un contrat d'assistance à maîtrise d'ouvrage, représentant un montant contractualisé de 1 375 000 € HT ;*

- des prestations d'étude et de contrôle, pour un montant représentant 372 045 € HT ;
- un contrat de type marché public global de performance, incluant la maintenance sur une durée transitoire de six années ; quel cout ?
- la prise en charge de l'exploitation par l'exploitant du réseau de transports en commun, via des clauses à préciser dans le futur contrat.

Les projets retenus pour l'analyse des effets cumulés sont : "Le coût de l'ensemble des mesures de d'évitement, de réduction, de compensation, d'accompagnement et de suivi des mesures en faveur de l'environnement s'élève à 808 904 €HT

- Enfouissement ligne électrique de 63000 v sur 800 m 552840€ HT montant estimatif 702.800€ HT (provisoire)
- Réhausse la seconde sur 500 m rive droite pour un montant estimatif de 52.000€ HT (provisoire)
- Mise en comptabilité du réseau de chaleur montant estimatif 30.000 € HT
- Services SMMAG Avant/Après 160.000€ HT
- Frais d'acquisition foncières et autres... »

---

## La Poya

---

### Paroles de contributeurs

(838, ADTC) : « La rigidité du tracé qu'impose la technique du câble positionne, à La Poya, la station terminus loin des correspondances actuelles bus ou tram. Le SMMAG a donc développé le projet de réaménagement de la station du tramway pour la rapprocher de celle du Métrocâble et des bus pour faciliter les correspondances (concertation sur ce projet en 2021).

Ce projet de Pôle d'Échange Multimodal est donc directement lié au projet de métro câble et n'aurait aucun sens sans lui. Pour l'ADTC, il est anormal que le coût de réaménagement de ce pôle d'échange (évalué à 15 M€ dans le dossier de concertation de 2021) ne soit pas intégré dans le dossier de l'enquête publique et dans l'évaluation socio-économique...alors que les prévisions de fréquentation du Métrocâble semblent intégrer ce réaménagement. »

(734) : « le coût du réaménagement du terminus de la Poya nécessaire pour le câble n'est pas pris en compte (+15ME). Le coût réel du métrocâble serait donc proche des 100ME, dont environ 80ME à financer par la métro »

(483) : « La restructuration du pôle d'échange de Fontaine La Poya, visant à rapprocher la station de tram et les arrêts de bus de la station du Métrocâble à Fontaine La Poya figurait dans le dossier de concertation de 2021. Elle apparaît encore sur le dossier du permis de construire G1 : le plan page 122 montre le terminus du tram A repositionné au Sud du centre commercial, au pied de la station du Métrocâble. Alors que cette restructuration est une conséquence directe du projet, qui semble implicitement incluse dans les prévisions de fréquentation de 2021, son coût (15 Me valeur 2021) n'est pas intégré dans l'évaluation socio-économique »

(1218) : « Contrairement à ce qui est mentionné dans le dossier d'enquête (pièce A) qui indique que le réaménagement du PEM La Poya tient compte du projet de câble, c'est le projet de Métrocable, qui en imposant de nouvelles correspondances avec les bus (qui n'existent pas aujourd'hui) et en étant implanté loin du terminus actuel du tramway, nécessite l'aménagement du PEM La Poya.

Comme cet aménagement évalué à 15 M€ est nécessaire et uniquement justifié par le Métrocable, il aurait dû faire partie intégrante du dossier de l'enquête surtout que son montant représente une part significative du projet global.»

## Ligne électrique

### Paroles de contributeurs

(557) : « Enfouissement de la ligne aérienne 63KV en rive gauche et surélévation de la ligne 225KV : coût supplémentaire 550 K€ révisé 702 M€ en 2023 : abaissement caténaire. Coûts à réactualiser ? Le public ne peut pas avoir une idée réaliste du coût ».

(231) « Enfouissement ligne Électrique de 63000 v sur 800 m 552840€ ht montant estimatif 702.800€ ht. PROVISoire ; Réhausse la seconde sur 500 m rive droite pour un montant estimatif de 52.000€ ht. PROVISoire »

(74) : « Demande le cout lié aux travaux de RTE : 600 m. de ligne électrique à enterrer sur rive gauche du DRAC et 800 m. à relever de 8 m. sur rive droite »

(708, EDF Hydro) : « Toute intervention en rivière doit faire l'objet d'une Convention d'Information Réciproque avec EDF ».

(1048) : « Le comité syndical du SMMAG a voté une délibération le 16 novembre 2023 pour une convention de travaux avec RTE, qui a pour but de réhausser la ligne à haute tension, pour une somme de 2.7 M€. Cette somme est conséquente et laisse donc envisager des travaux importants. Cette somme ne fait visiblement pas partie de la somme de 65M€ budgétée pour le projet.

Il est surprenant

- que ces travaux ne soient pas inclus dans l'étude d'impact
- que l'étude d'impact de ces travaux sur la résistance de la digue ne soit pas présentée
- que l'impact de ces travaux sur l'usage de la digue ne soit pas présenté

Cette somme aurait dû être prise en compte dans l'évaluation socio-économique »

Quel est le montant connu aujourd'hui du budget d'investissement du projet présenté et à quelle date a t'il été arrêté ?

Pouvez-vous le détailler par poste (Acquisitions foncières, constructions, câble, mesures compensatoires, indemnités de survol, etc.).

Quel est le montant des coûts de réalisation du PEM La Poya, actualisé 2023 ? Y compris ceux couvrant le déplacement du terminus du tram A.

Quel est le montant du budget, actualisé 2023, des opérations de réhausse et d'enfouissement des lignes électriques RTE en bordure du Drac.

Certains contributeurs pensent que les coûts de ces deux dernières opérations devraient être inclus dans le budget global du projet. Et vous ?

## 4.4.2. PLAN DE FINANCEMENT

### Paroles de contributeurs

(1674) : Nous attirons cependant l'attention sur le fait que les fonds alloués par les cofinanceurs institutionnels (Europe/FEDER, État, Région...) pour ce projet ambitieux qui répond à de multiples

*attentes et enjeux, seraient perdus et non redirigés sur d'autres projets en cas d'abandon du transport par câble.*

(690) : « *sur la gestion des financements fléchés sur ce type de transport évidemment pas eu de discussion démocratique en amont et au plus haut niveau déplorable aussi !* »

(1238) : « *Une information très limitée est donnée dans le document PIÈCE D - ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE :*

### **3.5.7 Modalités de financement**

Le financement du projet sera assuré par le SMMAG, avec des participations financières de l'Union Européenne via le programme FEDER, de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER), de Grenoble-Alpes Métropole et de l'Etat via le 4<sup>ème</sup> appel à projet TCSP sont attendues.

Le détail des financements est le suivant :

- Contrat Plan Etat Région : 10M€ sont contractualisés avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Fond Européen de Développement Régionale : 2,5 M€ ont été demandés à l'Union Européenne par l'intermédiaire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Participation Grenoble-Alpes Métropole : 10M€ délibérés par la Métropole
- Participation attendue dans le 4<sup>ème</sup> Appel à projet TCSP de l'Etat : 5 M€ estimés si projet retenu
- Le SMMAG assure la prise en charge du restant de l'investissement en autofinancement.

»

Lors de la réunion publique du 28 novembre 2023, seule une subvention de l'État à hauteur de 5 M€ dans le cadre des projets labellisés Plan de relance des mobilités, a été évoquée par le maître d'ouvrage.

Dans le dossier, il est fait état d'un plan de financement avec 4 subventions.

Qu'en est-il réellement ?

Le SMMAG peut-il confirmer que ce qui n'est pas subventionné sera financé par lui, soit sur ses fonds propres, soit par un recours à l'emprunt ?

### **4.4.3. FONCTIONNEMENT-ENTRETIEN**

#### **Paroles de contributeurs**

(678, Président FTP de l'Isère) : « *Ce type de transport est idéal avec un coût d'exploitation inférieur aux autres modes de transports.* »

(322) : « *Le câble est un moyen de transport d'avenir en zone urbaine, et cet atout manque à notre agglomération. Mais, même si c'est sur un tronçon idéal pour le métrocâble, le projet est surdimensionné pour le faible besoin de mobilité avec un coût de fonctionnement surdimensionné* »

(1422) : « *Le coût de maintenance 1,7M€ jusqu'en 2030 et 1M€ de 2031 à 2034 : plus le matériel vieillit, moins il coûte en maintenance !! incroyable.* »

(1067) : « *Coût d'exploitation d'un téléphérique vs transports traditionnels : Il fonctionne toute la journée, même s'il est vide. S'il y a un pic de passager le matin et le soir pour les déplacements travail/école/domicile, le reste de la journée et les week-ends peu de passager se déplacent (surtout sur cet axe), donc il tournera à vide. Il va nécessiter un personnel spécialement formé qui*

*n'existe pas aujourd'hui à la TAG. Des coûts supplémentaires de main d'œuvre dédiée sont donc à prévoir pour un unique équipement. Les coûts d'exploitation pourraient n'être pas cohérents avec le nombre de passager transportés. »*

(569) : *« Règlementation maintenance et inspections calquée sur celles des remontées mécaniques. Ceci implique des arrêts du système qui vont perturber la continuité du service urbain. Le Certu conseille d'effectuer ces opérations en période de fermeture nocturne ou en fermant le câble quelques heures avant la fermeture. En cas d'impossibilité, ces opérations doivent être réalisées en période creuse. Si les remontées mécaniques présentent des faibles coûts de maintenance, ceux-ci ne sont pas aussi avantageux en ville. »*

(231) : *« Le coût de maintenance pour l'ensemble de la période de 6 ans s'établit à 10.113.878 € HT, dans le cadre du marché global de performance. Le coût annuel d'exploitation est quant à lui estimé à 1.200.000 €/an, à la mise en service. »*

(734) : *« Le dossier indique un coût d'exploitation de 2.4ME sans donner plus de précisions. Il y a trois grandes composantes à prendre en compte : les salariés nécessaires pour l'exploitation (y compris nettoyage des cabines, entretien des stations...), les coûts de maintenance (par exemple surveillance et entretien du câble) et l'énergie. Les 2.4ME ont probablement été calculés en faisant  $0.9+1+0.5=2.4$ , alors qu'un coût plus réaliste serait de  $1.1+1.7+1=3.8ME$*

- *Le nombre de salariés présents est au minimum d'un par station ouverte au public pour surveiller le débarquement/embarquement, à quoi s'ajoute très probablement un salarié pour contrôler le tout, et probablement un salarié pour passer de station en station (il faut bien remplacer les salariés à l'embarquement pendant leurs temps de pause). On a donc 5 à 6 salariés pendant 15h/jour. Le document du STRMTG (lien 2 de la section 6) donne (page 64) 3000 euros (2011) par jour pour 4 salariés exploitant une installation "simple" avec 2 stations sur la base de 19.5h/jour (7000 heures annuelles), contre 5 salariés sur la base 16 heures/jour, on peut donc tabler sur un peu plus d'1ME pour ce poste.*
- *La délibération du SMMAG du 24 mars 2022 (cf. bilan concertation 2021 page 220, lien 1 de la section 6) donne 1.7ME de maintenance les 6 premières années, puis 1ME puis 1.1ME avec pour explication la prise en charge progressive par l'exploitant TAG. Vu le poste précédent, les 2.4ME annoncés par le SMMAG comptent certainement sur 1ME et pas 1.7ME pour la maintenance. Comment le SMMAG espère-t-il descendre de 1.7ME à 1ME? Si c'est réellement possible d'économiser 0.7ME sur 1.7ME, alors le contrat initial à 1.7ME semble fort mal négocié. Il semble plutôt que ce n'est pas possible, le document du STRMTG donne 420k€ (2011) de maintenance par an pour une installation simple qui consomme 1.4 millions kWh par an, 5 fois moins que le métrocâble. On peut légitimement s'interroger si l'hypothèse 1ME pour la maintenance n'est pas juste une manière de rendre la pilule moins amère (dans 6 ans tout le monde aura oublié).*
- *L'énergie : les 6.4 millions de kWh par an au début, ont sans doute été calculé à un prix de 0.08 euros du kWh (voire 0.06 ?), alors que le prix réaliste du kWh dans les années à venir sera très probablement plus proche du double à 0.16 euro du kWh. Le câble fonctionne en effet pendant les deux périodes de pointe de la journée, celle de fin de matinée mais aussi celle de début de soirée (contrairement à un câble dans une station de ski qui n'est pas utilisée lors de la pointe de début de soirée, la plus marquée). »*

Quel sont les coûts de fonctionnement (personnel, consommation énergétique, entretien, etc.) en fonction des différents régimes de fonctionnement du câble ?

Pourquoi, comme s'en étonnent des contributeurs, les coûts d'entretien varient-ils, à la baisse, dès lors que le contrat de 6 ans avec POMA s'achève, et alors qu'une « maintenance lourde » sera de plus en plus nécessaire ?

## 4.5. CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### Paroles de contributeurs

(558) : « *Il est propre, consomme peu d'énergie électrique, est sans émission de CO2 directe et ne participe pas à la pollution atmosphérique. Ce qui n'est pas le cas pour le bus, même pour le BHNS* »

(1341, association Mobilis) : « *Le métro-câble est une solution de transport peu énergivore par rapport aux solutions telles que le tram ou les bus (4 à 5 fois inférieurs par utilisateur et par km)* »

(393) : « *Jeune ingénieure dans le domaine de l'énergie : il est très complexe aujourd'hui de mener un projet aussi technologique que celui-ci dans la logique de sobriété que nous devons adopter aujourd'hui (les scénarios RTE et Négawatt préconisent d'axer notre réflexion sur la sobriété et l'efficacité en premier lieu). Le métrocâble ne fait pas partie de ces projets qui permettent une réelle efficacité ou un levier de sobriété* »

(360) : « *Forte consommation : le moteur électrique tracte toutes les cabines du téléphérique (une vingtaine de tonnes), le câble (une centaine de tonnes) ; Tracter 120 tonnes, 15 heures par jour, même si aucun client, c'est une aberration écologique* ».

(1021) : « *Le transport par câble est donc au moins 20 fois moins efficace que le tram. Ce projet est tout sauf sobre au niveau énergétique* »

(1204) : « *La consommation énergétique par passager.km est incroyablement élevée, ce qui explique le gain en GES dérisoire (1t/jour, sans prendre en compte la construction !) et un coût de fonctionnement très sous-évalué dans la présentation qui retient le prix de l'électricité avant les hausses récentes ! Au prix actuel, la consommation seule dépasse le coût de fonctionnement présenté !* »

(1693) : « *le câble est un mode de transport énergivore, plus proche de la voiture individuelle que du transport en commun, surtout avec une faible fréquentation ; cela ne répond pas au deuxième objectif énergétique, la sobriété, pour favoriser la transition énergétique. La maintenance est aussi contraignante, le coût disproportionné / aux objectifs de diminution de GES. Il vaudrait mieux remettre en service les trolleybus* »

(1606) : « *projet pas si vertueux que ça 6 413 068 KWh/an à la mise en service et 8 030 267 KWh/an à terme. 2 stations simples, 4 doubles, soit 10 gares au total, "la majeure partie de la puissance nécessaire sera absorbée par les frottements, la présence de passagers ou non fera*

peu de différence". Cela sera plus énergivore qu'un tram, peut-être même plus énergivore qu'un bus pour le même nombre de passagers transportés ».

(71, 484) : « Référence : pièce B3, IV.2.4 : Consommation câble : 6,4 GWh/an, à 5,5 m/s en HP et 4,35 m/s en HC, ou 8 GWh/an si 4,85 m/s en HC (le passage de 5.5m/s (19.8km/h) à 4.35m/s (15.66km/h) augmentera de 2 mn 45 s le trajet complet)

Sur la base de 4600 personnes/jour transportées, on peut estimer à environ 1 millions le nombre de trajets/an. Avec une consommation affichée de 6.4 GWh, la consommation par trajet est de 6.4 kWh. Ramené à la distance parcourue (3,5 km), on arrive à 2 kWh/km/personne pour un trajet de bout en bout (qui ne seront pas la majorité), soit 20 fois plus qu'en tramway. Un travailleur faisant 200 aller-retours va donc consommer 2560 kWh (6.4x2x200) par an, soit plus que sa consommation résidentielle.

Sur le trajet SMLV-Oxford, 6 x plus court, on sera 100 fois plus énergivore qu'en tramway.

Consommation totale du réseau tramway grenoblois en 2016 : 26,268 GWh (<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/enquete-nationale-sur-les-transport-collectifs-urbains/#/resources>, fichier open-data-tcu.xlsx, ligne 349).

Le câble consommerait ainsi un quart du réseau tramway, ou un peu plus que la ligne E mais pour une prévision de passagers 10 fois inférieure (4 600 vs 45 000) et un trajet souvent plus court (516 m pour Hôtel de Ville-Oxford).

Le coût de fonctionnement est annoncé à 2.4 M€/an (p12, pièce B3), mais avec quelle hypothèse sur le prix du kWh ? à 0.08 €/kWh ? Il sera probablement plutôt de 0.16€/kWh les prochaines années. Le coût de fonctionnement annuel du câble passerait alors de 2.4M€ à 2.9M€/an.

Solution possible : diminuer encore plus la vitesse du câble en HC (Exemple Medellin <https://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ExeTransportsCablesComplet.pdf>). À Medellín, « les lignes K et J du MetroCable (monocâble) sont exploitées à 5, 4 ou 3,5 m/s suivant l'affluence en station. Le temps de trajet varie donc de sept à onze mn sur la ligne K et de neuf à quatorze mn sur la ligne J ». Ce document explique que le monocâble semble un mode de transport par câble plus énergivore que d'autres modes de transport par câble (à 0.1 kWh par capacité de voyageur\*kilomètre contre 0.01 à 0.03 pour le tramway par exemple). Dans le projet, le taux d'occupation du câble étant très faible on obtient une consommation par trajet démesurée. »

(734) : « Le dossier d'enquête (document B10 paragraphe IV.2.4) indique une consommation de 6.4 GWh par an au lancement et 8 GWh à terme. Cela représente (au lancement) plus que la consommation du tramway E (qui transporte 10 fois plus de voyageurs), ou encore un quart de la consommation totale de l'ensemble du réseau tram grenoblois, pour un nombre de passagers transportés environ 50 fois moins important (1 million vs 57 millions de trajets en tram pour une consommation de 26 GWh en un an d'après les données 2016 (<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/enquete-nationale-sur-les-transport-collectifs-urbains/#/resources>, fichier open-data-tcu.xlsx, ligne 349). Le câble n'est pas du tout une solution sobre d'un point de vue énergétique. Ceci vient de deux raisons :

- Le monocable coûte moins cher que d'autres solutions de type câble en investissement, mais nécessite plus d'énergie en exploitation car il y a plus de frottements. Le document du STRMTG (<https://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ExeTransportsCablesComplet.pdf>, page 63) donne un coût compris entre 0.05 et 0.1 kWh par capacité de voyageur kilomètre pour le monocable, contre 0.01 à 0.03 kWh pour le tramway par comparaison. (Attention, ces chiffres représentent des valeurs minimales de consommation qui ne sont atteintes que si les véhicules sont complets de terminus à terminus, les consommations tenant compte de l'occupation réelle sont significativement supérieures).

- *Le taux d'occupation moyen du câble sera faible à très faible. En jour ouvrable de base avec une prévision de 4600 trajets par jour pour une capacité de 600 passagers/heure \* 2 sens \* 16 heures=19200 cela donne un taux d'occupation de  $0.24/2=0.12$  (en supposant que l'une des origines/destinations est en très grande majorité Oxford et en supposant un certain équilibre entre St Martin le Vinoux et Fontaine, un voyageur utilise en moyenne une cabine pendant la moitié du trajet entre les deux terminus). Mais on peut diviser par 2 pendant les vacances et par 3 au moins les week-ends. Sur l'année on devrait au mieux atteindre les 0.08, soit en moyenne une personne par cabine de 12. En-dehors de l'heure de pointe du matin et du soir en semaine, la plupart des cabines seront vides. En comparaison, le nombre de passagers du tram était en 2016 de 57 millions pour 5.2 millions de km parcourus, soit environ 500 000 trajets, donc un peu plus de 100 passagers par trajet. Ce qui doit donner un taux d'occupation moyen proche de 0.16 (110/186 pour un tram court TFS ou 110/288 pour un tram long Citadis, en supposant que le trajet moyen est proche du tiers d'un trajet entre les deux terminus). On est donc proche du double du taux moyen du câble. En effet, pendant le week-end et les vacances, la fréquence de circulation du tramway est adaptée ce qui est impossible sur le câble où on peut seulement réduire un peu la vitesse, ce qui améliore le taux d'occupation moyen du tram comparé au câble.*

*Sur la base de 1 million de trajets par an, on arrive à une consommation de 6.4kWh par trajet réellement effectué sur le câble, donc un peu plus de 3kWh/km (20 fois plus qu'en voiture électrique, et en tramway, c'est 0.1kWh/km). Un salarié faisant un aller-retour pendant 200 jours par an consommerait environ 2500 kWh juste pour faire un petit bout de son trajet domicile-travail, c'est-à-dire autant que la consommation moyenne d'un Français chez lui. »*

*(1602) : « consommation électrique : 6 413 068 kWh/an en 2025, 8 030 257 kWh/an (pièce A, page 84), capacité : 600 pers/h (pièce A, page 33), plage horaire 15 h/jour (pièce A, page 33), longueur totale : 3,5 km*

*Plusieurs calculs de consommations par pers.km peuvent être conduits à ce stade. Si on considère une distance moyenne du trajet de 1,75 km (soit la moitié du trajet total de 3,5 km) et un taux de remplissage entre 25 % et 50 %, on obtient une consommation d'énergie entre 4,5 kWh/(pers.km) dans le cas le plus défavorable (taux d'utilisation de 25 % à la mise en service) et 1,1 kWh/(pers.km) dans le cas le plus défavorable (taux d'utilisation de 50 % à terme) »*

*(1280) : « cout énergétique...*

**TABLEAU COMPARATIF DES CONSOMMATIONS ELECTRIQUES**

*(IMPORTANT :La plupart des chiffres sont vérifiables sur les documents du SMMAG et de la TAG et ne sauraient engager l'auteur)*

	Unité	Métrocâble		Tramway
		Provisoire	Final	
Longueur de Igne	km	3.7	3.7	47.7
Capacité horaire *	P/h	600	1 500	2 750
Consommation annuelle totale **	kWh	6 000 000	8 000 000	26 000 000
Consommation horaire par passager par km	kWh/P/h	2 703	1 441	198
<b>Ratio Métrocâble/ Tramway</b>		<b>13.64</b>	<b>7.27</b>	
Estimation fréquentation journalière **	P	4 700	7 700	
Estimation fréquentation annuelle ***	P	1 457 000	2 375 000	89 000 000
Consommation par passager par km	kWh/P	4.12	3.37	0.29
<b>Ratio Métrocâble/ Tramway</b>		<b>14.10</b>	<b>11.53</b>	

\* Le débit horaire théorique du tramway est une moyenne entre les débits mini de 1500 et maxi de 4000 compte tenu de la capacité et du nombre de rames en exploitation sur les lignes

\*\* Chiffres SMMAG

\*\*\* Pour le Métrocâble chiffres calculés à partir des données du SMMAG. Pour le tramway chiffre de la TAG

(1846, FNE) : « Avec un parcours total de 3,5 km, on peut faire l'hypothèse que la distance du trajet moyen est 1,75 km. La consommation d'énergie électrique par personne et km parcouru [kWh/(pers·km)] en se basant sur un fonctionnement de 365 jours/an se calcule comme suit :

- 2025 : 2,2 kWh/(pers·km) ou 0,113 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km)
- 2035 : 1,6 kWh/(pers·km) ou 0,084 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km)

Ces valeurs sont extrêmement élevées.

A titre de comparaison des estimations des consommations du transport par câble et d'autres moyens de transport sont indiquées ici.

Transport par câble :

- 0,57 kWh/(pers·km) Le transport par câble (téléphérique) de la Base empreinte de l'ADEME (« Base Empreinte® » s. d.) avec 0.0295 kgCO<sub>2</sub>eq/(personne·km) sans précision de la répartition entre les différents postes. La consommation électrique a été calculée à partir des émissions CO<sub>2</sub>, avec le facteur d'émission actuel.
- 0,17-1,8 kWh/(pers·km) pour le transport par câble fourchette donnée par le Shift project calculé à partir du coût (Nicolas Raillard s. d.).
- 0,24 kWh/(pers·km) Téléphérique Jandri Express - Deux Alpes avec un remplissage de 50 % (après correction pour le travail fourni pour le dénivelé) (remontées-mecaniques.net s. d.).

Voitures individuelles :

- 0,38 kWh/(pers·km) consommation électrique seule voiture moyenne gamme électrique en autosoliste (« Base Empreinte® » s. d.) ou 0,020 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km)
- Voiture thermique moyenne France en 2018 0,19 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km) (« Base Empreinte® » s. d.)
- 0,2 (0,14-0,24) kWh/(pers·km) pour une personne seule en voiture électrique, on a (Nicolas Raillard s. d.) correspondant en moyenne à une émission pour l'énergie de 0,010 kgCO<sub>2</sub>eq/(personne·km).

- 0,13 - 0,17 kWh/(pers·km) petite voiture électrique (Fiat 500 à Renault Zoé) (« Voici les voitures électriques qui consomment le moins ! » s. d.)

*Transport par tram*

- 0,013 kWh (pers·km) un tram (à moitié rempli) (Nicolas Raillard s. d.)
- 0,057 kWh (pers·km) transport par tram dans une agglomération de la taille de la Métro (« Base Empreinte® » s. d.)

*Déplacements actifs et sobres*

- 0,007 kWh (pers·km) Vélo électrique ou EDP (engin de déplacement personnel) (Nicolas Raillard s. d.)
- 0,004 kWh (pers·km) Vélo électrique ou 0,00223 CO<sub>2</sub>eq/(personne·km) (« Base Empreinte® » s. d.)

*Uniquement la consommation directe d'énergie est considérée (scope 1 et 2) dans ces comparaisons, sans les émissions nécessaires à la production du véhicule ou de l'infrastructure.*

*En somme, le transport par câble du Métrocâble est très gourmand en énergie électrique en opposition avec des impératifs de sobriété.*

*Ceci met aussi son équilibre économique en question car on peut s'attendre à des fortes tensions sur l'énergie électrique avec l'électrification des véhicules et le développement de chauffage par pompes à chaleur ».*

*(1564-Ville de Saint-Égrève) : « Les analyses développées dans certaines contributions montrent que la solution câble est loin d'être sobre. Le SMMAG ne fait pas la démonstration du contraire. Le risque d'un dérapage des coûts de fonctionnement dus au coût de l'énergie est important.*

*De plus, sur une amplitude de 15 heures d'ouverture (6h à 21h), seule la vitesse, réduite en heures creuses, permet un gain d'énergie car on n'arrête pas le câble (sauf entre 21h et 6h), contrairement au tram ou bus dont la fréquence peut être réduite en heures creuses.*

*Ces considérations, tout comme l'analyse qui suit dans la partie ci-après, conduisent à interroger la question du mix énergétique pour les transports de l'aire grenobloise.*

*- Va-t-il encore de soi, que l'énergie reine décarbonée soit l'énergie électrique dont le coût n'est plus maîtrisé et la disponibilité incertaine à un horizon proche ?*

*- Ne faut-il pas évaluer des alternatives pour certains usages à l'image des bus fonctionnant, au bioGNV, carburant largement décarboné, déjà utilisé par la TAG et qui rendrait un service comparable et même meilleur que le câble (voir partie III) ?*

*Il y aurait ainsi une cohérence avec la collecte des déchets alimentaires aux fins de produire du bioGnv, générant une production locale, largement dégagée largement de tout aspect géopolitique, renforçant l'autonomie de notre territoire ».*

Pour certains contributeurs, le projet est peu consommateur d'énergie électrique.

Calculs à l'appui, d'autres contributeurs affirment que l'énergie consommée par un utilisateur du câble (2 à 4 kWh/km) est très supérieure à celle consommée par un utilisateur du tram ou même à celle d'un autosoliste en voiture électrique. En conséquence, ils contestent la capacité de ce projet de transport par câble à apporter une réponse vertueuse aux problèmes de consommation énergétique des transports en commun.

Qu'en est-il réellement ?

## 4.6. ACCESSIBILITÉ

---

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### Paroles de contributeurs

(1894) : « Possibilité de transporter les vélos : Afin de favoriser l'interconnexion avec les différents types de transport et notamment le réseau cyclable, il sera possible d'embarquer avec son vélo à bord des cabines du transport par câble ».

(1873) : « mode de transport adapté aux PMR, projet coconstruit avec les associations de handicap »

(1076) : « Toutes les personnes PMR dans des situations similaires à celle de mon fils qui empruntent souvent les transports en commun, font face à un vrai parcours du combattant pour accéder aux trams, bus et galèrent face aux obstacles et aménagements sur la voie publique en général. Le souci apporté à l'accessibilité du câble tant aux stations que dans les cabines est très satisfaisant »

(1277, groupe inter-associatif accessibilité) : « Transmet par fichier joint un cahier des charges par type de handicap. Demande de mettre en place des groupes de travail afin de travailler de manière détaillée tous les aspects liés à l'accessibilité globale du futur transport par câble. En cas de panne entre eux stations, quelles modalités d'évacuation sont-ils prévus pour les personnes en situation de handicap ? Quelle modalité d'information (visuelle et audio) sur les pannes en temps réel et en amont ? Temps de travail pour la mise en place de tous les points évoqués ? »

(367) : « Accès PMR dépend du bon fonctionnement simultané des ascenseurs dans toutes les stations, multipliant le risque que la télécabine soit temporairement inaccessible ».

(290) : « Obligation pour l'utilisateur d'utiliser des ascenseurs ou des escaliers, roulants ou non. Alors que pour les autres modes tous les déplacements de l'utilisateur se font de plain-pied, du trottoir au bus ou au quai du tram ».

(281) : « Difficulté d'accès pour les vélos en cas de forte affluence, vélo électrique lourds et volumineux. L'accès sera-t-il possible avec un vélo à toute heure ou les horaires d'accès seront-ils limités comme sur les trams ».

(565) : « la tolérance d'embarquement des vélos et trottinettes en tout genre et devenu un véritable problème dans les TC occasionnant pas mal de conflits entre usagers, demande que des cabines soient dédiées aux vélos »

(1871) : « Une autre faiblesse est le transport de cycle qui, s'il est autorisé se fera au détriment du nombre de passager »

(723) : « mode de transport mal adapté au transport d'un vélo en cabine ; inconvénients des accès nécessitant vraisemblablement escaliers et ascenseurs (accès handicapés) »

(166) : « Vélo dans les cabines : difficile, temps perdu, encombrement des vélos »

(1021) : « Nécessité d'avoir une très bonne articulation avec les autres modes de déplacement avec des temps de correspondance minimisés : accès aux quais à faible hauteur, intégration de P+R, environnement favorable à la marche à pied et aux modes actifs à proximité »

Une contribution (association) demande la mise en place de groupes de travail sur tous les aspects liés à l'accessibilité globale du futur transport par câble et pose des questions pratiques qui préoccupent les PMR.

Que pouvez-vous leur répondre ?

Des contributeurs se posent des questions quant à la coexistence entre vélos et passagers, en termes de facilité d'accès aux cabines (escaliers, ascenseurs) et de place utilisée dans les cabines par les vélos au détriment des passagers.

Avez-vous prévu des règles particulières pour gérer cette cohabitation entre vélos et passagers, en fonctionnement normal, aux heures de pointe, etc. ?

Une autre question récurrente concerne l'accès aux quais : avec des plateformes à R+1 pour la Poya, à R+2 pour l'Argentière, à R+3 pour Oxford et SMLV, beaucoup de passagers (vélo naturellement, mais aussi piétons) seront tentés d'utiliser les ascenseurs :

- Combien d'ascenseurs par station ?
- Quelles capacités par cabine d'ascenseur ?
- Quel temps d'attente entre 2 montées ou 2 descentes d'ascenseur ?
- Combien de marches d'escalier à monter pour les plus courageux à Oxford et SMLV ?

## 4.7. EFFICACITÉ (BÉNÉFICE, INTÉRÊT...)

Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.

### 4.7.1. ESTIMATION FRÉQUENTATION

#### Paroles de contributeurs

(1321 BENJAJI) : « La zone concernée par le câble est actuellement bien desservie, son seul intérêt serait un maillage des 3 sites dans un objectif de report modal important.

Demande de mieux étayer les prévisions de fréquentation, en différenciant les hypothèses de trafic et le report modal attendu, en analysant les impacts sur les lignes actuelles (hausse de qualité de service), en incluant la fréquentation liée au développement immobilier (non réalisation Projet PdV à Sassenage) et en tenant compte des TC actuels ».

(1894) : « Une ZFE qui va impacter à la hausse le niveau de fréquentation du câble : La ZFE n'était pas prise en compte dans les analyses initiales de fréquentation du câble. Il apparaît évident que l'utilisation des transports en commun va se développer du côté Fontainois pour permettre aux détenteurs de véhicules critères 3, 4 et 5 de pouvoir circuler dans l'agglomération. Il apparaît que 16% des véhicules de la rive gauche du Drac, du Vercors et du Pays Voironnais ne

*pourront plus rentrer dans Grenoble au regard des critères de leurs véhicules. Fontaine étant une porte d'entrée de la ZFE, la construction d'un pôle multimodal sur la Poya, à la limite de Sassenage, devient encore plus nécessaire. Les habitants de Fontaine, mais également les habitants des autres communes hors ZFE, pourront se connecter à l'agglomération via les transports en commun Fontainois : câble, tram, bus, chronovélo ».*

(434) : *« En 2012/2013, les études de faisabilité du Métrocâble portaient sur un potentiel de 2 600 logements et 70 000 m<sup>2</sup> d'activité, aujourd'hui il reste uniquement 550 logements sur la partie fontainoise.*

(1238) : *« L'absence d'une étude spécifique des flux actuels et des flux futurs entachent d'une considérable incertitude les différents éléments quantitatifs proposés dans le dossier. Cette absence et les données utilisées sujettes à caution remettent en question en particulier la valeur actualisée nette. Donc l'intérêt socio-économique de ce projet n'est pas démontré. Seulement 2000 voyages par jour aujourd'hui en TC vers la presqu'île dont la moitié au moins arrivent sans rupture (ligne Transisère - ligne 22)*

(1201) : *« Analyse les profils des utilisateurs potentiels :*

*- Les habitants des communes proches du câble (Sassenage, Fontaine, Saint Martin le Vinoux) : Document D00, p47-48) que les lignes 22 et C6 ne desserviront plus la Presqu'île puisqu'elles seront en doublon avec le Câble. Avec un temps de parcours rallongé du fait d'une correspondance, et un risque qu'ils se reportent vers la voiture...*

*- Les habitants du Pays Voironnais, la Bièvre..., et les habitants du Vercors continueront de prendre leur voiture.*

*- La fréquentation annoncée par le SMMAG pour le Métrocâble (4600 trajets / jour à la mise en service, 7700 trajets / jour à terme est très probablement surévaluée (post covid, télétravail, élargissement A480, et diminution PdV »*

(91) : *« La modélisation des déplacements a été effectuée sur des déplacements de 2010 (Mr Laval/SMMAG 14-12-2022, Sassenage) ; une nouvelle étude de mobilité est en cours avec des chiffres de 2019. L'analyse des déplacements ne tient ainsi pas compte des situations nouvelles : passage à 3 voies de l'A480, accès direct aux portes de la presqu'île depuis le nord avec stationnement possible sur place dans les parkings d'entreprise, mise en place du télétravail (2 ou 3 jours de déplacements plutôt que 5). Pourquoi la modélisation prévoyant un certain trafic de voyageurs sur le câble, ne tient pas compte de ces évolutions ? L'évolution des emplois sur la Presqu'île n'est pas encore connue : comment estimer alors l'évolution des besoins de transport ? »*

(530) : *« La fréquentation des cabines sur ce trajet : Les 4800 voyageurs/jour sont issus de chiffres datant de 2010 (dans la concertation de 2015) ; changement depuis : Covid, agrandissement de la Rocade, mise en place du Télétravail.- 4 à 5mn de gain de temps câble/ voiture annoncés mais sans tenir compte du temps de correspondance et d'attente aux stations (auxquels on peut rajouter 2 à 3mn);- taille inadaptée avec une demande qui doit être revue, vu la non construction de la ZAC de Sassenage. La demande actuelle est satisfaite par un simple bus pour la liaison Presqu'île-Fontaine, Bus non articulé non saturé à ce jour.*

(639) : *« Ce projet estime la fréquentation de ce Metro câble à un nombre bien plus élevé que le nombre de personnes qui actuellement font le même trajet ».*

(734) : « Les prévisions de 4600 à 7700 voyageurs par jour ouvrable de base semblent bien optimiste pour la première et complètement irréaliste pour la deuxième. En effet la fréquentation des transports en commun a baissé depuis 2019, conséquence du covid, il y a environ 20% d'utilisateurs en moins (suite au développement du télétravail, vélo, covoiturage...), 57 millions de trajet en tram en 2016 contre 42 en 2022. Et le potentiel réduit des Portes du Vercors rend l'évolution à 7700 trajets par jour irréaliste. Le maillage des lignes de tram A B et E a peu d'intérêt sauf pour aller vers le nord sur la E, en tout cas tant que la A n'est pas prolongée vers le Nord. Le potentiel de cette liaison est principalement pour les déplacements domicile-travail sur la presqu'île. Il faut donc s'attendre à une fréquentation nettement plus faible les samedis et pendant les vacances et extrêmement faible les dimanche et jours fériés (il ne faut pas s'attendre à voir des milliers de randonneurs de St Martin le Vinoux aller se promener au coup de sabre à La Poya tous les dimanches, ou inversement des habitants de Fontaine monter à Narbonne le long du Souchet).

Une estimation annuelle réaliste se situe donc entre 700 000 et 1 million de voyageurs par an. Ce qui revient à un coût unitaire du trajet hors investissement proche de 4 € dans le meilleur des cas, et pas loin de 5, pour un trajet moyen inférieur à 2 km. Pour comparaison, un calcul de coût d'exploitation hors investissement donne environ 1 € par trajet en tram pour un trajet moyen sensiblement plus long ».

(1049) : « le projet n'a pas le succès escompté auprès des ingénieurs de la presqu'île : 2 % ont déclaré vouloir prendre le câble = 400 personnes »

(1385) : « L'absence de justification d'une estimation à 4600 usagers / jour permet d'émettre une forte inquiétude sur une donnée clé justifiant l'investissement du projet et sa pertinence au regard de la réponse au besoin en mobilité des habitants du secteur, et donc au regard de son utilité publique ».

(1404) : « Suite aux demandes d'explication adressées au SMMAG, constat : le document modélisation apporte des éléments de compréhension :

- Le choix modal n'est pas une entrée mais une sortie de modèle
- Pas pris en compte : les aménagements cyclables, la tarification, etc.

Or ces deux éléments semblent déterminants pour "expliquer la forte hausse de la part modale des déplacements à vélo" p7

Le dernier recalage date de 2017. Or on constate l'ampleur du changement de comportement dans le secteur depuis (cf. analyse 30000 déplacements) :

Page 9-10 2035 : Horizon d'offre à terme, toutes stations ouvertes au public (L'horizon 2035 intègre la finalisation de la phase 2 des Portes du Vercors, qui à l'époque était bien programmée à cet horizon) : la phase 2 PdV ne se fera pas, la station de la Saulée au milieu des champs ne devrait pas ouvrir.

P12 les fréquentations des lignes MTAG viennent d'où ? la modélisation ou la réalité (ils sont inquiétants car importante bas si tram A et D, mais hausse C1- incompréhension du tableau.

P 16 : " Il n'y a pas de report modal rive droite - presqu'île alors que c'est là que les gains de temps grâce au câble sont substantiels. Par contre il y a un gros report modal rive gauche - rive gauche alors que le seul trajet câble en 2025 est la Poya - Argentière. "Les conclusions suivantes peuvent être tirées de ce document : - la mise à jour du modèle de simulation devra être faite pour aligner le modèle aux évolutions constatées des parts modales. Des prévisions de trafic transport en commun calculées avec des chiffres plus anciens sont fortement sur-estimées.

- Les prévisions de trafic devraient être recalculées en prenant en compte la non-réalisation de Portes du Vercors sur Sassenage.

*Je recommande à la commission d'enquête de demander au SMMAG de réaliser une nouvelle évaluation socio-économique prenant en compte ces deux éléments »*

(1404) : « Lors de la réunion publique il a été annoncé +30 000 déplacements à la presqu'île en 2035. Le SMMAG s'appuie sur les chiffres issus d'une enquête du PDIE de la presqu'île. En tenant compte des évolutions récentes, 2016-2022 : Le nombre de déplacements vélos piétons a augmenté de 18.000 (+128%). Le nombre de déplacements en TC a augmenté de 3.300 (+15%). Au niveau de la part modale, la voiture conducteur est passée de 45 % à 31 %, les transports en commun de 30 à 27 % et les vélos / piétons de 20 à 36 % : La baisse de part modale de la voiture est entièrement due à l'augmentation de part modale piéton/cycles. Les transports en commun n'ont absorbé aucun report modal. Il y a même eu du report modal transport en commun vers piétons/cycles". Les évolutions futures d'Innovia indiquent : "le scénario 2036 prévoyait, avant mise à jour, 30 % de part modale pour voiture conducteur, 40 % pour les TC et 25 % pour les piétons cycles. Les parts modales ont été modifiées à 25 % pour voiture conducteur, 30-40 % pour les TC et 30-40 % pour les piétons cycles". En tenant compte de l'évolution actuelle, la part modale de des modes de déplacement doux est amenée à augmenter jusqu'en 2035 sur la presqu'île. Il n'y a aucune raison de viser une fourchette 30-40 %, la fourchette cible devrait être 40-45 % à minima. Il n'y a aucune raison d'encourager un report modal piétons-cycles vers TC comme ces fourchettes le suggèrent. En conséquence, la part modale des transports en commun se verrait réduite à 25-30%. Et donc leur volume estimé passerait pour 2036 de 51000 (avant mise à jour) à 33000-39000 Ainsi, contrairement à ce qu'a laissé entendre l'annonce lors de la réunion publique, la mise à jour des prévisions de la SEM Innovia ne va pas en faveur d'une infrastructure lourde de transports en communs et montre que la fréquentation usagers TC de la presqu'île sera inférieure à celle estimée précédemment pour 2036 »

(483) : « Le nombre de personnes transporté est faible, ce qui est confirmé par les chiffres de fréquentation des lignes C6 et 22, par ailleurs il est prévu très peu de report d'automobilistes. La comparaison avec le Téléo de Toulouse est en défaveur du projet du SMMAG. »

Pour des raisons très différentes les uns des autres, de nombreux contributeurs doutent des chiffres de fréquentation annoncés sur le projet.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

## 4.7.2. REPORT MODAL

### Paroles de contributeurs

(1508 PDIE) : « Le PDIE Grenoble Presqu'île représente 22000 usagers sur la Presqu'île et a pour objet principal de réduire les déplacements en "autosoliste". Le câble est un élément du dispositif pour arriver et maintenir 80 % de modes non autosolistes en 2030 avec l'arrivée certaine de plusieurs milliers de nouveaux résidents (salariés et habitants). Lors d'une enquête récente, quasiment tous les autosolistes venant du nord ont répondu que le métro câble les aiderait à changer de mode de déplacements pour atteindre la presqu'île »

(1049) : « le projet n'a pas le succès escompté auprès des ingés de la presqu'île : 2 % ont déclaré vouloir prendre le câble = 400 personnes »

(85) : « interview de Mr Delèze (Monsieur mobilité du Valais Suisse) précise les critères majeurs à retenir, lors d'un projet d'installation du Câble, en tant que Transport en Commun : la rapidité : le câble doit être plus rapide que la voiture pour avoir un report modal intéressant et décarboner le transport »

(938) : « Le chiffrage de 4 600 voyages/jour (avec les études de 2010 !!!) est complètement erroné : agrandissement de l'A480, utilisation importante depuis 2020 du télétravail. Le dossier de l'Enquête Publique indique que les usagers du câble venaient principalement du report d'usagers TC : 93 % des usagers du câble reportés depuis les transports collectifs, 2 % depuis la marche à pied et 5% depuis la voiture (passager ou conducteur), soit environ 150 voitures en moins, sur la base d'un taux de remplissage moyen des véhicules de 1,5 à l'horizon 2025, conformément au taux d'occupation des véhicules projeté à l'horizon 2025. Lors de la réunion publique du 28 novembre 2023, il a même été évoqué par Mr LAVAL, un report modal de 3% des voitures vers le Câble alors que l'un des arguments du SMMAG, était que le Câble allait réduire les entrées de voitures dans Grenoble et l'agglomération ainsi que la circulation, sur ce tracé ».

(1404) : « Le secteur de la presqu'île est saturé, une affirmation (Dossier, RP.) fautive depuis 2020 date de la fin des travaux de la 3ème voie de l'A480. La bretelle d'accès à l'A480 par la rue Jules Horowitz a ouvert au printemps 2023, et la contre allée Jules Horowitz (parallèle à l'A480, derrière le CEA) a ouvert en novembre 2023, pendant l'enquête publique. Elle est encore assez peu fréquentée (200 véhicules / h à 17h au niveau du pont du Vercors). Elle permet un accès direct au CEA et à STMicroelectronics de/vers l'A480(sud) sans passer par le boulevard des Martyrs. De plus le pont du Vercors et alentours sont encore en travaux, le secteur du rond-point est encore en travaux et saturé.

Il reste donc de la marge d'amélioration pour que le trafic soit mieux réparti, pour que les automobilistes se rendant au travail effectuent un trajet minimal hors autoroute / voie rapide (captures d'écran des info-traffic du site [viamichelin.fr](http://viamichelin.fr), aux heures de pointe du matin et du soir, sur 4 journées : mercredi 6/12, jeudi 7/12, vendredi 8/12, mardi 12/12).

En conclusion :

1) Il est dans tous les cas fallacieux de s'appuyer sur l'argument d'un secteur saturé pour promouvoir le câble, puisque le dossier d'enquête parle de 400 voitures évitées par jour à l'horizon 2035 (sur un ensemble d'itinéraires possibles), c'est à dire une goutte d'eau comparée aux plus de 100.000 voitures transitant chaque jour dans le secteur

2) L'affirmation d'un secteur saturé quotidiennement ne correspond pas à une réalité objective. Cela peut certes encore arriver, mais c'est plus l'exception que la norme. L'objectif étant de réduire le nombre de voitures, il est souhaitable de garder un niveau proche de la saturation / légèrement saturé à l'heure de pointe (un trafic complètement fluide encouragerait beaucoup trop les usagers à continuer / retourner vers des trajets en voiture)

3) Même si les déplacements dans le secteur sont amenés à augmenter, toutes les prévisions présentées dans le dossier d'enquête n'envisagent pas d'augmentation du trafic automobile : le secteur ne sera donc pas plus saturé à l'avenir qu'aujourd'hui, et même moins avec l'achèvement des derniers aménagements en cours.

4) Le choix du BHNS comme seule alternative envisageable ne peut être justifié par la saturation du secteur. Le pont d'Oxford n'est quasiment jamais sujet à saturation (Quelle est donc la justification des 20M€ pour y créer une voie bus ?), et les parties du boulevard des Martyrs qui le sont pourraient aisément accueillir un aménagement bus en site propre vu la largeur du boulevard »

(838 ADTC) : « Le trafic estimé en 2025 est de 4600 voyageurs par jour et l'étude indique qu'ils proviennent essentiellement d'usagers TC existants et que le report modal concernerait simplement 5% du trafic. Aucune explication n'est donnée sur la différence entre la fréquentation de l'enquête de l'O/D TC 2016 (2000 voyages) et la valeur de 4600 dont 93% reportés des transports collectifs.

Le résultat important de cette étude indique bien que le report modal est insignifiant (5%). Comment pourrait-il en être autrement alors que le projet de Métrocâble imposerait une rupture de charge, qui est un facteur de perte d'attractivité, sans apporter d'avantages en termes de confort (au contraire, il faudra monter dans les cabines) ou de temps de parcours car il faut intégrer les temps de transfert entre modes.

Le trafic estimé en 2035 serait de 7700 voyageurs dont 8% utilisent la voiture ».

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

### 4.7.3. ESTIMATION DES TEMPS DE PARCOURS – RUPTURES DE CHARGE

#### Temps de parcours

##### Paroles de contributeurs

(860) : « On attend ce projet qui nous fera vraiment gagner du temps au quotidien pour rallier la Presqu'île. »

(1238) : « Le temps de parcours total de terminus à terminus sera de 13,5 minutes à la mise en service et les cabines présenteront une capacité de 12 places, avec possibilité d'embarquer son vélo à bord. Ce temps est visiblement le temps entre la fermeture des portes au départ et l'ouverture à l'arrivée compte tenu des vitesses annoncées. Or le temps d'accès aux cabines peut ne pas être négligeable : montée des escaliers, attente aux heures de pointe (12 personnes par cabine), temps de connexion pour des gens qui auparavant avaient une liaison directe, temps de parking pour les gens arrivant en voiture (le nombre de places de parking relais semble ridicule). Quel temps et donc gain de temps a-t-il été utilisé dans le calcul des gains pour obtenir la Valeur Actualisée Nette ? (Sachant que les gains de temps valorisés sont l'essentiel de la valeur apportée) »

(1048 StopMC) : « On apprend dans la pièce B03 page 78 que l'estimation de consommation électrique a été calculée pour une vitesse de 5,5 m/s en heure de pointe et 4,35 m/s en heure creuse. C'est une baisse de vitesse de 20%, le trajet sera donc 20% plus long en heure creuse, c'est à dire environ 2 minutes 40 de plus. A part cette note sur la consommation électrique, il n'est fait mention nulle part ailleurs d'un rallongement potentiel du temps de trajet en heure creuse, ni dans le document de présentation A0 ni dans les supports de communication sur le projet ».

(1799) : « La construction induirait la suppression du trajet de la C6 entre Fontaine et la Presqu'île, entraînant de fait une rupture de charge sur cette ligne directe très fréquentée pour aller travailler sur la Presqu'île. Les usagers de la ligne Chrono et, en particulier, les habitants de Seyssins, Seyssinet et une partie des habitants de Fontaine verraient leur temps de trajet rallongé. Certes, la ligne C6 serait prolongée aux Engenières mais la liaison vers la Presqu'île serait dégradée

*(suppression de la liaison directe, temps de trajet augmenté) ce qui est contraire à l'un des objectifs du projet qui est de diminuer le nombre d'automobilistes pour favoriser un report modal. »*

*(1799) : « Dans un contexte actuel d'électricité chère, il est à prévoir que la télécabine tournera à vitesse réduite en-dehors des heures de pointe (et même à plus long terme, si le coût baisse, il est à prévoir que l'exploitant ajustera la vitesse à la fréquentation). Ce paramètre ne semble pas évoqué dans le dossier d'enquête publique mais est pourtant essentiel à prendre en compte dans les comparaisons de temps de transports indiqués pour ne pas induire en erreur le lecteur ».*

*(1051) : « Perte de charge : La gare de SMLV sera en étage, c'est une complexité qui pénalise l'utilisation. En effet, dans le multimodal, il faut de la praticité et du gain de temps. Monter un étage fait perdre quelques minutes... Pour ne pas prendre ma voiture, il faut que mon trajet en transport en commun soit fluide, sans encombre, sans attente ».*

*(352) : « Petits calculs sur peu de gain de temps pour un habitant de Quaix ou Proveysieux travaillant sur Polyg. scientifique. laissant sa voiture à la Monta: à ce jour, en velo = 12', en bus 22 = 12', en tram E et B=30', avec Métro câble et tram E=15', c à d très peu intérêt de gain de temps par le câble, mais augmenter efficacité du bus 22, oui à moindre coût ! Idem Pour habitant Quaix et Sarcenas, via col Clemencieres, laissant autos à Esplanade (si places dispo !!), velo=10', trams E + B= 14'; soit équivalent prendre tram E puis cable env 13'.  
En rive droite Isère, c'est donc au nord de St Egreve qu'un report modal aurait un intérêt significatif. »*

*(1690) : « En PJ, la carte des destinations et les temps de parcours, voir également @1824 : [https://docs.google.com/spreadsheets/d/1CZZNsHgFtti8CsGgabelJoB04bLD3fLL8iMQueQ\\_fZg/edit?usp=drivesdk](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1CZZNsHgFtti8CsGgabelJoB04bLD3fLL8iMQueQ_fZg/edit?usp=drivesdk). Suite à la recommandation n° de la MRAE et à la "faible" réponse du SMMAG, le collectif a lui-même calculé les temps de trajet à 8h00 du matin avec 3 scenarii :*

*- transports en commun tels qu'ils existent actuellement-le métrocâble en prenant en compte la restructuration des lignes de bus (nécessaire à cause du budget limité) ajout d'un bus chrono nommé C8 (sans restructuration des lignes de bus) Pas de gain significatif avec le câble, seulement un peu vers SMLV. L'option d'un transport en commun ciblant SMLV permettrait de diminuer grandement le coût du projet et permettrait de libérer de l'argent pour d'autres projets notamment dans le sud (Pont-de-Claix) ou réaliser l'extension tram A vers Sassenage. "En conclusion, nous avons vu que les gains de temps pour les trajets sont faibles ; un plus petit projet ciblé vers SMLV serait plus pertinent et l'option du bus n'a pas été assez étudiée. Ces deux dernières options seraient moins coûteuses et plus rentables en CO2 évité par argent investi. »*

*(1564 Ville de Saint Egrève : « Il apparaît nettement que, sur le tronçon Hôtel de ville Saint-Martin-le-Vinoux - Oxford, la liaison par BHNS (qui part de la place de l'horloge) n'a pas de sens malgré les forts investissements consentis (voir plus haut) : elle est même pire que la solution « au fil de l'eau » puisqu'elle fait perdre 6 minutes Cela confirme le peu d'intérêt de l'alternative C8 proposée au moins dans sa partie SMLV - Oxford.*

Origines-destinations	Temps de parcours en semaine, hors vacances scolaire, en heure de pointe du matin. <i>Sont ici compris les temps d'accès et de correspondance utilisé par le modèle. Ce qui explique par exemple que la solution câble soit affichée à 15min et 45sec alors que le temps de parcours effectif de station à station est 13min et 30sec.</i>			
	Actuel	Solution fil de l'eau	Solution Câble	Solution BHNS
La Poya – Hôtel de Ville	21min 13sec (Tram A + E)	25 min 39sec (Tram A + E)	15min 45sec	24min 35sec
La Poya – Oxford	17min 38sec (Tram A + B)	17min 38sec (Tram A + B)	12min 33sec	9min 4sec
Oxford – Hôtel de Ville	24min (Tram B + E)	9min 33s (Tram B + E)	3min 12sec	15min 31sec

*A noter que le temps de trajet de 9 min 33 secondes, indiqué pour la solution au fil de l'eau, est dans l'ordre de grandeur du trajet actuel en mode actif. Pour bâtir une solution C8 qui puisse réellement constituer une alternative au projet de liaison par câble, il ne faut pas inclure le tronçon Saint-Martin-Le -Vinous Oxford mais choisir un autre parcours ».*

### Report modal

(544) : « calcul du temps d'attente pour une file d'attente de 100 personnes : 73' entre 2 cabines de 12, taux remplissage à 80%, 100personnes/10pers par cabine x 73s/60=12min : bien trop long »

(1851) : « Dans ce cas de trajet pendulaire caractérisé par des afflux ponctuels, le câble pourra-t-il absorber l'arrivée, par exemple, d'un tram à la Poya et d'une centaine de passagers en transit ? A raison de 12 personnes par cabines, il faudra 8 cabines à une fréquence de 73 secondes, soit près de 10 minutes. Le risque est grand de perdre une partie des passagers potentiels avec une telle correspondance. La liaison directe la Poya/SMLV imposera de nombreuses correspondances entraînant une perte d'attractivité ou alors il faudrait beaucoup d'usagers habitants à proximité ce qui ne sera pas suite à la suppression d'une grande partie du projet PdV »

(483) : « L'évaluation socio-économique met en avant les gains de temps entre les deux terminus du Métrocâble, qui concernent portant peu de monde, mais ignore totalement les pertes de temps et les ruptures de charge induites par la restructuration du réseau de bus liée à la mise en place du Métrocâble. Cette étude est simplement absente.

*Dans le dossier d'enquête, l'évaluation socio-économique pondère d'un coefficient 2 les temps de correspondance. Les ruptures de charge sont effectivement mal vécues par les usagers et peuvent annihiler l'effet d'un gain, de temps. Ainsi la transformation de la ligne 1 directe de bus (Le Fontanil – Claix Pont Rouge) en ligne E de tramway sur la section Le Fontanil – Grenoble Louise Michel, avec la ligne C2 en correspondance de Grenoble Louise Michel à Claix Pont Rouge a fait gagner des usagers sur la partie Nord (qui conserve un accès direct au centre de Grenoble), mais en a fait perdre sur la partie Sud (qui subit la correspondance supplémentaire imposée à Grenoble Louise Michel), bien que le niveau de service offert soit plus élevé.*

*Avec le Métrocâble, les lignes C6 et 22 n'iraient plus au pôle scientifique, et un petit millier d'usagers quotidiens venant de Fontaine, Seyssinet, Seyssins, Grenoble Sud-Ouest et St Egrève perdraient leur accès direct et rapide au Polygone : une fraction importante des 450 usagers quotidiens du C6 à destination ou en provenance de la Presqu'île et l'essentiel des 586 usagers quotidiens de la ligne 22 en provenance ou à destination de l'arrêt Oxford. La rupture de charge et*

*l'allongement du temps de parcours pour ces usagers, qui peut inciter certains à reprendre la voiture, devraient être pris en compte dans le calcul ! ».*

Comment avez-vous calculé les temps de parcours ? (Impact de réduction de la vitesse en heures creuses, temps d'accès aux quais par les escaliers et ascenseurs, temps d'attente éventuels à l'arrivée du tram A, du C6, du 54, etc.) ?

Des contributeurs mettent en doute le calcul des temps de parcours des usagers par le projet.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

## 4.8. ZAC PORTES DU VERCORS

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### Paroles de contributeurs

(1894) : « *Lien très étroit avec le Projet Portes du Vercors à Fontaine : Le projet des Portes du Vercors va accueillir à terme 950 logements, de nombreux commerces et des activités de service (crèche, professionnels de santé), un cinéma. A proximité d'un pôle d'échanges multimodal (terminus tram, chronovélo, arrêt de bus, parking), cet écoquartier bénéficiera d'une trame verte avec 2 ha d'espaces verts supplémentaires et d'une trame bleue avec la remise à l'air libre de la petite Saône. Le métrocâble s'intègre donc complètement dans ce nouvel écoquartier qui privilégie les modes de transport non carbonés et préserve les espaces au sol afin de favoriser la nature en ville ».*

(1894) : « *Suite à l'abandon des 600 logements des Portes du Vercors sur Sassenage, la métropole indique que la commune devra construire de nouvelles habitations pour respecter ses obligations. Au 1er janvier 2022, la commune de Sassenage comptait 596 logements sociaux soit un taux de 13,3%, un chiffre bien en deçà de l'objectif de 25% imposé par la loi SRU. La commune de Sassenage présente ainsi un déficit d'environ 600 logements sociaux qui, non seulement ne lui permet pas de se conformer aux objectifs imposés par la loi, mais aussi l'empêche de répondre aux besoins en logements de l'ensemble des ménages, dont des familles, de son territoire. La métropole a rappelé que la ville de Sassenage va devoir produire des logements en accession libre et en accession sociale pour faire face à ses obligations de rattrapage SRU. Le PLUI devra permettre la réalisation de ces logements (et des logements sociaux en particulier) sur le reste du territoire communal (emplacements réservés pour mixité sociale, secteurs de mixité sociale, densification des tissus existants) et répondre aux objectifs du PLH ».*

(190) : « *Le projet porte du Vercors prévoit la création de nouveaux logements. Le réseau actuel routier et transports en commun déjà très fréquenté risque d'être particulièrement saturé lorsque les programmes immobiliers seront terminés. »*

(311) : « *Bon projet : réduction des voitures, propre, peu coûteux, peu d'emprise au sol, accompagne bien le projet des portes du Vercors »*

(9) : « *l'invalidation du projet ZAV PdV (inondation) rend non valable l'estimation de la fréquentation du câble* »

(176) : « *En plus avec le retrait de Sassenage de Portes du Vercors quelle est la viabilité du projet ?* »

(475) : « *La partie sassenageoise des Portes du Vercors a été annulée en juillet 2023 par le préfet suite à enquête publique. La construction des 1 700 logements prévus à Sassenage ne se fera donc pas.* »

(360) : « *Je pensais que le projet Portes du Vercors, accompagné d'un hypothétique téléphérique, était abandonné depuis longtemps !!!* »

(396) : « *Je peine aujourd'hui à comprendre qui montera dans ces stations construites au milieu des champs de Sassenage.* »

(1317) : « *Ce projet était en phase avec celui des Portes du Vercors, dont l'abandon rend le projet de Métrocable caduc.* »

(1572) : « *Ce projet s'appuie sur une analyse des besoins qui est caduque, puisque le projet Portes du Vercors a été abandonné. Certaines stations du Métrocâble seraient situées sur des zones très peu urbanisées : personne ne s'en servirait.* »

(1899) : « *Si les Portes du Vercors sur Sassenage ne font plus partie des projets à venir, pourquoi faire un métrocâble à Fontaine La Poya et rue de l'Argentière à Sassenage ? En effet, qui utilisera celui-ci ? Pourquoi prévoir un débit de 600 puis 1500 personnes à l'heure si personne n'est là et/ou n'a besoin de le prendre ? Ce métrocâble n'a pas de raison d'être.* »

(622) : « *Lors de la réunion publique, les élus de Fontaine et de Sassenage se sont opposés sur le nombre de logements à construire : 550 pour Sassenage, la MRAE, le SMMAG et 970 pour Fontaine. Le collectif demande que soit distingué ce qui est autorisé (550) et ce qui est espéré (+420).*

*L'annonce du président de la Métropole de la constructibilité de 75ha sur Sassenage est incompréhensible (inconstructibilité de la partie sassenageoise des portes du Vercors). Le collectif demande à la commission d'enquête que soit clairement explicité le potentiel d'urbanisation résiduel, après retrait de la zone d'intérêt stratégique, au sein de la ZAC Portes du Vercors, de façon à permettre au public d'en apprécier l'impact sur le projet de métrocâble.* »

(1165) : « *Le plan de prévention des risques d'inondations a retiré le classement en ZIS (zone d'intérêt stratégique) qui aurait permis de construire en zone inondable. Les 1700 logements concernés ne seront donc pas construits.*

*La réponse du SMMAG à la recommandation 7 de la MRAE (enjeux ZAC des portes du Vercors) est insuffisante voire désinvolte (ils seront construits ailleurs)* »

(546) : « *Lors de la réunion publique est évoqué 75 hectares libérés pour construire des logements sur la commune de sassenage ; aucune précision sur la localisation de cette urbanisation ?* »

(913) : « L'observation, reprend les propos du commissaire enquêteur (EP 2020, autorisation environnementale, 1ère tranche Phase 1 ZAC PdV), et montre que ce projet est autonome, sans l'implantation du transport par câble.

Le contributeur regrette que la concertation sur l'opportunité du câble qu'elle [NdR : la commissaire enquêtrice] avait demandée n'ait pas eu lieu.

Il constate que le Maître d'ouvrage, Isère Aménagement estime : « Si, pour des raisons inconnues à ce stade, le projet de transport par câble n'aboutissait pas, cela ne remettrait pas en cause la réalisation de la ZAC Portes du Vercors telle qu'elle est prévue. Dans ce cas, la C6 resterait sur son itinéraire actuel dans Fontaine et jusqu'à la Presqu'île. L'offre TC dans Sassenage serait alors fiabilisée et améliorée en renforçant les lignes Proximo 19 et 20, ainsi qu'en renforçant les couloirs bus entre La Poya et Les Engenières. La ZAC resterait un secteur très bien desservi en offres alternatives à l'usage individuel de la voiture avec 2 lignes de tramway, une offre bus conséquente (lignes Proximo, Flexo, Transisère), une chronovélo et des itinéraires structurants cycles continus pour les liaisons inter-communales et inter-quartiers. Néanmoins, les conditions d'accès à la Presqu'île scientifique de Grenoble, pôle générateur d'emplois très important, seraient bien moins attractives. » »

(1048) : « Le projet de Métrocâble était initialement intrinsèquement lié à celui de l'urbanisation d'une grande partie de la ZAC Portes du Vercors. Le présent dossier ne peut se départir d'une nécessaire urbanisation à proximité du Métrocâble pour justifier son utilité malgré les conclusions de l'enquête publique PPRI Drac aval qui font que l'ensemble de l'urbanisation prévue sur le secteur Portes du Vercors à Sassenage, proche des stations du Métrocâble, ne se fera pas.

Il est à craindre que cette interdiction d'urbanisation aujourd'hui imposée par mesure de précaution ne soient à l'avenir contournée une fois le câble construit en arguant de sa sous-utilisation et donc de sa nécessaire rentabilisation, en trouvant des arguments techniques et/ou des contournements juridiques permettant l'urbanisation des zones aujourd'hui déclarées inconstructibles. »

(1294) : « La MRAE demande de conditionner le métrocâble au projet des PdV (partie sur Sassenage, Tranche3 phase 1.

La dérogation ZIS a été retiré suite à l'enquête PPRI

Dans le dossier d'enquête, il est écrit : "cependant, si l'État approuvait un PPRI plus contraignant que ne le laissait penser le porter à connaissance disponible jusqu'alors ... ". Pourquoi le SMMAG parle-t-il au conditionnel d'une décision effective depuis plus de 6 mois ?

Si le SMMAG a un peu de retard à prendre en compte les conclusions de l'enquête publique PPRI, la métropole est en revanche beaucoup plus réactive : dès le 28 avril 2023 un amendement est subrepticement voté dans le cadre de la délibération du conseil métropolitain (FRAI38185\_2023NUMACTES\_000628\_0001 page 25) pour demander, dès que possible, ... une révision du PPRI Drac !

L'existence d'un transport par câble au milieu de nulle part sera alors certainement un argument fort pour justifier de nouvelles dérogations à ces parcelles inondables.

De mon point de vue, la Métro n'a donc jamais accepté de se voir empêchée de construire le projet des Portes du Vercors et compte désormais sur le métrocâble pour y parvenir. »

(1048) : « Non-mise à jour du document concernant la ZAC Portes du Vercors. A la lecture du dossier, nous avons également trouvé des erreurs dans les données ou informations mentionnées, essentiellement liées à l'abandon du projet Porte du Vercors sur Sassenage qui ne semble pas être pris en compte par le SMMAG.

- Pièce A00, page 13, figure 3 : La figure est fautive car elle décrit le projet Porte du Vercors sur Sassenage qui a été abandonné.

- Pièce A00, page 46 : la photo simulant la station de la Saulée à l'Horizon 2035 notée précautionneusement "non contractuelle" montre l'urbanisation de part et d'autre du câble en direction de la station de l'Argentière. Elle aurait dû être supprimée, voir même barrée avec l'explication.

- Pièce A00 page 27 « Le tracé évolue ensuite au-dessus de la zone à urbaniser de Sassenage. L'ouverture à l'urbanisation de ce secteur étant envisagée à moyen/long terme ..." or cette zone n'est plus urbanisable. Il est de nouveau mention de cela dans la pièce B01 page 6.

- Pièce B02, page 155, "Le site des Portes du Vercors constitue ainsi un des derniers espaces libres de la première couronne grenobloise pouvant accueillir une intensité urbaine importante pour les 20 à 30 ans à venir : 2 600 logements et 1 700 emplois". Le nombre de logements ne correspond pas à l'état actuel du projet PDV.

- Pièce B02 page 189, figures 201 et 202 : Carte montrant le projet PDV avec sa partie sur Sassenage abandonnée.

- Pièce B03 page 13 : "Cette variante ne desservant pas la ZAC des Portes du Vercors, elle ne remplissait pas les objectifs fixés par le SMTC (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". La situation décrite ne correspond plus au contexte actuel.

- Pièce D00, page 44 : "améliorer la desserte du secteur des Portes du Vercors (Fontaine et Sassenage)" alors que la partie sassenageoise n'existera pas.

- Pièce B10, page 3 : "Par ailleurs les parcelles agricoles concernées sont comprises dans le projet de la ZAC des Portes du Vercors que la liaison par câble permettra de desservir". Cela ne correspond pas à l'état actuel du projet PDV

- Pièce B01, page 50, figure 28 : Trafic automobile à terme, le tableau cite la réalisation des phases 1 et 2 des portes du Vercors abandonnées.

- Pièce C00 page 101, ne sont mentionnés que les logements sur Fontaine sans préciser que des centaines d'autres ont été abandonnés sur Sassenage.

La non mise à jour de ces documents à la suite du PPRI Drac aval et à l'annulation de la ZIS sur Sassenage pose un problème de compréhension majeur.

Comment être certain de l'abandon de cette partie du projet en étant confronté à toutes ces informations qui en mentionne la construction ?

On le note d'ailleurs dans de nombreuses contributions : il n'est pas compris par une partie importante du public que les logements de la ZAC Portes du Vercors côté Sassenage ne se construiront pas et le dossier accentue cette incompréhension. »

(1846 FNE) : « Dans sa forme actuelle, le projet a été conçu principalement pour le projet d'aménagement des Portes du Vercors sur les terres agricoles de Sassenage. Une lecture du dossier montre de nombreuses références au projet des « Portes du Vercors ». Comme indiqué dans la pièce A :

- page 13 : "Parmi ces grands projets d'aménagement, les suivants s'inscrivent dans le secteur du transport par câble : la Zone d'Aménagement Concerté des « Portes du Vercors» sur les communes de Fontaine et de Sassenage"
- page 15 : "Permettre aux différentes opérations d'aménagement en cours dans le secteur (Presqu'île, Parc d'Oxford, Esplanade et Portes du Vercors) de se conforter mutuellement plutôt que d'être envisagées isolément
- page 20 : "Solution liaison par câble : cette liaison par câble relierait La Poya [...] en passant par La ZAC des Portes du Vercors à Fontaine et Sassenage."
- page 22 : "Sur la variante 1 Tracé direct Presqu'île Ouest - Fontaine La Poya : Inconvénients : pas de desserte des Portes du Vercors"

- *page 27 : “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”*

*Avec l’arrêt du projet des Portes du Vercors sur la plaine agricole inondable de Sassenage, le projet Métrocâble est devenu obsolète ».*

Quand le dossier cite le projet Portes du Vercors, de quel périmètre du projet s’agit-il (communes, tranches, phases, échéances, périmètre...) ?

Des contributeurs indiquent que le dossier intègre la coexistence du projet portes du Vercors sur Sassenage avec le projet câble. La réalisation du projet câble est-elle liée à ce projet Portes du Vercors ?

Où sont situés les 75 ha urbanisables sur la commune de Sassenage annoncés en réunion publique ?

## 4.9. PEM LA POYA

**Indépendamment des questions posées par la commission d’enquête, celle-ci souhaite que le maître d’ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### Paroles de contributeurs

En attente : Une contribution positive qui dise que ce sera bien le PEM de la Poya, avec ses commerces, ses cinémas, etc...

(1894) : « *Création d’un pôle d’échanges multimodal à Fontaine La Poya : Le câble s’inscrira dans la construction du nouveau pôle d’échanges multimodal sur Fontaine La Poya avec le nouveau terminus du tram A, une plateforme dédiée au bus et l’arrivée de la future chronovélo. Il se situera en proximité de l’avenue Paul Langevin qui relie Seyssinet-Pariset à Sassenage et reste un axe de circulation principal pour les véhicules ».*

(1894) : « *Un projet de transport par câble qui pourra être utile à tous les habitants de la rive gauche du Drac (Claix, Seyssins, Seyssinet-Pariset, Fontaine, Sassenage, Noyarey, Veurey-Voroize) mais également le plateau du Vercors (Engins, Saint-Nizier du Moucherotte, Villard de Lans, Lans en Vercors, Corrençon-en-Vercors, Autrans-Méaudre). Le pôle d’échanges multimodal et son câble pourront également servir de point relais aux habitants du pays voironnais pour entrer dans l’agglomération (notamment avec la mise en place de la ZFE ou la situation du centre-ville de Grenoble fortement congestionné) ».*

(449) : « *S’oppose au déplacement du terminus du Tram à la Poya : cela augmenterait la distance avec le centre commercial Casino et augmenterait la difficulté pour les personnes âgées et handicapées ».*

(1138) : « *Le recul du terminus de la Poya pénalisera les usagers et si la ligne est poursuivie plus tard, pourquoi la raccourcir de 180 m ? »*

(483) : « *Le raccourcissement de la ligne A diminuerait fortement l’attractivité de la station Fontaine La Poya, en l’éloignant du centre commercial et du Sud de Sassenage. En 2006, il y avait 3680 montées par jour du lundi au vendredi à l’arrêt Fontaine La Poya du tram A. L’enquête ménages de 2016 indique 4042 montées et 5896 descentes à cet arrêt. Une fraction importante de ces usagers*

*se rend à pied du terminus au centre commercial ou au Sud de Sassenage et inversement. Imposer 180 m supplémentaires de marche, dans un environnement désagréable et avec un carrefour à traverser, est pénalisant et peut inciter certains à reprendre la voiture. Ces conséquences négatives touchent un nombre d'usagers du même ordre que le trafic attendu sur le Métrocâble mais sont complètement ignorées dans l'évaluation socio-économique.*

*Dégrader ainsi le service au terminus de la ligne A pour tenter vainement de remplir à tout prix le Métrocâble et éviter l'usure des rails dans la courbe finale constitue une inversion complète des priorités ».*

(569) : « *Le permis de construire G1 montre un plan où le terminus du tram A est mis au pied de la station de Métrocâble... autrement dit la ligne de tram est raccourcie de 180m au grand dam des habitants du sud de Sassenage ou des clients du centre commercial qui viennent en tram. Mais comme cela n'est écrit nulle part, qui connaît ce projet qui en découlerait juste après, et qui peut protester tant qu'il est encore temps ?* »

(1218) : « *Contrairement à ce qui est mentionné dans le dossier d'enquête (pièce A) qui indique que le réaménagement du PEM La Poya tient compte du projet de câble, c'est le projet de Métrocâble, qui en imposant de nouvelles correspondances avec les bus (qui n'existent pas aujourd'hui) et en étant implanté loin du terminus actuel du tramway, nécessite l'aménagement du PEM La Poya.*

*Il n'y a en effet aucune autres raisons de déplacer le terminus actuel, en place depuis 40 années, et qui est proche des habitations (le nouveau terminus projeté du tramway a d'ailleurs pour inconvénient de rallonger le trajet des nombreux usagers venant à pied emprunter la ligne de tramway) »*

Pouvez-vous fournir une esquisse de l'aménagement final du PEM de la Poya (plus précise et actuelle que la fig. 30, Pièce A), incluant la gare de départ du câble, un P+R éventuel, l'arrêt du tram A La Poya (actuel et futur), et le départ du prolongement du tram A vers les arrêts suivants et vers son futur terminal ?

## 4.10. P+R

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### Paroles de contributeurs

(558) : « *Des parkings relais (P+R) avec des parkings vélos sécurisés sont prévus d'être construits à proximité des stations, mais aussi d'autres seront construits en amont de cet équipement pour un ensemble de 1400 nouvelles places de stationnement à terme.* »

(515) : « *Le moyen de déplacement le moins polluant à condition de prévoir suffisamment de places de stationnement à proximité des gares d'embarquements.* »

(333) : « *Favorable au projet mais nécessité de créer des P+R* »

(1236) : « *Pour que ce transport joue son rôle il faut que des parkings conséquents permettent aux personnes arrivant du Vercors ou de la rive gauche à Fontaine, et de Chartreuse ou de la rive droite à St Martin le Vinoux, puissent laisser leur véhicule.* ».

(1284, Ville de Sassenage) : « De même, nombre de personnes publiques ont, dans le cadre de leurs observations fait observer que le bon fonctionnement et le report modal escompté dans le cadre de la mise en œuvre de la liaison par câble projetée ne pourrait être effectif qu'à la condition que les usagers trouvent à proximité des gares et singulièrement des deux terminus des parcs relais.

Or, en l'espèce aucun parc relais n'est à ce jour prévu de l'aveu même du SMMAG qui admet que des réflexions sont en cours sur le sujet. La réponse du SMMAG sur ce point pourtant essentiel démontre que le maître d'ouvrage n'en est à ce jour qu'aux balbutiements de l'exploration de solutions et que, en d'autres termes, aucune réponse à cette problématique déterminante n'a été arrêtée au stade pourtant très avancé de l'enquête publique. »

(321) : « Le lieu d'implantation à St Martin le Vinoux est déjà saturé du point de vue du stationnement, ce projet n'a aucun sens s'il n'est pas possible de se garer aisément à proximité »

(364) : « Habitant SMLV demande P+R pour laisser nos voitures à l'entrée de la ville afin de nous déplacer en transport en commun, à pied ou à vélo et ainsi ne pas polluer plus que nécessaire des espaces déjà saturés. »

(602) : « Où sont les places de parking aux stations pour les personnes voulant prendre ce transport ? »

(1422) : « Il est prévu un P+R de 100 places à la Poya, emplacement non précisé, est-il prévu sur le parking actuel de Géant ? 100 places paraissent bien insuffisantes. Conclusion : Si ce projet était entièrement financé par des fonds privés, pensez-vous qu'il verrait le jour ? »

(1284, Ville de Sassenage) : « Avec la solution du Métrocâble, certains habitants de la zone seront contraints d'avoir recours à la voiture pour se rendre dans un parking relais afin ensuite seulement de pouvoir bénéficier de l'offre de service du Métrocâble, ce qui renchérit le coût environnemental de son utilisation.

Pour ne prendre qu'un exemple, la station de la Saulée sera uniquement technique en sorte que les habitants de ce secteur pourtant vaste de Sassenage n'auront accès aux gares de l'Argentière ou de Fontaine qu'en voiture »

Des contributeurs indiquent qu'il n'y a pas de création de parkings relais dans le périmètre du projet.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

## 4.11. PROBLÉMATIQUE PARTICULIÈRE STATION SMLV

---

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### Paroles de contributeurs

(899) : « Étudiant et habitant SMLV, ce transport par câble va relier ma commune avec la presqu'île de Grenoble, vivier d'emplois et d'entreprises attractives du territoire. C'est un avantage pour moi qui ne dispose pas de véhicule, ce sera un avantage de pouvoir me rendre dans cette

zone dynamique, sans avoir à passer par Grenoble. De plus, il sera utilisable avec mon abonnement. Ce sera une infrastructure nouvelle qui respectera l'environnement (implantation, transport décarboné...). Il va éviter que de plus en plus de véhicules transitent par notre commune (commune d'entrée de ville de l'agglomération) »

(1289) : « Projet qui complète l'offre de transports collectifs, permet de passer sur la rive du Drac sans passer par la ville de Grenoble pour rejoindre Sassenage. Pour habiter les côtes de Chartreuse, nous connaissons cependant les PIREs difficultés de stationnement à Saint-Martin-le-Vinoux, il serait important que soient prévus des parkings proches de la gare du câble de Saint-Martin-le-Vinoux ».

(1771) : « Habitant les hauteurs de SMLV, ma maman habitant Fontaine, le câble serait une véritable opportunité personnelle pour lui rendre visite bien plus simplement. Un parking relais serait un avantage près de la station de SMLV ».

(1663) : « L'emplacement prévu pour la gare de SMLV engendrerait de nombreux problèmes pour la population de SMLV et des communes limitrophes. Désagréments, nuisances (bruits, apports de mouvements de population.....) et dépréciations des logements maisons et appartements du quartier. Le nombre d'emplacements de stationnement prévu n'est pas suffisant. Les habitants des hauteurs (Sarcenas, Quaix en Chartreuse, Saint Martin le Vinoux ...) ont déjà des problèmes aujourd'hui pour déposer leurs véhicules. Pas de réel besoin d'une gare à SMLV. On peut envisager la dernière gare au niveau de la presqu'île scientifique ou au niveau du complexe EDF. Le coût de ce projet est démesuré et ressemble plus à une ambition politique. »

(1051) : « Habitante de St Martin Le Vinoux, quelle utilité de ce métrocâble ? L'axe Nord Sud semble beaucoup plus pertinent, à la vue simple de la congestion existante. A la réunion publique sur la station SMLV, pas de parking prévu. Mais dans son dernier édito, Mr. Laval a parlé de la mise en place d'un parking relais au niveau de la gare. Pourquoi il y a 2 ans, pas besoin de parking, et aujourd'hui oui ? »

(741) : « Habite SMLV, les usagers du tram utilisent les places de parking de la ville au détriment des habitants, le câble va augmenter cette nuisance »

(603) : « Utilité discutable au départ de Saint Martin le Vinoux où il n'y a pas la possibilité de faire un grand parking pour les personnes venant jusque-là avec leur voiture depuis la vallée. »

(839) : « De Quaix : peu de places de stationnement à la station d'arrivée de St Martin le Vinoux, un parking sur l'extérieur s'avère impératif pour les communes du Haut Chartreuse : Quaix en Chartreuse, Sarcenas, le Sappey, voire St Pierre de Chartreuse, Proveysieux, Mont Saint Martin. Il pourrait être basé au col de Clémencière à St Martin le Vinoux, au départ de la ligne Bus. Il favoriserait le co-voiturage, et compléterait la ligne vers Grenoble, et départ du câble »

(295) : « Problèmes de stationnement autour du centre médical à SMV (habitant du Col de Clémencière). Quelles modifications attendues avec la construction de la station G6 ? La construction d'un PR est impérative à cette occasion. Est-ce que les crues du Souchet ont été prises en compte pour l'aménagement à SMV ? »

(1945) : « *Syndic de la résidence le SITMAR à SMLV : défavorable à ce projet en assemblée générale :*

- *nuisance sonore du fait de la présence la gare motrice : 83,5 dBA moyen.*
- *flux de personnes à proximité directe voir au sein de la résidence du fait du passage piéton et du parking des résidents non clos*
- *vis à vis car la station est à proximité directe des fenêtres des logements*
- *aucun parking relai dans l'immédiat et à proximité directe, la résidence est contrainte de faire installer une barrière levante*
- *Impact sur la valeur des logements rez de chaussée R+2. »*

(1284, Ville de Sassenage) : « *La Commune de Saint-Martin-le-Vinoux (grand promoteur du projet de Métrocâble par la voix de son Maire qui se trouve par ailleurs être le Président du SMMAG), bien qu'ayant émis un avis favorable, fait tout de même observer en creux et par sa demande expresse au maître d'ouvrage, que cette problématique du stationnement des usagers en provenance de la chartreuse n'a pas été pensée en l'absence de parking relais. La réponse du SMMAG sur ce point pourtant essentiel démontre que le maître d'ouvrage n'en est à ce jour qu'aux balbutiements de l'exploration de solutions et que, en d'autres termes, aucune réponse à cette problématique déterminante n'a été arrêtée au stade pourtant très avancé de l'enquête publique. »*

Une problématique particulière à Saint-Martin-le-Vinoux a été exprimée par de nombreux contributeurs.

Elle concerne l'absence de parking relais à proximité de la station terminale du projet. Cette absence inquiète aussi bien les riverains de la station que les habitants des communes du sud chartreuse arrivant par la route du col de Clémencière.

Par ailleurs, les habitants des immeubles riverains de la station G6 sont critiques vis-à-vis de la présence de cette gare et soucieux des nuisances qu'elle peut engendrer pour eux.

Que pouvez-vous leur répondre ?

## 4.12. PROBLÉMATIQUE PARTICULIÈRE SASSENAGE

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

(1421) : « *J'habite Sassenage et je travaille sur la Presqu'île où j'effectue l'entretien de locaux professionnels. Je n'ai pas de voiture et cette ligne demain me permettra de me rendre directement à mon travail et de gagner beaucoup de temps car le trajet sera direct et sans détour. Quand je me rendrai en centre-ville à Grenoble, je pourrai faire la correspondance le week-end avec le tram B ou E et ainsi éviter tout le détour du tram A actuel ».*

(422) : « *Habitant de Sassenage, travaille sur la Presqu'île, je prends mon véhicule tous les jours parce que je n'ai pas d'alternative acceptable. Le budget est très élevé mais c'est un investissement nécessaire, plus vertueux écologiquement que la 3ème voie de l'autoroute (qui était nécessaire aussi) ».*

(517) : « Habite Sassenage et est pour ce projet qui n'est pas lié au PdV. Il est trop difficile de se déplacer à Sassenage (voiture ou vélo). Projet écologique : Il est intéressant, le week end de relier les massifs du Vercors et de la Chartreuse »

(1245, groupe d'opposition mairie du CM de Sassenage) : « Les problématiques de mobilité de la commune concernent plutôt l'entrée nord de la commune et l'avenue de Valence-Romans et rues adjacentes, régulièrement congestionnées par le trafic automobile.

La mise en service du câble ne nous semble pas pouvoir améliorer significativement l'attractivité des transports en commun pour les habitants de Sassenage en raison d'un tracé excentré au départ duquel la plupart des usagers seraient en correspondances d'autres moyens de transport.

La seule population qui pourrait y trouver un bénéfice significatif sont les usagers à destination de la rive droite de l'Isère. Probablement cette population reste-t-elle en nombre limité cependant.

Nous ne pensons pas non plus que les véhicules particuliers en transit à travers notre commune en provenance du nord ou du Vercors et à destination de la presqu'île iraient rallier le métrocâble à la Poya ou à l'Argentière. Une fois les bouchons de l'entrée nord surmontés, ils continueront sans doute directement jusqu'à la presqu'île et au-delà, d'autant que les conditions pour y accéder en voiture sont aujourd'hui considérablement améliorées (élargissement de l'autoroute A480 et aménagement d'échangeurs supplémentaires à hauteur de la rue Horowitz et du pont du Vercors à Fontaine). »

(1738, groupe majoritaire du CM de Sassenage) : « Ce projet est lié à l'urbanisation des terrains agricoles au sud de la ville. Or le PPRI Plan de Prévention des Risques d'Inondation a déclaré la zone inconstructible avec pour conséquence l'abandon du projet immobilier Les Portes du Vercors. Cette densification n'aura pas lieu et donc pas de nouveaux habitants pour remplir les cabines de ce Métrocâble.

La position est/ouest de ce tracé ne va pas résoudre les problèmes de circulation et bouchons que subit Sassenage sur l'axe nord/sud. Les places au pied des stations de ce Métrocâble sont quasi inexistantes. Il va falloir plusieurs modes de transport pour atteindre sa destination et donc rallonger son temps de parcours. Ce n'est pas une solution pour empêcher l'autosolisme.

Sur l'aspect environnemental, un document de l'autorité environnementale AURA datant du mois de mars 2023, fait état de fortes réserves quant à l'évitement des oiseaux migrateurs et du dérangement d'espèces protégées. L'implantation des pylônes sur les terres agricoles fertiles est un risque pour la nappe phréatique. La force des vents sur le secteur va également impacter le fonctionnement des cabines puisqu'elles ne pourront pas circuler par grand vent. Ce Métrocâble va également avoir un impact visuel sur le territoire sassenageois avec des survols de propriétés et des structures sur des terres agricoles.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous sommes donc CONTRE ce projet »

(1894) : « Une offre de déplacement alternative dans le cadre de la ZFE qui va limiter la circulation des véhicules dans 13 communes de l'agglomération : Fontaine fait partie des communes qui ont mis en place la ZFE sur leur territoire. Contrairement à la commune de Sassenage.

Il faut donc organiser les déplacements de ceux qui ne pourront plus circuler. L'interdiction des véhicules critère 5 est entrée en vigueur en 2023, les critères 4 seront interdits en 2024. Les critères 4 et 5 représentent 4% du total des véhicules. Les véhicules critère 3 représentent 12% des véhicules et seront interdits en 2025. Il faut donc développer des modes de circulation alternatifs pour permettre aux habitants, propriétaires de ces véhicules, de pouvoir continuer à circuler facilement dans l'agglomération. Tous ne seront pas en capacité de changer de véhicule, il faut donc pouvoir les orienter sur des moyens de transports collectifs efficaces et un réseau dense pour leur permettre de se déplacer facilement au sein des 13 communes centrales. »

(1880) : « Sans compter les désagréments de pollution des nappes phréatiques, de risque d'explosion, de non agrandissement des zones de culture, j'observe chaque jour la difficulté de circulation à Sassenage en direction de Fontaine le matin et le soir dans l'autre sens.

Ce métrocâble n'apportera rien aux Sassenageois, ni au Fontainois puisque le problème majeur est la circulation nord sud et inversement ainsi que la montée sur le plateau du Vercors depuis Sassenage. J'ai appris incidemment qu'un projet métrocâble avait été déposé en 2015 pour alléger cette circulation dans le sens nord sud et sud nord. Qu'en est-il ? « Pourquoi n'avons-nous rien su ? On ne nous dit pas tous ! »

Soyons sérieux. Si la presque île est bien desservie côté recherche, on peut effectivement déplorer le manque d'arrêt des moyens de transport pour les habitants. Un arrêt de tram et des arrêts de bus supplémentaires pourraient être envisagés à moindre coût.

Si le métrocâble est très important pour Saint-Martin-le-Vinoux, pourquoi ne pas faire la presque île Saint-Martin-le-Vinoux en sachant que pour Sassenage, il est inutile ? Le SMMAG ne met même pas de grands bus sur Sassenage à haut débit. Cherchez l'erreur.

Le problème réel de circulation dans cette partie de l'Y grenoblois est le nord sud et sud nord, nullement l'est ouest sauf Sassenage → Plateau du Vercors. Donc, si le métrocâble ne sert qu'à faire jolie pour les industries de la région et les élus du coin, il sera cher payé pour les riverains. Et le problème ne sera pas résolu »

(1889) : « On nous dit que ce projet va désengorger l'entrée sur Grenoble par le nord-ouest. Comment cela est-il possible s'il faut que les véhicules venant du Vercors et de Voiron traversent Sassenage déjà sursaturée par les véhicules pour atteindre Fontaine La Poya ? Ceux venant du Vercors auront plus vite fait d'atteindre l'autoroute par la rue François Blumet dans Sassenage qu'en passant par Fontaine La Poya, l'accès de cette dernière étant fortement perturbé par des feux tricolores. Idem pour ceux venant de Voiron. Il n'y a aucun parking relai à proximité immédiate de la station de L'Argentière. Pourquoi prendre le Métrocâble à Sassenage pour aller à la presque île ? Ils seront plus vite arrivés en prenant le chemin direct avec leur véhicule par l'autoroute.

La station La Saulée et la Place des convergences, ne semblent pas être un lieu idéal pour recevoir du monde puisque les gazoducs passent sous et à proximité immédiate de ces lieux publics qui devraient se voir très utilisés si on en croit l'étude, exposant la population de ce fait à des risques d'accidents. »

(1382) : « Ce projet est transversal il aurait fallu un projet par câble Nord Sud ou Sud Nord pour Grenoble et son périphérique. Là où tous les matins et soir il y a d'énormes bouchons, les gares de liaison par câble ne sont pas accessibles en voiture en venant du nord ou du sud »

(1450) : « Ce tracé n'a aucun intérêt par rapport au TC existant, au vélo et à la voiture. Il ne servira à rien. Vu l'extension de la zone des Engenières, comment l'exclure des TVC ? il vaudrait mieux le câble vers les Engenières. »

(1622) : « Il est clair que cela ne permettra pas de réduire la circulation nord/sud sur la commune de Sassenage. Beaucoup d'automobilistes évitent déjà l'avenue de Romans et de Valence en passant par l'Ovalie, la rue François Blumet et le pont de l'Argentière pour rejoindre le pôle scientifique. »

(1730) : « Je suis opposée à ce projet parce qu'il ne présente aucun intérêt pour Sassenage au contraire sera source de nuisances (dégradation de l'environnement, nuisances sonores, etc.) »

(1822) : « Problème de Sassenage : circulation nord/sud solution proposée : câble est/ouest qui va amener plus de circulation nord/sud pour y accéder... Il n'y aurait pas comme une erreur ? »

(1877) : « *Habitant à Sassenage et travaillant sur la presqu'île, je fais le trajet en voiture 3 fois par semaine en covoiturage ou en vélo par la piste cyclable. Il n'y a jamais de bouchon sur mon trajet : 15 min pour aller de Sassenage jusqu'à place Mandela. Des solutions moins chères :*

- *Faire une entrée sur la rocade lors des travaux sur l'A480 à partir de Sassenage direction St Egrève.*

- *Développer la ligne 54 avec des rotations plus fréquentes et des vrais bus avec voie réservée*

- *Développer une ligne de bus directe La Poya*

- *Presqu'île plus structurée.*

*Pourquoi persister à faire un Métrocâble : nuisance visuelle et sonore... »*

(1235) : « *Sassenage est privée de tout transport en commun digne de ce nom, on souhaite créer une liaison n'intéressant que peu de personnes. Comment faire quand toutes les lignes s'arrêtent à 20h00, qu'elles passent toutes les 20 minutes voire 30 minutes ? Aucune ligne chrono sur cet axe. C'est d'abord là qu'il faut agir. En achetant en 1999, on nous avait parlé d'un prolongement de la ligne A. Toujours rien et les voitures ne cessent de descendre du plateau. Et elles continueront à le faire car même si elles veulent traverser l'agglomération, il faudra aller chercher le transport à Fontaine et non pas à Sassenage. »*

(1766) : « *Pour l'amélioration des TC mais contre ce projet :*

- *impact visuel négatif, Sassenage mérite de conserver son caractère unique, (châteaux) et l'introduction d'une structure aussi intrusive ne ferait que dénaturer notre patrimoine visuel.*

- *nuisances de bruit, de vibration, pendant les travaux de construction, nuisances environnementales »*

(1856) : « *Que feront les habitants de Rives, Moirans, Voreppe, Saint Egrève, les habitants du Vercors ? Déposer leur voiture sur un parking relais, pour ensuite prendre le bus, et enfin le métrocâble pour rejoindre la presqu'île, un lieu de travail où la plupart des entreprises ont déjà leur parking privé ?*

*Peu probable ! La prolongation du Tram A vers Noyarey serait davantage une solution à une circulation asphyxiée dans cette direction. »*

Des contributeurs de Sassenage considèrent que le projet ne leur apportera aucun bénéfice et augmentera au contraire les nuisances.

Qu'avez-vous à leur répondre ?

## 4.13. PROBLÉMATIQUE PARTICULIÈRE LES CHARMETTES

---

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### Paroles de contributeurs

(270) : « *conteste l'implantation du pylône 12 ».*

(306) : « *Le Pylône P12 impacte le lotissement des Charmettes (71 logements), le SMMAG a mené une concertation avec les habitants et a proposé 2 choix d'implantation :*

- *Variante 1 dans le jardin*

- *Variante 2 sur la maison (d'une dame décédée) propriété de l'EPFL.*

*Conteste le bilan de cette concertation (« globalement favorable » et « globalement défavorable », le choix (V2 sur la maison) lié à l'analyse des coûts, à l'implantation et à la hauteur du pylône, et à l'entretien et l'accès. »*

*(742) : « Très impactant pour le lotissement des Charmettes. Le pylône 11 au Nord de notre lotissement sera installé au détriment de jardins partagés ou d'une maison préemptée par la Metro. Le câble survolera le lotissement : nuisances sonores et visuelles pour les habitants. La valeur des maisons va baisser, difficile de vendre une maison alors que toutes les 5 minutes une cabine passe au-dessus »*

*(534, Association copropriétaire Charmette) : « Demande que le pylône P17 soit déplacé hors de la copropriété : au nord ou dans la zone industrielle. Le rejet du SMMAG à cette demande est justifié par un surcoût jamais présenté. Cela éviterait la démolition de la maison Pesenti qui pourrait accueillir une famille et faire économiser 300 000€ »*

*(534) : « Le lotissement des Charmettes demande le maintien de la ligne C6 »*

*(744) : « Trop cher, nuisance d'un pylône dans le lotissement avec perte d'une maison et d'un jardin, modification du C6 mal compensé par le 19, plus long d'aller à la presqu'île qu'avec le C6 ».*

*Vous nous avez indiqué que la position prévue du pylône P12 n'est pas celle indiquée dans le dossier.*

*La concertation qui a été conduite avec les habitants du lotissement des Charmettes aurait abouti à un choix de positionnement (maison Pesanti) qui est contesté par les colotis dans l'enquête publique.*

*Quelle sera finalement la position du pylône P12 ?*

## **4.14. CONSÉQUENCES DU PROJET SUR LE RÉSEAU TC ACTUEL**

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### **Paroles de contributeurs**

*(270) : « Favorable, avec la réserve de maintenir le tracé de la ligne C6 sur son parcours actuel »*

*(385) : « Dommage de réduire l'offre de bus pour justifier le projet »*

*(1201) : « Les lignes 22 et C6 ne desserviront plus la Presqu'île puisqu'elles seront en doublon avec le Câble. Pour les utilisateurs de ces lignes, habitants des communes proches du câble (Sassenage, Fontaine, Saint Martin le Vinoux) cela induira donc un temps de parcours rallongé du fait d'une correspondance, et un risque qu'ils se reportent vers la voiture »*

*(569) : « Qui devine qu'avec le câble, la ligne C6 n'irait plus au Polygone, ce qui dégraderait les liaisons entre la Presqu'île et une bonne partie de la rive gauche du Drac ? Le dossier d'enquête n'en dit rien.*

*Quid de la ligne 22 reliant directement Saint Egrève à l'arrêt Oxford ? Serait-elle maintenue ? »*

(1281) : « *J'habite Saint-Egrève et travaille sur le polygone scientifique. Dans ma situation, qui est celle de nombreux habitants de Saint-Egrève, la solution métrocable n'a guère d'intérêt car elle rallongerait considérablement le temps de trajet* »

(1564) : « *Un tel projet aura de forts impacts sur le maillage de transport local avec des interrogations non levées à ce jour.*

*La ligne de bus Proximo 22 assure aujourd'hui une liaison entre la Gare SNCF de Saint-Égrève et la Presqu'île de Grenoble, arrêt Oxford. Entre ces deux terminus, elle dessert de nombreux secteurs de la ville de Saint-Égrève, éloignés de l'axe du tram E permettant ainsi :*

- *un rabattement vers celui-ci,*
- *une offre de déplacement intra-muros,*
- *la possibilité pour les Saint-Egrévois et habitants des balcons de Chartreuse de bénéficier d'un seul transport en commun pour aller sur la presqu'île grenobloise, donc, sans aucune rupture de charge* ».

(1768) : « *J'habite Fontaine rue Jean Pain ; J'ai un arrêt du bus C6 à 230 mètres de chez moi. Je me rends à mon travail sur la presqu'île arrêt Oxford en 7 à 8 mn. Pour aller jusqu'à la gare du câble à la Poya : 2.200 mètres. (1/2h à pied) Pour aller jusqu'à la gare du câble Argentière : 1640 mètres. (20 mn à pied). Expliquez-moi comment je vais faire sans le bus C6 ?* »

(306) : « *La réalisation du projet entraînera la modification du tracé de la C6 avec le remplacement par la ligne proximo 19 pour desserte des arrêts St Eynard et Chamechaude : C'est un encouragement à reprendre la voiture ! Demande que la C6 soit maintenu au moins jusqu'à la station L'Argentière* »

(742) : « *Lotissement des Charmettes. La C6 serait déviée, impossible de savoir si la ligne 19 passerait à sa place. Pour nous, détour pour aller à la presqu'île scientifique (marcher jusqu'au C6 ou 19 aux buissonnées, se rendre à Géant Fontaine, prendre le câble, soit toujours bien plus que 5 min en C6 ! La ligne 19 devrait aller jusqu'à la station de l'Argentière mais pour faire quoi au final ? Un projet qui serait donc très impactant pour notre lotissement où résident beaucoup de personnes âgées qui se déplacent par Bus* ».

(398) : « *On nous retire notre bus C6, remplacé par ce métrocâble. C'est encore une fois ne pas tenir compte des besoins des usagers. Le C6 n'est pas seulement un transport vers la presqu'île (pas très fréquenté sur ce trajet), il nous permet de naviguer dans la ville de Fontaine dans un sens comme dans l'autre, notamment d'aller à la bibliothèque, à la piscine, à Seyssinet et au-delà, prendre le tram pour aller en ville, etc.* »

(1269 – Pétition : cf. pièce jointe) : « *Le SMAGG et la Métro ont annoncé des changements relatifs à certaines lignes de bus notamment pour la C6 en raison de la mise en service du transport par câble. Certains arrêts seront donc supprimés : de l'arrêt 'Saint Eynard' jusqu'à 'Oxford'.*

*Cela aura un impact négatif pour tous les usagers de la ligne, Fontainois ou extérieur à la ville, travaillant ou non sur la presqu'île, qui se verront alors contraints de faire un ou plusieurs changements, rallongeant leur temps de trajet de manière significative.*

*Nous, usagers de la ligne C6 et/ou habitants à proximité des arrêts concernés, avons donc créé cette pétition pour permettre à toutes personnes concernées de s'exprimer sur leur désir de maintenir la ligne C6 dans son itinéraire actuel.*

*A ce jour, et en seulement 2 mois, plus de 150 signatures ont déjà été reçues, provenant d'habitants de Fontaine, de Sassenage, de Grenoble, de Seyssinet-Pariset et d'ailleurs.*

En pièce jointe, un pdf réunissant le flyer de la pétition, les 151 signatures ainsi que les commentaires anonymes de certains participants ».

(1048 Stop MC) : « La restructuration des lignes de bus dans le secteur nord-ouest a été évoquée lors d'une concertation micro-pdu nord-ouest au printemps 2021. Plusieurs scénarios avaient été présentés. Les documents ne sont plus en ligne à l'heure de l'enquête publique, mais le collectif Stop métrocâble en a gardé une copie référencée dans son argumentaire (<https://stopmc-drive.mycozy.cloud/public?sharecode=8nRBFFA781KH>)

Or, pour pouvoir juger d'un projet de ligne structurante, le public doit être informé des répercussions de ce projet. En l'occurrence, des lignes de bus structurantes (la C6), importantes (19, 20, 22) ou d'importance modérée (50, 51, 54) seront vraisemblablement impactées (d'après les scénarios de 2021). C'est une grande partie des usagers des transports en commun de Fontaine, Sassenage, Saint-Egrève, qui seront impactés par ces changements.

Il est anormal que cette concertation et le scénario choisi ne soient pas présentés lors de cette enquête publique pour que le public se rende compte de ce qu'il aura en plus (un Métrocâble) et en moins.

La restructuration des lignes de bus n'est évoquée, au conditionnel, que dans l'évaluation socio-économique (pièce D00 page 47) et peut être devinée dans la figure 2 de la pièce C00 (page 78).

"- La modification de l'offre de la chronobus C6 qui ne desservirait plus la presqu'île pour supprimer un doublon évident avec le câble. La ligne C6 serait redirigée vers la Poya, puis emprunterait l'ex-RD 1532 jusqu'à Sassenage Les Engenières son nouveau terminus. [...]

- l'adaptation du réseau proximo, avec notamment l'optimisation de l'offre des lignes 19 et 20 du fait de la desserte améliorée de Sassenage par la ligne C6, ainsi que l'adaptation de la ligne 22 pour limiter le doublon avec le câble pour la desserte de la presqu'île. [...]

- l'adaptation du réseau Flexo (ligne 54 notamment)" »

Des contributeurs sont insatisfaits de ne pas avoir été informé, par le dossier, des restructurations des lignes existantes. Et de l'avoir été uniquement lors de la réunion publique du 28 novembre. Et ils sont mécontents du flou qui persiste sur ces restructurations (cf. pétition).

Pouvez-vous leur indiquer quelles sont, précisément, toutes les modifications des lignes existantes projetées par la SMMAG à l'occasion de la mise en œuvre du projet ?

## 4.15. PROJETS ALTERNATIFS DU SMMAG : BHNS ET FIL DE L'EAU

Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.



**Tracé de la potentielle ligne C8**

### Paroles de contributeurs

(1321 Mr BENJAJI) : « La zone concernée par le câble est actuellement bien desservie, son seul intérêt serait un maillage des 3 sites dans un objectif de report modal important. Ne comprend pas que le SMMAG n'ait étudié que 3 scénarii : fil de l'eau, BHNS sur le tracé du câble, et le câble sans étudier les pistes d'amélioration des lignes existantes; cf avis de la MRAE : "Réinterroger les prévisions de trafic ; Présenter au public les différences de temps de parcours entre les solutions au fil de l'eau, entre bus à haut niveau de service et liaison par câble, entre toutes origines et toutes destinations ; Étayer la variante bus à haut niveau de service, avec l'étude de ses alternatives, et de la rendre plus compréhensible ; Développer les critères, notamment environnementaux, ayant conduit à écarter une option de prolongation de la liaison par câble vers Sassenage" »

(69) : « L'analyse des alternatives au câble se limite à l'hypothèse d'un BHNS, lequel est conditionné à un doublement ou remplacement des ponts d'Oxford et des Martyrs, et à un élargissement du passage sous la N481. Or, le cas des deux ponts pourrait être simplement traité par un système de priorité aux bus de part et d'autre de chaque ouvrage. Quant à l'élargissement du passage sous la N481, si l'on veut désenclaver un minimum le quartier "Parc d'Oxford", il demeure souhaitable de le mettre en œuvre même dans l'hypothèse où le câble se réaliserait. Il est donc quelque peu abusif de faire peser le coût de ces ouvrages dans la comparaison des scénarios. »

(734) : « L'alternative bus est étudiée uniquement avec une solution nécessitant des reconstructions lourdes d'infrastructures, visiblement pour arriver à un coût de construction équivalent au câble. Alors qu'une amélioration de fréquences sur les lignes 22, 54, T64 peut se faire sans investissement d'infrastructure, et avec un coût de fonctionnement bien moindre (2 à 3 fois moins), en laissant les usagers de ces lignes et de la C6 continuer à bénéficier d'une liaison directe ».

(ADTC 838) : « Un projet de variante en BHNS inadapté aux besoins : Le dossier présente une variante de BHNS reprenant en garde partie le tracé du Métrocâble. Comme le tracé du Métrocâble ne correspond pas un axe de trafic fort, la création d'un axe de BHNS sur cet axe n'a

*pas de sens. Pour l'ADTC, la démarche devrait être la suivante : quels sont les axes actuels de trafic, quels sont les besoins en matière de déplacements, quelles sont les solutions techniques pour chaque axe de trafic de façon à répondre aux besoins ? Dans cette analyse multicritères, plusieurs solutions techniques pourraient apparaître en mettant en regard les coûts associés.*

*Le projet de variante en BHNS reprenant en grand partie l'itinéraire du Métrocâble ne présente pas de pertinence comme variante, la technique BHNS se justifiant que pour des lignes à trafic élevé. »*

*(1165, pièce jointe de 8 pages) : « 3 scenarii : ce sera soit le câble, soit un BHNS ou alors ne rien faire. Aucune autre solution ne sera étudiée. On se demande bien pourquoi. Elles semblent avoir été écartées lors d'études préalables et de faisabilité » qui ne sont pas jointes au dossier, alors que c'est évidemment fondamental pour la compréhension de la stratégie retenue.*

*Ensuite, la comparaison entre les 3 alternatives "raisonnables" précitées, dont le câble sort grand gagnant, est en réalité truffée de manquements, d'inexactitudes et d'omissions qui la rende totalement biaisée et donc peu crédible ».*

*(483) : « Pour justifier le choix du câble, le dossier d'enquête compare le Métrocâble avec une desserte par une ligne de bus à haut niveau de service suivant à peu près le même trajet.*

*Ce choix de n'étudier qu'une seule solution alternative, qui plus est mal calibrée, est pour le moins contestable. Il aurait été plus judicieux (économique et adapté au potentiel d'usagers) de comparer avec le prolongement de la ligne 22 (Saint Egrève - Oxford) en direction de Fontaine la Poya, voire Sassenage.*

*Même avec la ligne Chrono telle qu'envisagée dans le dossier d'enquête, le coût d'exploitation annuel est nettement en faveur du bus : 1,4 M€HT/an contre 2,4 Me/an pour le Métrocâble. Avec le simple prolongement de la ligne 22 (au lieu de créer une nouvelle ligne Chrono de Saint Martin le Vinoux à Fontaine), le coût de fonctionnement annuel serait encore réduit. Or les coûts de fonctionnement sont à payer tous les ans !*

*L'évaluation socio-économique semble ne pas en tenir compte... »*

*(1284, ville de Sassenage) : « Mise en place d'une ligne de bus C8 : la présentation des résultats de cette solution alternative est clairement orientée.*

*- le temps de trajet pour le Métrocâble entre les deux extrémités serait lui aussi de 13,5 minutes, soit autant que pour la ligne C8. Il est même indiqué qu'à terme, le temps de trajet du Métrocâble serait de 14,5 minutes soit davantage que la ligne de bus C8.*

*- à terme, le Métrocâble proposera 6 arrêts contre 14 dès la mise en place pour la ligne de bus C8. Au regard de ces éléments, il apparaît que la ligne de bus C8 serait une solution non seulement alternative mais au surplus plus efficace et plus pertinente que l'hypothèse du Métrocâble.*

*Elle est censée emprunter une voie dédiée à sa seule circulation, s'agissant d'un BHNS se caractérisant par une circulation sur voie propre (pièce A, p.18). Elle ne peut donc aucunement être impactée par le trafic dans les conditions visées par l'étude.*

*Partant, la conclusion tirée par le SMMAG selon laquelle cette ligne de bus ferait nécessairement face à un trafic important est erronée.*

*De même, en termes d'atteintes à l'environnement, l'on précisera que l'avantage du bus réside dans le fait que le parcours peut être modifié très facilement pour s'adapter aux besoins évolutifs de la population alors que le Métrocâble présente cet inconvénient majeur qu'une fois installé, son parcours ne peut plus évoluer. »*

*(1564, ville de Saint-Égrève) : « Pourquoi avoir proposé une alternative de type C8 ? Le câble peut relier par une ligne presque droite les 3 lignes de tramway. Le choix de partir de l'hôtel de ville de Saint Martin-Le-Vinoux fixe la ligne moyenne qui arrive par le plus court chemin aérien à la station d'Oxford.*

*La ligne de bus à haut niveau de service C8 a été imaginée, à peu de chose près, avec la même origine et destination que le câble, comme si le maillage des lignes de tram pouvait se faire de la même manière par voie terrestre avec la C8.*

*Ce choix n'en fait pas une alternative pertinente, et constitue au contraire un biais important à la comparaison de deux aménagements dont le but est, comme déjà indiqué, de mailler trois lignes de tramway.*

*Si on revient à l'objectif de relier les lignes de tram par voie terrestre, rien n'impose une ligne droite, ni un départ de SMLV. Ce choix, en voulant caler l'origine et la destination de la C8 sur celles du câble, conduit fatalement aux surcoûts évoqués précédemment et «plombe», d'entrée, l'alternative. Dans sa recommandation n°4, la MRAE invitait à chercher des alternatives au tracé prévu par le SMMAG, ce qui n'a pas été fait. »*

De nombreuses contributions mettent en cause la volonté réelle du SMMAG d'avoir voulu présenter un projet alternatif crédible à la liaison entre Saint-Martin-Le-Vinoux et Fontaine par câble.

L'autorité environnementale, en recommandant d'approfondir l'analyse de la variante BHNS, avec l'étude de ses propres alternatives et de la rendre plus compréhensible, avait déjà évoqué cette question.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

## 4.16. ALTERNATIVES AU PROJET PROPOSÉES PAR LE PUBLIC

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### 4.16.1. TOUS MODES

#### Paroles de contributeurs

(838, ADTC) : « L'ADTC propose un ensemble de mesures pour desservir le territoire Nord-Ouest de la Métropole. Dans le cadre de la concertation sur le micro PDU, l'ADTC a proposé différents aménagements comme le prolongement de la ligne A de tramway à Sassenage ou la création de passerelles vélos-piétons qui manquent actuellement pour accéder en mode actifs à la Presqu'île. Ces différents aménagements sont en capacité de provoquer un report modal important.

*On peut remarquer que le coût de mise en place des propositions de l'ADTC pour la desserte de la Presqu'île et du secteur Nord-Ouest est sans commune mesure avec le budget de 90 M€ du projet Métrocâble, tout en offrant une palette très large de solutions de déplacement. »*

(1846 FNE) : « Un projet ne présentant pas de raison impérieuse d'intérêt public majeur FNE Isère s'associe pleinement à l'analyse réalisée par l'ADTC. Ce projet est très coûteux et ne répond pas de manière pertinente aux besoins des métropolitains en termes de transports : faible fréquentation estimée, une restructuration de bus pénalisante pour les usagers actuels, un projet obsolète (PDV diminué, territoire bien desservi en TC).

*L'existence de solutions alternatives, moins coûteuses et prioritaires*

*L'extension du Tram A, en direction de Sassenage et la création d'une passerelle piétons/cycles entre Fontaine et la Presqu'île ainsi qu'entre l'Esplanade et le quartier Jean Macé, ces solutions moins coûteuses permettraient un gain de temps similaire.*

(626) : « Installer un câble pour 80M€, avec de coûts énergétiques par passager et kilomètre largement au-dessus du prix du km bus ou tram, c'est non. Maintenez plutôt les lignes chrono C6, construisez une passerelle sur le rail coté Isère qui va sur un nouvel arrêt de tram E (ou construisez une nouvelle passerelle enjambant Isère et rail et étang qui va directement sur l'arrêt existant Hôtel de Ville), et construisez une passerelle (dessous/dessus...) sur autoroute et Drac pour relier la rue Jules Horowitz (ST) et les Dignes du Drac coté Fontaine( Parc Pierre Villon), et donc la ligne C6. Vous pouvez aussi changer le cheminement du bus ligne 19 pour passer dans la rue des Buissonnées avant de rejoindre la Poya. Garder plutôt vos sous pour une prolongation de la ligne E vers le Sud, de la ligne A vers Sassenage ».

Des associations représentatives ont proposé des alternatives au projet.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG à ces associations.

## 4.16.2. MODES DOUX

### Paroles de contributeurs

(1894) : « Le projet offrira, une forte proximité avec les nœuds stratégiques du réseau cyclable. Chaque station sera étroitement connectée à un pôle d'échanges multimodal ou bien à un itinéraire clé. Par exemple, la station La Poya située sur le PEM du même nom où arrivera la Chonovélo 1 Grenoble - Fontaine, ou la station Argentière proche du récent réaménagement de la rue de la Sure et de la future amélioration du franchissement du Drac (accès pont des Martyrs) ainsi que la rue de l'Argentière entre Sassenage et Fontaine qui va être réaménagée. Les services de mobilité vélo seront présents à chaque station avec du stationnement cycle sécurisé, des stations de location de vélos/ trottinettes ou encore des stations métrovélo ».

(558) : « Ce transport par câble ne s'oppose pas aux autres modes de transport, il les complète bien »

(1544) : « Les pistes cyclables de Fontaine pourraient être enfin finalisées (leur état est lamentable actuellement), les berges de l'Isère entre Porte de France et Oxford éclairées pour rassurer et sécuriser le trafic vélo. »

(1748) : « Mon avis est que le manque le plus crucial pour l'axe Fontaine / Presqu'île scientifique / St Martin le Vinoux est le manque d'aménagement pour les transports doux, et notamment le manque d'aménagement de pistes cyclables et de passerelles vélo sur cet axe, avec en particulier le manque de passerelles pour traverser le Drac au niveau de Fontaine. »

(69) : « Il est surprenant qu'un scénario "franchissement modes doux" n'ait pas été étudié au même titre que les scénarios "câble" et "BHNS". Aucune mention n'est faite du projet de passerelle entre les quartiers Esplanade et Jean-Macé, dont la réalisation attendue de longue date répondrait pourtant en partie aux besoins de mobilités entre la Presqu'île et la rive droite. Les options de créer une nouvelle passerelle entre la rue Horowitz et la rue des Buissonnées côté Sassenage, ou d'améliorer la passerelle existante accolée au pont ferroviaire côté Saint-Martin-le-Vinoux, ne sont pas davantage évoquées. Pourtant, dans le contexte actuel de développement du vélo et autres mobilités alternatives, un tel scénario aurait largement mérité une étude approfondie. »

(734) : « Il n'y a pas d'étude alternative modes actifs. Une passerelle piétons-cycles coute environ 7ME. L'amélioration de la passerelle SNCF St Martin le Vinoux - Grenoble est estimée à 1ME. Une bonne partie des trajets prévus pour le câble au départ de St Martin le Vinoux peuvent se faire à pied en une dizaine de minutes, et encore plus vite en vélo ou en trottinette. »

(71) : « Des alternatives mobilité active n'ont pas été étudiées : 12 mn à pied entre SMLV et Oxford (pont SNCF, rue W Churchill) vs 7 mn câble ; 5mn en plus si on va au CEA par le tram B. Améliorations : élargir la partie piétonne du pont SNCF ; Créer un passage sur ou sous les voies SNCF entre la station Hôtel de Ville et l'étang Pique-Pierre (Hotel de Ville-Oxford 7-8 mn). Petit plus : profiter facilement de cet espace naturel ».

(ADTC 838) : « Proposition réalisation de passerelles piétons-vélos : Presqu'île de Grenoble - Fontaine sur le Drac et l'A480 et Esplanade - Jean Macé sur l'Isère à Grenoble »

(388) : « Des passerelles seraient plus intéressantes même si un peu plus chères, elles ne seraient pas obligées de fermer lorsqu'il y a des rafales de vent et ne serait pas un péage pour les plus démunis. »

(38) : « Construisez plutôt un passage souterrain qui reliera le pont d'Oxford à l'arrêt de tram SMLV-Hôtel de ville »

(192) : « Passerelle SMLV vers Presqu'île »

(41) : « Mettre le budget du câble dans l'amélioration du réseau vélo : pont cyclable sur le Drac à hauteur du parc Pierre Villon »

(80) : « demande une passerelle piéton vélo au-dessus du Drac à la place du câble qui serait beaucoup plus empruntée »

(282) : « Un pont piéton au bout de la rue Horowitz serait déjà bien pour commencer, à un coût certainement largement plus raisonnable »

(738°) : « À ce prix-là, il est possible de couvrir l'ensemble du territoire métropolitain de pistes cyclables sécurisées, pour le même nombre d'usagers (aujourd'hui le réseau structurant cyclable de la Métropole atteint facilement 6 000 à 7 000 cyclistes par jour). Il faudrait faire la passerelle entre la rue Horowitz et le nord de Fontaine. Celle-ci pourrait faciliter les déplacements à vélo dans le secteur ».

(516) : « De Seyssins, quitte à ajouter des moyens pour franchir le Drac & l'Isère, ne faudrait-il pas commencer par des passerelles pour les mobilités douces ? »

(344, 423) : « En comparaison avec le cout du projet, le coût estimé d'une passerelle entre Fontaine et la Presqu'île est de 4 à 8 M€ ; le cout estimé du réaménagement de la passerelle de la voie ferrée entre la Presqu'île et Saint-Martin-le-Vinoux est de 1 M€ »

(112) : « Mieux vaudrait construire une passerelle, vélos, piétons et bus, et elle, ouverte jour et nuit ! »

(1164) : « *Il est encore temps d'agir en construisant rapidement les infrastructures nécessaires à l'accompagnement du développement des modes actifs que sont le vélo et la marche à pied. Des passerelles ouvertes 24/24 et 7/7 pour toutes et tous. Utilisables aussi par la faune et petite faune comme couloir écologique entre les 2 massifs* ».

(360, 367) : « *Une passerelle vélo/piétons au-dessus du Drac et idem dans le prolongement au-dessus de l'Isère. Construction : 3 M€ pièce ; coût d'exploitation annuel : 0* »

(1353) : « *Je trouve que la presqu'île est très bien desservie : C6, 54, 22, tram B. Le seul manque : une vraie piste cyclable qui part de l'avenue de romans jusqu'à la presqu'île* »

(181) : « *Pour la Chronovélo entre La Poya et Grenoble en passant par l'avenue du Vercors à Fontaine et qui mène à la presqu'île* »

(636) : « *Beaucoup de vélos et trottinettes circulent aujourd'hui sur la rue de l'Argentière. La création d'une piste cyclable protégée sécuriserait le parcours et permettrait d'augmenter ce trafic respectueux de l'environnement* ».

(879) : « *La rue de l'Argentière est une incitation au suicide pour les personnes se déplaçant à vélo. Entre le pont des Martyrs et le pont du Vercors, la réalisation d'une passerelle piétons/cycles à hauteur de la rue Horowitz permettrait d'irriguer le centre de la presqu'île quand, de l'autre côté, une passerelle piétons/cycles entre la cité Jean Macé et l'Esplanade serait également la bienvenue.* »

(1450) : « *Pour une liaison aussi courte, il vaut mieux faire une autoroute à vélo couverte et éclairée* »

(337) : « *Durée du trajet en vélo de fontaine La Poya à Saint Martin le Vinoux : moins d'une vingtaine de minutes (17 mn) par des voies déjà existantes.* »

(1048, Stop MC) : « *Il y a plusieurs projets de passerelles projetés par la Métro sur la Presqu'île : Esplanade-Quai de la Graille / réfection pont de Pique-Pierre (SNCF) / pointe Presqu'île-Saint-Egrève / réfection Pont des Martyrs / Horowitz - Fontaine / pont du Vercors (Chronovélo).*

*Plusieurs de ces passerelles étaient prévues au PDU pour une réalisation avant 2023.*

*La seule avancée actuelle est la Chronovélo sur le pont du Vercors, qui est en train d'être mise en place. La passerelle Presqu'île-Saint-Egrève, associée au chantier de l'A480 et massivement utilisée comme argument de communication par ce chantier, ne verra le jour au mieux que 2 ans après la mise en service de celle-ci.*

*A notre connaissance, il n'existe pas de projet concret pour les autres passerelles.*

*Or, un tel argument ressemble beaucoup à "Voyez les piétons et les cyclistes, il y a un câble, dans lequel vous pouvez mettre les vélos en plus, pourquoi auriez-vous besoin de passerelles ?". Un piéton (cycliste) qui monte dans une cabine devient un usager des transports en commun et paie 2€ pour traverser une rivière. Une passerelle est gratuite et les piétons (cyclistes) restent piétons (cyclistes).*

*Une passerelle est bien plus utile qu'un câble pour améliorer l'attractivité pour les piétons et les cyclistes, et pour la somme du Métrocâble, au moins 10 passerelles peuvent être réalisées.* »

(1685) : « Si un gros investissement dans les infrastructures de transport doit se faire à Grenoble, le vélo me semble être prioritaire. Les infrastructures cyclables sont déjà en partie développées, les améliorer ou "terminer" serait idéal. Beaucoup d'usagers utilisent déjà le vélo, et d'autres les rejoindront sûrement si des infrastructures intéressantes sont ajoutées. Pourquoi pas la "rocade à vélo" de Grenoble. Elle peut être abritée en cas de pluie, minimisant une contrainte climatique. Elle desservira une grande majorité de l'agglomération, pas juste une aire restreinte et pas trop emprunté comme pour le métro câble. Soit dit en passant les parapluies de la rocade à vélo pourrais être des panneaux solaire (thermique ou photoélectrique) pour faire du 2 en 1 ».

(1851) : « Actuellement les cycles permettent d'aller de l'Argentière à la mairie de Saint-Martin-Le-Vinoux à vélo par un chemin très similaire au câble : Martyrs/Oxford/passage sous la N481 en parallèle du train, en 14 minutes selon Google Maps. L'éloignement des deux ponts (Martyrs et Vercors) ne se résoudra pas avec le câble mais avec la création de la passerelle piétons/cycles entre la presqu'île et Fontaine, dans le prolongement de la rue Horowitz, passerelle prévue dans le PDU 2030 comme "à prioriser". »

(1404) : « Toute la baisse de part modale de la voiture (-14 % en 6 ans) sur la presqu'île est entièrement due à l'augmentation de part modale piéton/cycles. Les transports en commun n'ont absorbé aucun report modal. Il y a même eu du report modal transport en commun vers piétons/cycles.

Mon affirmation est la suivante :

- Puisqu'en 2022, les piétons-cycles sont déjà à 36 % de part modale,
- Puisque les politiques publiques encouragent ce mode de déplacement (par le développement de nouveaux équipements, comme l'aménagement d'une voie en site propre de la contre-allée Jules Horowitz, la Chronovélo Grenoble Fontaine qui va desservir une autre entrée de la Presqu'île au niveau du pont du Vercors, ou les passerelles programmées au PDU 2030 : presqu'île Saint-Egrève parallèle à l'A480, presqu'île-Esplanade au sud de la rue Durant-Savoyat, presqu'île-Fontaine au niveau du bd Jules Horowitz),
- Puisque les bénéfices de ces modes de déplacement sont multiples :
  - > non polluants / bons pour le climat,
  - > bons pour les finances publiques (un investissement piéton cycle, comme une passerelle coûte beaucoup moins cher qu'un transport lourd comme le métrocâble, et il n'y a pas, ou très peu, de coûts de fonctionnement)
  - > bons pour la santé publique
  - > efficaces comparés à la voiture et aux transports en commun (pour des trajets de 1-2 km à pied, de 1-10 km à vélo, de 5-20km à vélo électrique),
- > sobres énergétiquement
- Puisque la dynamique observée sur les 6 dernières années est que tout le report modal va vers la marche et le vélo

La part modale de ces modes de déplacement est amenée à augmenter jusqu'en 2035 sur la presqu'île. Il n'y a aucune raison de viser une fourchette 30-40 %, la fourchette cible devrait être 40-45 % à minima. Il n'y a aucune raison d'encourager un report modal piétons-cycles vers TC comme ces fourchettes le suggèrent.

Et en conséquence, la part modale des transports en commun se verrait réduite à 25-30%. Et donc leur volume estimé passerait pour 2036 de 51000 (avant mise à jour) à 33000-39000

Ainsi, contrairement à ce qu'a laissé entendre l'annonce lors de la réunion publique, la mise à jour des prévisions de la SEM Innovia ne va pas en faveur d'une infrastructure lourde de transports en communs et montre que la fréquentation usagers TC de la presqu'île sera inférieure à celle estimée précédemment pour 2036 ».

(1526) : « *J'encourage ainsi une réflexion approfondie sur le "Métrocâble à Pédales", qui ne serait pas dans les airs mais sur le sol. Je lui ai déjà trouvé un nom, "Véhicule Écologique Léger et Original" (VELO) ».*

La demande de passerelles pour franchir le Drac et l'Isère en mode doux est très forte parmi les contributeurs.

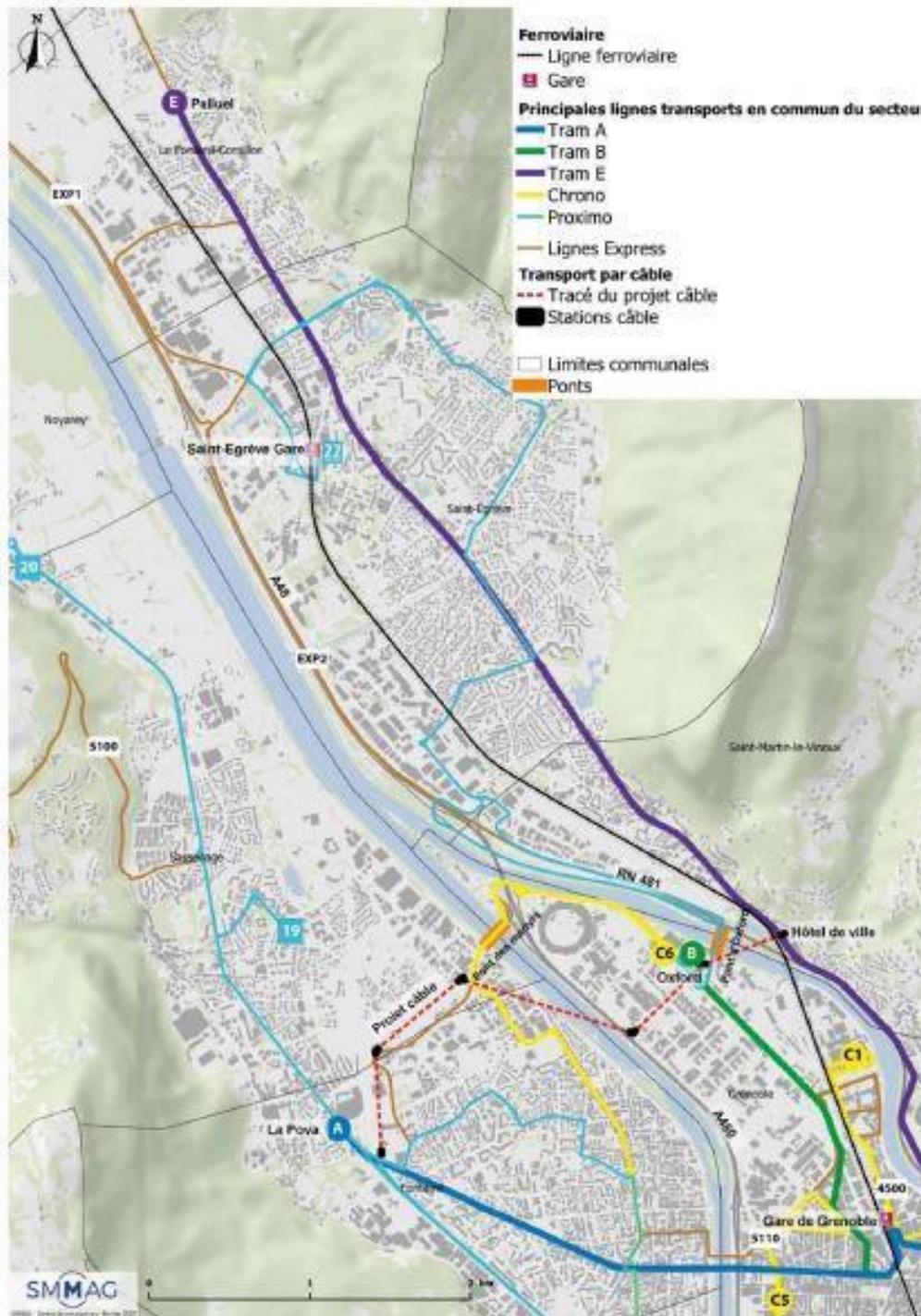
Ainsi que l'étonnement de l'inexistence d'un scénario mode doux, si ce n'est alternatif, au moins complémentaire, sur le trajet Fontaine SMLV.

Alors que la synthèse de l'enquête PDIE Giant de septembre 2022 montre qu'aujourd'hui le vélo représente la part modale majoritaire des travailleurs de la Presqu'île (30% avec objectif 2025 35%, + 3%VAE), que 53% des participants autosolistes sont disposés à passer au vélo ou VAE s'ils avaient une aide financière (achat, location, ...), la commission constate l'avancement à pas comptés des engagements du PDU 2030 en termes d'infrastructures mode doux.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

### 4.16.3. TRANSPORTS EN COMMUN EXISTANTS

Figure 8 : Principales lignes de transports collectifs du secteur (situation actuelle)



#### Paroles de contributeurs

(1131, VFD) : « Nos autocars descendant du Vercors se retrouvent régulièrement bloqués dans les bouchons et n'apportent pas une véritable solution alternative à la voiture personnelle. Aussi, ce transport par câble permettrait une liaison fluide et une interconnexion avec nos autocars. Cela éviterait à nos véhicules de devoir traverser l'agglomération grenobloise pour se rendre en gare routière au travers d'un trajet totalement embouteillé »

(1321) : « Il est étonnant que le SMMAG ait seulement étudiée 3 scénarios :

- Au fil de l'eau (on ne fait rien)

- Un scénario de création d'une ligne de transport en site propre de type BHNS reprenant peu ou prou le tracé du câble

- Le scénario Câble

Sans avoir étudié des améliorations potentielles sur les lignes existantes (observation reprise par la MRAE) ».

(1892) : « La comparaison avec d'autres alternatives donne une impression de partialité en faveur du câble. Compte-tenu d'une fréquentation assez faible, une amélioration de l'existant, sans pour autant développer un BHNS en voie séparée sur l'intégralité du trajet, serait peut-être suffisant. Cette étude manque au dossier ».

(9, 43) : « Sur le secteur Nord-Ouest il y a les lignes C6 et P22 (environ 1000 voyageurs /j), ne justifie pas une infrastructure pour 4600 voyageurs/j »

(4) : « Préfère un réaménagement des modes de transports existants aujourd'hui (bus C6 pour la presqu'île scientifique) et plus de bus qui sont chargés le matin »

(58) : « Il y a des alternatives moins coûteuses : prolongement et renforcement des lignes 22 et C6 ».

(59) : « Les bus, les voies réservées peuvent répondre au besoin, à un coût usager/km plus raisonnable, souvent sous utilisées, même avec une qualité de service occasionnellement un peu moins bonne : F54, T64, en venant des Engenières, Tram A puis C6 à Maisonnat depuis Sassenage, P22 en venant Saint-Égrève, C6 en venant de Seyssinet, voire de Saint-Martin-d'Hères »

(216, 349, 352, 367) : « Renforcer les lignes existantes suffirait »

(938) : « Ce qui n'a pas été étudié, c'est le fait que la ligne C6 puis 22 permet de relier cette même liaisons Fontaine-St Martin le Vinoux et qu'en modifiant, soit la correspondance, soit la fréquence en heure de pointe, on aurait le même maillage de TRAM et la desserte de la Presqu'île. La présentation du projet est mensongère, un simple changement d'organisation des lignes actuelles serait sans commune mesure au niveau financier et répondrait parfaitement au maillage des TRAMS qui est une des pierres angulaires du projet ».

(1165) : « Si on se rend sur le site TAG du réseau de transport en commun grenoblois, on trouve que pour se rendre de la Poya à la presqu'île le matin à l'heure de pointe, il existe un bus [T64] qui fait le trajet en 10 mn et une liaison du tram A vers C6.

2 solutions que le SMMAG a choisi de ne pas porter à la connaissance du public.

On peut également noter que le T64 et la C6 ont l'avantage sur le câble de desservir plusieurs arrêts sur la presqu'île, outre l'arrêt Oxford : Martyrs-Résistance pour la C6, Martyrs-Résistance et Marie-Louise Paris – CEA pour le T64.

Et il faut surtout noter que sur le segment La-Poya – Oxford le bus le plus simple (pas un BHNS) est déjà aussi rapide que le câble, sans qu'il soit nécessaire d'investir le moindre centime.

Rappel que les bus sont chauffés l'hiver / climatisés l'été (et pas les cabines du câble), qu'on peut moduler leur fréquence, étendre leur plage horaire (jusqu'à 23h30 pour la C6 contre 21h pour le

*câble), qu'un chauffeur y assure une certaine sécurité (quelle dame seule montera dans le câble en soirée ?) »*

*(344) : « La prolongation des lignes existantes serait plus adaptée aux besoins : tram A jusqu'aux Engenières, ligne 22 de la Presqu'île à Fontaine et Sassenage, C6 jusqu'à Saint-Martin-le-Vinoux »*

*(1279) : « le cout (90M€) au regard "du trafic estimé (4600 voyageurs par jour ?) est irréaliste, une simple ligne chrono (qui fonctionne de plus, de 5 heures à 1 heure 30) suffirait. »*

*(838, ADTC) : « Des propositions réalisables à court terme :*

- retour à une fréquence de 10 minutes au moins sur la ligne C6 du lundi au samedi de 7h à 19h toute l'année*
- transformation en ligne chrono (intervalle maximum de 10 minutes entre 2 passages du lundi au samedi de 7h à 19h et fonctionnement jusqu'à minuit) de la partie Seyssinet-Pariset - Fontaine - Sassenage et renforcement entre Sassenage, Noyarey et Veurey-Voroize de la ligne Proximo 20 Seyssinet-Pariset - Veurey-Voroize*
- Prolongement à Sassenage de la ligne 22 et desserte du parc d'Oxford à St Martin le Vinoux par la ligne 22 dans le sens Presqu'île - St Egrève »*

*(1564, Ville de Saint-Égrève) : « La ligne C8 aurait dû d'emblée être écartée mais pas l'idée de réaliser des liaisons par bus. Le maitre d'ouvrage aurait dû en proposer d'autres (voir recommandation n°4 de la MRAE).*

*Une esquisse peut ainsi être suggérée : la réalisation d'une ligne de bus, en distinguant les deux branches d'une ligne se raccordant Place de la résistance.*

- Celle allant sur la rive gauche direction Sassenage Engenières (utile a la ZFE),*
- Une seconde, reprenant la ligne 22 qui capterait les passagers de la ligne E a l'arrêt Muret par exemple.*

*Avec la ligne 22, il faut 9 minutes environ actuellement pour rejoindre le pôle multimodal Oxford, tout en desservant une partie de la zone d'activité de Saint-Égrève.*

*Avantages :*

- Éviter la destruction reconstruction d'infrastructures existantes*
- Faire un phasage au gré des moyens financiers disponibles (le câble une fois entamé ira au bout quoiqu'il en coûte).*
- Commencer par la branche la plus utile pour apporter des solutions au trafic dans la cluse de Voreppe, celle de Sassenage vers les Engenières par exemple.*
- L'utilisation progressive de biogaz produit localement (voir projets métropolitains) nous met à l'abri des incertitudes sur la disponibilité d'énergie électrique tout en limitant l'impact carbone du fonctionnement. »*

La commission d'enquête souhaite vivement que le maitre d'ouvrage réponde à toutes ces contre-propositions alternatives sur le secteur nord-ouest.

*(69) : « On ne pourra que regretter que le projet de câble ait été priorisé par rapport aux extensions du réseau tramway vers Sassenage et Pont-de-Claix, alors que l'efficacité du tramway comme système de transport est éprouvée depuis longtemps dans notre agglomération. »*

*(838, ADTC) : « Des propositions réalisables à moyen terme : prolongement de la ligne A de tramway à Sassenage »*

(503) : « *Projet moins utile qu'un BHNS vers Meylan, qu'au prolongement du tram E vers Echirolles et Pont de Claix, à la station de correspondance à La Tronche entre le tram B et les bus C1 et express (le Charmeyran) »*

(765) : « *Il serait préférable de doubler les trams à destination de la Poya qui sont toujours bondés car ce sont toujours les anciens trams qui circulent majoritairement sur ce trajet ».*

(951) : « *Nous sommes plutôt en attente de la prolongation du tram A de La Poya jusqu'à Sassenage qui n'a jamais été réalisé... Pourquoi ? »*

(351) : « *Un retour du trolleybus serait plus pertinent »*

Des contributions regrettent clairement que le projet de câble ait été priorisé par rapport à des projets d'extension de lignes de tramway ou d'avancement de lignes BHNS.

Que pouvez-vous leur répondre ?

## 4.17. ENVIRONNEMENT

---

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### 4.17.1. BILAN CARBONE (CO<sub>2</sub>)

#### Paroles de contributeurs

(819) : « *Mode de transport, décarboné »*

(828) : « *Le transport par câble est une solution de déplacement décarboné »*

(873) : « *Moyen de transport d'avenir pour tous écologique et décarbonné »*

(983) : « *Un moyen de transport écologique. Il n'émet pas de particule fine ou de CO<sub>2</sub> »*

(990) : « *L'intérêt premier du Métrocâble, c'est de, vite, remplacer une consommation d'hydrocarbures par une consommation d'électricité qui dans notre Pays émet un minimum de CO<sub>2</sub> qui devrait encore diminuer dans un proche avenir »*

(1056) : « *Contribuer au développement durable par l'émission de moins de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère Ce mode de transport est moins polluant »*

(1650) : « *Le report de 600 voitures en 2035, permettront-ils de compenser les émissions de CO<sub>2</sub> liés à la construction ? »*

(1661) : « Le métrocâble représente une avancée technologique dans le domaine du transport, mais je crains que sa consommation énergétique élevée et son empreinte carbone (en construction et en exploitation) ne soient en contradiction avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. »

(936) : « Très peu d'économie sur les émissions de CO<sup>2</sup> »

(9) « La pièce B10 mentionne une économie de 363 TeqCO<sub>2</sub> en 2025, alors que le Plan Air Energie Climat de la Métropole a déjà fixé comme objectif de réduction 111 000 TeqCO<sub>2</sub> / an dans le secteur des transports. Le ratio économie de CO<sub>2</sub> par rapport au budget investi dans ce projet de 65 M€, qui correspond à une infrastructure de grande ampleur pour un transport dans l'agglomération, ne le rend pas efficace pour répondre aux objectifs de réduction d'émissions de la Métropole ».

(58) : « Gain en CO<sub>2</sub> négligeable (130 TCO<sub>2</sub>/an). La Métropole vise 110 000T/ans d'ici 2026 (référence 2016) »

(396) : « Par ailleurs, la quantité de CO<sub>2</sub> non émis dans l'atmosphère par les trajets en voiture ou en bus qui se reporteraient sur le métrocâble apparaît dérisoire. En effet le report modal de ce projet semble très faible. »

(423) : « Disproportion du coût par rapport au CO<sub>2</sub> économisé par report modal bus et voiture (80M€ pour 130 teqCO<sub>2</sub>/an, 0.1 % de l'objectif de réduction des émissions du secteur transport : - 111.000 teqCO<sub>2</sub>/an d'ici 2026) »

(1201) : « Il est indiqué (Document B04, p171) que le projet permettra d'éviter l'émission de 363 TeqCO<sub>2</sub> en 2025. Ce chiffre est à mettre en regard des objectifs du PCAEM de Grenoble Alpes Métropole, qui indiquent un objectif de réduction de 485 000 Teq CO<sub>2</sub> entre 2016 et 2026, soit 48 500 Teq CO<sub>3</sub> par an. L'impact CO<sub>2</sub> représentera moins de 1% des objectifs de Grenoble Alpes Métropole ! »

(1385) : « En se basant sur des données d'émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des matériaux de construction, l'ordre de grandeur de 10000 T est confirmé. Le SMMAG mentionne dans le dossier d'enquête, pièce B06 p32, une économie d'émissions de CO<sub>2</sub> de 3 588 TeqCO<sub>2</sub> en 2035 (cumul par an de 2025 à 2035) liés au report de véhicules particuliers vers le métrocâble et à la suppression de bus.

Il faut donc environ 30 ans de fonctionnement à la fréquentation du câble estimée par le SMMAG pour compenser les émissions de sa construction, sans comptabiliser les émissions de sa maintenance et de son fonctionnement. L'absence de calcul du Bilan Carbone Complet par le SMMAG et la suspicion d'un bilan carbone très insatisfaisant d'après les chiffres fournis par le SMMAG est de nature à remettre en question l'utilité publique du projet »

(1564, ville de Saint-Égrève) : « L'autorité environnementale recommande (R15) de réaliser un bilan complet des émissions de gaz à effet de serre intégrant outre les émissions évitées, celle produites tout au long de la vie des ouvrages du projet : fabrication, installation, entretien, l'exploitation, démontage, recyclage.

La réponse du SMMAG (pièce C page 109) : « Afin d'informer le public au mieux, le SMMAG a réalisé un bilan des émissions évitées. Le présent dossier s'appuie sur la part majoritaire des

émissions du scénario de projet (moins exposée à l'incertitude) correspondant à l'exploitation (principalement la consommation d'énergie). Le présent dossier présente ainsi une estimation des émissions de gaz à effet de serre évités. Ce sont ainsi 363 TeqCO<sub>2</sub> en 2025 et 3 588 TeqCO<sub>2</sub> en 2035 qui auront été évitées par la réduction des déplacements en véhicules particuliers et de la circulation de bus thermiques »

La notion d'émissions « évitées » mériterait d'être précisée. Quelques éléments du calcul apparaissent dans la pièce B04 page 168. « Ainsi le projet induit une diminution des émissions de gaz à effet de serre lié à :

- la diminution des déplacements en véhicule particulier (VP) avec un report modal des VP vers le câble estimé à 150 VP/jour en 2025 (soit 5% du report modal total) et 400 VP/jour en 2035 (soit 8% du report modal total).
- la réduction des circulations bus avec 7 bus en moins. En considérant, les facteurs d'émission de gaz à effet de serre suivants issus du référentiel d'évaluation ministériel de 2019 :
  - véhicules particuliers : 157,2 g/km en 2025, 94 g/km en 2035 ;
  - bus : 844 g/km en 2025, 653 g/km en 2035 ;

Le projet permettra d'éviter l'émission de 363 TeqCO<sub>2</sub> en 2025 et 3 588 TeqCO<sub>2</sub> en 2035 (cumul par an de 2025 à 2035). Le projet permettra donc de répondre aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique, en accord avec les orientations des lois Grenelle 1 et 2. »

Or, dans la pièce C, la formulation est différente, faisant disparaître la notion de cumul : « Ce sont ainsi 363 TeqCO<sub>2</sub> en 2025 et 3 588 TeqCO<sub>2</sub> en 2035 qui auront été évitées par la réduction des déplacements en véhicules particuliers et de la circulation de bus thermiques. »

En principe, la diminution d'émission de CO<sub>2</sub> n'est à prendre en compte qu'une seule fois (au moment de l'ouverture et de l'augmentation de capacité en 2035). Cependant, cette réponse souligne que le report modal est faible (400 véhicules par jour en 2035) et ne résoudra pas la congestion des accès nord-ouest de l'agglomération de Grenoble (A480, 86 000 véhicules / jour, avenue des martyrs 13 000 véhicules / jour).

Ce constat est en partie dû au fait que deux des lignes (B et A) sont reliées au maillage par leur terminus. Un transfert vers le polygone existe déjà, par la ligne 22, qui transporte des passagers de la ligne E, venant des deux sens de la ligne.

Les calculs du dossier interrogent sur la suppression de 7 bus, sans indiquer les lignes modifiées et la nature des modifications, or c'est une question fondamentale pour la mobilité dans le secteur Nord-Ouest et au-delà. Ainsi peut-on se questionner sur l'avenir de la ligne 22 qui traverse notre commune en direction du polygone scientifique.

Pour savoir si ces réductions d'émissions sont suffisantes, il faudrait disposer du coût carbone du projet en analyse de cycle de vie. Le SMMAG se borne à évoquer l'application réglementaire de la RE2020 dans la construction de bureaux de la station G3 « l'Argentière ».

Néanmoins pour juger la réduction proposée, deux comparaisons sont possibles :

- pour fixer les ordres de grandeur, sachant que l'empreinte carbone moyenne actuelle d'un français est de 10 TeqCO<sub>2</sub> (tout usage confondu), les valeurs proposées effacent l'empreinte carbone de 500 personnes maximum.
- plus intéressant, le PCAEM de Grenoble Alpes Métropole fixe des objectifs de réduction pour la métropole. Considérant le tableau de la page 20 qui donne les émissions dues aux seuls transports par an au fil du temps :

Kteq CO <sub>2</sub> /an	2005	2016	2026	2030
--------------------------	------	------	------	------

Transports	573	531	420	382
------------	-----	-----	-----	-----

*Nous constatons qu'entre 2016 et 2026 il faut réduire sur 10 ans de 111 000 t<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub>.*

*Cette valeur est à comparer au « 3588 t<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub> évitées en 2035 » annoncées pour la liaison par câble (valeur haute prise en compte).*

*La liaison par câble contribuerait pour environ 3 % à la diminution inscrite dans la trajectoire GAM pour le secteur des transports, pourcentage correspondant à la marge probable d'erreur des calculs de prévision.*

*L'absence de ces considérations, qui obligent à spéculer, fausse l'information des lecteurs du dossier.*

*Par ailleurs, le SMMAG ne répond pas à la question légitime du bilan sur un cycle de vie, posée par la MRAE dans sa recommandation n°15.*

*Imaginons que l'impact carbone calculé en cycle de vie soit défavorable. En reprenant la valeur donnée dans la partie I de 2kWh/pers.km, et en calculant, avec le facteur d'émission (0,052 kg eqCO<sub>2</sub>eq/kWh) du mix français actuel, on trouve une émission de 100 g/km ce qui est la valeur, en ordre de grandeur, pour une petite voiture avec un seul conducteur.*

*Ainsi, le report de la voiture est faible et ne produit pas d'économie significative en émission de CO<sub>2</sub>.*

*Le projet ne participe donc pas à la trajectoire climatique de GAM ».*

*(484) : « Sur la base de 4600 trajets par jour ouvrable, on a une consommation énergétique d'un peu plus de 6kWh par trajet (cf. thème énergie), les émissions moyennes d'un trajet câble sont d'environ 300g de CO<sub>2</sub> avec le mix de production français actuel (<https://analysesetdonnees.rte-france.com/bilan-electrique-emission-ges#Productiondecarbonee>). Pour un trajet moyen un peu inférieur à 2km, on est dans l'ordre de grandeur des émissions d'une voiture thermique avec un seul passager à bord sur le même trajet [note de la CE : environ 100 g de CO<sub>2</sub>/km]. Avec des prévisions de trafic plus pessimistes (télétravail, déplacements vélo), le bilan sera pire. Le câble ne parviendra très probablement pas à compenser les émissions liées à sa construction.*

*(734, complément 484) : « Avec une dépense énergétique aussi élevée, on voit mal comment les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la construction et à la maintenance pourraient être un jour compensées, même avec un mix énergétique français relativement décarboné. À 50g de CO<sub>2</sub>/kWh, le trajet en câble émet 150g de CO<sub>2</sub> par km, autant qu'en voiture thermique. Le dossier d'enquête ne donne d'ailleurs que 363 tonnes de CO<sub>2</sub> économisées par an, ce qui est très faible pour un projet à ce prix (cela correspond aux émissions annuelles de quelques dizaines de Français).*

*Si on veut réellement économiser des émissions de CO<sub>2</sub>, on pourrait utiliser les 8 millions de kWh annuels prévus à terme pour le câble pour remplacer le parc diesel des bus par de l'électrique. 8 millions de kWh, correspond en effet à la moitié de la consommation électrique qui serait nécessaire pour l'ensemble du réseau bus s'il était électrifié (sur la base des données 2016 : 10.5 millions de km parcourus, pour une consommation en électrique de 150kWh/100km). Le gain en CO<sub>2</sub> correspondrait à environ 6500 tonnes de CO<sub>2</sub> (sur la base de la consommation 2016 de 2491m<sup>3</sup> de gazole et 2.67 kg de CO<sub>2</sub> émis par litre) à comparer aux 363 tonnes du câble »*

*(1693) : « Le projet émettrait même plus de CO<sub>2</sub> qu'il pourrait en éviter ! C'est quand même nager en plein délire que d'autoriser que 80 M€ partent dans la construction de ce projet, déficitaire en réduction des émissions, quand on sait l'urgence de la crise écologique et climatique »*

(1021) : « Un calcul rapide avec les données du dossier dont la consommation électrique (6,4 GWh/an en 2025, pièce A, page 84) et la capacité 600 pers/h (pièce A, page 33), plage horaire 15 h/jour, longueur totale : 3,5 km et en assumant une distance moyenne du trajet de 1,75 km et un taux de remplissage entre 25 % et 50 % on trouve : une consommation d'énergie entre 1,1 et 2,2 kWh/(pers·km) ou avec le facteur d'émission actuel de la Base empreinte l'ADEME (<https://base-empreinte.ademe.fr/>) de 0,052 kgCO<sub>2</sub>eq/kWh une émission de CO<sub>2</sub> entre 0,058 et 0,116 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km) pour le Métrocâble.

Ces valeurs sont à comparer avec (toujours dans la même base de données) :

- 0,190 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km) : voiture thermique moyenne, autosolisme, sans fabrication
- 0,141 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km) avion court courrier sans trainés de condensation
- 0,0295 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km) transport par télécabine en 2010 selon l'ADEME
- 0,020 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km), voiture compacte électrique en autosoliste, sans fabrication
- 0,0033 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km), tram, agglomération >250 000 habitants
- 0,002 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km), vélo électrique, sans fabrication

Le transport par câble est donc au moins 20 fois moins efficace que le tram. »

(1846, FNE ; cf. aussi chapitre 4.5) : « Avec un parcours total de 3,5 km, on peut faire l'hypothèse que la distance du trajet moyen est 1,75 km. La consommation d'énergie électrique par personne et km parcouru [kWh/(pers·km)] en se basant sur un fonctionnement de 365 jours/an se calcule comme suit :

- 2025 : 2,2 kWh/(pers·km) ou 0,113 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km)
- 2035 : 1,6 kWh/(pers·km) ou 0,084 kgCO<sub>2</sub>eq/(pers·km)

Ces valeurs sont extrêmement élevées.

Uniquement la consommation directe d'énergie est considérée (scope 1 et 2) dans ces comparaisons, sans les émissions nécessaires à la production du véhicule ou de l'infrastructure ».

(1048, stop MC, cf. PJ 16 à 19 : « Les calculs pour estimer la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> lié au report modal sont tout simplement incompréhensibles. Le nombre de bus (7) et de voiture évités (150 puis 400) n'est pas une unité permettant de calculer cette diminution (pièce B04 page 168). Il faut connaître à minima la distance non parcourue en bus ou en voiture.

Les chiffres avancés sont trompeurs sur les supposées bénéfices du câble. La MRAE demande au SMMAG de considérer un Bilan GES complet du projet (pièce C00, page 109), incluant les phases travaux et maintenance, et le SMMAG répond qu'il est trop complexe de réaliser un Bilan GES complet, et rassure sur le fait qu'il s'agisse d'un chantier moins émetteur que la construction d'un Tramway. Les seuls chiffres mentionnés consistent à comparer le poids d'une cabine à celui d'un tramway.

Le SMMAG ne répond donc pas à la question posée, or :

- Les méthodes d'analyse environnementale dans les Travaux Publics ont commencé à être mise en place depuis 2007, renforcées en 2015 par un partenariat entre l'ADEME et la FNTP. Ces outils sont largement utilisés, le SMMAG et Poma se doivent de fournir ce bilan.
- Négliger des émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à une autre quantité de GES émise est tout simplement fallacieux. Chaque quantité d'émission s'accumulent dans l'atmosphère et accentue le dérèglement climatique. Tout raisonnement qui cherche à masquer cette réalité se rapproche du climato scepticisme, qui plus est lorsque cela concerne une construction à 80 Md'€ !

Que le maître d'ouvrage puisse avancer qu'il est préoccupé par l'efficacité de son projet contre le dérèglement climatique et dans le même temps, faire preuve d'une incompétence totale dans la réalisation d'un Bilan GES basique, témoigne de la non-priorité de ce sujet.

*Un bilan GES pertinent pour cette infrastructure doit à minima prendre en compte la construction du téléphérique (travaux, matière première) et son usage (consommation électrique).*

*Ensuite, il est possible d'évaluer s'il a un impact positif ou négatif sur le climat en comparant ce bilan avec les émissions évitées (report modal voiture/bus décrit par le SMMAG).*

*Nous avons estimé ce bilan avec les chiffres disponibles dans le dossier et les questions posées au SMMAG pendant l'enquête :*

### *1) Choix de la période d'amortissement*

*Dans un document de concertation, le SMMAG estimait une quantité de CO<sub>2</sub> évités de 6000teq CO<sub>2</sub> sur la période 2024-2070 (chiffre qui n'est plus utilisé dans le dossier récent). Cette période correspond sans doute à la durée estimée de fonctionnement du câble. Il est donc intéressant de faire le bilan gaz à effet de serre du projet sur cette période.*

*A partir de 2050, la France devrait avoir atteint un objectif de neutralité carbone donc il n'y aurait plus d'émissions nettes liées aux activités humaines sur le territoire. D'après la SNBC (stratégie nationale bas carbone), l'objectif est d'atteindre des émissions liées aux transports nulles en 2050 d'ici à 2026 dans ce secteur, la contribution du Métrocâble de 365 teqCO<sub>2</sub>/an est donc une goutte d'eau, 0,3% de l'objectif !*

### *2) Report modal - Émissions évitées*

*Le SMMAG indique 3588 TeqCO<sub>2</sub> d'ici à 2035, 363 TeqCO<sub>2</sub> évitées en 2025. Premièrement, nous questionnons ces chiffres de TeqCO<sub>2</sub> évitées.*

*En effet, pour 2025, les chiffres qui nous sont donnés (pièce B04 page 168) sont "150 voitures évitées" pour "157g/km", et "7 bus évités" pour "844g /km". Il nous semble que la plus grosse part des 363 TeqCO<sub>2</sub> évitées proviendraient des 7 bus évités.*

*Si nous rajoutons les hypothèses suivantes :*

- ceci s'applique 240 jours par an (chiffre trouvé en pièce D00 page 46),*
- l'amplitude de fonctionnement des bus est 6h-21h (que nous pondérons d'un facteur 0.75 car moins de bus circulent avant 7h, après 19h, et dans les heures creuses de la journée) et leur vitesse commerciale est 20km/h.*
- une voiture évitée aurait fait 10 km*

*Les émissions dues aux bus évités sont :  $844 \text{ (g/km)} * 20 \text{ (km/h)} * 15 \text{ (h/j)} * 0.75 * 240 \text{ (j)} * 7 = 320 \text{ TeqCO}_2$ .*

*Les émissions dues aux voitures évitées sont :  $157 \text{ (g/km)} * 240 \text{ (j)} * 150 \text{ (voit/j)} * 10 \text{ (km)} = 56 \text{ TeqCO}_2$ .*

*Or, comme nous le verrons plus loin (paragraphe "réduire le coût économique"), ces 7 bus évités ne sont pas juste dus à l'arrivée du Métrocâble, mais à des réorganisations de lignes de bus. Il est malhonnête de baser les estimations d'émissions sur des changements qui vont bien au-delà de l'impact de l'infrastructure.*

*Ensuite, même en gardant les chiffres fournis par le SMMAG, au vu des avancées techniques, les facteurs d'émissions devraient diminuer jusqu'à atteindre 0 en 2050.*

*En faisant cette hypothèse de diminution, on peut estimer une baisse d'1/3 des émissions annuelles tous les 5 ans !*

*2035-40 : 1795 TeqCO<sub>2</sub> (359 TeqCO<sub>2</sub>/an)*

*2040-2045 : 1196 TeqCO<sub>2</sub> (239 TeqCO<sub>2</sub>/an)*

*2045-2050 : 598 TeqCO<sub>2</sub> (119 TeqCO<sub>2</sub>/an)*

*TOTAL jusqu'à 2070 : 7200 TeqCO<sub>2</sub>*

### *3) Consommation énergétique de fonctionnement*

*Pièce B10 p.7 : le Métrocâble consommera 6.4 M kWh / an à sa mise en service et 8 M kWh/an à terme.*

*L'électricité en France émet 50g CO<sub>2</sub> / kWh.*

*Période 2025-2035 :  $6,4 \times 50 \times 10 = 3200$  TeqCO<sub>2</sub>*

*D'après les prévisions de RTE, on peut donc estimer un facteur d'émission divisé par 2 en 2035. 225 MTeqCO<sub>2</sub> seront émises par la production électrique en France en 2035 (contre 400 aujourd'hui) pour 575 TWh d'énergie produite (contre 450 aujourd'hui)<sup>1</sup>.*

*Période 2035-2050 :  $8 \times 0,025 \times 15 = 3000$  TeqCO<sub>2</sub>*

**TOTAL jusqu'à 2070 : 6200 TeqCO<sub>2</sub>**

#### 4) Construction du téléphérique

Voir 7. Annexe : Bilan GES de la construction de l'infrastructure : [1 https://assets.rte-france.com/prod/public/2023-10/2023-10-02-bilan-previsionnel-2023-principaux-resultats.pdf](https://assets.rte-france.com/prod/public/2023-10/2023-10-02-bilan-previsionnel-2023-principaux-resultats.pdf)

*Au total, les émissions de CO<sub>2</sub> de l'infrastructure sont de l'ordre de 10 000 teqCO<sub>2</sub>. Nous considérons qu'une fourchette -30% / +30% prend en compte les incertitudes, donc 7 000 / 13000 teqCO<sub>2</sub>.*

*Le point central de cette estimation est d'évaluer si les émissions de GES évitées sont supérieures aux émissions de GES produites (travaux + fonctionnement).*

*Au vu des chiffres calculés précédemment, cette estimation montre que le Métrocâble va émettre plus que ce qu'il permet d'éviter ...Il est important de préciser que le raisonnement et les chiffres utilisés ici sont à l'avantage du SMMAG.*

*- Il s'agit de leurs chiffres (non justifiés et pour nous surévalués) de report modal.*

*- La diminution importante du facteur d'émission de l'électricité sur la période 2025-2070 est très optimiste*

*- L'estimation sur la construction est très partielle et ne prend pas en compte de nombreux postes (changement d'usage des sols, PEM de la Poya, charpente de la structure, gestion des déchets...)*

*Pourtant, même avec ces chiffres avantageux, le bilan net (construction + fonctionnement - report modal) de notre estimation est de + 9000 teqCO<sub>2</sub>.*

*Réaliser ce projet va donc à l'encontre de la lutte contre le changement climatique.*

(1180, complément 1048, p 18) : « émissions de CO<sub>2</sub> liées à la production électrique en France, valeurs incorrectes. Facteur d'émission actuel et futur de l'électricité : <https://www.edf.fr/groupe-edf/agir-en-entreprise-responsable/responsabilite-societale-dentreprise/plus-loin-dans-la-reduction-des-emissions-de-co2> »

Les avis sont partagés sur l'aspect décarboné du projet.

Plusieurs contributeurs, calculs à l'appui, annoncent que « l'impact CO<sub>2</sub> représentera moins de 1% des objectifs de Grenoble Alpes Métropole », ou que le câble ne parviendra très probablement pas à compenser les émissions liées à sa construction, ou que le bilan net (construction + fonctionnement - report modal) est de + 9000 teqCO<sub>2</sub>, selon leur estimation, et que réaliser ce projet va donc à l'encontre de la lutte contre le changement climatique.

Plus précisément, des contributeurs contestent la prise en compte de « 7 bus évités » dans le bilan CO<sub>2</sub>, à hauteur de près de 90% de ce bilan, par année.

Que pouvez-vous répondre à ces contributeurs ?

## 4.17.2. DÉROGATION DESTRUCTION D'ESPÈCES PROTÉGÉES - IMPACTS SUR LA FAUNE ET LA FLORE

### Paroles de contributeurs

(558) : « Il [NdR : le projet] préserve le patrimoine arboré de la presqu'île et les richesses de l'étang Pique Pierre »

(654) : « Il serait pertinent de :

- trouver un compromis pour limiter l'impact sur l'avifaune,
- avoir des clauses dans les travaux permettant d'avoir un projet avec le moins d'impact sur les nappes,
- d'avoir des propositions de compensation pour les parcelles qui seront fortement impactées
- garder les terres les plus fertiles du projet pour avoir une agriculture locale, bio qui puisse nourrir la métropole
- garder des zones naturelles et non urbanisées pour être un réservoir de biodiversité et ne pas favoriser la chute de la biodiversité
- avoir des travaux réalisés aux périodes les moins sensibles pour les espèces locales (avifaune, amphibiens, insectes, ...)

Je suis favorable à un projet sobre en termes d'urbanisation et artificialisation pour ne pas créer une rupture avec la biodiversité et les citoyens, actuellement présents. Nous avons besoin d'améliorer le réseau de transports en commun dans cette zone afin d'améliorer le quotidien des piétons et cyclistes de tous les jours »

(45) : « Ce projet va détruire la nature, mettre en danger des espèces protégées, sacrifier des terres agricoles ».

(802) : « Trop d'enjeux environnementaux face à peu de nécessité : les transports existants peuvent être améliorés, dégâts sur la faune, la flore, sur les terres cultivables. Trop de béton, respecter la loi ZAN »

(946) : « le projet impactera fortement la faune, il est sur un corridor biologique connu (zone de migration au printemps et à l'automne), les pylônes sont dangereux pour les hirondelles, chauves-souris, etc. »

(951) : « Et peut être le point le plus important les nuisances écologiques que ce projet engendrerait : pylônes et câbles dangereux pour les oiseaux lors des migrations et hors migrations et bien d'autres nuisances : voir les associations nature ! »

(462) : « Sans compter les dégâts sur la faune et flore ».

(530) : « DUP contestable. Problèmes d'Environnement mal traités (avec le Bruit sous-estimé, la Pollution Visuelle non analysée, Les Terres agricoles sacrifiées, ...), les problèmes de Faune non approfondis pour les espèces menacées... »

(1326) : « Le dossier n'évoque pas la présence de la Renouée du Japon, plante invasive qui se développe à grande vitesse dans la métropole, sur les berges du Drac, de l'Isère au détriment de la biodiversité et qui demande des précautions particulières à l'occasion de travaux ».

(1485) : « Les oiseaux qui migrent principalement la nuit ne verront pas les câbles et une grande quantité d'oiseau seront tués sur le coup lors du choc avec le métrocâble. »

(1696) : « câble dangereux pour les oiseaux, impact visuel »

(43) : « Le projet va détruire la nature et des espèces protégées dont leur habitat est sur sa zone de construction. »

(112) : « L'étude d'impact fait état d'un risque pour la biodiversité, en particulier pour la chouette chevêche, espèce protégée »

(581) : « Les câbles aériens sont des facteurs de mortalité des oiseaux : risque de collision en vol »

(908) : « Les équipements seront une grosse nuisance pour la faune car ils se trouveront sur un corridor écologique annuel et passage de migration. Un des pylônes est même prévu dans le Drac, ce qui permet d'imaginer l'impact sur la faune aquatique »

(1899, Environnement et Nature, Sassenage) : « Zones humides : Dans le document A page 117, on apprend que l'étude des sols par sondage pédologique n'a pas été faite sur les terres agricoles de Sassenage car, soi-disant, les pylônes n'auraient qu'un impact limité sur le sol. Or, ce secteur, sans faire l'analyse des sols est une zone humide à part entière compte tenu de la présence de plantes hygrophiles (voir photo). A l'heure actuelle, on nous dit qu'il faut absolument préserver les zones humides. A la fois pour la gestion des eaux pluviales, c'est-à-dire temporiser les inondations et les sécheresses. A la fois pour leur rôle de puit de carbone, c'est-à-dire qu'elles ont un pouvoir d'absorption du dioxyde de carbone très important, afin de réduire les gaz à effet de serre.

- impact du pylône 13, en particulier pendant les travaux sur le monde piscicole

- impact du câble sur les chauves-souris, le couloir de migration est minoré dans le dossier : le câble Vicat fait déjà des dommages (mort de cygnes tuberculés,). Le passage est nouvellement utilisé par les grues cendrées, il est utilisé par les martinets noirs et 4 espèces d'hirondelles avec un impact fort des pylônes 12 et 13 et ce pendant presque toute l'année

- pas d'impact sur les oiseaux nicheurs s'il y a que le métrocâble. Or, dans les documents présentés, on voit des bâtiments construits sur une allée métropolitaine parallèle à la rue de l'Argentière. Qu'est-ce que cela signifie ? Y aura-t-il à long terme, des bâtiments construits en raison du métrocâble sur le secteur ? Dans cette situation, il est probable que les espèces nicheuses comme l'hirondelle rustique soient impactées lourdement. »

(1875 LPO AURA) : « Une biodiversité, spécifique des oiseaux qui y sont observés, très importante et notable avec 237 espèces recensées cf. étude LPO dans le dossier). Le métrocâble se situe dans une zone d'hivernage, une halte migratoire et dans un couloir principal de migration, orienté Nord-Est/Sud-Ouest qu'il traverse perpendiculairement. L'étude d'impact rappelle la forte anthropisation du secteur (3 lignes RTE et 1 autre câble EDF (communication) et minimise l'impact du câble, qui n'est donc pas réduit ni compensé ! Or les lignes EDF peuvent être équipées des dispositifs avifaunes de type FIREFLY, travail en cours avec EDF, contrairement au câble porteur. Comme il manque une étude radar pour les oiseaux, et une étude sur les chauves-souris, les impacts sont mal qualifiés et minorés et donc les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont inexistantes ou inadaptées.

Conclusion : avis très défavorable »

(931) : « *L'avis de la MRAE souligne qu'il n'y a pas eu d'étude spécifique "pipistrelles", "aussi, le nombre de trois espèces contactées la Pipistrelle de Kuhl, la Pipistrelle pygmée, la Pipistrelle de Nathusius, semble sous-estimé. Un enjeu fort localement au droit des deux couloirs formés par l'Isère et le Drac est identifié. »*

(931, voir contribution complète) : « *Le contributeur a procédé au comptage des chiroptères et a posé des enregistreurs à ultra-sons en 4 points du parcours sur les 2 bords de l'Isère et du Drac au niveau du passage envisagé du métrocâble. Nous avons laissé les enregistreurs une seule nuit, le 29 octobre 2022, et nous avons identifié 9 espèces (identification réalisée par un spécialiste chiroptère salarié LPO Isère) :*

- *Pipistrelle commune (préoccupation mineure en Isère), Pipistrelle de Kuhl (préoccupation mineure en Isère)*
- *Vespère de Savi (quasi-menacée de disparition en Isère),*
- *Molosse de Cestoni (préoccupation mineure en Isère),*
- *Murin de Daubenton (préoccupation mineure en Isère),*
- *Murin de Natterer (quasi-menacée en Isère),*
- *Noctule de Leisler (préoccupation mineure en Isère), en Isère),*
- *Minioptère de Schreiber (en danger de disparition en Isère)*

*A noter qu'une partie de ces espèces étaient en transit à cette époque (par exemple le minioptère). Cela démontre que le Drac et l'Isère constituent bien un lieu de transit ou de vie important pour les chauves-souris, Le câble, + les éclairages mis en place pour atténuation des risques de collisions avec l'avifaune, sont des dangers pour la biodiversité »*

(687) : « *L'impact sur la biodiversité ne tient pas compte de la population importante de chauves-souris qui peut être négativement affectée par les câbles aériens circulant ».*

(937) : « *Dans le dossier, aucune information d'analyse détaillée n'est jointe sur la détermination exhaustive des espèces ou sur des espèces migrantes Nord-Sud, qui ne sont pas mentionnées tels que les cygnes par exemple. Cette dérogation va déjà potentiellement autoriser des réductions d'espèces, du fait du changement d'habitat, de heurts éventuels par les oiseaux ou chauves-souris avec les câbles, la nuit. Il y a donc des manques dans l'analyse de cette dérogation, qui fait que la dérogation n'est pas correcte sur la liste des espèces protégées ».*

(1183) : « *Irrespectueux de l'environnement et notamment des quelques 200 espèces d'oiseaux utilisant le Drac et l'Isère pour se déplacer et se nourrir : Le rapport de la MRAE de Février 2023 indique clairement qu'il y a mise en danger de la stabilité de ces espèces et risque élevé de collisions sur les câbles et les cabines, entraînant blessures, voire mortalité, des oiseaux. »*

(1880) : « *Nous avons encore la chance d'avoir quelques oiseaux sauvages sur notre commune, l'axe nord sud étant un axe de migration, les pylônes seront un obstacle à leur migration pouvant provoquer le décès par collision notamment lors des migrations de nuit ».*

(1889) : « *Impact sur l'environnement :*

- *Il coupe en transversal un axe de migration aviaire effectif. Les collisions avec les câbles et les cabines se produiront puisque beaucoup d'oiseaux migrent la nuit : cygnes tuberculés (déjà victimes des câbles de la cimenterie Vicat), petits passereaux, rentrent en collision avec le câble Vicat, tombent dans l'Isère et disparaissent.*

- Sassenage, le métrocâble traverse une zone humide. Un pylône sera même implanté sur un drain de celle-ci. Il vaudrait mieux mettre en valeur la zone humide plutôt que de faire un transport par câble inutile ».

(1846 FNE) : « Un projet affectant des axes de migration à forts enjeux.

La vallée de l'Isère et la vallée du Drac sont deux axes de migrations Nord-Sud majeurs de la région.

Lors de sorties réalisées sur le terrain, en décembre 2022 et janvier 2023, sans aller jusqu'au barrage, nos bénévoles ont identifié un couple de canards pilets, une femelle de tadorne de Belon, des sarcelles d'hiver (3 mâles et 1 femelle), un canard chipeau mâle, un grèbe huppé, des grèbes castagneux, probablement un milan royal à la confluence Drac Isère.

Par ailleurs, de nombreuses mouettes rieuses viennent sur l'Isère en hiver et le balbuzard pêcheur est de passage lors de sa migration. Il y a aussi des faucons pèlerins qui chassent sur le secteur Portes du Vercors (notamment les jeunes en apprentissage).

La liaison par câble qui est projetée en travers des deux axes de migration, risque d'affecter les espèces migratrices. Beaucoup d'oiseaux migrent la nuit. Il risque d'y avoir des collisions avec les câbles comme c'est déjà arrivé avec les câbles de Vicat (cygne tuberculé). Il y a aussi des hirondelles de rivage et un phalarope à bec large a été observé.

*Un projet affectant de nombreuses espèces protégées*

Le projet de liaison par câble est susceptible d'affecter les espèces suivantes : 27 espèces d'Oiseaux nicheurs, 13 espèces d'Oiseaux, 16 espèces de Chiroptères, 3 espèces de Mammifères terrestres, 4 espèces de Reptiles, 2 espèces d'Amphibiens. Parmi celles-ci, on trouve notamment le Moineau friquet et la Noctule commune qui sont des espèces dites CNPN, nécessitant une demande de dérogation aux espèces protégées (article L. 411-2 du Code de l'environnement).

(1846 FNE) : « Des impacts écologiques évitables et une analyse incomplète des impacts du pylône P22

Le pylône P22 est situé à l'extrémité de l'étang de Pique-Pierre (document B, p. 66) qui est une petite zone humide, jouant le rôle de refuge pour la faune. Le 21/12/2023, il a été observé sur cet étang trois grands cormorans et un héron cendré, ainsi que quatre canards colvert.

Or la zone humide reconnue se limite à la bordure immédiate de l'étang (Document B, page 66)

Aucune analyse de l'intérêt écologique de la zone située à l'extrémité de l'étang de Pique Pierre n'a été faite. Cette zone sera impactée par la construction mais aussi par l'opération (Document A, page 32) d'une façon non-précisée et le plan laisse penser que cette zone humide sera simplement supprimée.

*Des coupes injustifiées d'arbres*

La FNE indique qu'un risque d'incendie n'est présent que pour quelques essences de feuillus dans le contexte d'un sous-bois dense (en période de sécheresse prolongée, ils vont plutôt perdre les feuilles, surtout les platanes), conditions qui ne sont pas applicables dans le cadre de ce projet.

Dans le cadre de l'alignement des platanes de la rue Horowitz, la rehausse du P17 à 37m70 ne se justifie pas, elle est aberrante et aurait un fort impact visuel avec un surcoût au niveau de la consommation d'énergie et enfin pénaliserait les gares voisines.

Également « Sur la deuxième zone, en berge droite de l'Isère, il s'agit de coupe d'arbres pour des aspects de sécurité incendie ». (Pièce B, p. 136). »

Les coupes non-justifiées d'arbres se rajoutent à d'autres coupes dans le secteur des digues pas plus justifiées au regard des autres risques identifiés (inondation, chutes d'arbres, etc.), Il faut absolument une démarche plus différenciée en milieu urbain !

Et conclut : Au regard de l'ensemble de ces observations, FNE Isère rend un avis défavorable concernant le projet de liaison par câble. Nous invitons le SMMAG à y renoncer et à étudier des

*projets alternatifs moins coûteux, plus pertinents et qui ne se traduiront pas par des impacts sur les espèces protégées ».*

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

De nombreux contributeurs s'inquiètent de l'impact du projet sur la faune et la flore et tout particulièrement l'impact du câble sur les oiseaux migrateurs.

Deux associations indiquent la présence d'une zone humide alors que l'étude d'impact (rubrique 3.3.1.0 « assèchement, mise en eau, imperméabilisation, ... ») indique « le projet n'impacte aucune zone humide recensées ». Qu'en est-il ?

Une association conteste les coupes d'arbres liées aux risques incendie, mais aussi pour des risques injustifiés (inondation, chutes d'arbres, etc.).

Une autre association indique qu'il manque une étude radar pour les oiseaux et une étude sur les chauves-souris. Selon elle, les impacts sont donc mal qualifiés et minorés et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont inexistantes ou inadaptées.

Un contributeur a mené une étude sur les chauves-souris démontrant la présence de nombreuses espèces. Allez-vous tenir compte de cette étude ?

### 4.17.3. ATTEINTE DE LA NAPPE PHRÉATIQUE

#### Paroles de contributeurs

(533) : « *Nappe phréatique en danger avec ce projet : les plans n'indiquent pas la profondeur des pieux, ni les m3 de pompage qui seront rejetés dans les ruisseaux avec risques de pollution, sachant qu'il est interdit de rajouter une goutte d'eau dans ces ruisseaux selon les rapports des PDV. Les affouillements maximums annoncés pour les pylônes les gares interrogent. Cf. plans joints »*

(1183) : « *Pour fixer les pylônes de ce câble, il faut enterrer des pieux de 15 m, ce qui va induire la projection de tonnes de béton dans la nappe phréatique toute proche ».*

(1485) : « *Par ailleurs, en construisant les gares et les pylônes dans ces champs, le promoteur va injecter du béton sur 15 m de profondeur dans la nappe phréatique. Cette injection va non-seulement perturber l'écoulement de la nappe mais va faire courir le risque de pollution des sols et des eaux ! »*

(1880) : « *Les travaux d'ancrage des piliers vont toucher la nappe phréatique, la première et la deuxième. Quel impact sur la qualité des eaux ? Le pylône n° 13 situé dans le lit mineur du Drac : En période de crue, ne risque-t-il pas de créer un embâcle ? ce pylône ne risque-t-il pas de devenir instable. Son embase étant faible, il n'a pas la même stabilité que le poids d'une digue. »*

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

## 4.18. AGRICULTURE

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### Paroles de contributeurs

(1894) : « *Le transport par câble permettra le maintien des terres agricoles sur Sassenage car le câble survole les terres contrairement aux routes ou autres infrastructures qui consomment de l'espace au sol* ».

(929) : « *Moyen supplémentaire dans la lutte contre l'artificialisation des sols qui sera très fortement réduite. Les seules prises au sol ce sont les gares, stations et pylônes. Sur le passage des câbles et cabines, les cultures demeurent possibles* »

(689) : « *Les terres agricoles n'ont plus leur place en milieu urbain en raison de la pollution de l'air, laissons ces terres à la campagne et améliorons les conditions de vie à la ville* ».

(269) : « *Sur le dernier poumon vert de terre agricole bio et fertile du secteur qui pourrait être utilisé pour de la culture de proximité, ou comme la création d'une ferme pédagogique et continuer à servir de zone d'expansion aux crues. Projet qui consomme 5.204,17 m<sup>2</sup> DE TERRE AGRICOLE fertile + X m<sup>2</sup> de survol qui empêchent l'installation de serres, le labourage, sans compensation possible sur Sassenage. Les m<sup>2</sup> extraits servent de zones d'expansion aux crues et répondent à une culture de proximité* »

(31) : « *LA priorité du territoire est plus de préserver les terres agricoles que de construire des immeubles, un centre commercial, un téléphérique.* »

(43) : « *Des terres agricoles vont être sacrifiées et expropriées* ».

(349) : « *Il faut préserver les terres agricoles pour l'alimentation* »

(1050) : « *La commune demande en vain à GAM de classer en zone A l'argentière et non en AU, et pourtant il y a des projets d'installations agricole.* »

(1485) : « *Ce projet de métrocâble est insensé ! On nous propose de construire ce métrocâble en plein milieu des champs agricoles de Sassenage* »

(533) « *La gare de la Saulée implantée en pleine culture de maïs consommera 1.251 m<sup>2</sup> de terre agricole bio et fertile qui ne seront jamais compensées. A cela le téléphérique urbain rajoute des contraintes modérées et fortes de survol à savoir sur 650 m x 40 m = 26. 000 m<sup>2</sup>, comment la moissonneuse batteuse vue hier en plein travail d'une hauteur de 4,2 m pourra respecter la hauteur de sécurité imposée par les règles de survol ? Comment pourra t'on installer des serres, labourer, planter des arbres fruitier demande de jeunes agriculteurs locaux etc., je réfute donc les arguments de la SMMAG faisant croire au public qu'il sera possible de continuer à cultiver sous le câble aux vues des contraintes imposées par le téléphérique urbain. Bétonisation de terres agricole bio et fertile 5.204,17 m<sup>2</sup> + Contraintes de survol 650 m x 40 m =26.000 m<sup>2</sup> »*

(380) : « *Demande : Quel impacts des soutènements en béton sur ces terrains (agricoles) ?* »

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

En particulier, pouvez-vous répondre aux questions des contributeurs concernant la compatibilité entre l'activité agricole et les équipements installés (hauteur du câble, cabines, pylônes ?)

## 4.19. RISQUES

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### 4.19.1. INONDATION

#### Paroles de contributeurs

(1223) : « *Dans une zone soumise à des aléas inondations forts à très forts et concernée par le risque de rupture de barrage ce mode de transport par voie aérienne, plus résilient que les autres en territoire inondables, permet de limiter les vulnérabilités des cheminements en période de crue et autres aléas d'inondabilité du périmètre et peut contribuer aussi en cas de crise à la sauvegarde et à la mise en sécurité des personnes.* »

(1894) : « *En cas d'inondation, le transport par câble est un des seuls moyens de transport pouvant encore fonctionner dans l'agglomération. La ville de Fontaine est très sensibilisée à la question des risques inondations qui impactent fortement le tissu urbain de la commune. En cas de crue exceptionnelle ou de rupture de digue comme ce qui a été modélisé par les services de l'État, le transport par câble deviendra le seul moyen de transport capable de fonctionner. Par ailleurs, c'est un moyen de se déplacer très sûr, éprouvé depuis longtemps au travers d'un cadre réglementaire défini du fait de nombreuses installations existantes en zone de montagne. Cela permet au transport par câble de présenter des niveaux de sécurité élevés* »

(239) : « *Conclusions et avis de la commission d'enquête N°E22000131/38 sur le PPRI du Drac : le retrait de la ZIS pour les Portes du Vercors, le PPRi Drac, ont pour conséquence l'évolution en zone rouge d'interdiction (RCn2, RCn3 et RCn4) de la totalité de la partie de la ZAC Portes du Vercors située à Sassenage.* »

(336) : « *construire 2 gares et des pylônes en zone inondable est dangereux mais aussi incompréhensible pour les gens qui ne peuvent même pas construire une pergola* »

(645) : « *Par ailleurs, lorsque les habitants du secteur sont soumis à des règles de construction liées au PPRI et ne peuvent plus ajouter de vérandas de 5m<sup>2</sup>, la météo peut ériger des gares et pylônes sur la zone en risque inondation sans modération. Que faisons-nous de ces risques ?* »

(959) : « *Implantation du projet sur Sassenage en zone inondable. Conséquences sur l'assise des pylônes ? Influence sur la nappe phréatique, sur l'écoulement des eaux en cas d'inondation, le secteur amont étant largement bétonné ?* »

(1070) : « Riverain du projet, des constructions de gares de 50m de long sont prévues dans une zone inondable où les permis de construire sont actuellement interdits. Les champs de la rive gauche du Drac jouent aujourd'hui un rôle essentiel dans l'absorption des eaux de pluie et pourraient jouer un rôle crucial en cas de crue du Drac ou de rupture de digue. Lors de fortes pluies, le vide sanitaire de ma maison (et de celles de toutes les maisons de mon quartier) est régulièrement rempli d'eau. Aujourd'hui grâce aux champs à proximité qui absorbent une partie de la pluie, ce niveau n'est encore jamais monté jusqu'à la dalle du rez-de chaussée. Si des constructions dans le champ avoisinant devaient empêcher le bon écoulement de l'eau ou l'absorption par la terre, j'ai une très forte crainte pour la sécurité de nos habitations. Si les permis de construire sont interdits dans cette zone inondable, je ne comprends pas que l'on puisse faire des exceptions : soit c'est interdit parce que dangereux, soit c'est permis. On ne fait pas d'exception au danger ! »

(1485) : « Par ailleurs, en construisant les gares et les pylônes dans ces champs, le promoteur va injecter du béton sur 15 m de profondeur dans la nappe phréatique. Cette injection va non-seulement perturber l'écoulement de la nappe mais va faire courir le risque de pollution des sols et des eaux ! »

(1210) : « L'association constate les risques inondation et technologique sur la commune de Sassenage et demande : Pourquoi le risque d'inondation évoluerait depuis 2019 alors qu'on projette de construire des stations, des pylônes, ce qui va encore réduire les zones d'absorption des eaux d'écoulement ? Compte-tenu du risque inondation identifié comment est-il prévu de compenser les constructions (remblai des pylônes et des gares) dans la plaine de Sassenage ? N'y a-t-il pas aggravation du risque inondation pour le voisinage ? Pourquoi aucune étude d'impact n'a été présentée sur ces aléas ? Cette accumulation d'embâcles (gares, pylônes, remblais) ne sont-ils pas des risques supplémentaires d'inondation (pluie torrentielle, remontée de nappe phréatique, rupture de digues...) ? La zone étant si meuble les travaux des gares et des pylônes vont engendrer des pompages dans la nappe phréatique conséquents, ce qui a plusieurs incidences :

- risque d'affaissement du pipeline,
- risque de contamination de l'eau,
- prélèvement des eaux utiles aux champs agricoles
- risque d'inondation par remontée de la nappe phréatique avec des conséquences sur les fondations des pilotis des constructions environnantes. Les travaux des gares et des pylônes vont engendrer des pompages dans la nappe phréatique.

(1899) : « Risque inondation : le pylône 13 est implanté dans le lit mineur du Drac, dans la nappe phréatique. Malgré le compactage des engins après travaux, lors d'une forte crue, il est possible que les alluvions soient arrachées autour de la base du pylône, voire compromettent la stabilité de ce dernier ainsi que celle de la digue. On nous dit que l'on sait tout faire. Pourtant, des accidents arrivent. Quelles garanties peut-on nous fournir ? »

(1559) : « Le secteur où devrait être implantée la Gare de la Saulée, sachant qu'il y a d'autres possibilités proposées par la SMMAG, est classé en risque « cavités de suffosion ».

Les cavités de suffosion sont des cavités de plus petites dimensions, pouvant atteindre plusieurs m<sup>3</sup>.

Formées par l'érosion due à la circulation de l'eau, les cavités de suffosion se développent particulièrement dans les formations sédimentaires meubles.

Compte tenu de l'enfouissement des pieux de la gare d'environ de 15 m et ceci proche d'une conduite pipeline, je demande le retrait du projet du Metro câble pour des risques aux riverains. »

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

## 4.19.2. AVANCEMENT PAPI, RÉVISION PPRI ?

### Paroles de contributeurs

(1303, Cf. contribution) : « La notice de présentation (A00) indique : "La station s'implantera sur une zone au profil agricole actuellement utilisée par l'agriculture, classée en zone à urbaniser au PLUi, dont l'aménagement est prévu à long terme".

Depuis l'approbation du PPRI du Drac aval (juillet 2023) cette zone n'est plus à urbaniser, mais naturelle/agricole. Le PPRI, s'impose au PLUi, et au projet d'urbanisme. Pour la station de la Saulée, elle :

- ne peut être considérée implantée en zone urbaine du PLU, mais en zone naturelle / agricole ;
- ne peut être envisagée qu'en station technique, hors accueil au sol de voyageurs, cad pas d'ERP ;

Cette évolution future en ERP ne doit pas être permis ultérieurement et doit être compensée pour ne pas aggraver globalement le risque (pas seulement 1 volume en creux pour 1 volume obstacle créé) »

(1868, ville de Sassenage) : « Concernant les zones RCU3 et RCU4, zone orange, il est rappelé que ces dernières sont soumises à des aléas particulièrement importants (fort et très fort). Dans ces zones, le principe général est l'inconstructibilité. Les zones de renouvellement urbain ayant pour effet de réduire la vulnérabilité sur le périmètre de l'opération peuvent être autorisées sous réserve de prescriptions importantes. Il est rappelé que le PPRI Drac approuvé n'est pas traduit dans le PLUi, et de ce fait c'est la réglementation la plus contraignante qui s'applique, le règlement du PLUi demeurant opposable ».

L'ouverture de la station de la Saulée est prévue dans une phase ultérieure du projet.

Comment comptez-vous procéder ?

Un contributeur indique que le PPRI n'autorise pas un ERP.

Aujourd'hui, le PPRI s'impose au PLUi. Comptez-vous sur les travaux prévus au PAPI, suivis d'une révision du PPRI, pour faire évoluer le PLUi et ainsi rendre cette zone apte à accueillir un ERP ? A quelle échéance ?

## 4.19.3. TECHNOLOGIQUES

### Paroles de contributeurs

(1880) : « A Sassenage il y a de nombreux gazoducs : propylène, saumure, ... Ces canalisations qui sont à l'origine de la non construction de nombreux bâtiments. Or ceux-ci passent à proximité immédiate de la station La Saulée. D'où mon inquiétude. »

(1889) : « Le tracé de ce métro câble passe à proximité de zones à risque. Il s'agit de l'ILL (Institut Léo Langevin) sur la presqu'île et des gazoducs sur les communes de Fontaine et Sassenage. La station La Saulée et la Place des convergences sur les communes de Fontaine et Sassenage, ne

*semblent pas être un lieu idéal pour recevoir du monde puisque les gazoducs passent sous et à proximité immédiate de ces lieux publics qui devraient se voir très utilisés si on en croit l'étude, exposant la population de ce fait à des risques d'accidents »*

(1899) : « *Les gazoducs à Fontaine Sassenage se trouvent tout près de la future station La Saulée qui devrait favoriser la présence de personnes sur la future Place des convergences, lieu sous lequel ils passent tous les trois. Ne vaudrait-il pas mieux éviter de concentrer la population sur un secteur à risque, si petit soit-il ? En effet dans le document B.02, on peut lire :*

*« Les servitudes d'utilité publique pour les canalisations encadrent strictement la construction ou l'extension d'établissements recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes et d'immeubles de grande hauteur (IGH). »*

*Si ce métro câble est effectivement destiné à transporter 600 puis 1500 personnes par heure comme le SMMAG l'annonce, la position de la station La Saulée si proche des gazoducs pose question. »*

(1210) : « *Gazoducs : Page 168 du document B02, on lit « Le secteur Ouest de la zone d'étude est concerné par trois canalisations de transports de matières dangereuses (TMD) : canalisation de propylène (TUP en arrêt définitif), canalisation d'éthylène (TUE) et canalisations d'hydrocarbures (SPMR). Une canalisation de saumure (Saumoduc Choral) se situe le long de la rive gauche du Drac. Enfin, une canalisation de gaz (GRT gaz) traverse le secteur de la Presqu'île puis longe l'Isère.*

*L'implantation des stations et des pylônes devra prendre en compte ces canalisations. »*

*Les gazoducs à Fontaine Sassenage se trouvent tout près de la future station La Saulée qui devrait favoriser la présence de personnes sur la future Place des convergences, lieu sous lequel ils passent tous les trois. Ne vaudrait-il pas mieux éviter de concentrer la population sur un secteur à risque, si petit soit-il ? En effet dans le document B.02 on peut lire : « Les servitudes d'utilité publique pour les canalisations encadrent strictement la construction ou l'extension d'établissements recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes et d'immeubles de grande hauteur (IGH). »*

(1191) : « *Le tracé traverse des zones à risque pipeline, nucléaire. Sachant que l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN) a remis un avis défavorable au métrocâble du fait du survol de cette zone, comment se fait que ce projet de métrocâble soit toujours d'actualité ? »*

Des contributeurs s'inquiètent de la proximité entre des canalisations de transport de matières dangereuses et la station de la Saulée.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

#### **4.19.4. NUCLÉAIRE**

##### **Paroles de contributeurs**

(1021) : « *L'argument du périmètre de risque nucléaire ne tient pas réellement et on est plutôt dans une situation avec deux poids, deux mesures :*

*- Faire passer 6 voies d'autoroute à 200 m du réacteur ne semble pas poser problème, mais faire un arrêt de transport en commun est impossible !*

*- L'expérience passée a montré que le moindre incident sur l'autoroute peut mener à plusieurs centaines de voitures et autant de personnes bloquées pour des heures à l'intérieur du périmètre*

*de protection pendant que l'évacuation des personnes présentes au niveau du Métrocâble et sa gare se fera dans une dizaine de minutes.*

*Il est indispensable d'ouvrir la station presqu'île et pour cela il faut régler la question du nucléaire »*

(746) : « *Comment peut-on autoriser que des cabines puissent circuler dans la zone de sécurité de cet institut et donc mettre en danger les voyageurs en cas de problème ?* »

(1899) : « *Le risque nucléaire (ILL) sur la presqu'île est sous-évalué dans ce dossier. En effet, l'Autorité de Sûreté Nucléaire écrit (voir document C00 page 105) : « Au regard du courrier en référence [2] et du guide n° 15 de l'ASN relatif à la maîtrise de l'urbanisation autour des INB, le projet dans sa version finale a un impact fort sur la vulnérabilité de la zone de dangers immédiats [NdR : cf. avis ASN]. Par conséquent, l'ASN émet un avis défavorable sur la version finale actuelle de ce projet. Il conviendrait de limiter le nombre de personnes, non sensibilisées aux risques liés au RHF, susceptibles d'être présentes au sein de la zone de dangers immédiats »*

*Dans le document B02 page 174, il est écrit : « Pour toutes les installations nucléaires, il y a obligation d'un plan d'urgence interne (PUI), établi par l'exploitant, et d'un plan particulier d'intervention (PPI). Ce dernier est établi par le préfet, en vue de la protection des populations, des biens et de l'environnement pour faire face aux risques liés à ces installations. Il met en œuvre les orientations de la politique de sécurité civile pour la mobilisation des moyens, l'information et l'alerte des populations ».*

*Les conséquences pour les personnes situées dans l'environnement proche d'une installation nucléaire accidentée sont toujours évaluées en termes de dose de rayonnement (radiation) reçue. Dans le cadre du PUI qui est de la responsabilité de l'exploitant de l'installation, et du PPI, mis à jour en novembre 2006, qui est de la responsabilité des pouvoirs publics et en particulier du préfet, deux périmètres, sous forme de cercles, de danger sont définis autour de l'installation :*

*- Un cercle correspondant à la limite de la zone devant être évacuée : ....*

*- Un cercle correspondant à la limite de la zone de mise à l'abri : ... »*

*Il est sidérant de noter que les responsables du SMMAG et des élus se permettent de prendre des initiatives dangereuses qui n'engagent pas leurs responsabilités mais celles d'un exploitant d'installation nucléaire et l'État. »*

(666, Groupe local Isère « sortir du nucléaire ») « *s'interroge sur la pertinence du tracé du Métrocâble, notamment du fait qu'il passe près du réacteur nucléaire de l'Institut Laue Langevin. Cf. l'avis de l'ASN qui s'inquiète du fait qu'il a été prévu de mettre une station dans la zone du périmètre du PPI correspondant à la zone de "mise à l'abri" en cas d'accident grave.*

*L'association remet en cause l'étude d'impact : en cas de panache radioactif, "la station Oxford, située quelques mètres seulement en dehors du périmètre de mise à l'abri, pourrait bien ne pas être épargnée si le vent souffle dans sa direction" : Tritium, gaz rares, iodes, carbone 14 sont aussi rejetés, D'après les calculs de dose de l'ILL, ces rejets sont inoffensifs mais les calculs sont secrets et opaques, Il arrive que les rejets soient plus élevés, la contamination atmosphérique peut être ponctuellement élevée : jusqu'à plus de 14 Bq/m<sup>3</sup> de tritium le 22/12/2014 (source : Réseau National de Mesure de la Radioactivité) alors que le niveau moyen normal est inférieur à 0,01 Bq/m<sup>3</sup>. Les passagers du Métrocâble seront donc exposés à leur insu à cette radioactivité »*

(1048) : « *Des réunions d'information dans les entreprises de la presqu'île avant et pendant l'EP où il a été notamment dit : " la station Horowitz va ouvrir dans les "plus bref délais" (malgré l'avis défavorable de l'ASN ?). L'avis (très sévère) de l'Autorité Environnementale n'est pas un problème : ils sont "en décalage" avec la réalité du dossier ».*

Pour certains contributeurs, il est indispensable d'ouvrir la station Presqu'île, située à proximité d'une concentration d'emplois importante (ST, ILL, CNRS, etc.). L'ASN a émis un avis défavorable à ce sujet.

Dans son avis du 19 octobre 2023 sur le dossier PC 38185 23 U1056 (station presqu'île), l'ASN a émis un avis favorable pour la construction de la station pour un usage uniquement technique, en précisant que si la configuration de la station devait évoluer pour accueillir du public, cette modification devrait faire l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation avec consultation des services.

L'ASN a par ailleurs maintenu son avis très réservé 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, en ce qui concerne l'objectif de préserver l'opérabilité des plans de secours en cas de situation d'urgence radiologique en particulier la mise à l'abri ou l'évacuation des populations.

Quel argument nouveau ou situation nouvelle pourrait vous permettre de faire évoluer l'avis de l'ASN sur cette question de l'ouverture au public de la station presqu'île ?

Quelle échéance fixez-vous pour atteindre cet objectif d'ouverture de la station presqu'île ?

## 4.20. NUISANCES

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### 4.20.1. SONORES - VISUELLES

#### Paroles de contributeurs

(53) : « Seul inconvénient, le vis-à-vis. Pas pire que si c'était un immeuble qui se construisait en face d'un habitat, et là on ne demanderait pas l'avis des habitants »

(983) : « Le bruit est également une donnée importante, car les bus ou les trams créent des nuisances importantes en termes de bruit. Le câble est un bon moyen de protéger notre environnement et la biodiversité »

(268) : « Bien s'assurer que l'intimité des personnes vivant sur le trajet du projet ne soit pas impactée. »

(720) : « La station sur la Presqu'île rajoute encore une grosse structure et de plus un pylône sera installé sur notre site avec les cabines qui passeront très proche au-dessus de notre bâtiment. Quid de la nuisance sonore ? »

(211) : « Beaucoup de travailleurs des bâtiments de la Presqu'île auront la vue sur la station du câble, la station se trouvera presque collée à leurs vitres (entre 2 bâtiments du Crédit Agricole)

(265) : « Beaucoup de nuisances : expropriation, bruit, vue des cabines vers les logements »

(336) : « Le câble, c'est des nuisances sonores et visuelles voir intrusif »

(398) : « *J'habite Fontaine depuis quelques années, j'ai acheté une maison pour y vivre avec ma famille. Je dois à présent accepter la possibilité que l'on implante un immense pylône juste à côté de chez moi avec toutes les nuisances qui l'accompagnent : du bruit en continu (car particulièrement bruyant en station et sur les têtes de pylônes avec 65db(A) et un passage de cabine toutes les minutes !), des vibrations, du vis à vis (perte d'intimité), la vue sur ce pylône inesthétique et imposant sans parler des risques de survol du quartier* »

(427) : « *Ce projet sera source de nuisance pour la commune (Sassenage)* »

(682) : « *Par contre une pollution visuelle en travers de la vallée est conséquente. Elle le serait moins pour un tracé dans le sens de la longueur de la vallée et cela diminuera les services actuels de TC* »

(173) : « *Nuisances visuelles, auditives, perte d'intimité par le survol du câble.* »

(1139) : « *Les différentes nuisances n'ont pas été suffisamment prises en compte* »

(1719) : « *Le pylône qui sera implanté dans un terrain privatif [NDLR les Charmettes] n'apportera que des nuisances : visuelles, sonores (vibrations) difficulté pour les manœuvres des camions. Pour tout cela rien n'est effectivement précisé, aucunes compensations. Une construction de la sorte ne devrait-elle pas se situer dans un lieu plus isolé de tous risques ?* »

(1906) : « *Dénature le paysage, apporte des nuisances sonores, réduit les espaces agricoles, un téléphérique passant au-dessus de sa maison tous les jours de l'année. Oui pas de répit, pas de vacances, ce sera une boucle sans fin toutes les 29 secondes. J'en ai le tournis d'avance. Laissez-nous notre tranquillité et nos terres agricoles !* »

(43) : « *Les nuisances sonores vont dégrader la qualité de vie des personnes habitants a proximité* »

(172) : « *Contre le bruit de roulement des câbles sur les galets* »

(206) : « *Avec la technologie monocâble la nuisance sera plus importante pour les habitants de proximité qu'avec la technologie 3S (Toulouse : 63db jour et 58db nuit. 3 questions :*  
- *Les niveaux sonores seront de combien supérieurs aux taux Métrocâble 3S ? (Il est déjà prévu des taux de 67 à 77db lors des passages pylônes) ? PI : 70db est considéré comme un taux de bruit gênant.*  
- *Peut-on confirmer un fonctionnement entre 5H et 2H ?* »

(269) : « *Bruit en continu dû au passage des cabines sur les pylônes et dans la gare de la Saulée, à moins de 100 mètres d'un lotissement aux normes de 1970* ».

(270) : « *J'é mets de sérieux doutes sur la non nuisance du métrocâble, sur le plan du bruit, si l'implantation du câble était retenue au 37 rue du St Eynard, [NDLR les Charmettes]* »

(360) : « *Un seul gros câble qui doit porter et tracter les cabines est forcément plus bruyant qu'un téléphérique 3S* »

(579) : « *J'ai peur pour les nuisances sonore au changement de direction* »

(581) « *Sources de bruit tête des pylônes et stations : Une étude du CERTU estime qu'à moins de 10 mètres autour d'une station ouverte, le niveau sonore global est compris entre 67 et 72 dB(A). Équivalent à des bruits fatigants (aspirateur, klaxon, rue très animée, télévision, machine à laver) du côté départ ou arrivée des cabines.* »

(642) : « *Contre ce projet, d'impact sonore trop important : roulement de la cabine sur les câbles, le vent dans les câbles (claquement), les personnes aux abords des plateformes (attroupement, trafic routier...)* »

(1064) : « *Nuisances sonores : Le téléphérique génère du bruit de manière continue, toute la journée, tous les jours, quel que soit le trafic de passagers. Aucun répit pour les riverains le week-end ou en milieu de journée. Aucun moyen donc de s'en protéger par des murs ou des haies. Le bruit se diffusera beaucoup mieux car aucun obstacle en hauteur. Le câble n'est pas une solution adéquate en zone urbaine habitée. Les nuisances pour les riverains devraient être plus sérieusement prises en considération.* »

(1696) : « *Bruit de fond des poulies de maintien des câbles, à 40 m de haut ce bruit se rajoutera à celui de l'autoroute sur le nord de Fontaine, des habitations sont sous son cheminement, sans parler du vis-à-vis pour certains riverains...* »

(127) : « *Le câble représente une pollution visuelle non négligeable sous la forme choisie de cabine de 12 places. Un serpentín disgracieux à vue permanente, comme les chariots de Vicat à Saint Egrève...* »

(172) ; « *Vue sur la vie privée des personnes habitants sur le parcours* »

(181) : « *Pollution visuelle et sonore permanente pour les riverains, les habitants de la rive gauche du Drac et les usagers de la digue du Drac et de l'A480* »

(615) : « *Les journées d'été, on ne pourra pas profiter de notre jardin parce que nous aurons ces cabines qui passeront au-dessus de nos têtes, sans compter le super Pylône* »

(566) : « *Nuisance sonore et visuelle du câble à proximité de ma maison et nuisance par la suppression de l'espace vert du fait de la construction de la gare sur la presqu'île* »

(687) : « *L'étude d'impact sonore du câble est insuffisante. Il existe des risques de réverbération sonore sur certaines façades qui n'ont pas été prises en compte. En l'absence de réglementation acoustique sur les transports par câble, aucune mesure de protection n'est prévue.* »

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

En outre, certains secteurs urbanisés sont soumis à plusieurs sources de bruit, dont certaines sont intermittentes (circulation automobile, heures pleines-heures creuses).

Le projet produira un bruit continu et constant durant ses heures de fonctionnement.

Avez-vous pris en compte cette perception du bruit par les riverains du projet ?

## 4.20.2. PAYSAGES

### Paroles de contributeurs

(809) : « Il s'intégrera facilement dans une ville entourée de montagnes où chaque trajet sera l'occasion de profiter du paysage ».

(171) : « Le survol apporte des nuisances : paysage et diminution de la valeur de l'immobilier »

(960) : « Impact sur le paysage dévastateur (hauteur gare et pylônes) »

(545) : « Les hauteurs de gares (13 à 20 m) et des pylônes (12 à 40 m) ainsi que les câbles, va avoir un impact négatif sur le paysage urbain, modifiant l'esthétique de Sassenage et des villes concernées tout en dévalorisant les propriétés avoisinantes »

(1284, Ville de Sassenage) : « La réalisation du projet est également de nature à entraîner une atteinte aux paysages singuliers et qualitatifs qui caractérisent l'agglomération grenobloise »

(1899) : « Fort impact paysager : "Ce câble sera donc visible de tous et barrera totalement la cluse de l'Isère. »

(83) : « Le câble sera de plus un élément défigurant pour le paysage, déjà impacté de ce côté de la vallée. »

(579) : « Le paysage va changer avec les poteaux de 16, fini la belle vue sur Belledonne. »

(211) : « Le projet va supprimer un espace vert pour les travailleurs du Crédit Agricole. »

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

## 4.20.3. SURVOL

### Paroles de contributeurs

(1894) : « Peu d'impact sur les habitations existantes : Les terrains naturels survolés sur Sassenage et la zone économique survolée sur Fontaine seront peu impactés par le transport par câble. En effet, la majorité des terrains survolés ne subiront pas de nouvelles contraintes en matière de constructibilité et les activités actuellement présentes resteront possibles comme celles d'exploiter une parcelle agricole ou une usine survolée ».

(248) : « Le tracé évite les riverains. Néanmoins il y a survol de certaines habitations pour lesquelles j'espère que l'accompagnement est maximum pour ce projet utile et d'avenir »

(806) : « Ce projet exposera la vie privée des milliers de citoyens de Fontaine, Sassenage, Seyssinet ou Seyssins à la vue de personnes avec une vue plongeante ».

(1064) : « Nuisances pour la vie privée : la vue depuis ces cabines porte très loin et permettra de voir dans toutes les propriétés voisines de la ligne et éloignées de plusieurs centaines de mètres (une association avait réalisé une vidéo avec un drone montrant ce qui serait visible depuis les cabines). On ne peut pas préserver son intimité en élevant un mur ou en faisant pousser une haie. Impossible d'échapper à la vue depuis le téléphérique et à la perte de vie privée pour les riverains. Le câble n'est pas une solution adéquate en zone urbaine habitée. Les nuisances pour les riverains devraient être plus sérieusement prises en considération. »

(1719-4) : « Quels sont les risques liés au survol ? Risques par rapport à l'installation elle-même, aux cabines, aux usagers de ce moyen de transport... Pas d'information. Une installation neuve reste peut-être peu bruyante mais à l'usage, et à l'usage quels seront les impacts sonores ? Quel sera notre impact vis-à-vis de nos assurances ? Qui en supportera les augmentations de coûts ? »

(713) : « Perte d'intimité par le survol du câble. Dévalorisation induite de l'habitat existant. »

De nombreux contributeurs font savoir que le passage du câble crée des nuisances en termes de vis-à-vis pour les riverains.

Quelles mesures sont prises pour garantir l'intimité des riverains du projet ?

#### **4.20.4. DIMINUTION VALEUR IMMOBILIÈRE**

##### **Paroles de contributeurs**

(786) : « Dévaluation de tous les logements se trouvant à proximité du câble (certains sont déjà invendables) »

(259) : « Nuisances sonores et visuelles, une cabine toutes les 30 secondes de 6h à 21h, c'est juste invivable. Ça va desservir la venue de futurs acquéreurs de logement »

(462) : « perte de la valeur immobilière »

(173) : « Dévalorisation induite de l'habitat existant »

(686) : « Les habitations des propriétaires qui se situent sur le trajet de ce projet perdront de leur valeur, est ce que des dédommagements ont été prévus ? Ne pas empiéter sur la vie privée des personnes ! Aucune personne à l'origine de ce projet n'habite sur le circuit ? Un élu accepterait-il qu'une télécabine traverse son jardin ou passe à côté de ses fenêtres ? C'est simple de pondre des idées lorsque l'on est pas concerné par la nuisance que cela peut causer aux autres ! Et pour une fois, si on pouvait écouter les personnes concernées et arrêter de penser pour les autres. »

Des contributeurs s'inquiètent de la diminution de valeurs de leurs biens immobiliers consécutives au projet ?

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG à ces contributeurs.

Comment cette diminution de valeur des biens immobiliers a-t-elle été prise en compte dans l'analyse socio-économique du projet ?

#### 4.20.5. CHANTIER

##### Paroles de contributeurs

(1719-5, SCI du Vinay) : « *Nous nous inquiétons des travaux du Metrocable. L'organisation du chantier en lui-même, envisage de neutraliser quasiment complètement nos accès aux locaux. Que vont faire les entreprises si elles ne peuvent pas travailler, aller faire leurs dépannages journaliers auprès de leurs clients ? Tous ces points ne sont pas pris en considération de manière sérieuse* ».

(1636, CEA) : « *Le CEA, propriétaire de parcelles concernées. Nous resterons vigilants lors de la phase chantier à nous assurer que les travaux n'impactent pas le bon fonctionnement du Centre* »

(285) : « *La zone va être en travaux encore de nombreuses années, encombrer et polluer la ville* »

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG au contributeur concerné.

De façon plus générale, avez-vous prévu de prendre contact avec les entreprises et les particuliers riverains en vue de préparer le futur chantier ?

### 4.21. PARCELLAIRES

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

#### 4.21.1. EXPROPRIATIONS

##### Paroles de contributeurs

(45) : « *Défavorable : des propriétaires vont être expropriés* »

(1522, SCI GJH Fontaine) : « *La parcelle n°289 est visée dans l'état parcellaire comme une emprise à acquérir, nécessaire pour la réalisation de la station La Poya, sur une surface de 1.005 m2, représentant 8% de ladite parcelle : L'expropriation partielle envisagée entraînera ainsi le morcellement de la parcelle de la SCI, avec la création d'une ou plusieurs nouvelle(s) parcelle(s) correspondant au reliquat non exproprié de 12.481m2 au Sud et au nord de la station. En outre, la station la POYA a vocation à s'implanter au niveau de l'accès par la rue Pierre de Courtade : Au regard de ces éléments, la SCI souhaite savoir dans quelle mesure sera garanti l'accès à la nouvelle parcelle issue du morcellement, afin que celle-ci ne devienne et ne demeure pas enclavée. Nous sollicitons également des informations complémentaires sur le devenir du reliquat non exproprié situé au Nord Est de cette même parcelle qui tend à devenir inutilisable en tant que tel par le propriétaire* ».

(1920, Mr ROSIN) : « *Des terrains sacrifiés (terrains dont je suis propriétaire), parlons maintenant de dédommagement. A ce jour, encore aucune proposition. Est-ce normal ? En résumé, je suis propriétaire d'une parcelle. Elle porte mon nom. Tout s'arrête là. Ensuite, on peut se servir copieusement selon les projets* ».

(536 SCI ASIMMO) : « *Demande la modification de l'implantation de la gare Argentière qui apportera de nombreuses nuisances à son bâtiment (AT215) situé à proximité* »

(1636, CEA) : « *Le CEA, propriétaire de parcelles concernées, a pris bonne note des servitudes associées. Celles-ci ne sont pas de nature à nuire à nos activités* »

Cf. ci-après

## 4.21.2. SERVITUDES DE SURVOL

### Paroles de contributeurs

(248) : « *Le tracé évite les riverains. Néanmoins il y a survol de certaines habitations pour lesquelles j'espère que l'accompagnement est maximum pour ce projet utile et d'avenir* »

(1313, SCI Fontaine) : « *Le projet de transport par câble va impacter directement notre parcelle commerciale sur la commune de Fontaine.*

*En effet celle-ci (parcelle AB 351) qui dispose d'un terrain constructible va être entachée d'une servitude de survol fortement défavorable qui va mettre à mal l'intégralité du terrain constructible.*

*Nous vous demandons donc de décaler le tracé de ce projet en le décalant au nord de notre parcelle, sur les parcelles suivantes AB352, AB389, AB388 toutes propriété de GAM.*

*Ainsi ce projet d'initiative publique, n'impacterait que des parcelles publiques de la METRO et ne viendrait pas pénaliser des propriétaires privés qui n'ont rien demandé.*

*La gérante de la SCI* ».

(1522, SCI GJH Fontaine) : « *Les deux parcelles n°289 et n°290 relèvent, pour partie, de l'assiette de la servitude de survol comprenant l'ensemble du linéaire de l'opération. S'agissant des transports par câbles en milieu urbain, l'article L.1251-3 du Code des transports prévoit que « le point le plus bas du survol ne peut être situé à moins de dix mètres des propriétés survolées ». En l'espèce et sous réserve des dispositions prévues par le cahier des charges de la ZAC des portes du Vercors, la hauteur maximale autorisée en zone AUP1r est de 26 m. Or, si le dossier indique que la hauteur de la station est de 14,33 m par rapport au point du terrain naturel bas, il ne précise pas la hauteur exacte du point le plus bas du survol.*

*Afin d'apprécier l'impact de la servitude de vol et d'évaluer la perte des droits à construire en résultant, tant pour la SCI propriétaire que pour la société McDonald's, preneur d'un bail à construction, nous vous demandons également de préciser la hauteur maximale que pourra atteindre le bâti affecté par la servitude de survol* »

(1541, Mr POLLICAND) : « *En tant que propriétaire de la parcelle cadastrée BA107 concerné par une servitude de survol modérée, sur le plan de de l'emprise et des contraintes, je déplore :*

*- l'emprise que les plans cotés établissent de 14 à 15 m est édictée par écrit pour 20 m de part et d'autre (distance de sécurité incendie) ... Quelle est l'emprise ?*

*- les contraintes de la servitude de survol restent méconnues des propriétaires concernés, notamment :*

> vis à vis de l'utilisation du sol et des constructions

> relativement aux nuisances sonores générées, l'estimation générale comparable au bruit de la voie publique couramment ressenti n'est pas satisfaisante. Notamment s'agissant d'un trafic nouveau et perpendiculaire à la rue du Taillefer, impactant toute la longueur de la parcelle vierge de nuisance sonore.

En outre, l'indemnisation des contraintes diverses liées à l'établissement de cette servitude de survol et plus généralement à la présence de l'infrastructure et son trafic n'a pour moi fait l'objet d'aucune information ou communication, alors que les préjudices portés à la propriété sont réels.

En tant que propriétaire des parcelles BA n°107 et BA n°123 je suis opposé et émets un avis négatif ».

(1719-1, SCI du Vinay) : « Propriétaire d'une copropriété de locaux et bureaux à usage commercial et artisanal.

Quels sont les risques liés au survol ? Risques par rapport à l'installation elle-même, aux cabines, aux usagers de ce moyen de transport : pas d'information... ? Quel sera l'impact vis-à-vis de nos assurances ? Qui en supportera les augmentations de coûts ?

Nous sommes en zone inondable et il est impossible d'agrandir, de rénover ou de construire dans ce périmètre. Ces zones sont donc vouées dans le futur à devenir des friches industrielles. Pourquoi le transport par câble est-il possible ? Câble qui desservira une zone destinée à, au mieux végéter, au pire disparaître. N'y a-t-il pas d'autres secteurs ou un tel projet aurait plus de sens ? »

La commission d'enquête s'étonne d'avoir reçu peu de contributions concernant les enquêtes parcellaires.

Le SMMAG a-t-il été sollicité en direct pendant la période de l'enquête publique ?

Quel est l'état d'avancement des négociations avec les propriétaires en ce qui concerne les indemnités de survol ?

Merci d'apporter une réponse à chaque contribution relevant des enquêtes parcellaires.

Par ailleurs, pouvez-vous apporter des éléments de compréhension à la SCI du Vinay (1719-1) ?

## 4.22. MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUI – PERMIS DE CONSTRUIRE

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### Paroles de contributeurs

(269) : « Le PLUI ne doit pas être modifié. Demande de retrait de la zone UZ1 sachant que d'autres emplacements ont été présentés par le SMMAG dans la concertation de 2015, bien moins exposés et améliorant la sécurité du voisinage »

(1303-2) : « Concernant l'implantation de la station technique La Saulée,

La pièce E SMMAG\_Liaison\_cable\_E00\_MEC\_PLUi.pdf indique p56 que cette station est implantée en zone UZ1 (décrite p52 : zone urbaine acceptant les équipements collectifs et touristiques) ; qu'il faut faire évoluer le plan de zonage en créant un secteur UZ1ô, et le règlement

*PLU afférant pour y inscrire la spécificité au transport par câble afin de permettre l'implantation de la station de La Saulée.*

*Cette proposition d'évolution de zone UZ1ô n'est pas décrite en p52 ou p53 (contrairement aux secteurs c, v, g) seulement "Le secteur UZ1ô, dans lequel la création de la station de transport par câble La Saulée est autorisée." sans aucunement décrire les spécificités de cette nouvelle zone ô ; Un renvoi aux pages 59 à 61 aurait été le bienvenu !*

*La pièce A SMMAG\_Liaison\_cable\_A00\_Notice\_et\_presentation.pdf indique p46 : "La station s'implantera sur une zone au profil agricole actuellement utilisée par l'agriculture, classée en zone à urbaniser au PLUi, dont l'aménagement est prévu à long terme". Depuis l'approbation du PPRI du Drac aval (juillet 2023) cette zone n'est plus à urbaniser, mais naturelle/agricole.*

*Le Plan de Prévention du risque inondation du Drac aval vient d'être approuvé le 17 juillet 2023 par le préfet. Il s'impose alors à l'urbanisme et au PLU. La parcelle de la station de la Saulée prévoit :*

- sur son plan A réglementaire planche 11 un classement RCn3, n pour naturel (= pas urbain) ;*
- sur son plan B Cotes de référence planche 13 avec une cote alentour de 205,7 m ;*
- dans son règlement, notamment : respect du RESI de 0,5 (p22 et p47) ; compensation de réduction globale de vulnérabilité pour implantation en zone Rcn3 ; respect des dispositions indiquées au chapitre 3 pour RCn3 (article 3 p43 à 53), dont l'interdiction de nouveaux ERP (p43) et les sous articles 3.1 (infrastructures), 3.3 (pylônes) et 3.4 (locaux "administratifs") : démonstration que "le projet n'aggrave pas le risque", limitation "au maximum de tout obstacle aux écoulements", réseau électrique au-dessus de la cote de référence, plan de continuité d'activité, attestation, etc.*

*Cette station de la Saulée doit être compensée pour ne pas aggraver globalement le risque (= pas seulement 1 volume en creux pour 1 volume obstacle créé) ».*

*(1186) : « La réglementation en vigueur du PPRI stipule qu'un projet peut être annulé en cas de présentation d'une alternative crédible dans une zone moins exposée. Une justification doit être apportée pour démontrer qu'il n'existe pas d'alternative crédible à l'implantation du projet dans une zone moins exposée.*

*A l'origine, il existait un seul tracé passant sur la commune de Fontaine (proposé lors de la 1ère concertation en 2015).*

*Ce tracé a été modifié courant 2017 et visualisé lors d'une délibération de Déc 2017 du SMTC : on passe d'un projet sur Fontaine avec 4 stations à un passage sur la commune de Sassenage avec l'installation de 2 Stations et des pylônes complémentaires.*

*En 2021, une proposition a été faite par le SMMAG avec 3 nouveaux tracés. Cette proposition a été reçue le 28 avril 2021 par la commune de Sassenage. 2 options pouvaient éviter le passage sur les terrains agricoles, actuellement classés inondables, avec aléa fort et très fort.*

*Pourquoi ces 3 tracés n'ont pas été proposés au moment de la concertation en 2015, démontrant qu'une alternative crédible était possible, sur une zone moins inondable ?*

*En fonction de ces observations, nous demandons l'annulation de la modification du PLUi, permettant l'autorisation de la création de la zone UZ1 et donc le report de l'installation de la station de la Saulée et de la station de l'Argentière ainsi que des 3 pylônes P6, P7 et P10, concernés par cette évolution, sachant que d'autres zones, moins exposées sur Fontaine, existent. »*

*(1593) : « Sur certaines zones de Sassenage (jouxtes le métrocâble), les sassenageois se voient refuser des permis de construire (pour une véranda, par exemple). Comment expliquer le fait que*

*l'on puisse ériger 2 grandes stations de métrocâble et des pylônes pour lesquelles il faudra creuser plus que pour un petit muret ? »*

(1183) : « *Gare de la Saulée G2 à Sassenage, en plein milieu des champs et d'une hauteur de 15 mètres : Beau modèle d'intégration !* »

(R295) : « *Quelles modifications attendues en termes de stationnement avec la construction de la station G6 ? La construction d'un PR est impérative à cette occasion. Est-ce que les crues du Souchet ont été prises en compte autour de cet aménagement ?* »

(1284, Ville de Sassenage) : « *Le risque d'inondation est donc sérieux et caractérisé d'autant qu'il sera nécessairement aggravé par l'importante imperméabilisation des sols qui résultera de la réalisation du projet. Ainsi, par exemple, s'agissant de la station de Saulée dont l'installation est prévue en zone d'aléa fort, l'on parle d'une emprise au sol de 430 m<sup>2</sup> hors traitement imperméabilisé des abords. Une telle construction sera donc très clairement de nature à aggraver le risque d'inondation qui concerne tant les usagers du futur Métro câble que les tiers. Par conséquent, et bien que l'étude d'impact indique que le projet litigieux est compatible avec les prescriptions de l'ensemble des PPRI et PPRN applicables, il reste qu'un permis de construire ne pourrait être obtenu dans ces conditions sauf à être entaché d'illégalité manifeste en raison d'une méconnaissance des dispositions de l'article R.111-2 du Code de l'urbanisme.* »

Des contributeurs émettent des doutes sur la légitimité de la procédure de création d'un zonage UZ1ô de la parcelle supportant la station de la Saulée.

Soit en raison, selon certains, de l'incompatibilité du PLUI avec les règles du PPRI Drac aval.

Soit, selon d'autres, en raison de la démarche amont qui a présidé à cette procédure, démarche au cours de laquelle il n'aurait pas été étudiée d'alternative au tracé, dans une zone moins exposée aux risques d'inondation.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

## 4.23. PROJET VITRINE

---

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

---

### POMA

---

#### Paroles de contributeurs

(1894) : « *L'entreprise POMA a été retenue parmi 3 groupements candidats et suite à une longue période de mise en concurrence en 2019. Au terme d'une phase d'analyse des offres et de négociations, c'est le groupement composé des entreprises Poma, Egis et Groupe 6 qui a été retenu en obtenant la meilleure note globale sur toute une série de critères : qualité du projet, réponse aux besoins exprimés par le SMMAG et prix. Pour Fontaine, c'est une fierté particulière de pouvoir compter sur une entreprise historique implantée localement et qui s'est développée sur notre commune* ».

(1886) : « *Poma fait partie des rares entreprises françaises leader mondial dans son domaine à pouvoir vendre ses appareils de transport urbain en Chine comme dans le monde entier. Mais chez nous, Si Poma est choisi ce serait par favoritisme et non parce que les solutions qu'il apporte et qui sont largement éprouvées (8000 réalisations) sont les meilleures et les plus performantes.*

*Stop au Poma bashing »*

(691) : « *Publicité gratuite de la Métro pour POMA : collusion d'intérêt où corruption des zélés élus !!! écran de fumée où greenwashing pour Poma qui serait l'opérateur pour l'enfouissement des déchets nucléaires dans les sols pas si imperméables de Bure ! là aussi sans débat démocratique »*

(779) : « *Ce projet semble plus être destiné à faire la promotion du câble ou satisfaire quelques égo écologistes qu'à vraiment résoudre les problèmes de circulation de la vallée grenobloise et créer une vraie alternative à la voiture. »*

(977) : « *Rappel historique, projet du téléphérique du Vercors. Il fallait aussi promouvoir l'industriel local : l'entreprise Poma. Tel était l'objectif de Marc Baietto, ancien Président de GAM qui disait que Grenoble n'avait pas de téléphérique, c'était oublier le téléphérique de la Bastille. Comme par hasard, c'est l'entreprise Poma qui a obtenu le marché de conception-réalisation. »*

(1903) : « *Enfin ceci n'est certes pas une raison valable, mais plutôt chauviniste mais nous sommes capitale des Alpes et quoi de plus représentatif qu'un moyen de transport par câble dans notre agglomération et dans les Alpes, Pays des remontées mécaniques, téléphériques, des télésièges, tire-fesses et épissures.*

*Un projet porté par le fleuron des remontées : POMA, acteur grenoblois mais rayonnant à l'international aussi et créateur du premier téléski sur nos terres à l'Alpe d'Huez en 1934.*

*Soyons fiers de nos locaux et de notre rayonnement à l'international ».*

(1800) : « *Notons aussi la fierté de voir que le projet serait confié à Poma, une entreprise locale de renommée internationale ! »*

(1794) : « *Car il me semble que Jean Pomagalski n'était pas parisien... mais bel et bien de chez nous. Donc un Petit peu d'histoire qui pourrait potentiellement attirer ce moyen de transport chez nos voisins »*

(1759) : « *Par ailleurs ce serait une vitrine intéressante et importante pour l'ETI Poma située à Voreppe qui construit et exporte des remontées mécaniques (ce qui est important pour notre économie et notre balance commerciale). »*

(1415) : « *Cette remontée mécanique entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux est un magnifique clin d'œil à l'histoire du câble en France.*

*POMA le constructeur retenu est l'héritier de l'entreprise fondée à Fontaine en 1947 par Jean Pomagalski pionnier dans le développement d'abord des téléskis (première perche débrayable) puis des remontées mécaniques téléportées. La première télécabine POMA étant réalisée il y a 57 ans en 1966.*

*Ensuite l'appareil rejoint Saint-Martin-le-Vinoux où est implantée Gimar Montaz Mautino qui bien que moins célèbre que POMA a néanmoins construit plus de 2500 installations par câble.*

*Avec un tel héritage, il est indispensable de tirer un câble entre ces deux communes. »*

*(1250) : « Cet appareil (banal) qui utilise une technologie courante depuis des décennies sur les domaines skiables, est censé participer à l'amélioration du réseau de transport public, mais aussi à travers lui à celle de l'image de modernité et de pointe technologique de la Métropole grenobloise. De nombreux aficionados vantent ainsi l'image grenobloise valorisée par les bulles à cabines rotatives du téléphérique de la Bastille connues dans le monde entier. Si cet appareil original, réalisé en 1976, est toujours aussi valorisant pour Grenoble, on peut néanmoins douter que cette télécabine avec des véhicules standard Sigma identiques à tous ceux que POMA et LEITNER installent dans le monde va apporter une image novatrice de haute technologie.*

*Or, le créateur de ces bulles avait lors du lancement des études sur ce projet de liaison, proposé une technologie réellement novatrice.*

*Fort d'une expérience d'innovations multiples dans le transport par câble depuis plus de 50 ans il proposait un appareil conçu réellement pour un usage urbain, c'est à dire avec des gares de faible emprise, une aptitude aisée aux changements de direction, une vitesse en ligne de 50 km/h, une modularité du débit et un fonctionnement électrique économe.*

*Cette alternative, réellement novatrice et valorisante n'a pas été examinée par le SMTC, car son choix d'un appareil POMA était fait depuis longtemps.*

*Une image valant mieux qu'un long discours, vous trouverez ci-après un lien pour observer in situ entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux l'appareil qui aurait pu propulser Grenoble à la pointe des transports urbains par câble.*

*<https://www.youtube.com/watch?v=z0qpZi-0-H4> »*

*(1224) : « POMA n'a pas besoin de cette vitrine locale pour rayonner à l'international ! »*

*(1052) : « Après l'échec d'un projet similaire pour une liaison avec le Vercors, les actionnaires de POMA sont de retour pour refourguer leur camelote. »*

---

## Grenoble - Métropole

---

### Paroles de contributeurs

*(555) : « C'est une réelle opportunité à ne pas louper pour le territoire et son attractivité »*

*(1789) : « Continuons de faire de Grenoble une ville de pointe, innovante qui ferait aussi partie des pionnières en France »*

*(1759) : « Je suis favorable à ce projet, il me semble indispensable que Grenoble, qui se veut "capitale verte" investisse dans le mode de transport le plus decarboné existant. »*

*(1492) : « Ce projet s'inscrit dans l'ADN de Grenoble. Un territoire innovant et respectueux de son environnement. C'est un projet qui met en avant la durabilité en choisissant un moyen de transport vertueux et respectueux de l'environnement. D'autre part, il met en avant le savoir-faire industriel de tout un territoire, le made in France. »*

(1460) : « Je souhaite que Grenoble soit la ville pionnière pour ce type de projet, et qu'elle devienne la vitrine française voire européenne, incitant ainsi d'autres villes à suivre son exemple, comme l'ont fait Bogota, Manizales, La Paz, Lima etc. à la suite de Medellin.

Par ailleurs, il est important et hautement symbolique que ce projet soit réalisé par une entreprise locale (POMA). »

(R-858) : « La construction d'un transport Poma rappelle l'esprit pionnier de Grenoble et rappelle le lien de Fontaine avec l'entreprise qui était avant a Fontaine. C'est important. La fierté de se dire qu'il n'y aura pas que les bulles de Grenoble comme câble dans la métropole. »

(676) : « Grenoble la ville des montagne siège de POMA avec le câble c'est logique il y a donc aussi un impact positif pour l'image de Grenoble »

(953) : « L'argent mis dans le Métrocâble est donc utilisé comme "vitrine" pour faire la promotion de la ville plutôt que pour réellement développer le réseau dans des quartiers où ce serait nécessaire, par exemple dans les quartiers Sud de l'agglo. De l'argent pour bétonner encore sans raison et pour financer Poma dont les dégâts environnementaux sont bien connus. »

(1599) : « Plus on creuse et plus ce projet ne semble répondre qu'à une attente politique, celle d'une vitrine pour servir une forme d'attractivité du territoire datée, un nouvel élément de la carte postale de la technopole grenobloise, un élément à quatre-vingts millions d'euros aux dernières nouvelles »

(423) : « Objectif de vitrine technologique plus qu'une réelle utilité pour les habitants de la métro. Projet à destination des classes supérieures travaillant à la presqu'île »

## 4.24. DOSSIER

---

Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.

### 4.24.1. QUALITÉ, COMPLÉTUDE, FORMAT, SINCÉRITÉ

#### Paroles de contributeurs

(380) : « Très bonne étude d'impact »

(367) : « Étude d'impact insuffisante car il aurait fallu étudier d'autres alternatives »

(787) : « Les études de report modal entre voiture individuelle et transport en commun sont insuffisantes »

(483) : « Le dossier d'enquête est incomplet et insincère : cout du PEM hors budget (20%), une étude alibi d'une alternative, une surévaluation de la fréquentation, et non pris e en compte des effets négatifs liés à restructuration du réseau existant, un calcul de rentabilité irréaliste, nulle voire négative pour un investissement élevé. Demande un avis négatif de la commission d'enquête et demande de réaliser d'autres projets plus importants : prolongement tram E, A et D ».

(569) : « Manque d'information pertinente, voire informations fausses dans le dossier.

1- La consommation énergétique du Métrocâble, est du même ordre que celle du tram E, mais pour transporter dix fois moins de monde.

2- Les prévisions de fréquentation sont fausses, car faites en (2021) avant l'abandon des PdV à Sassenage.

3- Ces prévisions de fréquentation supposent que le PEM La Poya est restructuré (faciliter les correspondances câble vers tram A et bus 19, 20). Le coût de cette restructuration (15M€ selon l'étude de 2021) n'est pas pris en compte dans l'évaluation socio-économique.

4- Le PC G1 montre un plan où le terminus du tram A est mis au pied de la station : la ligne de tram est raccourcie de 180 m au détriment des habitants du sud de Sassenage ou des clients du centre commercial qui viennent en tram. Cela n'est écrit nulle part, qui connaît ce projet, qui peut protester tant qu'il est encore temps ?

5- Qui devine que la ligne C6 n'irait plus au Polygone, ce qui DEGRADERAIT les liaisons entre la Presqu'île et une partie de la rive gauche du Drac ?

6- Idem pour la ligne 22 reliant directement Saint Egrève à Oxford ? Serait-elle maintenue ?

7- Passage du câble sous ou au-dessus de la ligne à haute tension qui longe le Drac ? Quels surcoûts en perspective ? LE DOSSIER D'ENQUETE NE DIT RIEN DE TOUT CA.

(666) : « L'association remet en cause l'étude d'impact qui n'a pas pris en compte la présence de l'ILL alors que le tracé du câble se situe dans la " zone du périmètre du PPI correspondant à la zone de "mise à l'abri" en cas d'accident grave, cf.Avis de l'ASN". »

(687) : « L'étude d'impact sonore du câble est insuffisante. Il existe des risques de réverbération sonore sur certaines façades qui n'ont pas été prises en compte. En l'absence de réglementation acoustique sur les transports par câble, aucune mesure de protection n'est prévue. »

(875) : « Constate que la solution "fil de l'eau" est incomplète : les temps de parcours ont été étudiés sur le trajet l'argentière-Presqu'île mais pas sur les trajets Presqu'île-Horloge et La Poya-l'Argentière. Il n'est pas indiqué le mode de calcul.

Constate que l'amélioration des lignes existantes serait moins coûteuse et plus efficace.

Pour toutes ces raisons, je demande que l'analyse avec l'ensemble du dispositif actuel de transport Collectif soit revu, avec des précisions complémentaires et une analyse objective, qui n'existe pas dans le dossier de l'Enquête Publique actuel. »

(1048, Stop MC) : « Un manque de clarté dans la forme du dossier d'enquête, des chiffres imprécis qui dénotent la partialité du dossier, la non mise à jour des documents suite au PPRI du Drac aval et à l'annulation de la ZIS, réponses incomplètes voire superficielles à la MRAE. Remise en cause la faculté du dossier à permettre à chacun de se forger un avis éclairé sur le projet ».

(1048, Stop MC) : « L'adresse de contact du SMMAG pendant l'enquête (cable@smmag.fr) est une adresse générique alors que cela devrait être un interlocuteur déterminé ».

(1048, Stop MC) : « Pouvoir rechercher par mots-clés est essentiel dans la lecture de ce type de document. Il n'est pas possible de le faire dans l'ensemble de la Pièce DOO, très importante car elle correspond à une grande partie de notre argumentation dans le collectif. Ceci nuit à l'appropriation du dossier par le public ».

(1165-1) : « N'a été étudié que 3 scénarii : le câble, le BHNS, ne rien faire. La comparaison est truffée de manquements, d'inexactitudes et d'omissions qui la rende totalement biaisée et donc

*peu crédible. Les réponses (ou plutôt l'absence de réponse) aux recommandations de l'Autorité Environnementale (MRAE) achèvent de jeter le doute sur la sincérité de la démarche. A l'exception notable de l'étude du tracé alternatif vers les Engenières, la plupart des recommandations de la MRAE font l'objet de réponses approximatives ou non argumentées quand elles ne sont pas purement et simplement ignorées. Un avis favorable ne saurait être donné sur la base du présent dossier dans sa version actuelle ».*

*(1165-4 cf. pièce jointe) : « La réponse du SMMAG à la recommandation 3 de la MRAE est lacunaire et de nature à tromper le lecteur ; à la recommandation 7, la réponse du SMMAG est insuffisante voire désinvolte (ils seront construits ailleurs) ; à la recommandation 23, le projet de Métrocâble s'appuie donc sur des données vieilles de 13 ans qui ne correspondent plus à la situation actuelle des mobilités sur ce secteur »*

*(1181) : « Le dossier d'enquête publique n'indique pas :*

- la réactualisation du coût (investissement) du projet, qui serait supérieur de 8 M€ (en valeur de 2023 ?) aux 65 M€ indiqués dans le dossier,*
  - l'incidence sur la fréquentation de métrocâble de la réduction des 2/3 de projet immobilier des Portes du Vercors qui devait fournir à métrocâble une importante partie de ses usagers (suite à la récente approbation du PPRI),*
  - les émissions de gaz à effet de serre (CO2, ...) et de polluants atmosphériques pour la construction de métrocâble (correspondant au coût de cette infrastructure),*
  - le temps moyen d'accès à la plateforme d'embarquement des cabines depuis l'extérieur de la station, avec les ascenseurs,*
  - une option de projet comparative moins surdimensionnée qu'un BHNS, par exemple un prolongement de la ligne C6 ou de la ligne T64, étant donné que ces lignes existent déjà en partie dans la zone devant être desservie par métrocâble,*
  - une solution améliorant fortement les déplacements et diminuant plus fortement les embouteillages dans le Nord Est de l'agglomération, pour un plus grand bénéfice des habitants, telle le projet « Le Chaînon manquant » et/ou la création d'un grand parking sur l'Esplanade.*
- Aussi je demande que ce projet soit repoussé jusqu'à ce que ces informations soient fournies au public dans une prolongation de cette enquête publique ou dans une enquête publique ultérieure. »*

*(1215) : « La présentation du projet est manifestement trompeuse puisque seuls des arguments favorables, très limités par ailleurs (besoin mobilité, fort développement, "grands"(sic?) objectifs) sont exposés.*

*Rien sur quelles sont les alternatives à ce projet, ayant les mêmes prétentions dans les objectifs.  
Rien sur l'impact écologique.*

*Rien sur la clientèle visée par ce mode de transport là où il est proposé.*

*Rien sur la comparaison du prix moyen par personne transporté avec les autres modes de transports publics sans parler de l'usage du vélo avec pistes cyclables et passerelles traversant les rivières.*

*Rien sur les enjeux sociaux et environnementaux que pourrait représenter au contraire la gratuité du transport en commun dans l'agglomération alors que partout elle se développe, en France, en Europe, dans le Monde en échappant au clivage politique droite/gauche.*

*Rien sur le constructeur de l'installation qui va évidemment gagner l'appel d'offre, n'en doutons pas.*

*Rien sur un bilan des transports par câble déjà existants en France et ailleurs ».*

(1459) « D00 : Il est écrit que les déplacements inter-rives en tramway représentent 200 voyages jours, hors l'argument principal fallacieux était de désengorger le centre de Grenoble de ces correspondances tram ....

Pourquoi donc choisir un projet à +70M€ (Câble, ou BHNS surgonflé pour une si faible fréquentation) et non une ligne de bus classique sur l'infrastructure existante ?

Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'étude d'alternative à coût minimum et niveau de service équivalent ?

Pourquoi l'étude de déplacement n'a pas été actualisée avec des sondages sur le terrain ?

Analyse socio-économique : données non actualisées (2015), étude de 2021, les coûts déjà dépensés ne sont pas comptabilisés »

(1524) : « Annexe ou lien dans la contribution relatant les échanges entre le contributeur et le SMMAG concernant les matériaux utilisés pour la construction du téléphérique afin d'évaluer les émissions de GES : 1er mail le 22 novembre 2023, dernière réponse le 23 décembre, conclusion : Sur un mois d'échanges, le SMMAG transmet des chiffres qui répondent partiellement à la question posée, mal construits et sans doute faux pour l'un d'eux. Ces données auraient dû être accessibles dans le dossier mais ne seront communiquées qu'au cas par cas avec un niveau de détail totalement insuffisant. Cette expérience va dans le sens de la conclusion de ma contribution sur la difficulté que représente le travail de lecture et de compréhension du dossier en raison du manque de transparence de certains acteurs du projet ».

(1569) : « Je découvre en parcourant les dernières contributions de nouvelles informations concernant ce projet qui n'étaient pas disponibles dans le dossier de l'enquête publique.

D'abord provenant du PDIE de la presqu'île qui cite une enquête récente sur les usagers de ce secteur. Ni la date, ni le lien vers cette enquête ne sont fournis. <https://www.registre-numerique.fr/liaisonparcable/voir-avis/bf7c8958-5722-450b-b61f-ca1b68c89>

Ensuite un document provenant du SMMAG lui-même (Modélisation.pdf), ni daté, ni signé, mais comportant des informations particulièrement intéressantes et détaillées sur le report modal attendu si la ligne de transport par câble se réalise. <https://www.registre-numerique.fr/liaisonparcable/voir-avis/11b87410-6747-4eaa-a8a5-c3dc164bb987>

Pourquoi ces informations importantes émergent-elles à 2 jours de la fin de l'enquête ?

Pourquoi ces informations n'ont-elles pas été versées au dossier d'enquête publique pour permettre au public d'en prendre connaissance ? »

(1606) : « Les informations sont disséminées et difficiles à trouver (cf. nécessité d'enterrer une ligne à THT), certains documents ne sont pas à jour, les correctifs demandés par la MRAE sont insuffisants, les données ne sont plus valables (non prise en compte télétravail...)

La puissance de la motrice n'est pas précisée, pas de profil en long (appréciation difficile et pourtant il y a des ouvrages à plus de 40m de haut), pas de PC pour les pylônes isolés et 1 parking de 20 places à SMLV (je suppose que c'est une erreur ?). En fait au vu du schéma c'est peut-être vrai ? »

(1683) : « Et si l'on se penche un peu plus sur le dossier d'enquête publique, on voit très clairement que nous ne disposons pas de tous les éléments. Les alternatives à ce genre de projet coûteux et impactant en termes d'infrastructures ont clairement été bâclées et les impacts de A à Z du métrocâble, de son installation à la fin de son cycle de vie sont passés sous silence. Le tableau mis en avant décrivant les impacts est très simpliste : puisque ce sera "compensé" on peut dire qu'il n'y a pas d'impact ? Si la compensation était une solution écologique ça se saurait déjà. »

(1751) : « Un dossier de près de 2600 pages (deux colonnes en A3), accessible uniquement à un public de spécialistes et qui ne comporte pas de résumé non technique pourtant obligatoire est-il une bonne information du citoyen ?

Ce dossier est truffé d'imprécisions et de lacunes sur des points essentiels comme l'étude des flux ayant permis son calibrage. Un ersatz d'étude de flux a rajouté au dossier les derniers jours d'enquête, ce qui ne me semble pas vraiment légal (inégalité de l'information des citoyens entre le début et la fin de la période d'enquête).

Comment les commissaires pourront-ils trier le bon grain de l'ivraie (ex zizanie) entre les contributions de type lobbying qui semblent nombreuses et celles des vrais habitants qui seront concernés pour des décennies si le projet est réalisé. »

(1218) : « Contrairement à ce qui est mentionné dans le dossier d'enquête (pièce A) qui indique que le réaménagement du PEM La Poya tient compte du projet de câble, c'est le projet de Métrocable, qui en imposant de nouvelles correspondances avec les bus (qui n'existent pas aujourd'hui) et en étant implanté loin du terminus actuel du tramway, nécessite l'aménagement du PEM La Poya.

La présentation dans le dossier de l'enquête des travaux d'aménagement du PEM La Poya ne correspond donc pas aux motivations réelles de cet investissement.

Comme cet aménagement n'est pas correctement pris en compte, que ce soit par sa justification ou par l'intégration du montant de l'investissement dans l'opération Métrocable, la sincérité de l'enquête est mise en cause. »

(1892) : « À la lecture du dossier soumis à enquête, je constate : un investissement très élevé (65M€ plus 15 M€ pour l'aménagement du terminus de la Poya), valeurs non mises à jour alors que l'inflation sur les matériaux de construction ferait probablement augmenter la facture globale à plus de 100 M€ !).

- Les études de fréquentation montrent des valeurs assez basses, alors qu'elles datent d'avant la crise COVID

- L'inconstructibilité de la plaine de Sassenage devant accueillir le projet immobilier des Portes du Vercors.

Ces 2 événements sont susceptibles de faire changer énormément ces chiffres de fréquentation : plus de télétravail, plus de trajets à vélo, et moins d'habitants proches des stations du câble.

Il n'est nulle part fait état de nouvelles constructions pour les remplacer : elles pourraient se faire loin du tracé, limitant de fait l'attractivité du câble pour ces habitants.

L'aménagement des 2x3 voies de l'A480 a aussi probablement fait changer la façon de se déplacer dans le secteur Nord-Ouest.

Il manque à ce dossier une réévaluation des prévisions de fréquentations de cette ligne de transport avant tout engagement sur sa construction.

Le gain de temps présenté sur un trajet complet, alors que le trajet type serait de/vers la presqu'île, est aussi de nature à tromper l'utilisateur, pour qui le gain sera minime »

(1902, Cf. PJ) : « Présentation de l'historique et du contexte :

- Concertation 2015 a acté la demande de priorisation des investissements des infrastructures de transport et a abouti au PDU 2030 avec les 7 objectifs.

- 2 recommandations (5 et 8) de la commission d'enquête du PDU concernait le projet câble.

- Délibération du SMTC du 7 novembre 2019 approuvant le PDU est précisant pour chaque Recommandation : "Chaque nouvel investissement lourd soit décidé au regard de l'équilibre entre les sommes investies, le nombre d'utilisateurs transportés et le niveau de priorité par rapport aux objectifs fondateurs du PDU" et "le SMTC prévoit d'actualiser l'étude socio-économique du projet

*de câble entre Fontaine et Saint- Martin-Le-Vinoux, avec une nouvelle modélisation qui permettra de préciser les estimations de voyageurs [...]"*

*Et poursuit : " la sincérité du SMMAG quant à ses engagements est aujourd'hui soulevée et réalimente le débat ancien sur la priorité - ou non - de ce projet de transport par câble pour 3 raisons essentielles à mes yeux :*

- la non prise en compte de l'évolution du projet PdV en lien avec le PPRI*
- le non-respect de la programmation du PDU (articles R. 1 214-1 et R. 1 214-2 du Code des transports) où 3 autres "gros" projet étaient prévus pour une réalisation avant 2023 : maillage et cadencement des trams, la transformation du C1 en BHNS et l'extension de tram E à Lesdiguières (avant une desserte de type tram-train jusqu'à Vizille à réaliser avant 2030)*
- Une analyse socio-économique manifestement incorrecte : une rédaction périmée (trop ancienne, les données du trafic (et du report modal) à partir de l'EMD 2010 et non celle de 2020 alors "les données de [la nouvelle enquête réalisée en 2020] ne seront disponibles qu'à la fin de l'année 2021, (importantes modifications sur la presqu'île depuis 2010 : arrivée tram B et ligne chrono C6 et création de nombreuses pistes cyclables".*

*Les éléments de paramétrage de l'analyse socio-économique sont faux [cf. contribution]*

*Et conclut en demandant de :*

- Requestionner le tracé de la liaison en prenant en compte le PPRI et le projet actuel des Portes du Vercors,*
- Préciser les critères qui justifient la priorisation de ce projet sur le BHNS, le maillage et cadencement du réseau de tram, l'extension de la ligne E jusqu'à Lesdiguières et la desserte en tram-train de Vizille,*
- La présentation des critères de priorisation entre les projets programmés par le PDU pour une réalisation avant 2023 et des éléments financiers pour garantir la réalisation des autres projets,*
- Une nouvelle analyse socio-économique basée sur les données de l'enquête mobilité 2020 et corrigée des erreurs relevées ;*
- De rendre un avis défavorable quant à la déclaration d'utilité publique de ce projet en l'état ».*

*(1907) : « Le dossier ne montre pas l'utilité d'un tel projet :*

- il est cher pour le nombre de passagers transportées*
- une réévaluation de la fréquentation aurait dû être faite après la crise du COVID, l'ouverture de l'A480 à 3 voies et la fin de la partie sassenageoise du projet immobilier des Portes du Vercors ;*
- la démonstration de sa supériorité face à d'autres alternatives est traitée de façon très partielle, les coûts des autres moyens de transport étant surévalués »*

*(1799) : « Le dossier d'enquête publique me laisse également un goût très amer dans sa manière d'aborder et de « vendre » le projet. Je ne comprends pas que l'on puisse publier des arguments aussi partiels dans des documents d'une enquête publique censés informer de manière loyale les citoyens.*

*Le dossier évoque des problèmes de variabilité des temps de transport dus aux bouchons, notamment entre Fontaine et la Presqu'Île en considérant que ce seul argument justifie d'investir sur l'axe, vraisemblablement plusieurs des dizaines de millions d'euros. Si l'on suit le même raisonnement, il y a de nombreux autres axes à considérer en plus du « Métrocâble » (nombreuses lignes de bus, axes Grenoble – Meylan – Montbonnot / Grenoble – Vizille, etc.).*

*Cela montre surtout qu'il manque dans le dossier une véritable hiérarchisation des besoins à l'échelle de la métropole qui, à la place, cloisonne le lecteur à l'argumentaire trop simpliste « on considère qu'il y a un souci, donc il faut le traiter ». Il n'est pas acceptable de « vendre » un projet aussi coûteux aux citoyens sur un argumentaire aussi bancal. D'autant plus lorsque les élus répètent à longueur journée que les finances du SMMAG sont mal en point.*

*En tant qu'usager, je trouve ces discours d'autant plus inaudibles, si ce n'est agaçants, dans la mesure où les élus n'ont daigné investir ces dernières années dans d'indispensables projets d'axes saturés et/ou dégradés de longue date prolongement du tram E à Pont-de-Claix (rupture de charge à Louise Michel qui décourage plus d'un usager), tram à Montbonnot retoqué en dépit de la saturation du C1, etc.*

*Je trouve également dommage que les données techniques de base sur l'appareil (vitesse, longueur de la ligne, etc.), ne soient pas indiquées plus clairement à un unique endroit dans le dossier.»*

(1284 Ville de Sassenage) : *« Le dossier d'enquête publique ne contient aucun élément relatif aux modalités de financement du projet ce qui outre son incomplétude au regard des exigences du code des Transports confine à l'insincérité dans un contexte d'inflation internationale très marqué des taux d'intérêts. »*

Pour de nombreux contributeurs, le dossier mis à l'enquête publique est incomplet voire insincère.

Ils remettent en cause le budget et l'étude socio-économique. Selon eux, de nombreuses informations sont fausses ou absentes du dossier.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

## 4.24.2. VAN-SE (RENTABILITÉ ÉCONOMIQUE)

### Paroles de contributeurs

(614) : *« Lors de la réunion publique le SMMAG a annoncé un surcout de 8M€, soit un projet à 73M€, cela rend la valeur de VAN-SE négative. Cette évaluation socioéconomique confirme plusieurs contributions indiquant que l'investissement était trop fort pour un trafic modeste et surévalué »*

(1218) : *« L'évaluation socio-économique (pièce D du dossier de l'enquête) ne prend pas en compte la réduction du périmètre de l'urbanisation du projet Portes du Vercors et l'évaluation a bien identifié le lien entre urbanisation et trafic, le trafic attendu sera donc inférieur aux prévisions (alors qu'il est déjà bien faible ...)*

*Le SMMAG a annoncé que le coût du projet était réévalué de 8 M€.*

*En conséquence de la diminution du trafic attendu et de l'augmentation du montant de l'opération, la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) devient négative et le taux de rentabilité interne (TRI) largement inférieur à 4,5 % (l'évaluation socio-économique a fourni certains tests de sensibilité qui confirme cette conclusion) »*

(483, Cf. aussi § 4.7.3) : *« L'évaluation socio-économique met en avant les gains de temps entre les deux terminus du Métrocâble, qui concernent portant peu de monde, mais ignore totalement les pertes de temps et les ruptures de charge induites par la restructuration du réseau de bus liée à la mise en place du Métrocâble. Cette étude est simplement absente.*

(1238) : *L'absence d'une étude spécifique des flux actuels et des flux futurs, des données utilisées sujettes à caution, remettent en question en particulier la valeur actualisée nette.*

3 exemples :

**1- Les estimations de fréquentation et de report modal sont calées sur des données de 2010**

Ce que dit le dossier, Piece D - évaluation socio-économique, page 2 :

« Les estimations de fréquentation et de report modal présentées dans ce dossier reposent sur le modèle multimodal des déplacements de la grande région grenobloise. A ce jour, le modèle est calé sur les comportements de mobilité recensés via l'enquête ménages de 2010. Son recalage est en cours pour prendre en compte les résultats de l'enquête mobilité de 2020. Le processus technique de recalage est long et ne sera pas achevé dans les échéances de l'enquête publique du projet de câble. »

## 2- Le temps de parcours

Ce que dit le dossier, Piece D - évaluation socio-économique, page 4 :

« Le temps de parcours total de terminus à terminus sera de 13,5 mn ... »

Ce temps de 13,5 mn est visiblement le temps entre la fermeture des portes au départ et l'ouverture à l'arrivée. Or le temps d'accès aux cabines peut ne pas être négligeable : montée des escaliers, attente aux heures de pointe, temps de connexion, temps de parking, etc.

Quel temps et donc gain de temps a-t-il été utilisé dans le calcul des gains pour obtenir la VAN (sachant que les gains de temps valorisés sont l'essentiel de la valeur apportée) ?

## 3- Les coûts d'exploitation et maintenance

Cf dossier, Piece D - évaluation socio-économique, paragraphe 3.5.3.3, Coûts d'exploitation de l'infrastructure.

On aimerait connaître la part du coût de l'électricité (6413MWh par an) dans les coûts d'exploitation ainsi que les hypothèses d'évolution dans le temps prises dans le calcul des coûts.

Les coûts de maintenance à 1M€ à partir de 2030 semblent très faibles (1 à 2% de l'investissement initial) une justification de ce coût faible n'aurait-elle pas été utile ?

## Conclusion

L'investissement initial n'a pas été réévalué alors qu'aux dires des professionnels c'est 20 à 30% de hausse des prix qu'il faut prendre en compte

Les gains du projet reposent essentiellement (pour 102 M€) sur les usagers, alors que l'estimation du nombre d'usagers d'une part et des gains de temps d'autre part sont sujets à caution.

En prenant une hausse de 10% du coût d'investissement et une baisse de 10% des gains usagers la Valeur Actualisée Nette (VAN) du projet, annoncée positive à + 2,4 M€ devient négative à - 16,27M€.

1048 (Stop MC) : « On peut émettre des doutes sérieux quant au **calcul de la valeur économique**.

- **Page 50, le tableau 25** ne précise pas les calculs réalisés pour trouver la somme de 102.2 M€ de gain pour les usagers à partir du gain de temps de 11 minutes 30 par déplacement.

- "Les **gains de temps moyens** ont été calculés en appliquant les coefficients de pondération issus de l'instruction cadre". Le gain de temps réel et ressenti est calculé dans le **tableau 17 pièce D00 page 46**.

- Aucune référence à l'instruction cadre ne permet de comprendre la source des pondérations

- La méthodologie pour calculer les gains de temps, les origines-destinations choisies ne sont pas précisés, le scénario de référence n'est pas précisé

Quelle confiance le public peut-il accorder à ces chiffres qui expliquent à eux seuls la majeure partie des gains monétarisés du projet ? Parmi les questions que nous nous posons :

- Certains usagers perdront du temps (tous ceux qui utilisent des bus directs pour la presqu'île, et qui se verront imposer une correspondance avec le Métrocâble). Cela a-t-il été pris en compte ?

- Les temps d'accès au quai, le temps de correspondance entre le câble et un autre moyen de transport (bus ou tram) a-t-il été pris en compte ?

- Une file d'attente a-t-elle été prise en compte ?

- Le déplacement de 180 m du terminus du tram A (estimé de 2 à 3 min lors de la concertation de 2021) a-t-il été pris en compte ?

- une part importante (2'30 sur 11'30 soit 22%) vient du gain de fiabilité. A-t-il été pris en compte que la presque île et ses accès "historiques" seront beaucoup moins congestionnés à l'avenir (et dès à présent) avec l'ouverture de nouveaux accès : entrée autoroutière de la rue Jules Horowitz vers A480 Nord, contre allée Horowitz - Pont du Vercors et accès direct à l'A480 Nord ou Sud ?

- la diminution de la vitesse en heure creuse a-t-elle été prise en compte ?

- **Pièce D00, page 47, les coûts de maintenance** sont élevés pendant les premières années de fonctionnement car liés au contrat du concepteur réalisateur - mainteneur qui assure une prestation de maintenance très qualitative durant les six premières années.

La différence (-58 à 64 %) est significative. Est-ce à dire que M'Tag sera priée d'assurer une maintenance moins qualitative ? Qu'elle devra faire la même maintenance à moindre coût ? Ou que les coûts de maintenance prévus pour cette période sont sous-évalués ?

- **Pièce D00 page 47, les coûts d'exploitation** ne prennent pas en compte la **hausse du coût de l'électricité**. En 2025, 6.4M kWh à 0.2€ du kWh est déjà supérieur au coût d'exploitation annoncé (1.3 M€ pour un coût d'exploitation annoncé à 1.2M€). Tout le monde ignore comment va évoluer le coût de l'électricité mais il est peu probable que ce soit à la baisse, avec l'électrification de tous les usages. Même à 0.2€ du kWh (peu probable) cela fait 1.6M€ en 2035.

- **Pièce D00 p.49 figure 62** et dans tables suivantes, les calculs des sommes de la VAN-SE en fonction des hypothèses explicitées dans les paragraphes précédents ne sont pas explicités. En particulier il est difficile de comprendre comment un coût annuel d'exploitation de 1.2/1.3M€ sur 45 ans peut donner un résultat de 27M€ (même raisonnement pour chaque somme).

- A propos des **coûts de bus évités** dans la **pièce D00 page 47 et 48**. Les seuls doublons supprimés sont ligne C6 et 54 Argentière-Oxford, et ligne 22 Cap des H-Oxford aux heures creuses. Le document mentionne que le projet permet d'éviter la circulation de **7 bus standards**. Or, pour la C6, un aller-retour Oxford-Argentière se fait en 10 min, avec une forte fréquence des bus sur la ligne. Supprimer ce tronçon économise un seul bus. Pour la suppression des tronçons de la 22 et de la 54, nous considérons que vu la plus faible fréquence des bus sur ces lignes, la suppression de chacun ces tronçons permet d'économiser 1/2 bus "théorique". Ainsi, nous estimons que la suppression des doublons créés par la mise en place du câble correspond à **2 bus supprimés**.

Si la réorganisation des lignes de bus au-delà de la proximité du câble permet d'économiser des coûts d'exploitation (correspondant à 5 bus supplémentaires), c'est que moins de bus circuleront, donc le service usager sera moindre. Il est anormal de prendre en compte dans ce calcul monétarisé (et dans le calcul des émissions de CO2 évitées comme nous l'avons vu auparavant) des réorganisations de lignes non documentées, qui ne concernent pas le voisinage immédiat du câble (ne correspondent pas à un doublon) et qui vont affecter la qualité de service des usagers dans d'autres secteurs, celle-ci n'étant pas quantifiée. ».

(1902) : « L'évaluation date de 2019 (page 40), soit avant la décision du PPRI concernant les Portes du Vercors et avant la période inflationniste alors même que l'analyse précise qu'un « surcoût d'investissement de 5 % » rendrait la VAN-SE négative (page 51). L'autorité environnementale relevait d'ailleurs déjà que « une valeur relativement faible [qui] 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) » (page 11 de l'avis de l'autorité environnementale). »

(1021) : « *Malgré des enquêtes du PDIE, le bénéfice du Métrocâble pour les salariés de la Presqu'île Scientifique n'est pas étudié. La seule étude qu'on trouve est l'accessibilité de la zone commerciale Fontaine - Casino par arrêt Fontaine-La Poya avec des gains extrêmement modestes. (Étude socio-économique, pièce D, page 28) ».*

(1846, FNE) : « *Pièce D00\_Evaluation\_socio\_economique-1, page 49 : Ici on trouve quelques éléments sans traitement approfondi basés sur l'hypothèse erronée que l'énergie électrique n'est pas accompagnée d'émissions de CO2, ; en réalité la valeur du mix électrique français en 2022 est de 0,052 kg CO2eq par kWh (« Base Empreinte® » s. d.). Dans les calculs de monétarisation du bénéfice de la page 49, on ne trouve pas de contribution d'une réduction des émissions des GES ».*

Plusieurs contributeurs affirment que la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) devient négative en tenant compte des données actuelles du contexte du projet (investissements préalables au projet prévus au PDU et non réalisés, étude de fréquentation issue d'une EMD ancienne, non-actualisation des coûts, réduction du projet PdV, etc.).

Les deux postes majeurs du calcul de la VAN-SE sont les « investissements » (84,5M€ en négatif) et le « bilan des usagers des transports » (102,2 M€ + 6,2 M€, en positif) ; cf. pièce D, fig. 62.

Ces deux chiffres sont contestés par des contributeurs :

- L'investissements, avec le surcout annoncé par le SMMAG (8M€), le cout du PEM La Poya et des travaux RTE (enfouissement et réhausse) ...

- Le bilan des « usagers des transports », basé sur une diminution des temps de parcours et le nombre d'usagers transportés, deux valeurs contestées.

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

Par ailleurs, la commission d'enquête souhaite avoir le détail des calculs des postes suivants (Pièce D, page 50), faisant apparaître toutes les données ayant été prises en compte pour ces calculs :

- Coûts et avantages exploitant TC

- Coûts et avantages pour la puissance publique

- Coûts et avantages des usagers des transports existants et des usagers reportés.

Dans quel poste les inconvénients subis par certains usagers (ruptures de charge, modifications de dessertes, etc.) sont-ils comptabilisés ?

## 4.25. CONCERTATION

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### Paroles de contributeurs

(1045) : « *Pourquoi aucune concertation n'a été présentée pour l'installation de la station de la Saulée ? »*

(1242) : « *le projet n'a pas fait l'objet d'une délibération participative impliquant la société civile et tous les citoyens, y compris ceux en situation d'exclusion ».*

(1813) : « *J'ai suivi quelques réunions de concertation et j'ai rapidement conclu que les dés étaient vraiment pipés : les seuls choix laissés au public ne concernaient pas les choix fondamentaux. C'est vraiment prendre nous prendre pour des demeurés. Je suis vraiment déçu.* »

(336) « *La concertation n'est qu'apparence, ce ne sont que des intentions de façades, du temps perdu en réunion pour finalement n'écouter personne et foncer tête baissée malgré de nombreuses propositions faites laissées pour mortes.* »

(1044) : « *Dossier de concertation 2015 : lors de l'étude comparative, l'analyse s'avère très rapide et pas du tout approfondie, entre la durée du trajet du Cable et celle des lignes de Bus actuelles ou pouvant être aménagées en fonction des périodes de pointe* »

(1906) : « *Projet ficelé avant la concertation, "nous a même incités à choisir les pylônes, couleur des cabines et nombres de places assises"* »

(557) : « *Le SMMAG doit revenir au tracé de la concertation de 2015 se situant en zone industrielle de Fontaine sachant également qu'il est plus court et coûte moins cher en gare, (afin de préserver les terres agricoles de Sassenage pour un bien commun, dicit SMMAG). Ce tracé avait été proposé à nouveau par le SMMAG en 2021 à la mairie de Sassenage mais non retenu (risque juridique ?)* »

(1050) : « *Le tracé proposé à la concertation était sur Fontaine, depuis il est passé sur sassenage, la concertation n'est pas valable* »

(1902) : « *La concertation préalable menée en 2015 par Grenoble Alpes Métropole le projet actuellement soumis à l'enquête publique faisait moins l'objet de contestation en tant que telle que d'un vif débat sur la priorisation de ce projet de transport public eu égard aux autres besoins de transport public. Cette réalité est d'ailleurs au coeur de la délibération du conseil métropolitain du 29 janvier 2016 de bilan de la concertation préalable que je vous invite à relire avec attention. Le dernier paragraphe du délibéré demandait au SMTC de « reprendre le travail de mise en cohérence des enjeux de déplacements dans le cadre de l'élaboration du PDU, devant permettre l'adoption d'un schéma de transports et de mobilités à l'horizon 2030* »

*Suite à l'enquête publique portant sur le projet de PDU, le comité syndical du SMTC a délibéré le 18 avril 2019 sur les suites données aux recommandations de la commission d'enquête dont 2 portaient précisément sur le projet actuellement soumis à enquête publique :*

*La recommandation 8 : « La commission d'enquête souhaite que la question du métrocâble soit réanalysée, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, en concertation avec les associations représentatives des usagers, en particulier l'ADTC, LAHGGLO, « le chaînon manquant », etc. »*

*Cette délibération, tout comme le Plan de Déplacements Urbains, adopté à l'unanimité le 7 novembre 2019, sont toujours en vigueur. »*

(1043, collectif métrocâble) : « *À l'origine, le dossier de concertation de 2015 proposait un tracé passant au Sud de la rue de l'Argentière, sur la commune de Fontaine.*

*- En 2017, lors de la délibération du Comité Syndical SMTC du 14/12/2017, le tracé a évolué mais aucune concertation n'a eu lieu pour en prendre connaissance avec quand même une évolution du tracé ou de station Parc d'Oxford qui a été validé du côté de Saint Martin le Vinoux.*

- En 2021, la concertation de la station de la Saulée n'est pas prévue car elle aurait été proposée lors de la concertation de la PEM La Poya ; Ayant été présent lors de cette concertation, je peux confirmer qu'aucune information de ce type n'a été évoquée car toute question concernant le Métrocâble devait être posée lors de la concertation sur le Métrocâble. Du coup, aucune concertation n'est prévue sur l'installation de la Station de la Saulée.

- Concertation différente sur le site SMMAG : le site du SMMAG concernant la concertation du Métrocâble Fontaine - St Martin le Vinoux, n'est pas présenté de la même manière que la Concertation de la PEM La Poya, par exemple. Aucun commentaire n'est lisible pour le PUBLIC (afin de pouvoir réagir éventuellement) alors que c'était le cas sur la concertation PEM La Poya ou du PDU du Drac.

Pourquoi y a-t-il eu une gestion différente entre ces 2 concertations ?

Pourquoi avoir évité les regroupements de commentaires ? Afin d'éviter un poids + important des observations ? »

(1293) : « Un saucissonnage des concertations (transport par câble, PEM Poya, schéma de mobilité nord-ouest, ZAC Portes du Vercors) qui nuit à la compréhension globale du projet et à l'expression citoyenne.

Aucune instance de concertation n'a permis de débattre sur l'opportunité du projet de transport par câble et ses alternatives possibles en amont de l'enquête publique.

Deux concertations publiques préalables ont été organisées sur ce projet, du 13 octobre au 13 novembre 2015, puis du premier octobre au premier décembre 2021.

Pour y avoir participé, ces deux concertations publiques préalables apparaissaient comme particulièrement fermées.

Les participants étaient invités à s'exprimer sur l'apparence et intérieure des cabines, les revêtements de sol et la disposition des sièges et le type d'écran d'information à l'intérieur de ces dernières, ainsi que sur les aménagements d'espaces publics de proximité en lien avec les stations.

En 2015, des variantes de tracé étaient également proposées. Mais dans les deux cas, aucun espace n'était réellement laissé pour débattre de l'opportunité du projet.

Par ailleurs, l'examen des supports de concertation du « micro-PDU Nord-Ouest » - du 18 mars 2021 au 28 février 2022 - montre que cette démarche prend comme invariant la réalisation du transport par câble. De ce fait, cette instance de concertation parallèle dédiée au schéma de mobilité global du secteur n'a pas non plus permis de mettre en débat l'opportunité et d'éventuelles alternatives au transport par câble.

On peut penser que cela explique que les enquêtes publiques sur le PDU (plan de déplacement urbain) de l'agglomération grenobloise (du 24 octobre au 26 novembre 2018) et du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Grenoble Alpes Métropole (dont les conclusions ont été remises le 4 octobre 2019) ont fait émerger de nombreux avis (souvent négatifs) sur l'opportunité de réaliser ce transport par câble. »

(1719-2) : « Nous avons été contacté par Territoire 38 pour nous expliquer le projet et pour permettre de faire des sondages, puis plus rien. Nous constatons à chaque fois, que nous sommes mis devant le fait accompli, nous n'avons aucune information directement, aucun contact depuis un certain temps. Est-ce sérieux ? GAM a réalisé des travaux d'assainissement il y a 2 ans et depuis nous avons été inondé 2 fois, alors que jamais en 30 ans ! »

(704) : « Au 21ème siècle ce genre de projet devrait être soumis à référendum. »

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

En particulier, des contributeurs demandent quelles modifications ont été apportées au projet suite à la concertation de 2015.

Un contributeur a cité la délibération du SMTC du 18 avril 2019 : « Afin d'associer au maximum les associations et le grand public au fil de la construction du projet, le SMTC prévoit la tenue d'une concertation volontaire continue de la définition du programme jusqu'au début des travaux ».

La commission d'enquête souhaite savoir comment cet engagement a-t-il été tenu.

## 4.26. POLITIQUE

**Indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, celle-ci souhaite que le maître d'ouvrage réponde à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.**

### 4.26.1. NON CONSENSUS

#### Paroles de contributeurs

(804) : « *L'absence d'avis (département de l'Isère) ou les avis négatifs, Grenoble, St Égrève et Sassenage, posent problème* »

(612) : « *4 communes sont concernées et deux d'entre elles ne souhaitent pas la création du métro câble. Je pense dans le respect de la démocratie, il est indispensable d'en tenir compte* ».

(1799) : « *Alors que le projet, dans l'opinion publique, est clairement polémique et ne fait pas l'unanimité, il est de la responsabilité des hommes politiques de générer de la confiance au lieu de passer en force. D'autant plus avec des arguments biaisés, le tout dans un contexte de confiance très dégradée envers la classe politique. Le lobbying est troublant : voir l'ancien président du directoire de Poma, M. Jean Souchal, faire directement appel à M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports, sur un célèbre réseau social professionnel pour interférer sur le projet* »."

(1284 Ville de Sassenage) : « *Constat du non consensus politique sur ce projet en réponse à la demande d'avis du préfet :*

- *Pas de réponse lors de la consultation de la région AURA et du conseil départemental de l'Isère,*
- *Avis réservé : ville de Grenoble, Seyssinet Pariset,*
- *Avis favorable de Grenoble Apes Métropole, arrivé hors délai, avec 63 voix pour, 42 abstentions et 13 contre soit 55 voix sur un total de 118 suffrages exprimés,*
- *L'avis de la MRAE avec de "nombreuses recommandations" qui peuvent en réalité pour certaines être regardées comme des réserves."*
- *Avis défavorable de : St Égrève,*
- *L'avis de l'Autorité de Sureté Nucléaire est radicalement défavorable* »

### 4.26.2. LOBBYING

#### Paroles de contributeurs

(425) : « Reçu un mail en rapport avec l'enquête publique sur le câble mais je n'ai pas la possibilité de voter. Comment faire ? POUVEZ VOUS M'ENVOYER UN LIEN afin de voter sans me déplacer ? »

(1001) : « Faire un referendum d'initiative citoyenne (RIC) pour voir si la population adhère. Il est étrange que certaines personnes n'écrivent pas de manière manuscrite sur ce registre (Fontaine). Ont-elles la main trop tremblante face à ce projet qu'elles défendent avec fébrilité ? Ont-elles elles même écrit ces textes ? Étrange ?? »

(651) : « Un fort lobbying de Poma n'est pas non plus à exclure. »

(331) : « Dénonciation du lobbying SMMAG et des entreprises :

<https://c.ledauphine.com/transport/2022/11/08/acteurs-economiques-de-la-presqu-ile-nous-soutenons-le-projet-metrocable>, <https://stopmetrocablenoblogs.org/files/2023/11/Tract-A4-1.pdf>

Interventions SMMAG et S Laval : STMicronics 19/10, Schneider Electric 14/11, CEA 11/12.

Présents chez STM : M. Moussa Belkhiter VP du groupe, S Laval, D Favier SMMAG, Fabien Felli président POMA.

Lien inclus dans mail d'invitation à réunion du 11/12 au CEA, dans l'infolettre interne de STMicronics « Grenoble connected » du 10/11 :

<https://smmag.fr/wp-content/uploads/2021/12/Telepherieque-urbain-2023.pdf> »

(1844) : « Il est quelque peu suspect de voir autant de contributions favorables au projet rédigées par des personnes habitant des territoires peu ou pas du tout concernés par le projet. J'aimerais donc rappeler que ce projet de transport par câble s'inscrit dans une histoire longue de 45 ans de lobbying de l'entreprise POMA pour construire une installation dans le bassin grenoblois, jusqu'ici sans succès (lire l'article "Poma de discorde" du Postillon [1]). »

(674) : « Ne pas céder au lobby politique qui cherche à améliorer son image à l'aide de projets "attirants" et "innovants" ainsi qu'au lobby des entreprises qui ne s'occupent pas des impacts néfastes des projets urbains ».

(691) : « Publicité gratuite de la Métro pour POMA : collusion d'intérêt où corruption des élus !!! Écran de fumée où greenwashing pour Poma »

(1048, Stop MC) : « Nous observons des contributions assez "étranges" hors du territoire métropolitain. Au moment où nous écrivons (le 10 décembre), les contributions sont assez équilibrées sur le territoire métropolitain (une majorité d'avis défavorables à Sassenage, une majorité d'avis favorables à SMLV, un équilibre ailleurs), cependant un nombre conséquent de contributions venant de l'extérieur du territoire métropolitain (13% des contributions, venant pour beaucoup du Voironnais et des terres froides) sont très en faveur du Métrocâble »

(1183) : « Je voudrais attirer votre attention sur le mini guide "Le futur de la mobilité dans l'aire grenobloise" rédigé par le SMMAG et, depuis le début de l'enquête publique, largement diffusé dans les mairies, espaces publics et entreprises de la Presqu'île grenobloise. Ce document veut nous vendre du rêve ! Ce mini guide contient beaucoup trop d'approximations, d'omissions, voire de fausses informations pour que le public se fasse une idée objective de ce projet :

- 13 pylônes annoncés (page 11) alors qu'il est indiqué 23 en 1ère page du registre numérique dans la rubrique "les chiffres du projet".

- Il est question de la Presqu'île qui serait (page 8) "... un secteur dynamique mais enclavé ..." : Comment peut-on dire que ce secteur est enclavé ? Il est desservi par des routes, des autoroutes, des pistes cyclables, le Tram B, les lignes de bus C6, Flexo 54, Proximo 22 et plusieurs lignes de bus trans'Isère dont la T64. - Dans ce document, par contre, aucun chiffre sur le gain de temps en utilisant le câble. Lors de la réunion du 28/11/2023 au siège de la Fédération du BTP et des TP Isère, il nous a été indiqué entre 3 et 5 mn. A 65 millions d'euros le projet - Hors taxes - ça fait quand même cher la minute !

- Même devant les commissaires enquêteurs, ils n'hésitent pas à s'arranger avec les chiffres. Lors de cette même réunion, il a été annoncé un recul de la gare de la Poya de 100 mètres. Après vérification, c'est en fait 180 mètres. Ce n'est pas grand-chose, mais quand même, presque le double.

Si tous les chiffres sont divisés ou multipliés en fonction de ce qui arrange le SMMAG, on peut se poser la question de la véracité des tous les chiffres donnés dans ce document !

Ce livret relève plus de la "propagande" que d'une information objective. »

La commission d'enquête est en attente de la réponse du SMMAG aux contributeurs.

Elle souhaite savoir auprès de combien d'entreprises et lesquelles, le SMMAG est intervenu pendant l'enquête publique.

### 4.26.3. DIVERS POLITIQUE

#### Paroles de contributeurs

(932) : « Politiquement, ce projet nous permet de redonner un peu de dignité et de reconnaissance aux habitants de Fontaine bien souvent bafoués :

-un grand cinéma attendu rejeté au profit de la ville centre

-le projet ambitieux des" Portes du Vercors "rabougri" excluant toutes ambitions sociales d'envergure

-le métro câble remis en question. En ces temps si difficiles pour le monde du travail, avec la ZFE imposée à nos habitants et les privant de la liberté de se déplacer parce que propriétaire de véhicule désuet, le métro- câble serait une éclaircie dans ce ciel si gris. »

(583) : « Si le câble peut "permettre de pousser Sassenage à respecter ces obligations légales en logement sociaux ... et bien c'est une bonne chose ! »

(172) : « Demande d'un référendum local pour ce projet. Stopper la mégalomanie de certains élus qui n'ont aucune légitimité (nombres d'inscrits, nombre de voix). »

(186) : « Un gros investissement pour peu d'utilité, on invente un besoin auparavant inexistant. La justice sociale est nécessaire également dans l'adaptation de notre société aux enjeux du dérèglement climatique et de la décroissance énergétique, elle impose de flécher l'argent public vers les quartiers les moins bien desservis par les transports en commun, pas dans le secteur sans doute le mieux doté de l'agglomération. »

(398) : « *Jolie façade aux frais du contribuable, tremplin pour les ambitions politiques d'élus, mais pas un projet pour les habitants. »*

(540) : « *Nous avons l'impression que vous voulez absolument laisser votre empreinte (laide) dans le paysage en construisant un transport par câble. Avez-vous des intérêts financiers personnels dans ce projet ? On peut se le demander... »*

(629) : « *Les politiques continuent de porter des projets qui vont à l'encontre des enjeux environnementaux et de l'avis des citoyens. »*

(651) « *C'est donc uniquement pour ne pas blesser leur égo que tout continue, c'est affligeant. »*

(703) : « *C'est un projet qui est là pour combler l'égo de certains élus et amuser la métro, faute de faire correctement ses missions de bases. »*

(779) : « *Ce projet semble plus être destiné à faire la promotion du câble ou satisfaire quelques égo écologistes qu'à vraiment résoudre les problèmes de circulation de la vallée grenobloise et créer une vraie alternative à la voiture. »*

(810) : « *Alors oui c'est finalement un projet qui peut paraître attrayant car novateur mais plutôt que de regarder avant tout le bénéfice politique, regardons plutôt l'intérêt du projet pour ce territoire : il est néfaste. »*

(842) : « *Il me semble que l'argent gaspillé dans ce projet ne coûte rien aux décideurs. Quel dommage que l'on ne puisse pas demander des comptes aux décideurs ! »*

(863) : « *Les alternatives existantes sont trop simples, pas assez modernes pour nos chers milieux politiques et économiques, alors on présente des prévisions de trafic sur ce métrocâble surestimées, ne prenant pas en compte l'abandon du projet de Porte du Vercors et en minimisant les coûts. »*

(907) : « *Désapprouve les sommes incommensurables dépensées en études et préprojets, sans cesse remis en cause à la faveur de jeux politiques. Je trouve assez inconvenant que les mêmes qui ont porté ce projet il y a quelques années se mettent à le freiner des quatre fers pour de bas enjeux de règlements de compte politiques ! Notre métropole a besoin de cohérence dans la durée et de vision, au minimum à moyen terme. »*

(864) : « *Comment Grenoble peut avoir été « pour » quand un élu grenoblois pilotait le SMAGG, et est « contre » quand ce n'est plus le cas. »*

(1215) : « *Mon sentiment est que l'aspect communication politique de ce projet prime avant tout sur son intérêt vis à vis de TOUS les usagers de l'agglomération. En effet d'abord à l'initiative et soutenu par les écologistes aux manettes à Grenoble, Eric Piolle (maire), Yann Mongaburu (président précédent et malheureux du SMMAG), ceux-ci sont maintenant assez critiques après avoir perdu la présidence et de la Métropole et du syndicat des transports... Comment comprendre et expliquer cette inconstance ? »*

(964) : « Ce serait une pure folie de réaliser ce projet dans une période aussi difficile que la nôtre, ce ne serait qu'un caprice de plus de certains élus de notre région et des présidents du SMMAG et de GAM. »

(979) : « Le maire de SMLV est vice pdt de Grenoble Alpes Métropole en charge de l'espace public et de la voirie, n'y a t-il pas conflit d'intérêt ? »

(1001) : « Comment vouloir réaliser ce projet dans une zone agricole non constructible à cause des risques d'inondations. Le président de la Métro traîne avec lui le responsable du SMMAG, son poulain, trop content d'augmenter son rayon d'action et non pas l'étendue de ses compétences techniques. Le président de la Métro court toujours après son projet démesuré de métro-câble mais pour quoi faire ? »

(1375) : « Rien dans ce projet ne tient la route, il s'agit uniquement d'une "envie" de dirigeants qui tiennent à marquer de leur empreinte le territoire, même si cette empreinte s'oppose aux réalités du terrain. Mais qu'importe les Français ne comprennent rien, nous allons faire leur bonheur malgré tout (avec leurs deniers tant qu'à faire). »

(1599) : « Plus on creuse et plus ce projet ne semble répondre qu'à une attente politique, celle d'une vitrine pour servir une forme d'attractivité du territoire datée, un nouvel élément de la carte postale de la technopole grenobloise, un élément à quatre-vingts millions d'euros aux dernières nouvelles. »

(1802) : « Les transports sont très important pour notre cadre de vie, notre environnement direct et sur l'air que nous respirons, que nos enfants et anciens respirent. On ne peut plus avoir un double discours qui :

- d'un côté, tente encore d'artificialiser des terres : RIP St Egrève et St Martin Le Vinoux qui ont connu le contrat d'axe pour le tram E (et d'ailleurs, où seraient les parkings de délestage sur cette petite commune dans ce projet ?), de bétonner encore, de foncer tête baissée dans l'activité économique,
- et de l'autre, avoir des objectifs de réduction de la pollution, de résilience alimentaire, de création d'îlots de fraîcheur. »

(131) : « Certains élus semble également attachés à ce projet pour éviter d'avoir perdu leur temps, toutefois l'intérêt général doit passer avant. »

(1877) : « Merci de dépenser l'argent publique de façon réfléchie. Quand on doit rehausser une ligne haute tension pour faire passer un métrocâble, on réfléchit, on met son égo de côté et on accepte que des meilleures solutions existent, conciliant écologie et utilité publique. »

(1871) : « Ce projet avait toute sa place dans un PDU ambitieux, mais il me semble qu'il y a d'autres priorités comme le prolongement de la ligne E du tram vers le Sud au lieu de cette coupure entre Louise Michel et Pont-de-Claix. Je ne suis pas convaincu non plus que le débit sera suffisant pour être attrayant. Ce projet peut avoir du sens quand les grandes infrastructures seront déployées. Si c'est un manque de ressources qui empêche tout investissement, le Grésivaudan et le Pays Voironnais devraient contribuer au même niveau que GAM en matière de versement transport. »

## 5 / ANNEXES

### **Annexe 1**

Tableau des observations faites par les contributeurs

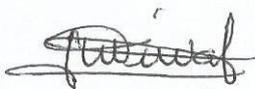
- An1\_EP\_cable\_Tableau\_Observations

## Enquête publique E23000114/38

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

Procès-verbal de synthèse, remis au maître d'ouvrage, le SMMAG à Grenoble, le 18 janvier 2024.

Le président de la commission d'enquête, Bernard PRIVAT



Les membres titulaires de la commission d'enquête

Capucine MORIN



Alain CHEMARIN



Le président du SMMAG, maître d'ouvrage

