Contribution à l'enquête publique sur le projet de transport par câble Fontaine La Poya – Presqu'Ile – Saint-Martin-le-Vinoux

Cécile Bordenave, 38 600 Fontaine

1-Un saucissonnage des concertations qui nuit à la compréhension globale du projet et à l'expression citoyenne

Le projet de transport par câble a été évoqué dans de multiples concertations ou enquêtes publiques récentes :

- **Enquête publique sur la tranche 1 de la ZAC des Portes Vercors** (du 13 janvier au 21 février 2020), qui présence le transport par câble comme une pièce maîtresse du système de mobilité.
- **Concertation publique sur le Schéma de mobilité nord-ouest** (du 18 mars 2021 au 28 février 2022) autour du schéma de mobilité associé au transport par câble[1]
- **Concertation publique préalable sur le projet de transport par câble** (du premier octobre au premier décembre 2021[2])
- **Concertation publique préalable sur le Pôle d'échanges de la Poya** (du 17 mai au 17 juillet 2021), accompagnant la création du terminus fontainois du câble[3]

Cette situation nuit à l'appréhension globale du projet et de ses impacts environnementaux et financiers. Ainsi, **la séparation de la concertation entre le pôle d'échange de la Poya (15 M€) et celle du transport par câble (près de 65 M€) conduit un lecteur mal informé à sous-estimer le coût global du projet global (80 M€).** C'est comme si pour un projet de ligne de tramway, on réalisait d'une part une concertation sur les parkings-relais et pôles d'échanges et d'autre part une concertation sur la ligne en elle-même !

On peut aussi rappeler cet extrait de la conclusion de l'enquête publique de 2020 sur le projet de ZAC des Portes du Vercors : « *(…) Enfin,* ***le projet de transport par câble, non présenté dans l'étude d'impact et donc absent du processus d'évaluation environnementale était pourtant présenté comme un élément structurant du projet,*** *dès la création de la 1ère tranche opérationnelle de la phase 1, avec son insertion dans le pôle d'échange multimodal (voir ci-dessus p.7).* ***Au vu de ces seuls éléments (défaut d'information du public*** [ndlr - portant également sur d'autres éléments que le transport par câble]***) un avis défavorable aurait été justifié***[4] ».

2-Aucune instance de concertation n'a permis de débattre sur l'opportunité du projet de transport par câble et ses alternatives possibles en amont de l'enquête publique

En théorie, la concertation publique préalable aurait du permettre de débattre sur l'opportunité du projet, sur ses alternatives potentielles ainsi que sur ses grandes caractéristiques. Ce pour permettre d'éclairer les choix du maître d'ouvrages.

---

[1] https://metropoleparticipative.fr/participation/200/32-espace-participatif.htm?access=1&tab=449

[2] https://smmag.fr/plateforme-participative/les-concertations/projet-de-transport-par-cable/

[3] https://metropoleparticipative.fr/participation/181/32-espace-participatif.htm

[4] ZAC des Portes du Vercors 1ère tranche opérationnelle de la phase 1. Demande d'autorisation environnementale, portée par la SPL Isère Aménagement. Enquête publique du 13 janvier au 21 Février 2020, communes de Fontaine et Sassenage. Conclusions - Avis motivé, Isabelle Barthe commissaire enquêtrice. P.20 Document téléchargeable sur cette page Internet : https://ville-fontaine.fr/portes-du-vercors/

Deux concertations publiques préalables ont été organisées sur ce projet, du 13 octobre au 13 novembre 2015[5]**, puis du premier octobre au premier décembre 2021**[6].
Pour y avoir participé, ces deux concertation publique préalable apparaissait comme particulièrement fermée. Les participants étaient invités à s'exprimer sur l'apparence et intérieure des cabines, les revêtements de sol et la disposition des sièges et le type d'écran d'information à l'intérieur de ces dernières, ainsi que sur les aménagements d'espaces publics de proximité en lien avec les stations. En 2015, des variantes de tracé étaient également proposées. **Mais dans les deux cas, aucun espace n'était réellement laissé pour débattre de l'opportunité du projet.**
Par ailleurs, **l'examen des supports de concertation du « micro-PDU Nord-Ouest**[7] **»** - du 18 mars 2021 au 28 février 2022 - montre que cette démarche prend comme invariant la réalisation du transport par câble. De ce fait, **cette instance de concertation parallèle dédiée au schéma de mobilité global du secteur n'a pas non plus permis de mettre en débat l'opportunité et d'éventuelles alternatives au transport par câble**.
On peut penser que cela explique que les enquêtes publiques sur le PDU (plan de déplacement urbain) de l'agglomération grenobloise (du 24 octobre au 26 novembre 2018[8]) **et du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Grenoble Alpes Métropole** (dont les conclusions ont été remises le 4 octobre 2019) **ont fait émerger de nombreux avis (souvent négatifs) sur l'opportunité de réaliser ce transport par câble**.

3-De multiples problèmes de mobilité concernent l'aire d'influence du projet de transport par câble

On peut notamment citer :

- **L'absence de liaisons bus ou tram directe entre Sassenage et Grenoble centre** (correspondance nécessaire entre les lignes 19 et 20 et le tram A à La Poya ou le tram C à Seyssinet-Pariset).
- Une **saturation de la circulation aux heures de pointe sur l'avenue principale de Sassenage** (avenue de Romans / Avenue de Valence) qui pénalise aussi la circulation des bus malgré la réalisation récente d'aménagements de priorité, et rend dangereuse ou peu agréable celle des cyclistes et des piétons.
- Une **saturation de la circulation sur l'accès à la Presqu'Ile depuis Fontaine et Sassenage**.
- Une **ligne de Car Région en direction du Vercors (T64) prise dans les bouchons entre la Presqu'Ile et le rond-point de Sassenage.**
- Une **absence de liaison piétonne et cyclable sécurisée entre, d'une part, la Presqu'Ile Scientifique et, d'autre part, Sassenage et les quartiers Nord de Fontaine** (ex : accès au Pont des Martyrs depuis Fontaine et Sassenage non aménagé).
- Une **liaison cyclable et piétonne perfectible entre la Presqu'Ile, le Parc d'Oxford** (plusieurs milliers d'emplois et le centre de formation local d'EDF) **et Saint-Martin-le-Vinoux.**
- Une **absence de desserte du Parc d'Oxford par les transports collectifs**.

---

[5] https://smmag.fr/wp-content/uploads/2021/12/Bilan-exhaustifconcertation-Me%CC%81troca%CC%82ble201-5.pdf
[6] https://smmag.fr/plateforme-participative/les-concertations/projet-de-transport-par-cable/
[7] https://metropoleparticipative.fr/participation/200/32-espace-participatif.htm?access=1&tab=449
[8] Enquête publique PDU 2030 : Rapport des commissaires enquêteurs : https://smtc-grenoble.org/sites/default/files/files/Rapport_EP_PDU.pdf / conclusions des commissaires enquêteur : https://smtc-grenoble.org/sites/default/files/files/Conclusions_EP_PDU.pdf

4-Un projet de transports par câble qui ne résout presque aucun de ces problèmes …

Le projet de transport par câble offrira une liaison directe entre Fontaine La Poya, la Presqu'Ile et Saint-Martin-le-Vinoux en desservant dans un premier temps une station intermédiaire au niveau de la zone d'activité de l'Argentière (située à quelques dizaines de mètres d'un arrêt de l'actuelle ligne C6).
En conséquence, **ce projet :**

- **Ne résout pas le problème de l'absence de liaison directe en transports collectifs entre Sassenage et Grenoble Centre :** les usagers seront toujours contraints de faire une correspondance sur le tram à La Poya ou à Seyssinet, ils auront en plus le choix de faire une correspondance sur le câble à La Poya pour se rendre à la Presqu'Ile. S'ils ont la malchance de travailler loin de la Place de la Résistance, ils devront en outre réaliser une nouvelle correspondance avec la ligne B.
- **N'améliorera pas la circulation des bus (lignes 19, 20 et T64) ou des voitures sur l'axe principal de Sassenage.**
- **N'améliorera pas les connexions piétonnes et cyclables entre Fontaine / Sassenage, la Presqu'Ile Scientifique et Saint-Martin-le-Vinoux.**
- **Ne desservira pas le Parc d'Oxford :** ce pôle d'activité majeur ne bénéficiera d'aucune amélioration de ses conditions d'accès avec le transport par câble.
- **N'induira probablement que peu d'amélioration des conditions de circulation entre Fontaine / Sassenage et la Presqu'Ile.** Même si un parking-relais est envisagé au niveau du PEM de la Poya (sans précisions sur son emplacement et son financement : cf. page 12 du dossier de concertation du PEM Poya[9]), celui-ci offrira une centaine de places de parking soit le nombre « maximal » de voitures garées actuellement pour un motif de rabattement sur les TC dans le parking de l'hypermarché Casino de Fontaine (cf. page 6 du dossier de concertation du PEM Poya). Par ailleurs, le parking-relais envisagé au niveau de la station de l'Argentière risque d'être difficilement accessible en voiture au regard de la congestion des voies d'accès au secteur de l'argentière et du Pont / de l'Echangeur des Martyrs.

5- … et offre finalement peu de bénéfices, voire des dégradations d'offre de transport collectifs pour certains usagers

Les seuls bénéfices du transport par câble sont la création d'une liaison directe à haute fréquence entre Fontaine La Poya, l'Argentière, la Presqu'Ile et Saint Martin le Vinoux. A noter toutefois que cette liaison est actuellement réalisable en direct (depuis l'Argentière : ligne C6) ou avec une seule correspondance (tram A + tram B depuis La Poya et tram E + Tram B depuis Saint-Martin-le-Vinoux).

A contrario, le transport par câble va induire la suppression de la connexion directe entre Fontaine et la Presqu'Ile qu'offre actuellement la ligne C6, car celle-ci sera rabattue sur La Poya ou sur Sassenage dans les scénarios de restructuration des transports collectifs associés au transport par câble (*cf. concertation sur le schéma de mobilité nord-ouest*).

En outre, le projet de pôle d'échanges de La Poya, indissociable du transport par câble, induit un raccourcissement de la ligne de tramway A qui allongera le temps d'accès piéton à la station terminus de La Poya pour les lycéens du secteur (deux lycées techniques aux frontières de Sassenage et

[9] Téléchargeable sur cette page : https://metropoleparticipative.fr/participation/181/32-espace-participatif.htm

Fontaine), pour les usagers du centre commercial (station de tram plus éloignée de l'entrée du Géant Casino) et pour les habitants des quartiers limitrophes de Sassanges.

Il **faut enfin souligner que le projet urbain de ZAC des Portes du Vercors – dont la desserte justifie en partie la réalisation du projet de transports par câble – est remise en cause pour certaines de ses tranches par le durcissement récent des règles de maîtrise de l'urbanisation dans les zones inondables**[10].

6- Une alternative BHNS moins coûteuse en investissement et en fonctionnement que le câble …

L**e coût consolidé du projet de transport par câble et du pôle d'échanges de La Poya – indissociable de ce dernier – est estimé à près de 80 M€** (15M€ pour le pôle d'échanges, près de 65M€ pour le câble en incluant les 5% de provisions pour aléas indiqué dans le dossier d'enquête publique, ce coût incluant le matériel roulant).

L'alternative au câble présentée dans le dossier d'enquête publique est une ligne de BHNS reliant Sassange les Engenières à Saint Martin le Vinoux sur une longueur de 8,2 km, dont 5,4km (de Fontaine La Poya à Saint-Martin-le-Vinoux) **en alternative au câble**, pour un **coût d'investissement compris entre 59 et 69M€ hors matériel roulant** (somme principalement investie sur les 5,4km d'alternative au métrocâble en raison de la nécessité de redimensionner de nombreux franchissements (Drac, autoroute A480, Isère, RN481, voie ferrée)[11]. **En y ajoutant le matériel roulant** (2,8 à 4,2 M€ selon le type d'alimentation retenue, pour toute la ligne[12]**), cela ferait un coût consolidé compris entre 61,8 et 73,2M€**. Soit **7 à 18M€ de moins que le coût consolidé du câble en y intégrant le PEM Poya.**

Le coût d'exploitation et de maintenance du câble est estimé à 2,4M€ « à terme » contre 1,4M€ pour le BHNS. Les économies réalisées en lien avec la restructuration du réseau de bus sont évaluées à 1,5M€ dans les deux cas. **On note donc que la solution BHNS ferait économiser 1M€/an en exploitation par rapport au câble.**

7- Une alternative BHNS qui pourrait être très largement optimisée et intégrée dans programme global d'action pour résoudre les problèmes de mobilité du secteur

Comme nous l'avons vu plus haut (point 4), **le projet de transport par câble ne permet de répondre qu'à un seul problème** (liaison en transports collectifs Fontaine / Presqu'Ile / Saint-Martin-le-Vinoux) **sans apporter de solutions aux autres problèmes de mobilité du secteur** (ex : dangerosité et manque

---

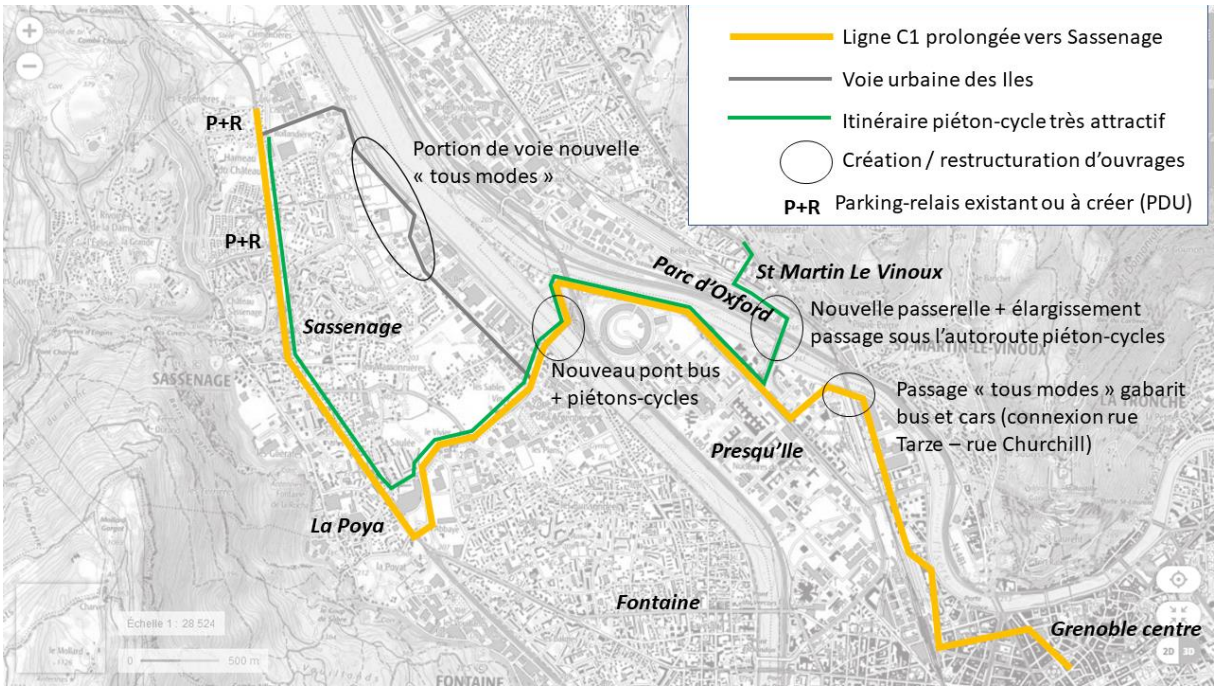
[10] Cf. page 19 et 20 de l'avis de la MRAE sur le projet de transport par câble : https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023apara27_liaison_cable_stmartinlevinoux_mec_plui_metropole_grenoble_38.pdf

[11] Dossier d'enquête publique, document D00 « évaluation socio-économique », page 37. A noter que cette fourchette n'est pas reprise dans le document B03 « Etude d'impact, présentation des projets variantes » pages 10 à 12 qui ne présente que le coût le plus élevé. Documents téléchargeables sur : https://www.registre-numerique.fr/liaisonparcable/documents

[12] Dossier d'enquête publique, document B03 « Etude d'impact, présentation des projets variantes » pages 10 à 12. Téléchargeable sur : https://www.registre-numerique.fr/liaisonparcable/documents

de commodité des liaisons cyclables et piétonnes entre Fontaine, la Presqu'Ile et Saint-Martin-le-Vinoux, absence de liaison directe en transports collectifs entre Sassenage et le centre-ville, saturation de la traversée de Sassenage qui pénalise les bus, les piétons et les cyclistes, absence de desserte du Parc d'Oxford, …).

En conséquence il faudrait **promouvoir un programme global d'investissements « tous modes » en alternative au transport par câble**, qui permettrait d'apporter des solutions à la majeure partie des « grands » problèmes de mobilité du secteur ce qui permettrait probablement de réduire plus fortement la place de la voiture.



Plus précisément, ce programme d'actions pourrait combiner les éléments suivants.

1-Prolongement de la ligne de bus C1 vers la Presqu'Ile, La Poya et Sassenage. Cela permettrait d'offrir une liaison directe entre Sassenage, la Presqu'Ile, la Gare et Grenoble Centre, de délester la ligne A entre Fontaine et Grenoble, et de renforcer l'attractivité des parkings relais de Sassenage Engenières et de Sassenage Jean Prévost. Ce prolongement serait associé à une restructuration des lignes C6, 19 et 20 pour limiter les doublons de desserte.

2-Création d'aménagements pour la circulation des bus et des modes actifs en lien avec le prolongement de la ligne C1 vers Sassenage. Ces aménagements pourront en outre bénéficier aux autres lignes de transport en commun du secteur dont la ligne T64 qui relie la gare de Grenoble à Villard-de-Lans via la Presqu'Ile et Sassenage. Il s'agit principalement de :

- **Créer une connexion au gabarit bus et cars sur Grenoble entre la rue Tarze et la rue Chrchill** (agrandissement d'un passage existant sous la voie ferrée). Cette connexion pourrait en outre être empruntée par l'ensemble des lignes de cars qui partent de la gare en direction du nord-ouest, qui n'auraient ainsi plus à passer dans les petites rues du secteur Jean-Massé pour rejoindre le Pont Durant Savoyat depuis ou vers la Presqu'Ile. Ce projet avait été étudié dans le cadre de la concertation publique préalable du projet C1+ / BHNS Grenoble-Montbonnot présenté à la concertation à l'automne 2019.

- **Etudier un doublement ou une reconstruction du Pont des Martyrs et de ses accès pour y accueillir à la fois les voitures, les bus et les modes actifs**, contribuant ainsi à sécuriser la liaison cycles et piétons entre Fontaine / Sassenage et la Presqu'Ile de Grenoble.
- **Renforcer les aménagements de priorité bus, vélos et piétons sur l'axe principale de traversée de Sassenage** (Avenue de Romans / de Valence). Ces aménagements nécessiteront de limiter le plus possible la circulation sur cet axe et d'en dévier une (grande) partie sur la « voie urbaine des Iles » à créer.

3-Créer la « voie urbaine des Iles » pour offrir une alternative au passage par l'Avenue de Romans / de Valence pour la circulation automobile. Ce projet – inscrit au PDU – s'appuierait essentiellement sur des rues existantes qui seraient connectées grâce à l'aménagement d'environ 900m de voies nouvelles pour relier la rue de Clémencière et le Chemin du Drac à la rue François Blumet.

4-Aménager un itinéraire cyclable et piétonnier de grande qualité, reliant Sassenage / Fontaine, la Presqu'Ile Scientifique, le Parc d'Oxford et la station Horloge de la ligne E du tramway. Entre Fontaine / Sassenage et la Presqu'Ile, cet itinéraire s'appuierait grande en partie sur les aménagements réalisés en lien avec le prolongement de la ligne C1 vers Sassenage. Entre la Presqu'Ile et Saint-Martin-le-Vinoux, il s'agirait de créer si nécessaire une nouvelle passerelle de franchissement de l'Isère, un agrandissement du passage sous la RN481 et un réaménagement des accès au Pont Bergonzoli. Pour mémoire, le Parc d'Oxford se situe à environ 800m de la station de tramway Oxford (terminus ligne B) et à environ 500m de la station de tramway Horloge (ligne E), et il 1km entre la Place de la Résistance (Presqu'Ile) et l'avenue du Maréchal Leclerc (axe principal de St Martin-le-Vinoux). On est donc sur des distances parcourables à pied ou en vélo sous réserve d'itinéraires plaisants, lisibles et attractifs.

On peut noter que par rapport à la variante BHNS étudiée pour le dossier d'enquête publique, **ce programme global permettrait probablement d'éviter la « *reconstruction du Pont d'Oxford avec 2 voies de circulation générale, 2 voies bus, une piste cyclable et des trottoirs pour un montant estimé entre 40 et 48M€* ».** Cette somme pourrait être redéployée pour la reconstruction ou le dédoublement du Pont des Martyrs.

On peut toutefois supposer que ce programme global sera supérieur aux investissements de l'alternative BHNS (62 à 73M€) voire du câble et du PEM Poya (80M€).

Mais il permettra de traiter de façon plus globale les problèmes de mobilité et de report modal du secteur, et devrait profiter à un nombre nettement plus élevé d'usagers.

Par ailleurs, **on peut supposer que son coût d'exploitation serait proche de celui de l'alternative BHNS étudiée pour l'enquête publique,** notamment car le prolongement de la ligne C1 jusqu'à Sassenage (+8km par rapport à son itinéraire actuel) pourra être en très grande partie compensé par la restructuration des offres sur les lignes 19, 20 et C6.