

METROCABLE : Un transport public d'avenir

Contribution à l'enquête publique de Hans van Eibergen, ancien Directeur général délégué du SMTC, Syndicat Mixte des Transports en Commun de la Métropole grenobloise, prédécesseur du SMMAG.

C'est bien le SMTC qui a initié le projet de transport par câble dans les années 2012 – 2014. En effet, c'était pendant cette période qu'a eu lieu la concertation préalable sur la liaison par câble entre la Métropole grenobloise et le plateau du Vercors. Cette ligne projetée en lien avec les élus du Vercors, partait de la Poya actuel terminus du tram A, pour aller à Lans en Vercors avec un arrêt intermédiaire à Saint Nizier du Moucherotte.

La connexion avec le réseau TAG se faisait donc principalement sur le tram A, en direction du centre-ville et les lignes de bus en direction de Sassenage, Noyarey et Veurey.

Pendant cette concertation et les études préliminaires du SMTC, il s'est avéré indispensable d'améliorer la connexion avec la Presqu'île scientifique, principale destination de la population active résidant dans le Vercors, d'après le recensement général de la population et l'enquête déplacement auprès des ménages de 2010.

Ainsi est née l'idée : pourquoi pas poursuivre en câble ?? En effet, le câble permettrait de connecter directement le pôle de développement scientifique sans passer par le centre-ville, comme c'est le cas de la ligne A.

Après le rejet du projet de liaison vers le Vercors par les élus du plateau qui se voyaient annexés par la Métro, il a été décidé d'explorer le projet du câble horizontal qui présente de nombreux avantages et qui est devenu le projet du SMMAG aujourd'hui en enquête publique.

Pour ma part, je continu à trouver ce projet très intéressant, offrant de nombreux avantages pour la population concernée que je résume ici en quelques points :

- Tout d'abord cette ligne offre une excellente connexion entre les trois lignes de tram, A, B et E sans passer par le centre-ville de Grenoble, souvent encombré en période pointe.
- Cette ligne permet un franchissement direct du Drac, de l'Isère, de la ligne ferroviaire, des autoroutes urbaines A480 et A48 en garantissant un temps de transport identique à toute heure et par tout temps.
- 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.
- Cette liaison offre un maillage du réseau inédit, permettant des connexions tram-câble, mais également bus-câble, offrant ainsi des possibilités de déplacement qui n'existent pas aujourd'hui.
- C'est également un excellent complément de la marche à pied et du vélo, les cyclistes pouvant même prendre leur vélo avec eux dans les cabines agrandissant ainsi considérablement leur rayon d'action.

Enfin un dernier mot pour parler de **l'effet câble**. J'ai eu le plaisir de vivre dans ma vie professionnelle **l'effet tram**. L'attrait du tram, sa modernité, ont fait que tous les pronostics en termes de trafic et d'utilisation du réseau étaient dépassés. Le nombre annuel de voyageurs sur toutes les lignes de tramway est très supérieur aux prévisions initiales qui ne pouvaient pas modéliser cela à l'avance.

Toutes les agglomérations qui ont suivi Grenoble avec le tramway moderne comme Strasbourg, Montpellier, Nantes ou encore Lyon et Bordeaux ont constaté cet effet tram.

Je crois que nous connaissons **l'effet câble** avec la mise en œuvre de ce beau projet qui au-delà de ses possibilités de déplacement, 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.

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