

Contribution à l'enquête publique sur le Métrocâble

Dans cette contribution, je soulève plusieurs questions qui me semblent importantes pour évaluer ce projet, qu'on peut classer en deux grandes catégories.

1. La pertinence du câble sur la liaison Fontaine - Saint Martin le Vinoux
2. Le rapport bénéfices/investissement.

1 La pertinence du câble sur la liaison proposée

Le transport par câble possède des atouts (capacité à franchir des obstacles, faible consommation énergétique, fréquence de passage) et aussi de fortes limites en termes de capacité, de tracé, de nombre de stations, de vitesse commerciale, de nombre de personnes effectivement transportées, de souplesse d'exploitation. Dans le projet soumis à enquête, le transport par câble est-il pertinent ?

1.1 Les franchissements d'obstacles

Le tracé proposé franchit effectivement plusieurs obstacles larges : le Drac, l'A480, la voie ferrée, l'Isère, la RD481. En revanche, il n'y a pas de dénivelé, ce qui serait un avantage sérieux pour le câble.

1.2 La consommation énergétique / la souplesse d'exploitation

La puissance consommée par le câble peut paraître faible, mais elle est consommée pendant toute l'amplitude de service y compris aux heures ou aux périodes de l'année où il n'y a presque personne pour emprunter les télécabines. Contrairement à une ligne de bus qui peut rouler toutes les 10 minutes en pleine journée, mais toutes les demi-heures en soirée ou le week-end, le transport par câble fonctionne avec du personnel présent dans toutes les stations ou bien ne fonctionne pas du tout. On peut toutefois réduire la consommation et l'usure en réduisant un peu la vitesse. S'il y a trop de périodes dans la journée, la semaine, l'année où le transport par câble est peu rempli, l'efficacité énergétique en prend un coup.

1.3 Le nombre de personnes effectivement transportées

Dans notre cas, le nombre attendu de personnes effectivement transportées est relativement faible, bien qu'il soit manifestement surévalué puisque les prévisions de trafic datent de 2021... avant l'abandon partiel du projet Portes du Vercors. Utiliser ces projections pour l'évaluation socio-économique est malhonnête.

La faiblesse du nombre d'usagers attendus est logique quand on voit par exemple qu'il y a seulement 450 montées / descentes par jour sur les arrêts de la ligne C6 situés sur la Presqu'île, bien que la ligne C6 soit une ligne à haut de niveau de service qui relie directement et rapidement la Presqu'île à de nombreux quartiers de Fontaine, Seyssinet, Seyssins. Le Métrocâble, lui ne desservirait que deux arrêts en rive gauche du Drac.

De même, il y a seulement 583 montées/descentes sur l'arrêt Oxford de la ligne 22, alors que cette ligne dessert directement l'ensemble des quartiers de Saint Egrève. En imposant une correspondance à Saint Martin le Vinoux mairie, le Métrocâble, fournirait un service moins bon malgré une fréquence plus élevée.

L'étude de 2021 montre que le Métrocâble amènerait très peu d'automobilistes à choisir les transports en commun (seulement 8 % d'anciens automobilistes sur le Métrocâble attendus en 2035). Ce n'est pas étonnant quand on voit que les origines - destinations assurées en direct par le Métrocâble intéressent peu de monde, et que pour la plus part des origines - destinations nécessitant une correspondance peuvent déjà être effectuées aussi rapidement en empruntant successivement deux tramways.

1.4 La comparaison avec un autre projet de transport par câble

Le câble n'est pas adapté à des dessertes diffuses. Pour être attractif, il vaut mieux que le câble desserve directement et en ligne droite des pôles d'attractivité importants générant du trafic sur l'ensemble de la journée, de la semaine et de l'année.

La comparaison avec Téléo à Toulouse est très défavorable au Métrocâble : moins de capacité à absorber les pointes (à l'arrivée d'un tramway par exemple), plus de stations nécessitant du personnel, donc des frais de fonctionnement, pour une fréquentation moindre.

	Téléo	Métrocâble
Temps de parcours	10 à 13 min	13,5 min
Longueur	3 km	3,6 km, < 3 km à vol d'oiseau
Tracé	en ligne droite	4 virages, dont 3 serrés
Nombre de stations	3	6 dont 2 techniques
Passage toutes les	90 à 120"	73"
Capacité des cabines	34	12
Fréquentation en v/j	8000 attendus, 6000 réalisés	4500 en 2025, 7700* en 2035

* Rappelons que les 7700 v/j envisagés pour 2035 sont calculés sur des hypothèses fausses depuis l'abandon d'une partie du projet Porte du Vercors. Par ailleurs, Téléo relie l'Oncopole et l'hôpital Rangueil à l'Université Paul Sabatier (desservie par le Métro). Des établissements hospitaliers génèrent des déplacements de salariés et de visiteurs sur des plages horaires et des jours beaucoup plus variés qu'une zone d'emploi comme le Polygone Scientifique. Enfin, le temps de parcours offert par Téléo est ultra-compétitif par rapport à celui en voiture, contrairement à celui offert par le Métrocâble.

1.5 La comparaison avec d'autres solutions

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 (économe 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 M€/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 le coût de fonctionnement sont à payer tous les ans! L'évaluation socio-économique semble ne pas en tenir compte...

D'autres solutions pour améliorer à moindre frais la desserte de la Presqu'île devraient aussi être étudiées :

- des passerelles piétons cycles pour franchir le Drac et l'Isère, au droit de la rue Horowitz, de la station Esplanade. La passerelle attenante au pont de chemin de fer est étroite et malcommode.
- le passage des cars le long de l'Isère sous la voie ferrée, entre la gare routière et la Presqu'île offrirait un trajet plus court donc des économies de fonctionnement pour de nombreuses lignes. Il permettrait aussi d'amener la ligne C1 à la Presqu'île scientifique.
- la réalisation de la station Dubedout sur la ligne E pallierait en partie la fermeture de la station Esplanade pendant la foire des Rameaux, soulagerait la station Alsace Lorraine, et améliorerait les correspondances avec les lignes C1 et Express.

2 Le rapport bénéfices/investissement

Le rapport bénéfices/investissement est déterminant dans l'évaluation de la rentabilité d'un projet. Or l'évaluation socio-économique sous-estime les investissements, surévalue les bénéfices et ignore les effets négatifs.

2.1 La restructuration du pôle d'échange de Fontaine La Poya, coûteuse et nuisible, oubliée dans le dossier d'enquête

Cette restructuration 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 en effet 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 de Métrocâble, qui semble implicitement incluse dans les prévisions de fréquentation de 2021, son coût (15 M€ valeur 2021) n'est pas intégré dans l'évaluation socio-économique !

Par ailleurs, ce 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 mètres 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.

2.2 Des ruptures de charge pénalisantes non prises en compte

L'évaluation socio-économique met en avant les gains de temps depuis les deux terminus du Métrocâble (Fontaine La Poya et Saint-Martin le Vinoux Mairie), qui concernent pourtant 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 la 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 Polygone Scientifique, et un petit millier d'usagers quotidiens venant de Fontaine, Seyssinet, Seyssins, Grenoble Sud Ouest et Saint Egrève perdraient leur accès direct et rapide au Polygone : une fraction importante des 450 usagers quotidiens du C6 en provenance ou à destination 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 !

3 Conclusion

Le dossier d'enquête se montre notoirement incomplet et insincère :

- en ignorant d'autres améliorations possibles à moindre frais pour n'étudier qu'une alternative alibi mal choisie,
- en oubliant le coût de la restructuration du pôle d'échange de Fontaine La Poya, soit près de 20 % du coût total,
- en surévaluant le nombre d'usagers du Métrocâble (les estimations datent de 2021, avant l'abandon du projet Portes du Vercors à Sassenage),
- en ignorant les effets négatifs de la restructuration du réseau bus liée au Métrocâble (raccourcissement de la ligne A de tramway, des lignes C6 et 22) et du pôle d'échange de Fontaine La Poya.

Le calcul de rentabilité effectué est donc irréaliste. En fait, une rentabilité nulle, voire négative, est possible puisque le nombre d'usagers pénalisés serait du même ordre que le nombre d'usagers attendus. Ainsi, le SMMAG investirait 65 M€ voire 80 M€, pour un service moins bon transportant moins de personnes que maintenant !

C'est pourquoi je pense qu'un avis défavorable de la commission d'enquête s'impose, d'autant plus que des alternatives plus légères existent et que d'autres projets offrant un bien meilleur retour sur investissement attendent depuis longtemps. Le prolongement de la ligne E vers Pont de Claix, de la ligne D vers Grand Place, de la ligne A vers Sassenage - auxquels le SMMAG s'intéresse à nouveau - en font partie.

Christophe Leuridan (Meylan)