

QUESTION 1 : Fréquentation

Bonjour,

concernant les BESOINS du Métrocâble, nous avons plusieurs retours (notamment de l'association ADTC) qui précise que la **FREQUENTATION de cette ligne** est actuellement très réduite par rapport à la fin de la ligne E vers Pont de Claix, qui regroupe 5 fois plus de voyageurs que la ligne C6 actuelle.

Pourquoi ne pas **revoir cet investissement très élevé** (plus de 64 M€) avec l'aménagement d'une fin de ligne TRAM_E nettement plus économique et utile pour l'agglomération grenobloise ?

Collectif Métrocâble Sassenage

.....

QUESTION 2 : Fréquentation et Pollution

Bonjour,

autre question sur les BESOINS, concernant la liaison complète Fontaine - Sassenage - Grenoble - Saint Martin le Vinoux, qui ne correspond à **aucun besoin en terme de fréquentation** sur l'ensemble de la ligne.

si l'on détaille les transports proposés :

entre Fontaine et Grenoble : TRAM_A en 10mn à la gare et 15mn jusqu'à Place Grenette

entre Fontaine et la Presqu'île : double problème car,

- soit on reprend la circulation existante avec peu de logements de proximité (pour rappel : *abandon des projets immobiliers des 'Portes du Vercors' de Sassenage (entre 1300 à 1600 logements prévus) suite au Rapport d'Enquête Publique PLUI d'Octobre 2019*) qui traduit un **manque de besoin**, accompagné d'un **coût démesuré** de l'investissement;

- soit les Pays du Nord Voironnais et du Plateau du Vercors souhaitent se rendre à la PEM La Poya (comme souhaité et argumenté par la SMMAG), mais il y aura un **'appel d'air'** de véhicules et *on aura alors un problème de capacité d'accueil des véhicules aux abords de la station Fontaine La Poya (car non dimensionné) mais également un 'appel d'air' sur l'avenue de Romans et rue de l'Argentière, traversant Sassenage* avec encore **plus de saturation et de nuisances complémentaires, avec pollution de l'air et bruit accru.**

le Transport **entre Fontaine et la Presqu'île** pourrait donc tout à fait continuer à se mettre en place par le biais d'une ligne de Bus adaptée depuis Fontaine la Poya, en seulement 5 ou 10mn.

Pourquoi ne pas favoriser cet équipement **nettement moins onéreux** et répondant au besoin ?

Pourquoi faut-il mettre en place la partie de la ligne Fontaine - la Presqu'île alors qu'il aurait été plus logique (par rapport au développement de l'arrivée de la circulation vers Fontaine La Poya) d'installer la **gare de départ du Métrocâble au Nord de la Commune de Sassenage** aux Engenières ?

Collectif Métrocâble Sassenage

.....

QUESTION 3 : La gestion des Vents et réacteur nucléaire

Bonjour,

Il est prévu dans le dossier de concertation, un besoin de **complément d'étude en cas de vents** et de contraintes liés au réacteur nucléaire avec le PPRI;

Est-ce que ce complément d'étude a été effectué et comment en prendre connaissance ?

Collectif Métrocâble Sassenage

QUESTION 4 : La gestion de la Maintenance

Concernant les Maintenances du réseau, **Quand et Comment** seront-elles effectuées puisque pour le téléphérique de la Bastille par exemple, le trafic est fermé pendant 1 mois en Janvier, ce qui est inenvisageable sur un Transport Collectif quotidien ?

Un surcoût lié à cet arrêt du Métrocâble, n'est pas précisé dans l'analyse budgétaire;

Peut-on avoir une estimation de ces coûts supplémentaires ?

Collectif Métrocâble Sassenage

QUESTION 5 : Le Bruit

Concernant les Nuisances, le premier désagrément sera **le Bruit**.

Dans le dossier de concertation, nous n'avons aucun chiffrage mais des déclarations de principe sur le fait que le Bruit sera amélioré par rapport aux normes demandées;

Pourtant, lors de la concertation de la PEM La Poya, il a été évoqué par une représentante de la SMMAG, que le taux en décibels serait calculé, au niveau des Stations, entre 65 et 70db.

Est-ce que vous pouvez confirmer ces mesures ?

La législation précise qu'un bruit au delà de 65db, est considéré comme pénible et gênant;

quelle mesure comptez vous prendre pour en réduire le volume ?

Quelle est la perte de décibels après 50m car certaines habitations se situent entre 80 et 100m de la Station de la Saulée, par exemple, ou pour des logements à proximité du tracé ?

Collectif Métrocâble Sassenage

.....

QUESTION 6 : Les Horaires de circulation

Pour **limiter les impacts des nuisances** par rapport aux riverains les plus proches du tracé prévu, ne pourrait-on pas **adapter la circulation avec les vrais besoins des voyageurs**, en privilégiant les Heures de fort déplacement et en limitant les heures plus creuses ?

à savoir :

- sur la semaine :

- laisser un départ toutes les minutes de 7H à 9H puis de 16H30 à 18H30 mais réduire le trafic pour les heures plus creuses, avec un départ toutes les 3 ou 5mn par exemple ?

- sur les Dimanches, JF et du 15 Juillet au 15 Août :

- réduire les passages toutes les 10mn par exemple ? (car moins d'urgence dans le Transport)

Collectif Métrocâble Sassenage



QUESTION 7 : Le Financement - confirmé ?

Est-ce que l'ensemble du financement (autour de 64M€ à ce jour) est finalisé à ce jour ou y a t-il encore des financements en suspend ?

Collectif Métrocâble Sassenage



QUESTION 8 : Le Financement - dépassement

Pourquoi y a t-il eu un dépassement de Budget :

- pour le transport Métrocâble : passage de 57 M€ prévu en 2015 à 64 M€ actuellement
- pour l'aménagement de la PEM La Poya : passage de 3M€ à 7M€ (info suite concertation en Juin dernier)

Collectif Métrocâble Sassenage



QUESTION 9 : Le Financement - au km et gain de temps

Nous avons reçu une information comme quoi, selon les projets mis en place à Toulouse et Lyon, le rapport **coût au km et gain de temps réalisé**, est très défavorable par rapport au projet de notre Métrocâble.

Voici la situation :

Toulouse : 3kms de tracé avec 3 stations, un coût de 82M€ et un gain de temps de 30mn

Lyon : 5.7kms de tracé avec 8 stations, coût de 160M€ et un gain de temps de 30mn

Fontaine-Sassenage-St Martin le Vinoux : 3.7 kms avec 6 stations, coût de 64M€ et un gain de temps de 4 à 5mn

Le rapport coût au km et gain de temps est donc le suivant :

Toulouse : 27.33M€ / km pour 30mn donc coût à la mn gagné : **0.911M€**

Lyon : 28.07M€ / km pour 30mn donc coût à la mn gagné : **0.935M€**

Fontaine-St Martin le Vinoux : 17.3M€ / km pour 4mn donc coût à la mn gagné : **4.325M€**

Ceci confirme le coût énorme du projet par rapport au temps gagné sur le trajet.

Comment pouvez vous justifier l'intérêt de ce projet, vu le faible gain en temps de trajet et le coût plus élevé ?

Collectif Métrocâble Sassenage

.....

QUESTION 10 : Capacité des Cabines

Les cabines ne peuvent contenir que 12 personnes;

Lors des heures de forte fréquentation, il y aura un problème de capacité car, par exemple, au terminus d'Oxford, entre 7H30 et 9H, il y a prêt de 300 personnes actuellement par rame, qui arrivent, toutes les 4 à 5 mn.

Comment cette fréquentation sera gérée avec des cabines ayant **si peu de capacité** ?

Collectif Métrocâble Sassenage

.....

QUESTION 11 : fonctionnalité dans les Cabines pour les personnes à mobilité réduite

Il est indiqué que les Cabines seront accessibles pour les personnes à mobilité réduite;

Il s'avère que lors du forum de concertation du 6 octobre dernier, il est apparu un **problème de circulation dans la Cabine** pour ces personnes, notamment pour pouvoir se retourner dans la Cabine.

Est-ce qu'une modification sera prévue ?

Collectif Métrocâble Sassenage

QUESTION 12 : problème de concertation

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**

Collectif Métrocâble Sassenage

.....

QUESTION 13 : Concertation différente sur le site SMMAG entre 2 concertations voisines

Le site de la 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 ya t-il eu une gestion différente entre ces 2 concertations ?

Pourquoi avoir évité les regroupements de commentaires afin d'éviter un poids + importants des observations ?

Collectif Métrocâble Sassenage

.....

QUESTION 14 : Analyse à reprendre pour un BUS à Haut Niveau de Service (BHNS)

Une analyse a été présentée dans le document de concertation de 2015 en page 31, **sur les raisons du non recours aux services des Bus**, pour la même destination entre Fontaine - La Presqu'île et St Martin le Vinoux.

L'analyse a été effectuée en 2015 et donc nécessite un remise à jour de cette possibilité.

Le coût évolué à l'époque était de 32M€, soit quasi 50% de moins que le coût du Métrocâble autour de 65M€.

Certains arguments sont tout à fait contestables actuellement (il est précisé un gain de temps (simplement de 4mn en faveur du câble ...) mais surtout le nombre de personnes transportées pendant la période de forte activité, sera très inférieure par le Câble (12 personnes par Cabine) qu'avec le Bus) et nous demandons une précision actualisée des inconvénients et une analyse chiffrée comparative entre le Câble et le Bus.

Collectif Métrocâble Sassenage

.....

QUESTION 15 : Nature des Déplacements

Dans le dossier de Concertation 2015, une analyse a été présentée en page 11 présentant une évolution de déplacement vers la Presqu'île, passant de 50 000 déplacements par jour en 2008 à 120 000 déplacements en 2030; la partie : Bus, vélos, piétons représentant 80% des futurs déplacements.

L'analyse étant très ancienne et avec les modifications d'infrastructures récentes notamment sur l'A480, est-ce que nous pouvons avoir une analyse complémentaire puisque la circulation est tout autre par rapport à l'analyse 2015 et donc un besoin de transport différent ?

Collectif Métrocâble Sassenage

.....