

Contribution à l'enquête publique sur le Métrocâble.

Madame, Messieurs les commissaires enquêteurs,

Travaillant sur la presqu'île scientifique et habitant à Sassenage, j'effectue ce trajet domicile-travail quasiment tous les jours de semaine, le plus souvent à vélo, parfois en bus et rarement en voiture.

A la suite de réunions publiques peu convaincantes quant à son utilité réelle pour les usagers, on pouvait espérer du volumineux dossier de l'enquête publique qu'il permette une meilleure appréciation de la pertinence de cette nouvelle ligne de transport collectif.

Ce n'est malheureusement pas le cas.

D'abord, et dès lecture des premières pièces, le spectre des solutions envisagées se réduit immédiatement à 3 scénarii : ce sera soit le câble, soit un BHNS (bus à haut niveau de service) 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.

Enfin, 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.

De mon point de vue, les lacunes de ce dossier sont trop nombreuses et impactantes pour être fortuites, et elles sont de nature à nuire à une bonne information du public.

Je demande à la commission d'enquête d'obtenir du SMMAG a minima des réponses détaillées et documentées aux questions précises que la MRAE leur a posées, la correction du tableau comparatif incomplet, ainsi que le rattachement au dossier des études manquantes.

Un avis favorable ne saurait être donné sur la base du présent dossier dans sa version actuelle.

Vous trouverez en pages suivantes le détail de mes observations avec renvois vers les différentes pièces du dossier.

Merci pour votre attention.
Frank Schneider

Contribution à l'enquête publique sur le Métrocâble

Vous trouverez ci-après un certain nombre de questions et d'observations relevées au cours de la lecture du dossier d'enquête publique sur le Métrocâble.

1. Choix du Métrocâble / Elimination d'autres options

En introduction (pièce A00 page 14) de sa présentation le SMMAG explique vouloir remplir 2 objectifs :

- Améliorer la desserte des polarités actuelles et futures du secteur nord-ouest
- Mailler le réseau de transports collectifs

L'ADTC, une association locale œuvrant pour le développement des transports en commun et des modes de déplacement doux, avait proposé une prolongation de la ligne 22 en direction de la rive gauche du Drac.

La ligne C6 pourrait également, moyennant travaux, être prolongée vers Saint-Martin-Le-Vinoux - l'Horloge maillant ainsi non pas 3 mais 6 lignes de tram (non seulement les lignes A,B et E mais également C, A (à Echirolles) et D).

Ces propositions semblent bien répondre aux objectifs fixés par le SMMAG, mais ne seront pourtant pas étudiées dans le dossier de l'enquête publique.

En effet (pièce A00 page 16) le dossier indique rapidement "*Les études de faisabilité et études préalables ont ensuite montré que la solution du transport par câble était la plus adaptée pour répondre aux besoins de mobilité existants et futurs liés au développement du secteur nord-ouest*"

J'ai posé la question au maître d'œuvre qui confirme que ces études n'ont pas été versées au dossier mais n'indique pas où les consulter.

Ce point est fondamental pour la compréhension de la genèse du projet et du choix finalement retenue. Malheureusement les études préalables et de faisabilité mentionnées ne sont pas disponibles au lecteur dans le dossier d'enquête publique.

2. Comparaison des 3 solutions « raisonnables » retenues

Cette observation renvoie à la description initiale des diverses solutions envisagées à l'alinéa B. en page 17 du document SMMAG_Liaison_cable_A00_Notice_et_presentation.pdf

B. Description des solutions de substitution raisonnables étudiées par le maître d'ouvrage et raisons pour lesquelles le projet a été retenu

Trois solutions ont été envisagées :

- Solution au fil de l'eau : « Ne rien faire » ;
- Solution d'une liaison par bus de type Bus à Haut Niveau de Service (C8) ;
- Solution d'une liaison par câble.

La présentation initiale par le SMMAG comporte en page 21 pièce A00 un tableau intitulé "Analyse comparative des solutions étudiées" qui compare les avantages et inconvénients de la solution liaison par câble à la solution liaison par bus.

SMMAG		Liaison par câble entre Fontaine & Saint-Martin-le-Vieux		Notice explicative																																							
<p>■ Analyse comparative des solutions étudiées</p> <p>Figure 12 : Analyse comparative des solutions étudiées</p> <table border="1"> <tr> <td>Solution très favorable</td> <td>●</td> <td>Impact positif</td> <td>⊕</td> </tr> <tr> <td>Solution favorable</td> <td>●</td> <td>Impact négatif</td> <td>⊖</td> </tr> <tr> <td>Solution peu favorable</td> <td>●</td> <td>Impact neutre</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>Solution non favorable</td> <td>●</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>						Solution très favorable	●	Impact positif	⊕	Solution favorable	●	Impact négatif	⊖	Solution peu favorable	●	Impact neutre	○	Solution non favorable	●																								
Solution très favorable	●	Impact positif	⊕																																								
Solution favorable	●	Impact négatif	⊖																																								
Solution peu favorable	●	Impact neutre	○																																								
Solution non favorable	●																																										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Solution au fil de l'eau</th> <th>Solution liaison par bus</th> <th>Solution liaison par câble</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Les lignes étant existantes, pas d'impact spécifique sur l'environnement en termes d'emprise</p> <p>Dégradation des émissions polluantes liées à l'accentuation de la congestion routière</p> <p>Ne remplit pas les objectifs environnementaux du PDU puisque la situation reste identique</p> <p>■ ■ ■</p> </td> <td> <p>Impact hydraulique et sur la ripisylve de l'Isère lié à la reconstruction du pont d'Oxford</p> <p>Impact sur la ripisylve du Drac lié à l'élargissement par encorbellement du Pont des Martyrs</p> <p>Impact agricole lié aux élargissements de voie rue de l'Argentine</p> <p>Impact paysager limité car empiètement de voies existantes</p> <p>Artificialisation des sols pour l'élargissement ou le doublement des franchissements et la création de voies bus</p> <p>Emissions de GES et polluants de l'air : niveaux d'émissions dépendant du matériel roulant retenu (hybride, GNV, électrique)</p> <p>■ ■ ■</p> </td> <td> <p>1 pylône dans la berge du Drac, impact hydraulique et sur la ripisylve limité</p> <p>Impact agricole limité aux emprises de pylônes</p> <p>Impact des câbles sur l'avitisme</p> <p>Impact paysager lié au survol des cabanes</p> <p>Faible emprise au sol donc impact limité sur l'artificialisation des sols</p> <p>Peu consommateur d'énergie et faibles émissions de GES</p> <p>Nuisances acoustiques limitées, notamment par rapport aux moelles de transport au sol</p> <p>■ ■ ■</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>Impact environnemental et santé humaine</p> </td> <td> <p>Impact temporaire sur les déplacements</p> </td> <td> <p>Exploitation (y compris maintenance)</p> </td> <td> <p>Coûts d'investissement</p> </td> <td> <p>Coûts d'investissement supplémentaire</p> </td> <td> <p>Bitan</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>Impact environnemental de consommation d'espace</p> </td> <td> <p>Intermodalité avec les 3 lignes de tramway</p> </td> <td> <p>Impact (permanent) sur les déplacements</p> </td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td> <p>Ne nécessite pas d'acquisitions</p> <p>○</p> </td> <td> <p>Acquisitions nécessaires pour les élargissements de voie liés à la mise en place de voies bus rue de l'Argentine (emprises de la voie omnibus : 3,20 m de large par sens ou 4,20 m en voie partagée avec cycles)</p> <p>■ ■ ■</p> </td> <td> <p>Pas de coût supplémentaire</p> <p>●</p> </td> <td> <p>Pas d'impact</p> <p>○</p> </td> <td> <p>Pas d'impact</p> <p>○</p> </td> <td> <p>Pas d'impact</p> <p>○</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>Pas d'intermodalité directe entre les trois lignes de tramway</p> <p>■ ■ ■</p> </td> <td> <p>Intermodalité assurée</p> <p>Pas d'embarquement possible de vélo</p> <p>●</p> </td> <td> <p>Sur le tronçon alternatif au câble, charge d'exploitation annuelle : environ 1,5 M € HT</p> <p>■ ■ ■</p> </td> <td> <p>69 M € HT hors matériel roulant</p> <p>■ ■ ■</p> </td> <td> <p>Sur le tronçon alternatif au câble : 2,8 à 4,2 M € HT supplémentaire pour les véhicules selon le type d'alimentation</p> <p>■ ■ ■</p> </td> <td> <p>2,4 M € HT/an à terme avec 6 stations couvertes au public</p> <p>■ ■ ■</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>Accentuation de la dégradation des temps de parcours aux heures de pointe</p> <p>■ ■ ■</p> </td> <td> <p>Sur le tronçon alternatif à la solution câble : 7 stations</p> <p>Temps de parcours : 13,5 à 18 min</p> <p>Fréquence : 7 min en HP et 10 min en HC</p> <p>■ ■ ■</p> <p>Irégularités de temps de parcours du fait d'une circulation des bus dans la circulation générale sur plusieurs sections : variations de temps de parcours pouvant régulièrement aller jusqu'à +7 min de temps de parcours en heures de pointe du matin par rapport au temps de parcours en heures creuses</p> <p>■ ■ ■</p> </td> <td> <p>Pas d'impact</p> <p>○</p> </td> <td> <p>Pas d'impact</p> <p>○</p> </td> <td> <p>■ ■ ■</p> </td> <td> <p>■ ■ ■</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>4 stations à la mise en service / 6 stations à terme</p> <p>Temps de parcours : 13,5 min à la mise en service et 14,5 min à terme</p> <p>Fréquence : 73 sec à la mise en service et 29 sec à terme</p> <p>Aucune irrégularité de temps de parcours car site propre intégral</p> <p>●</p> </td> <td> <p>■ ■ ■</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Solution au fil de l'eau	Solution liaison par bus	Solution liaison par câble	<p>Les lignes étant existantes, pas d'impact spécifique sur l'environnement en termes d'emprise</p> <p>Dégradation des émissions polluantes liées à l'accentuation de la congestion routière</p> <p>Ne remplit pas les objectifs environnementaux du PDU puisque la situation reste identique</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Impact hydraulique et sur la ripisylve de l'Isère lié à la reconstruction du pont d'Oxford</p> <p>Impact sur la ripisylve du Drac lié à l'élargissement par encorbellement du Pont des Martyrs</p> <p>Impact agricole lié aux élargissements de voie rue de l'Argentine</p> <p>Impact paysager limité car empiètement de voies existantes</p> <p>Artificialisation des sols pour l'élargissement ou le doublement des franchissements et la création de voies bus</p> <p>Emissions de GES et polluants de l'air : niveaux d'émissions dépendant du matériel roulant retenu (hybride, GNV, électrique)</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>1 pylône dans la berge du Drac, impact hydraulique et sur la ripisylve limité</p> <p>Impact agricole limité aux emprises de pylônes</p> <p>Impact des câbles sur l'avitisme</p> <p>Impact paysager lié au survol des cabanes</p> <p>Faible emprise au sol donc impact limité sur l'artificialisation des sols</p> <p>Peu consommateur d'énergie et faibles émissions de GES</p> <p>Nuisances acoustiques limitées, notamment par rapport aux moelles de transport au sol</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Impact environnemental et santé humaine</p>	<p>Impact temporaire sur les déplacements</p>	<p>Exploitation (y compris maintenance)</p>	<p>Coûts d'investissement</p>	<p>Coûts d'investissement supplémentaire</p>	<p>Bitan</p>	<p>Impact environnemental de consommation d'espace</p>	<p>Intermodalité avec les 3 lignes de tramway</p>	<p>Impact (permanent) sur les déplacements</p>				<p>Ne nécessite pas d'acquisitions</p> <p>○</p>	<p>Acquisitions nécessaires pour les élargissements de voie liés à la mise en place de voies bus rue de l'Argentine (emprises de la voie omnibus : 3,20 m de large par sens ou 4,20 m en voie partagée avec cycles)</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Pas de coût supplémentaire</p> <p>●</p>	<p>Pas d'impact</p> <p>○</p>	<p>Pas d'impact</p> <p>○</p>	<p>Pas d'impact</p> <p>○</p>	<p>Pas d'intermodalité directe entre les trois lignes de tramway</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Intermodalité assurée</p> <p>Pas d'embarquement possible de vélo</p> <p>●</p>	<p>Sur le tronçon alternatif au câble, charge d'exploitation annuelle : environ 1,5 M € HT</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>69 M € HT hors matériel roulant</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Sur le tronçon alternatif au câble : 2,8 à 4,2 M € HT supplémentaire pour les véhicules selon le type d'alimentation</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>2,4 M € HT/an à terme avec 6 stations couvertes au public</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Accentuation de la dégradation des temps de parcours aux heures de pointe</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Sur le tronçon alternatif à la solution câble : 7 stations</p> <p>Temps de parcours : 13,5 à 18 min</p> <p>Fréquence : 7 min en HP et 10 min en HC</p> <p>■ ■ ■</p> <p>Irégularités de temps de parcours du fait d'une circulation des bus dans la circulation générale sur plusieurs sections : variations de temps de parcours pouvant régulièrement aller jusqu'à +7 min de temps de parcours en heures de pointe du matin par rapport au temps de parcours en heures creuses</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Pas d'impact</p> <p>○</p>	<p>Pas d'impact</p> <p>○</p>	<p>■ ■ ■</p>	<p>■ ■ ■</p>	<p>4 stations à la mise en service / 6 stations à terme</p> <p>Temps de parcours : 13,5 min à la mise en service et 14,5 min à terme</p> <p>Fréquence : 73 sec à la mise en service et 29 sec à terme</p> <p>Aucune irrégularité de temps de parcours car site propre intégral</p> <p>●</p>	<p>■ ■ ■</p>				
Solution au fil de l'eau	Solution liaison par bus	Solution liaison par câble																																									
<p>Les lignes étant existantes, pas d'impact spécifique sur l'environnement en termes d'emprise</p> <p>Dégradation des émissions polluantes liées à l'accentuation de la congestion routière</p> <p>Ne remplit pas les objectifs environnementaux du PDU puisque la situation reste identique</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Impact hydraulique et sur la ripisylve de l'Isère lié à la reconstruction du pont d'Oxford</p> <p>Impact sur la ripisylve du Drac lié à l'élargissement par encorbellement du Pont des Martyrs</p> <p>Impact agricole lié aux élargissements de voie rue de l'Argentine</p> <p>Impact paysager limité car empiètement de voies existantes</p> <p>Artificialisation des sols pour l'élargissement ou le doublement des franchissements et la création de voies bus</p> <p>Emissions de GES et polluants de l'air : niveaux d'émissions dépendant du matériel roulant retenu (hybride, GNV, électrique)</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>1 pylône dans la berge du Drac, impact hydraulique et sur la ripisylve limité</p> <p>Impact agricole limité aux emprises de pylônes</p> <p>Impact des câbles sur l'avitisme</p> <p>Impact paysager lié au survol des cabanes</p> <p>Faible emprise au sol donc impact limité sur l'artificialisation des sols</p> <p>Peu consommateur d'énergie et faibles émissions de GES</p> <p>Nuisances acoustiques limitées, notamment par rapport aux moelles de transport au sol</p> <p>■ ■ ■</p>																																									
<p>Impact environnemental et santé humaine</p>	<p>Impact temporaire sur les déplacements</p>	<p>Exploitation (y compris maintenance)</p>	<p>Coûts d'investissement</p>	<p>Coûts d'investissement supplémentaire</p>	<p>Bitan</p>																																						
<p>Impact environnemental de consommation d'espace</p>	<p>Intermodalité avec les 3 lignes de tramway</p>	<p>Impact (permanent) sur les déplacements</p>																																									
<p>Ne nécessite pas d'acquisitions</p> <p>○</p>	<p>Acquisitions nécessaires pour les élargissements de voie liés à la mise en place de voies bus rue de l'Argentine (emprises de la voie omnibus : 3,20 m de large par sens ou 4,20 m en voie partagée avec cycles)</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Pas de coût supplémentaire</p> <p>●</p>	<p>Pas d'impact</p> <p>○</p>	<p>Pas d'impact</p> <p>○</p>	<p>Pas d'impact</p> <p>○</p>																																						
<p>Pas d'intermodalité directe entre les trois lignes de tramway</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Intermodalité assurée</p> <p>Pas d'embarquement possible de vélo</p> <p>●</p>	<p>Sur le tronçon alternatif au câble, charge d'exploitation annuelle : environ 1,5 M € HT</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>69 M € HT hors matériel roulant</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Sur le tronçon alternatif au câble : 2,8 à 4,2 M € HT supplémentaire pour les véhicules selon le type d'alimentation</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>2,4 M € HT/an à terme avec 6 stations couvertes au public</p> <p>■ ■ ■</p>																																						
<p>Accentuation de la dégradation des temps de parcours aux heures de pointe</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Sur le tronçon alternatif à la solution câble : 7 stations</p> <p>Temps de parcours : 13,5 à 18 min</p> <p>Fréquence : 7 min en HP et 10 min en HC</p> <p>■ ■ ■</p> <p>Irégularités de temps de parcours du fait d'une circulation des bus dans la circulation générale sur plusieurs sections : variations de temps de parcours pouvant régulièrement aller jusqu'à +7 min de temps de parcours en heures de pointe du matin par rapport au temps de parcours en heures creuses</p> <p>■ ■ ■</p>	<p>Pas d'impact</p> <p>○</p>	<p>Pas d'impact</p> <p>○</p>	<p>■ ■ ■</p>	<p>■ ■ ■</p>																																						
<p>4 stations à la mise en service / 6 stations à terme</p> <p>Temps de parcours : 13,5 min à la mise en service et 14,5 min à terme</p> <p>Fréquence : 73 sec à la mise en service et 29 sec à terme</p> <p>Aucune irrégularité de temps de parcours car site propre intégral</p> <p>●</p>	<p>■ ■ ■</p>	<p>■ ■ ■</p>	<p>■ ■ ■</p>	<p>■ ■ ■</p>	<p>■ ■ ■</p>																																						
<p>Choix de la solution retenue</p> <p>Le tableau précédent montre que la solution par câble offre le meilleur compromis sur l'environnement et la santé, tout en présentant des coûts d'investissement mesurés. En effet, la liaison par câble a moins d'impact sur la consommation d'espace et permet une utilisation du foncier sous le câble. Les incidences sur l'environnement et la santé humaine sont également moindres lors des travaux pour la liaison par câble.</p> <p>Cette dernière est également plus intéressante lors de l'exploitation de la ligne pour le cadre de vie avec des effets sur la santé et les déplacements (confort des usagers, régularité des dessertes, fiabilité et fluidité du temps de parcours). Elle n'est pas sujette aux problèmes de circulation routière et sa fréquence sera plus importante pour un débit adapté à la demande.</p> <p>Pour l'ensemble de ces raisons, c'est la liaison par câble qui a été retenue.</p>																																											

Les 2 solutions sont estimées équivalentes sur 2 critères, la solution liaison par câble est estimée supérieure sur tous les autres (6 critères) et l'emporte donc très nettement dans ce comparatif comme le suggère la conclusion du SMMAG : "Pour l'ensemble de ces raisons, c'est la liaison par câble qui a été retenue."

Pourtant, une liaison par bus telle qu'étudiée par le SMMAG aurait par rapport au câble plusieurs avantages tout à fait significatifs qui auraient dû figurer dans ce tableau de comparaison :

a) Desserte en transport collectif de 2 sites importants de ce secteur :

Un arrêt du C6 (Martyrs-Résistance) dessert aujourd'hui le Synchroton, l'Institut Laue-Langevin et l'IBS. Avec la solution par câble cet arrêt ne serait plus desservi, obligeant les usagers à parcourir à pied 500m supplémentaires depuis la gare Oxford.

Le parc d'Oxford (Econom, EDF, ...) situé chemin de l'étang sur la commune de Saint-Martin-Le-Vinoux. La solution par câble ne propose aucune desserte de ce secteur contrairement à la solution liaison par bus. (cf fig 9 pièce A00 page 18)

Ces sites industriels et de recherche représentent plusieurs milliers d'emplois, et c'est un avantage très significatif en faveur de la solution liaison par bus que de pouvoir les desservir au plus près.

Figure 9 : Tracé de la potentielle ligne C8



b) Investissements profitables à d'autres moyens de transport :

Contrairement au Métrocâble qui possède une infrastructure qui lui est propre, les aménagements envisagés pour la liaison par bus profitent aux autres moyens de transport.

Ainsi l'aménagement prévu pour une liaison par bus au niveau de l'accès à la presqu'île depuis Sassenage/Fontaine profiterait à tous les usagers de la chrono C6, du Transisère T64 ou du Flexo 54. De même la reconstruction du Pont Bergonzoli et l'élargissement du tunnel sous la RN481 pour autoriser le passage dans les 2 sens permettrait un accès supplémentaire vers la presqu'île aux véhicules particuliers en provenance de Saint-Martin-Le-Vinoux.

c) Limitation du nombre de changements (rupture de charge) / lignes de bus directes.

L'échec de la ligne D de tramway devrait alerter : une ligne de 2.6 km pour 6 arrêts, qui n'a jamais trouvé son public (621000 voyages en 2022 contre 15 millions pour la ligne A). La future ligne de métrocâble sera de 3.54 km pour 4 arrêts, occasionnant pour la plupart des usagers vers la presqu'île un ou plusieurs

changements supplémentaires par rapport à leur trajet actuel (bus directs). Mais la comparaison du SMMAG fait comme si l'impact sur les temps de trajet se limitait aux déplacements entre LaPoya et Saint-Martin-Le-Vinoux.

Cet avantage pourtant évident et très significatif en faveur de la solution par bus, ne figure pas au tableau comparatif du SMMAG.

d) Souplesse : les lignes de bus peuvent être réorganisées, le métrocâble non.

Si le segment LaPoya – Oxford ne génère pas la fréquentation escomptée (très faible aujourd'hui), il n'y a aucune solution pour adapter la ligne de métrocâble et les cabines continueront à tourner désespérément vides au-dessus de nos têtes. La seule solution proposée par l'industriel est une réduction de la vitesse du câble, avec impact évident sur les temps de trajet.

e) Autres avantages du bus

On pourrait aussi rappeler 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 ?) ... tout cela est bien entendu inutile tant il est manifeste que la comparaison est biaisée.

→ Il est regrettable pour une information éclairée du public que tous ces points défavorables à la solution par câble aient été purement et simplement omis dans le comparatif présenté dans le dossier d'enquête public. Une telle présentation est malhonnête.

3. Observations concernant les réponses du SMMAG aux recommandations de l'Autorité environnementale

Je me limiterai ici à 3 des recommandations de la MRAE pour illustrer la faiblesse des réponses apportées par le maître d'œuvre.

a) Réponse à la recommandation n°3

Page 96 du document SMMAG_Liaison_cable_C00_Avis_autorites_consultees.pdf

XI.2.4. Recommandation n°03 - Alternatives examinées et temps de parcours

A. Rappel de la recommandation

L'Autorité environnementale recommande de présenter au public les différences de temps de parcours entre les solutions au fil de l'eau, le bus à haut niveau de service et la liaison par câble, entre toutes origines et toutes destinations.

La question paraît pertinente car se limiter au temps de parcours LaPoya – Saint-Martin-Le-Vinoux ne renseigne que peu d'usagers. Quid du gain de temps pour les voyageurs en provenance de Saint-Egrève, Seyssinet, Sassenage et à direction de Oxford, par exemple ?

Dans sa réponse le SMMAG indique ne pas pouvoir, pour des raisons pratiques (?), présenter les évolutions de temps de trajet pour chaque trajet possible, mais consent à les indiquer pour les segments entre La-Poya et presque à Saint-Martin-Le-Vinoux et presque à dans le tableau suivant.

Temps de parcours en semaine, hors vacances scolaire, en heure de pointe du matin. Sont ici compris les temps d'accès et de correspondance utilisé par le modèle. Ce qui explique par exemple que la solution câblée soit affichée à 15min et 45sec alors que le temps de parcours effectif de station à station est 13min et 30sec.				
Origines-destinations	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

On constate grâce à cette comparaison que la solution BHNS, comme la solution fil de l'eau, ne permet pas de répondre aux objectifs assignés du fait des fortes contraintes physiques du secteur.

Le lecteur comprend en lisant ce tableau qu'il faudrait actuellement 17min 38 sec pour se rendre en transport en commun de La Poya jusqu'à Oxford, que la solution par câble ferait gagner près de 5mn par rapport à la solution actuelle alors que la solution par bus ferait gagner 8min 30 sec.

En réalité si on se rend sur le site TAG du réseau de transport en commun grenoblois, on trouve l'information suivante :

The screenshot shows the TAG website interface. At the top, there are navigation links: "SE DÉPLACER", "TARIFS & VENTE", "TAG & VOUS", and "ACHETER". A search bar contains the text "Trouver : ligne, tarif, inf". Below the navigation, there is a header "Un service de M". The main content area displays search results for a route from "La Poya" to "Martys - Résistance". The results are as follows:

- Option 1:** 08:15 → 08:25, 10 min. Mode: BUS (T64). Details link.
- Option 2:** 08:15 → 08:34, 19 min. Mode: TRAM (A) → BUS (C6). Details link.
- Option 3:** 08:03 → 08:25, 22 min. Mode: TRAM (A) → TRAM (B). Details link.

The map shows the route starting at "La Poya" (marked as "Départ") and ending at "Martys - Résistance" (marked as "Arrivée"). The route is highlighted in orange and follows a path through the city streets, crossing the Isère river.

Pour se rendre de la Poya à la presqu'île le matin à l'heure de pointe, il existe un bus qui fait le trajet en 10mn et une liaison tram A + 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.

→ Cette réponse du SMMAG à la recommandation de l'Autorité Environnementale est lacunaire et de nature à tromper le lecteur.

b) Réponse à la recommandation n°7

Page 101/346 du document SMMAG_Liaison_cable_C00_Avis_autorites_consultees.pdf

XI.2.8. Recommandation n°07 - Enjeux ZAC des Portes du Vercors

A. Rappel de la recommandation

L'Autorité environnementale recommande de conditionner la confirmation du projet de liaison par câble à la possibilité d'ouvrir à l'urbanisation le secteur Portes-du-Vercors dans le plan de prévention du risque inondation du Drac en cours de finalisation.

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 est insuffisante voire désinvolte (ils seront construits ailleurs)

c) Réponse à la recommandation n°23

Page 113/346 du document SMMAG_Liaison_cable_C00_Avis_autorites_consultees.pdf

XI.2.21. Recommandation n°23 - Prévisions de trafics

A. Rappel de la recommandation

L'Autorité environnementale recommande de réinterroger les prévisions de trafic à la lumière a minima de l'enquête ménage de 2020 voire de données plus actualisées tenant compte de l'après crise sanitaire, et d'en tirer les conclusions pour le présent projet.

Le SMMAG indique ne pas vouloir prendre en compte cette recommandation, au motif qu'il n'y aurait pas grand changement par rapport aux chiffres de 2010.

On peut en douter, alors que les usages ont profondément changé sur ce secteur :

- Explosion du nombre de déplacement cyclistes sur le secteur (vélo musculaire et électrique) comme en témoigne l'enquête mobilité menée par M'Pro et le PDIE auprès des salariés/agents de la presqu'île au printemps 2022 (de façon regrettable les résultats de cette enquête ne sont pas

joint au dossier d'enquête publique, alors même qu'elle comportait des questions spécifiques au projet de câble)

- Achèvement des travaux A480, sur le tronçon à hauteur de la presqu'île, ouverture de l'échangeur Horowitz (bretelle d'accès direct à l'A480 direction Nord), ouverture ces derniers jours de l'accès Sud à la presqu'île dans les 2 sens à hauteur du pont du Vercors/Fontaine → ces travaux ont considérablement réduit les embouteillages au niveau des entrées de la presqu'île pour les automobilistes.
- Généralisation du télétravail avec la possibilité dans de nombreuses entreprises de la presqu'île de télétravailler plusieurs jours par semaine.

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.