



Extrait du registre des délibérations du Conseil métropolitain

Séance du 29 janvier 2016

OBJET : **DEPLACEMENTS** - Liaison par câble entre Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint Martin le Vinoux - Bilan de la concertation préalable L300-2.

Délibération n° 22

Rapporteur : Yann MONGABURU

Le vingt-neuf janvier deux mille seize à 10 heures 00, le Conseil métropolitain de Grenoble-Alpes Métropole s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Christophe FERRARI, Maire de Pont de Claix, Président de la Métropole.

Nombre de conseillers métropolitains en exercice au jour de la séance : **124**

Nombre de conseillers métropolitains votants (présents et représentés) : **124** de la n°1 à la n°53, **122** de la n°54 à la n°60, et **121** de la n°61 à la n°64, **119** sur la n°65 et sur les vœux.

Présents :

Bresson : REBUFFET de la n°1 à la n°42 et pouvoir à MARRON de la n°43 à la n°65 - **Brié et Angonnes :** BOULEBSOL de la n°1 à la n°54 et pouvoir à GERBIER de la n°55 à la n°65, CHARVET de la n°1 à la n°54 et pouvoir à MASNADA de la n°55 à la n°65 – **Champ sur Drac :** NIVON, MANTONNIER de la n°1 à la n°23 et pouvoir à NIVON de la n°24 à la n°65 – **Champagnier :** CLOTEAU – **Claix :** OCTRU, STRECKER – **Corenc :** MERMILLOD-BLONDIN, QUAIX de la n°1 à la n°60 – **Domène :** LONGO de la n°1 à la n°23 et pouvoir à SAVIN de la n°24 à la n°65, SAVIN – **Echirolles :** JOLLY de la n°1 à la n°53, LABRIET de la n°1 à la n°4, de la n°20 à la n°23, pouvoir à LEGRAND de la n°5 à la n°19 et de la n°24 à la n°65, LEGRAND, MONEL, PESQUET de la n°1 à la n°54, pouvoir à BALDACCHINO de la n°55 à la n°65, SULLI, MARCHE – **Eybens :** MEGEVAND, BEJJAJI – **Fontaine :** DUTRONCY, THOVISTE, TROVERO, BALDACCHINO – **Gières :** DESSARTS de la n°1 à la n°24, pouvoir à BUSTOS de la n°25 à la n°65, VERRI de la n°1 à la n°24, pouvoir à OLLIVIER de la n°25 à la n°65 – **Grenoble :** D'ORNANO de la n°1 à la n°23, pouvoir à JOLLY de la n°23 à la n°53, SALAT, SAFAR de la n°1 à la n°18, de la n°24 à la n°65 et pouvoir à SALAT de la n°19 à la n°23, BURBA, JORDANOV, BERANGER de la n°1 à la n°56 et pouvoir à OCTRU de la n°57 à la n°65, CAZENAVE, PELLAT FINET de la n°1 à la n°23 et pouvoir à CHAMUSSY de la n°24 à la n°65, PIOLLE, SABRI, MARTIN sur la n°19 et de la n°23 à la n°60, pouvoir à CONFESSON de la n°1 à la n°18, de la n°20 à la n°22 et de la n°61 à la n°65, CAPDEPON, MACRET de la n°1 à la n°23, pouvoir à JULLIAN de la n°23 à la n°65, BOUZAIENE de la n°1 à la n°64, pouvoir à BEJJAJI sur la n°65, KIRKYACHARIAN, CLOUAIRE de la n°1 à la n°4, de la n°20 à la n°54, pouvoir à BERNARD de la n°6 à la n°19 et pouvoir à CAPDEPON de la n°55 à n°65, FRISTOT, BERTRAND de la n°1 à la n°64 et pouvoir à MARCHE sur la n°65, HABFAST de la n°1 à la n°5, de la n°19 à la n°65 et pouvoir à JACTAT de la n°6 à la n°18, DATHE, CONFESSON, JACTAT, BOUILLON de la n°20 à la n°65 et pouvoir à BERTRAND de la n°1 à la n°19, MONGABURU de la n°20 à la n°47, pouvoir à MEGEVAND de la n°1 à la n°19 et de la n°48 à la n°65, DENOYELLE de la n°19 à la n°59, pouvoir à JULLIAN de la n°1 à la n°18 et pouvoir à OUDJAUDI de la n°60 à la n°65, BERNARD, RAKOSE de la n°1 à la n°21, de la n°24 à la n°65 et pouvoir à SABRI de la n°22 à la n°23, C.GARNIER, JULLIAN de la n°1 à la n°19, de la n°23 à la n°65 et pouvoir à KIRKYACHARIAN de la n°20 à la n°22, CHAMUSSY de la n°19 à la n°65 et pouvoir à PELLAT FINET de la n°1 à la n°18 – **Herbeys :** CAUSSE – **Jarrie :** GUERRERO de la n°20 à la n°65 et pouvoir à BALESTRIERI de la n°1 à la n°19, BALESTRIERI de la n°1 à la n°26 et pouvoir à GUERRERO de la n°27 à la n°65 – **La Tronche :** SPINDLER, WOLF – **Le Fontanil-Cornillon :** DE SAINT LEGER – **Le Gua :** MAYOUSSIER – **Meylan :** CARDIN, ALLEMAND-DAMOND, PEYRIN – **Miribel Lanchâtre :** Michel GAUTHIER – **Montchaboud :** FASOLA de la n°1 à la n°23 et pouvoir à POULET de la n°24 à la n°65 – **Mont Sain Martin :** VILLOUD de la n°1 à la n°26 et pouvoir à CLOTEAU de la n°27 à la n°65 – **Murianette :** GRILLO – **Notre Dame de Commiers :**

MARRON – **Notre Dame de Mesage** : TOÏA de la n°10 à la n°42, pouvoir à CAUSSE de la n°1 à la n°9 et de la n°43 à la n°65 – **Noyarey** : ROUX, SUCHEL de la n°19 à la n°65, pouvoir à ROUX de la n°1 à la n°18 – **Poisat** : BURGUN, BUSTOS – **Le Pont de Claix** : BEYAT-GRAND, FERRARI, DURAND – **Proveysieux** : RAFFIN de la n°1 à la n°42 et pouvoir à MAYOUSSIER de la n°43 à la n°65 – **Quaix en Chartreuse** : POULET – **Saint Barthélémy de Séchilienne** : STRAPPAZZON – **Saint Egrève** : KAMOWSKI de la n°1 à la n°42 et pouvoir à HADDAD de la n°43 à la n°65, BOISSET de la n°1 à la n°42 et pouvoir à ROUX de la n°43 à la n°65, HADDAD – **Saint Georges de Commiers** : GRIMOUD, BONO – **Saint Martin d'Hères** : GAFSI de la n°1 à la n°27 et pouvoir à MERMILLOD BLONDIN de la n°28 à la n°65, CUPANI de la n°4 à la n°22 pouvoir à ZITOUNI de la n°1 à la n°3 et de la n°24 à la n°65, ZITOUNI, OUDJAUDI, QUEIROS de la n°4 à la n°65, pouvoir à VEYRET de la n°1 à la n°3, VEYRET, RUBES – **Saint Martin Le Vinoux** : OLLIVIER, PERINEL – **Saint Paul de Varces** : CURTET de la n°1 à la n°64, RICHARD de la n°1 à la n°21, de la n°24 à la n°64 et pouvoir à CURTET de la n°22 à la n°23 – **Saint Pierre de Mésage** : MASNADA – **Sarcenas** : LOVERA de la n°24 à la n°65, pouvoir à GAFSI de la n°1 à la n°23 – **Le Sappey en Chartreuse** : ESCARON de la n°1 à la n°24 et pouvoir à GRILLO de la n°25 à la n°65 – **Sassenage** : COIGNE de la n°19 à la n°65 et pouvoir à BRITES de la n°1 à la n°18, BRITES, BELLE de la n°15 à la n°65, pouvoir à LISSY de la n°1 à la n°14 – **Séchilienne** : PLENET – **Seyssinet Pariset** : LISSY, GUIGUI, REPELLIN de la n°1 à la n°24, pouvoir à GUIGUI de la n°25 à la n°65 – **Seyssins** : HUGELE, MOROTE – **Varces Allières et Risset** : BEJUY, CORBET de la n°1 à la n°26, de la n°44 à la n°65 et pouvoir à BEJUY de la n°27 à la n°43 – **Vaulnaveys-le-bas** : JM GAUTHIER de la n°1 à la n°23 et pouvoir à PLENET de la n°24 à la n°65 – **Vaulnaveys Le Haut** : A. GARNIER de la n°1 à la n°42 et pouvoir à RAVET de la n°43 à la n°65, RAVET – **Venon** : GERBIER de la n°3 à la n°65 et pouvoir à BOULEBSOL de la n°1 à la n°2 à – **Veurey-Voroize** : JULLIEN de la n°1 à la n°6, de la n°19 à la n°59, pouvoir à MANTONNIER de la n°7 à la n°18 et pouvoir à BONO de la n°60 à la n°65 – **Vif** : GENET, VIAL – **Vizille** : BIZEC.

Excusés ayant donné pouvoir sur toute la séance :

Grenoble : LHEUREUX à DUTRONCY – **Le Fontanil Cornillon** : POIRIER à DE SAINT LEGER – **Vizille** : AUDINOS à BIZEC.

Mesdames, Messieurs,

Le contexte

Le Conseil métropolitain de Grenoble-Alpes Métropole a lancé les études préalables du projet de liaison par câble entre les communes de Fontaine, Sassenage, Grenoble (la Presqu'île) et Saint-Martin-le-Vinoux au regard de l'intérêt de ce projet pour la desserte de la polarité nord-ouest de l'agglomération grenobloise.

Sur la base des études préalables confiées au groupement Ingérop - Eric, la Métropole a décidé par délibération du 3 juillet 2015 d'organiser une concertation préalable, dans le cadre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, relative à ce projet de liaison par câble. Cette concertation s'est déroulée du 5 octobre au 13 novembre 2015.

Elle a permis au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations. Environ 800 personnes se sont exprimées sur le projet, via les outils mis en place. L'ensemble des expressions formulées durant la concertation a été analysé par la Métropole.

La présente délibération, valant bilan de concertation, rappelle les modalités de concertation mises en place et dresse la synthèse des avis exprimés. Elle définit également les suites à donner au projet à l'issue de cette concertation.

Le projet soumis à la concertation

Les objectifs du projet de liaison par câble entre les communes de Fontaine, Sassenage, Grenoble (la Presqu'île) et Saint-Martin-le-Vinoux, désigné dans la présente délibération sous l'appellation de « Métrocâble », sont de :

- relier les lignes de tramway A, B et E pour améliorer et développer les déplacements transversaux dans le Nord-Ouest de l'agglomération,
- compléter l'offre globale de déplacements en offrant des points d'échanges supplémentaires entre les divers modes de transport en commun,
- 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,
- relier en quelques minutes ces nouveaux quartiers d'habitat et d'activité,
- répondre aux enjeux des mutations climatiques et énergétiques et contribuer ainsi au bien-être des habitants, tout en renforçant le rayonnement et l'attractivité de la métropole grenobloise.

Les élus ont souhaité ouvrir à la concertation plusieurs scénarios de câble et une alternative de scénario de desserte par bus.

Le projet de base de liaison par câble, présenté dans le cahier de concertation, propose une liaison avec 4 stations, 35 cabines de 8-10 places, des pylônes et des cabines standards, une exploitation de 05h00 à 21h00, un temps de parcours de 15 min et un passage toutes les 60 secondes. Les coûts d'investissements et d'exploitation de ce projet s'élèvent respectivement à 54 200 000 €HT et 2 400 000 €/an.

La concertation a sollicité un avis sur plusieurs éléments : le nombre de stations (4 ou 5), la création d'une station de tramway intermédiaire à la Poya (pour une intermodalité optimale entre la ligne A du tramway et le transport par câble), le type de cabines (en nombre de places et standard ou design), le type de pylônes (standard ou design), l'automatisation des stations. Le tracé était quant à lui stabilisé, car lié à de nombreuses contraintes techniques et foncières.

Le scénario de desserte par bus proposait quant à lui une ligne bus de type Chrono de 5 km entre Fontaine-la-Poya et la Place de l'Horloge à Saint-Martin-le-Vinoux. Ce scénario nécessite des aménagements importants pour franchir les rivières, routes et voies de chemin de fer, pour un coût d'investissement de l'ordre de 32 millions d'euros. Les aménagements envisagés ne garantissent pas à ce stade que soient résolues les difficultés de franchissement des bus en période de congestion routière.

Les modalités de la concertation

Plusieurs outils de communication ont été utilisés pour informer sur le projet :

- flyers distribués entre le 5 et le 9 octobre dans les boîtes aux lettres des communes de Fontaine, Sassenage, Saint-Martin-le-Vinoux et la partie nord de Grenoble, informant de la démarche et des dates,
- informations dans la presse locale (Dauphiné libéré, Grenews, Place Grenette, TéléGrenoble...) et dans les bulletins municipaux,
- une page et des informations régulières sur le site internet de la Métropole, relayées sur Facebook,
- 7 expositions de 4 kakémonos installées dans les communes de Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux, au Forum, à la Plateforme et à l'Espace Métromobilité de la StationMobile,
- 400 flyers d'informations diffusés lors d'opérations de tractage devant les gares de Grenoble et de Voiron.

La concertation préalable a suscité la participation citoyenne au travers de :

- trois ateliers publics organisés à Grenoble, Fontaine et Saint-Martin le Vinoux,
- une réunion spécifique avec les partenaires du PDIE de la Presqu'île scientifique,
- des registres d'expression libre (en accompagnement des panneaux d'exposition) dans les mairies de Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux ainsi qu'à la Plateforme, à StationMobile et à l'accueil de la Métropole,
- un registre d'expression libre sur le site internet de la Métropole,
- un outil de data-visualisation permettant de tester les différents scénarios et visualiser les impacts en termes environnementaux, de fréquence, de fréquentation envisagée ainsi que les répercussions notamment financières.

La participation à la concertation a pris plusieurs formes d'expression :

- environ 350 personnes se sont présentées lors des 3 ateliers publics,
- 63 contributions ont été rédigées sur les différents registres d'expression libre ou transmises par voie postale,
- 300 contributions ont été déposées en ligne,
- 100 scénarios ont été testés sur l'outil de datavisualisation.

La synthèse des avis exprimés

La concertation a permis de recueillir un grand nombre d'expressions, d'avis, de remarques et de questionnements sur le projet. Les participants se sont exprimés sur les thèmes relatifs :

- à l'intérêt du projet

La majorité des contributions fournit une appréciation favorable au transport par câble. Ce mode de déplacement est jugé pertinent pour sa capacité à outrepasser les contraintes physiques du territoire concerné. Il est aussi apprécié pour son faible impact sur l'environnement et la rapidité de déplacement qu'il offre.

Un certain nombre de personnes a manifesté son intérêt à utiliser cette liaison pour leurs déplacements domicile – travail. La pertinence de mailler les trois lignes de tramway A, B et E a également été mise en évidence, en particulier pour éviter de transiter par le centre-ville lors de déplacements dans le secteur Nord-Ouest de la Métropole.

La question du coût du projet a également fait l'objet de nombreuses contributions. De façon générale, les participants à la concertation ont été très attentifs au coût du projet « Métrocâble », tant en investissement qu'en fonctionnement. Des questionnements ont été exprimés sur la capacité des collectivités à financer de tels investissements dans le contexte financier actuel. Certaines personnes jugent le coût d'un tel projet trop élevé et y sont ainsi défavorables. Pour d'autres, la réalisation du projet ne doit pas avoir d'impact sur les impôts locaux. Enfin, un certain nombre de personnes estime que c'est un investissement nécessaire même s'il est coûteux pour renforcer l'offre de transport collectif et pour dynamiser la Métropole.

Selon les personnes, l'appréciation au regard de l'intégration urbaine d'un tel projet est très différente. Pour certains, les impacts visuels et sonores seront faibles, alors que pour d'autres, le Métrocâble engendrera des ruptures visuelles dans les quartiers traversés et des nuisances sonores fortes pour les riverains.

Le caractère trop utopiste de ce projet a été exprimé par des personnes opposées à sa réalisation. D'autres personnes considèrent qu'un transport par câble urbain innovant en entrée d'agglomération est un élément positif pour l'image du territoire. Il peut être source d'attractivité économique et touristique. Plusieurs participants indiquent que le territoire dispose d'entreprises performantes dans le secteur du transport par câble et aimeraient qu'elles soient ainsi valorisées, mais il est également rappelé par certaines contributions que le code des marchés publics interdit le favoritisme et qu'il est essentiel pour le projet que la mise en concurrence se déroule dans les meilleures conditions.

Des questionnements ont également été exprimés sur la pertinence du Métrocâble au regard de l'incertitude des projets urbains prévus dans le secteur. Le Métrocâble reste-t-il pertinent si le projet Porte du Vercors ne se réalise pas ?

Enfin, la liaison par câble a été mise en comparaison pendant la concertation avec un scénario bus de type Chrono. Ce dernier scénario a été évoqué et a peu fait l'objet de débats. Quelques personnes ont émis des remarques sur la consistance du scénario bus présenté : coût surévalué, tracé pas assez direct. Les participants à la concertation préalable se sont globalement montrés peu favorables à cette hypothèse d'une liaison par bus, au regard des atouts du câble.

- à la priorité du Métrocâble par rapport à d'autres projets

De nombreuses contributions viennent questionner la priorité du « Métrocâble » par rapport à d'autres projets. Des avis très divergents se sont exprimés sur ce point.

Un certain nombre de personnes exprime un réel enthousiasme vis-à-vis de ce projet et est impatient qu'il soit réalisé. Certaines jugent les délais de mise en service trop longs. Cette liaison est notamment attendue par les salariés de la Presqu'île.

D'autres personnes reconnaissent la pertinence du mode de transport, mais estiment que le positionnement du projet ne répond pas aux enjeux de déplacement du territoire. Cette liaison ne règlera pas les problèmes de congestion en entrée d'agglomération. Ils considèrent que ce projet est prématuré. Certains estiment que les axes d'entrée Moirans/Grenoble ou de la vallée du Grésivaudan sont plus prioritaires au regard de la saturation des réseaux existants.

D'autres participants estiment que ce projet n'est pas prioritaire et que le développement du réseau de tramway ou de bus doit être réalisé en premier. La prolongation des lignes de tramway A et E a fréquemment été citée parmi les projets à réaliser en priorité. Certains considèrent que la priorité devrait plutôt être donnée au développement des infrastructures routières ou cyclables. Le projet de Métrocâble est parfois considéré comme prématuré et surdimensionné au regard de la fréquentation jugée par certains trop faible compte tenu des investissements. Des interrogations ont été exprimées sur le réel besoin de déplacement dans ce secteur à l'horizon du projet.

Des contributions ont également exprimé le regret que d'autres projets câbles ou des prolongements ne se fassent pas (liaison avec le Vercors, prolongement vers la Chartreuse, liaison entre le secteur Nord-Ouest et la vallée du Grésivaudan).

Enfin, des attentes ont été exprimées sur la priorisation par la Métropole à plus ou moins long terme des grands projets de transports en commun du territoire.

- Au niveau de service et à l'accessibilité des cabines

Pour être attractif, les participants favorables au projet ont exprimé à plusieurs reprises que le Métrocâble doit être au moins aussi confortable que le tramway. D'après eux, ce niveau de service devra passer par la possibilité d'accéder aux cabines avec poussettes, vélo et fauteuil roulants. De façon consensuelle, l'accessibilité du câble pour les personnes à mobilité réduite a été évoquée comme une condition sine qua non de la réalisation du projet. Cette question a largement conditionné les débats sur la capacité d'accueil des cabines. Les cabines de 15 places semblent ainsi avoir la préférence des participants.

Certaines personnes souhaitent que les cabines soient équipées d'appareils de climatisation et de chauffage.

- au tracé

Certaines personnes s'interrogent sur le tracé du « Métrocâble ». En particulier, est posée la question d'un tracé plus direct pour que les temps de parcours soient moins longs, ainsi que celle d'un terminus à Sassenage (en lien avec le prolongement de la ligne de tram A) et d'un terminus Place de l'Horloge à Saint-Martin-le-Vinoux (nouveau cœur de SMV).

- à l'intégration urbaine du câble

Il a été exprimé à plusieurs reprises l'importance d'apporter une attention tout particulière aux traitements acoustiques, à l'esthétique des stations et aux flux de circulation induits par le Métrocâble aux abords des stations.

Au regard des contributions, le design des pylônes et des cabines a suscité débat. Ainsi, si l'esthétique a été citée comme un atout pour l'image du territoire, le coût des cabines et pylônes dits « design » a souvent été décrit comme prohibitif. Les participants ont ainsi suggéré de rechercher des moyens d'optimiser l'esthétique du câble dans des conditions budgétaires « raisonnables ».

- à l'exploitation du transport par câble

Concernant l'exploitation du Métrocâble, les points suivants ont été soulevés.

Il a été mis en évidence la nécessité que le Métrocâble soit exploité durant les mêmes plages horaires que le tramway et qu'il offre une fréquence de passage élevée.

La question du ressenti des passagers dans les cabines a également été abordée. Certains se réjouissent de la vue panoramique qui pourra leur être offerte lors de leur déplacement et

caractérise le Métrocâble comme un mode de transport fiable. D'autres expriment leurs angoisses et leurs réticences pour un transport « aérien » de ce type et s'interrogent sur la sécurité des équipements. En particulier, des questions ont aussi été posées sur la fiabilité du Métrocâble en cas de vents violents.

Concernant l'automatisation, la concertation ne met pas en évidence un avis tranché en faveur ou en défaveur de cette variante, mais souligne des attentes sur la sécurité des usagers à toute heure, l'efficacité, l'innovation et le maintien d'emplois.

- à l'intermodalité

La localisation proposée du terminus du câble à la Poya a suscité des réactions, fréquemment liées au souhait exprimé d'un prolongement de la ligne A du tramway vers Sassenage. Mais dans le cas où ce terminus serait retenu, la création d'une nouvelle station de tramway plus proche du câble semble susciter l'approbation d'une majorité de participants, malgré le surcoût occasionné. Plusieurs contributions ont mis en évidence la nécessité de maintenir un arrêt à proximité immédiate du centre commercial pour les personnes qui réalisent leurs courses en transports en commun.

De nombreuses questions ont par ailleurs été posées sur l'implantation de parkings relais afin d'attirer une partie du flux automobile vers le câble. Bien que ce sujet soit abordé de façon globale par les participants, qui demandent plus de visibilité sur l'implantation des parkings à l'avenir, elle fait l'objet de questions spécifiques à Saint-Martin-le-Vinoux (station prévue à l'Hôtel de ville), où passent de nombreux véhicules en provenance de la Chartreuse.

Plusieurs personnes ont alerté sur le risque de perte d'attractivité du réseau en cas de multiplication des ruptures de charges. Une vigilance toute particulière a été demandée pour optimiser les temps d'échange entre les modes de transport.

Certaines personnes se sont interrogées sur l'impact du Métrocâble sur le réseau bus existant et souhaitent le maintien d'une desserte fine en bus.

- à l'ouverture de stations supplémentaires

La concertation a soulevé la question de l'ouverture de 3 stations supplémentaires :

- station de la Saulée

La connexion du câble avec le projet Portes du Vercors a été globalement appréciée. Bien que de nombreuses contributions à la concertation incitent à la vigilance budgétaire, la station Saulée apparaît comme nécessaire à l'horizon de la réalisation du projet Porte du Vercors pour la plupart des participants ayant formulé un avis sur ce sujet.

- l'ouverture à terme de la station Presqu'île Ouest

Il a été demandé que la station Presqu'île Ouest soit à terme ouverte au public, afin que la Presqu'île scientifique puisse être desservie par deux arrêts.

- Station au Parc d'Oxford

L'éventualité d'une station au Parc d'Oxford n'était pas directement soumise à la concertation. Cependant, au travers des contributions, diverses voix s'élèvent pour demander que cette station puisse être intégrée au tracé définitif à l'horizon des projets urbains du secteur.

Si l'ouverture de stations supplémentaires apparaît pertinente pour desservir au plus près les quartiers, certaines personnes ont mis en garde lors de la concertation sur la création d'un trop grand nombre de stations qui impliquerait une dégradation des temps de parcours et une augmentation des coûts.

- à la technologie de transport par câble utilisée

Bien que cette question ne fasse pas partie des points soumis à la concertation, la technologie utilisée pour le câble a fait l'objet de débats et de contributions. D'après les participants, le choix de la technologie influe sur le coût, le confort d'utilisation, les emprises des stations, etc. Pour cette raison notamment, certains participants considèrent que ce sujet mérite d'être approfondi.

- à la tarification appliquée pour le transport par câble

De nombreuses contributions ont salué la volonté de Grenoble Alpes Métropole de proposer un ticket unique pour l'ensemble des transports en commun gérés par la Métropole. Néanmoins, il a été souligné à plusieurs reprises la nécessité de ne pas augmenter le prix du ticket unique pour maintenir une offre attractive, voire l'intérêt pour certains de mettre en œuvre la gratuité des transports en commun.

- à des demandes de précisions, d'études, de données complémentaires

Lors des ateliers notamment, les participants à la concertation préalable ont demandé que des précisions leur soient apportées sur différentes thématiques : identification du besoin auquel répond le Métrocâble, critères établissant le niveau de priorité du projet pour Grenoble Alpes Métropole, impacts du projet Métrocâble (sur les impôts locaux, sur les évolutions du réseau de bus si ce projet est mis en œuvre, sur l'environnement, sur l'espace urbain...), études réalisées en amont, données sur l'infrastructure, éléments permettant une meilleure appréciation du coût du projet, informations sur les autres projets de la Métropole en lien direct avec le câble (parkings relais à l'horizon de la mise en service du câble, projet « Portes du Vercors » ...)

- à la concertation elle-même

La population a globalement apprécié la démarche de concertation engagée par la Métropole en matière d'information transmise et de possibilité d'expression. Certains ont regretté que la concertation ne soit pas plus ouverte (notamment sur le tracé) et qu'il ne puisse pas y avoir davantage d'échanges techniques. Des personnes ont exprimé le souhait qu'un retour soit fait à l'issue de la concertation.

En conclusion, le projet de Métrocâble a fait l'objet d'un avis globalement favorable lors de la concertation. De nombreuses questions ont été posées sur la priorité de ce projet par rapport à d'autres dans le contexte financier contraint que connaissent les collectivités. La concertation a également permis de dégager des avis par rapport aux différentes variantes proposées.

Les suites

Au regard des avis et remarques exprimés lors de la concertation, il est proposé de donner les suites suivantes au projet :

- Les avis étant globalement favorables au Métrocâble, il est proposé de poursuivre les études de projet.
- La concertation a mis en évidence des interrogations sur le caractère prioritaire du Métrocâble par rapport à d'autres projets dans la Métropole. En réponse, il est proposé 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. En ce qui concerne le projet de Métrocâble, des financements conséquents sont à ce jour disponibles auprès des grands partenaires institutionnels : l'Europe, l'Etat et la Région Rhône-Alpes. C'est pourquoi il est proposé de maintenir un calendrier prévoyant une mise en service en 2021/2022.

- Le niveau de service et l'accessibilité des cabines sont apparus, lors de la concertation, comme des points-clés du succès du Métrocâble. Ainsi, il est proposé qu'une variante avec un niveau de service renforcé des cabines soit intégrée dans la suite des études.
- La création d'une station intermédiaire de tramway à Fontaine-La Poya a également fait l'objet, lors de la concertation, de nombreuses demandes afin de créer un véritable pôle intermodal. Il est proposé de la retenir comme variante à approfondir.
- Lors de la concertation, l'ouverture des stations La Saulée et Presqu'île Ouest s'est révélée, au regard des coûts du projet, n'être pertinente que dans une 2^{ème} phase (horizon 2030) lorsque les opérations urbaines justifieront pleinement une desserte de ces espaces. Il est donc proposé que le projet de Métrocâble préserve la possibilité d'ouvrir ces stations dans un 2^{ème} temps. La station Parc d'Oxford reste quant à elle conditionnée à une prise en charge privée de son financement.
- Afin de répondre aux demandes formulées pendant la concertation, il est proposé de solliciter le SMTC pour que la mise en place d'un transport en site propre sur la RD 1532 jusqu'à Sassenage soit étudiée.
- Il est proposé qu'une vigilance particulière soit portée à l'intégration urbaine du projet, notamment au niveau du traitement acoustique et de l'impact visuel des installations.
- La concertation n'a pas mis en évidence une préférence particulière sur l'automatisation des stations. Il est toutefois proposé d'approfondir les études afin d'affiner l'estimation des gains financiers qu'elle pourrait éventuellement permettre.
- Concernant l'organisation-même de la concertation, il est proposé de la poursuivre pour les phases à venir du projet selon des modalités qu'il reste à définir. Il est proposé notamment d'organiser une réunion de restitution auprès des participants de la concertation. Celle-ci sera également l'occasion d'apporter des premières réponses aux demandes de précisions techniques formulées pendant la concertation.

Après examen de la Commission Mobilités du 15 janvier 2016, et après en avoir délibéré, le Conseil métropolitain:

- approuve le bilan de la concertation tel que présenté dans la présente délibération,
- mandate le Président pour organiser une réunion de restitution de ce bilan de concertation et pour continuer à informer et à associer le public pour les phases suivantes du projet selon des modalités qui restent à définir,
- au regard de l'intérêt avéré de ce projet dans le schéma de développement métropolitain, décide de finaliser le programme des études techniques à partir du projet de base présenté au cours de la concertation, en intégrant l'approfondissement des variantes telles que proposées ci-avant,
- se donne comme objectif la réalisation de ce projet Métrocâble à l'horizon 2021/2022, pour pouvoir bénéficier des importantes opportunités de financement immédiatement disponibles auprès des grands partenaires institutionnels que sont l'Europe, l'Etat et la Région Rhône-Alpes,
- décide d'étudier les modalités de mise en œuvre opérationnelle du projet dans le cadre des échanges actuels concernant les évolutions institutionnelles entre les autorités organisatrices de transports du territoire, tout en s'engageant à contribuer au financement du projet afin de permettre sa réalisation,
- mandate le Président pour demander 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 et incluant l'étude dès 2016, de la mise en place d'un transport en site propre sur la RD 1532 jusqu'à Sassenage.

Sur l'amendement :

Contre : 23 MA, 2 FN

Abstention : 1 M. COIGNE (MA)

Pour : 98

Conclusions adoptées.

Sur la délibération ainsi amendée :

Contre : 23 MA, 2 FN

Abstention : 1 M. COIGNE (MA)

Pour : 98

Conclusions adoptées.

Pour extrait conforme,

Le Président,

Christophe FERRARI

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 5 février 2016.