



Enquête flash auprès du monde économique sur le projet de transport par câble en région grenobloise

Octobre 2023

Le contexte

Dans un secteur nord-ouest où les contraintes techniques et géographiques sont importantes, le projet de transport par câble entre Fontaine-La-Poya et Saint-Martin-le-Vinoux, porté par le SMMAG, permettra de bénéficier d'un transport fiable, au temps de parcours attractif, accessible à tous (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), et permettra un maillage complet du réseau de transport public de la grande région grenobloise avec les lignes de tramway A, B et E (intermodalité) et le franchissement entre les 2 rives.

Les chiffres clés du projet

3,5 km

4 stations

13,5 minutes de trajet

65 M€ d'investissement

600 pers./h

Trams A, B et E connectés

Le tracé du projet



Pour en savoir plus sur le projet : <https://smmag.fr/investir-pour-lavenir/projet-de-transport-par-cable/>

Taux de réponse à l'enquête : 26 %

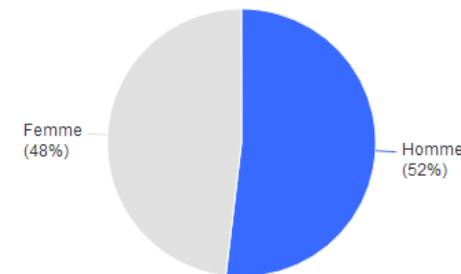
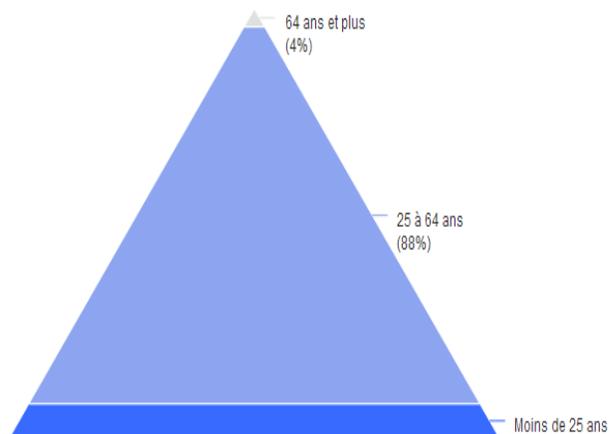
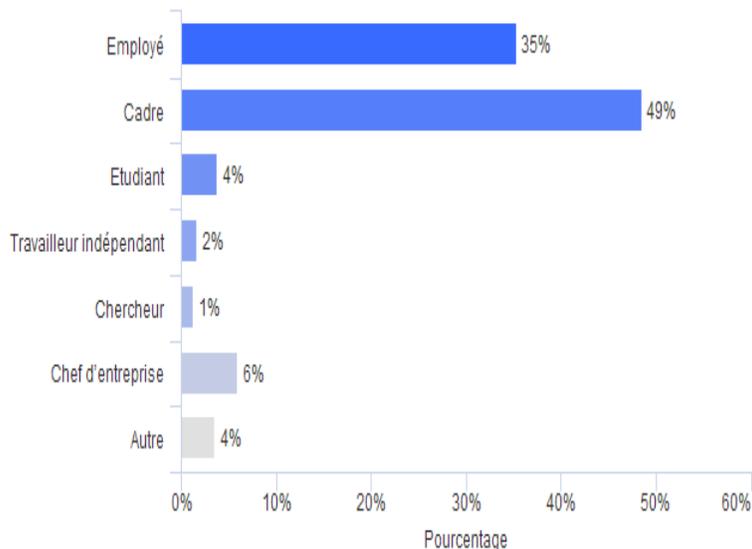
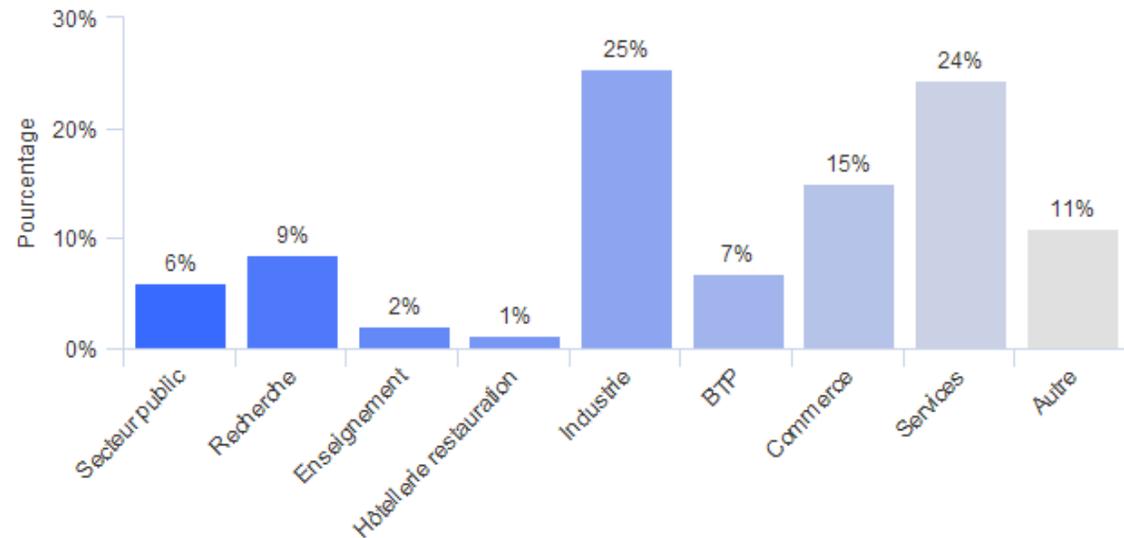
Cette enquête vise à donner une tendance, à un instant T, de la compréhension du projet de métrocâble.

Ce questionnaire a été administré en ligne entre le 24 octobre et le 5 novembre 2023 auprès **d'une cible de 3000 personnes** (monde économique et étudiants, chercheurs) de la région urbaine élargie (voir carte des répondants page suivante).

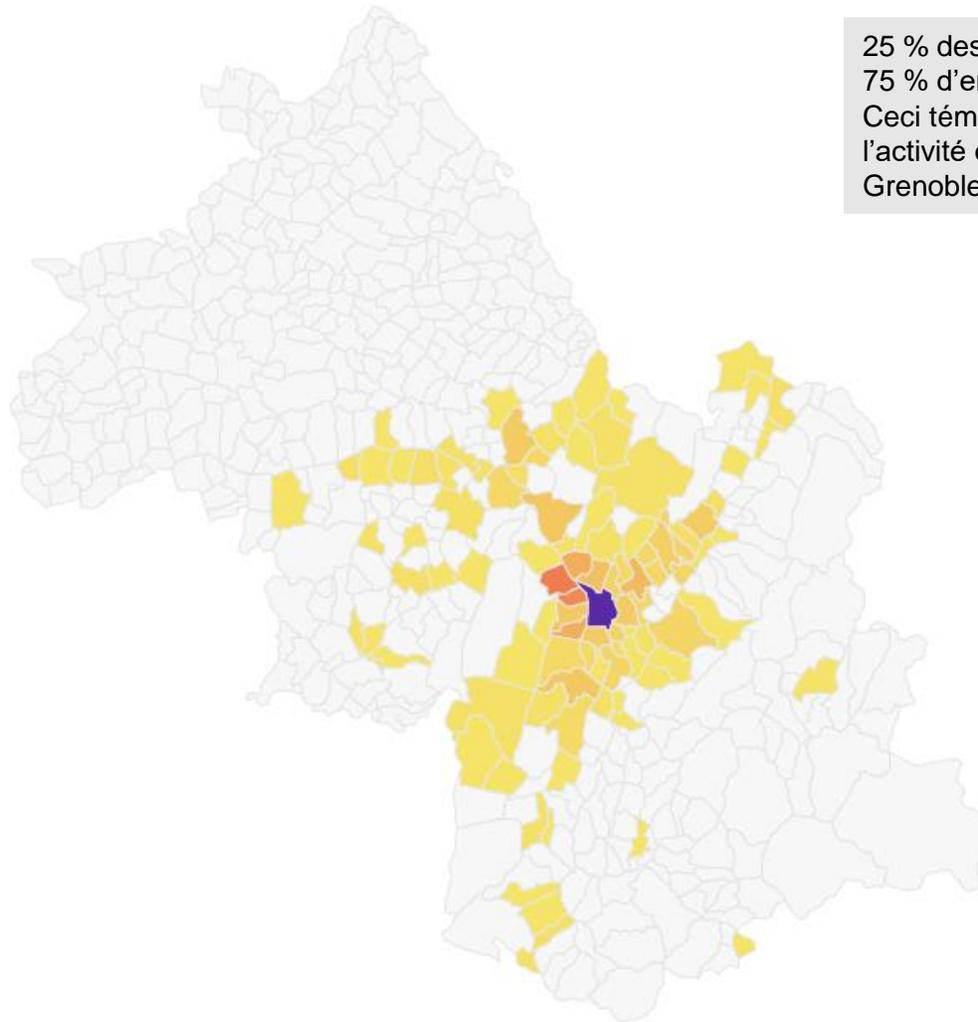
Au total, 812 réponses ont pu être exploitées, soit un taux de réponse de 26 %.

A noter que ce taux de réponse est d'autant plus significatif que l'interrogation a eu lieu sur la période de vacances de la Toussaint.

Les répondants sont répartis de façon homogène entre les hommes et les femmes, sont principalement des actifs, **dirigeants et salariés d'entreprises privées**, ou dans la recherche. Ils travaillent essentiellement sur la presqu'île de Grenoble. Réalisée pendant les vacances scolaires, cette enquête sous-estime les réponses des profils étudiants/enseignants/chercheurs.



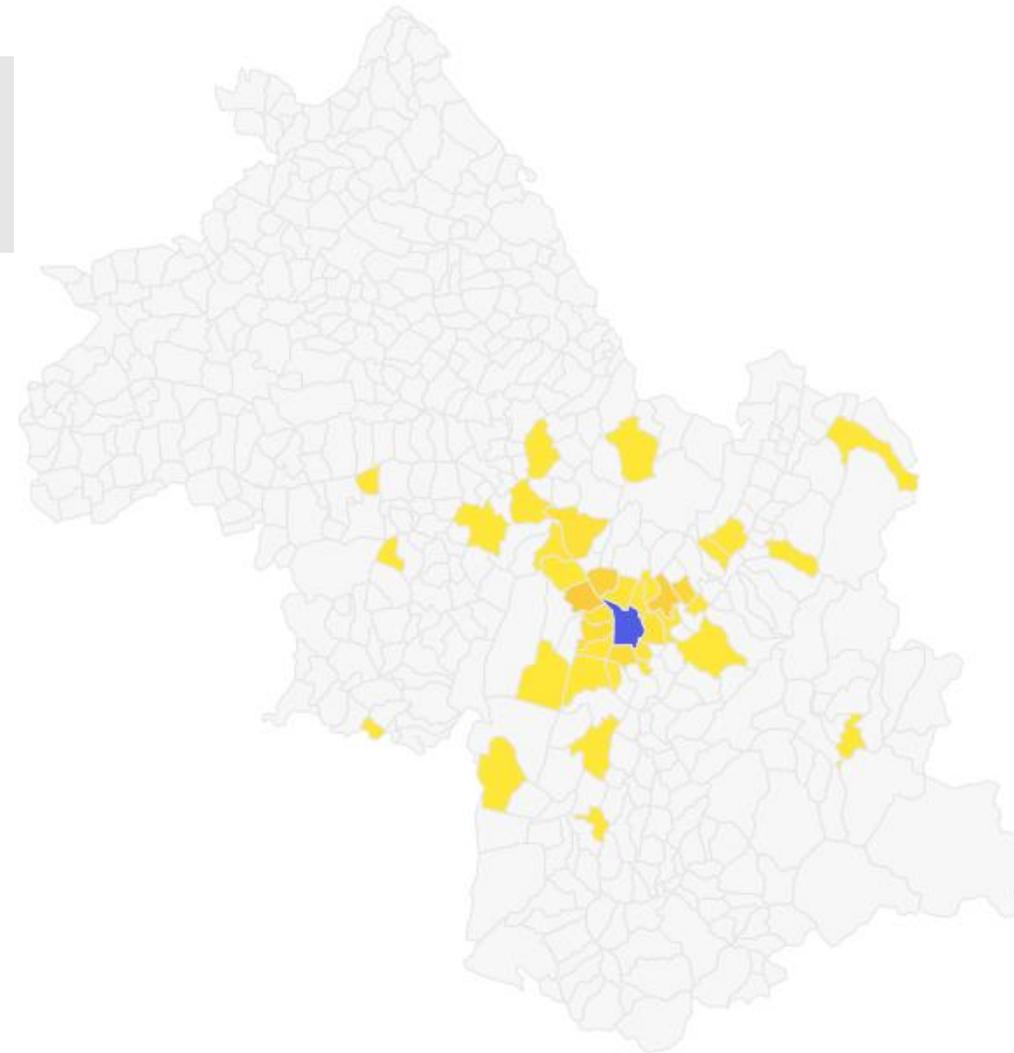
Commune de résidence



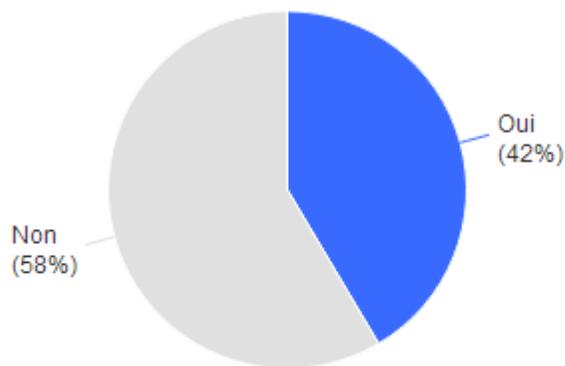
25 % des répondants habitent Grenoble et 75 % d'entre eux travaillent à Grenoble. Ceci témoigne de la concentration de l'activité économique sur la Presqu'île de Grenoble.



Commune de travail

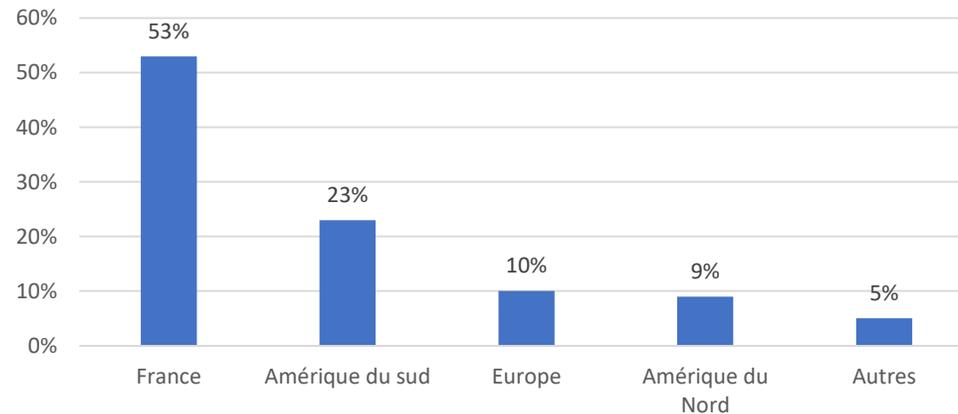


Connaissez-vous d'autres projets de transport par câble urbain faisant référence en France ou à l'étranger ?



42 % des répondants ont connaissance d'autres projets de transport par câble urbain. Parmi ceux-ci, en France, les transports par câble de Toulouse (Téléo) et Brest sont les plus connus, suivi de Saint-Denis de la Réunion. A l'étranger, l'Amérique du Sud et l'Europe disposent de nombreux téléphériques urbains.

Lesquels ?



Principaux pays et câbles urbains cités par les répondants :

- France : Toulouse, Brest, Saint Denis de la Réunion, et des projets en cours d'étude
- Amérique du Sud : Brésil, Bolivie, Colombie, Mexique
- Europe : Italie, Autriche, Espagne, Portugal, ainsi que Suisse, Angleterre
- Amérique du Nord : Etats-Unis
- Autres : Algérie, Chine, Japon...

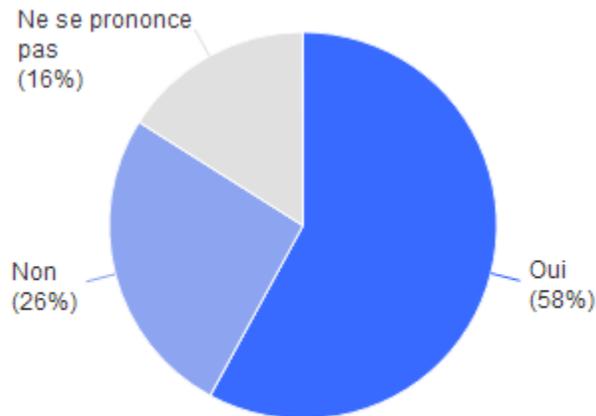
Etes-vous favorable au projet de transport par câble urbain de la Métropole ?

Les 2/3 des dirigeants et salariés répondants sont favorables au projet de transport par câble de la Métropole.

En effet 58 % des répondants donnent un avis favorable au projet auxquels s'ajoutent 8 % d'indécis.

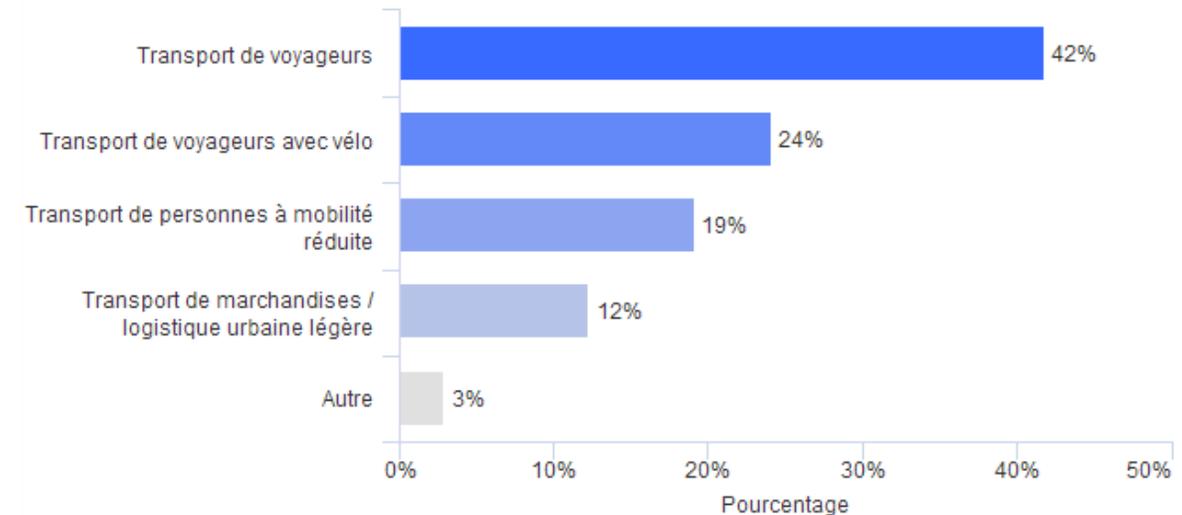
1/3 des répondants sont défavorables au projet de transport par câble de la Métropole.

En effet, 26 % expriment un avis défavorable auxquels on ajoute 8 % des indécis.



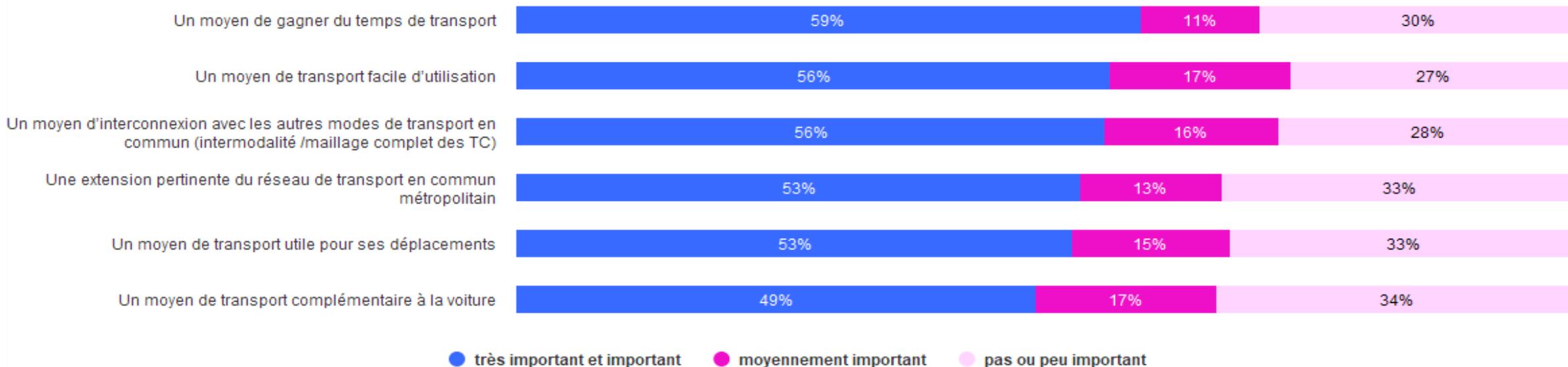
Quels sont les usages les plus pertinents de ce mode de transport ?

- **42 % des répondants pensent que le Métrocâble est pertinent pour le transport de voyageurs**, puis 24 % le transport de voyageurs avec vélos ou 19 % des personnes à mobilité réduite.
- 12 % pensent également possible un transport de marchandises légères. Toutefois, les répondants s'interrogent sur la faisabilité technique de transporter des marchandises avec des cabines en continu dans les gares, sans arrêt formalisé pour charger.



Votre avis sur le projet de transport par câble

Pensez-vous que ce projet de transport par câble est/sera pour l'utilisateur ?

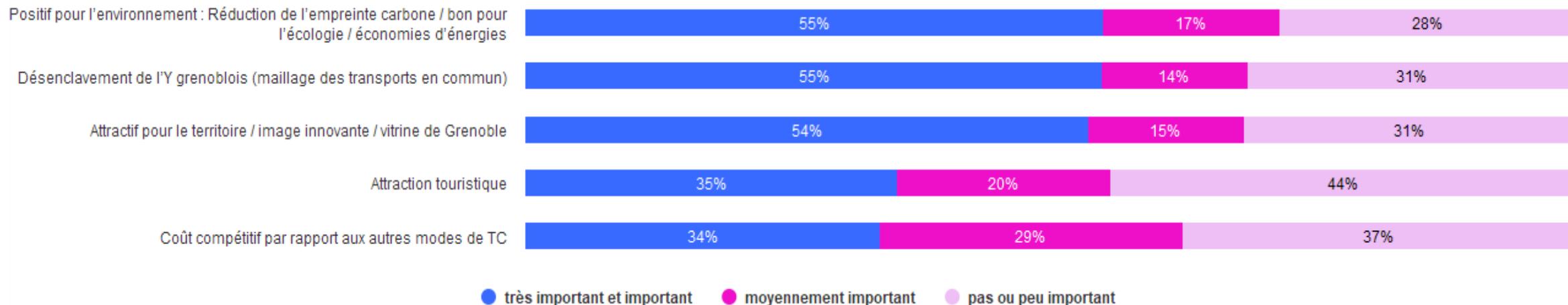


Les atouts du projet de transport par câble de la Métropole plébiscités par les répondants sont :

- Un moyen de gagner de temps de transport (59% des répondant jugent ce critère important voire très important).
- Un moyen de transport facile d'utilisation et permettant l'interconnexion avec les autres modes de transport en commun (56 % des répondants).
- Un moyen de transport utile pour les déplacements et une extension pertinente du réseau de transport en commun métropolitain (53 % des répondants).
- Un moyen de transport complémentaire à la voiture (49 % des répondants).

Les avis défavorables au projet expriment une réserve sur le coût du projet et regrettent que le tracé envisagé n'apporte rien aux personnes venant du nord ouest de l'agglomération.

Quels sont les bénéfices attendus du Métrocâble pour l'entreprise / le territoire ?



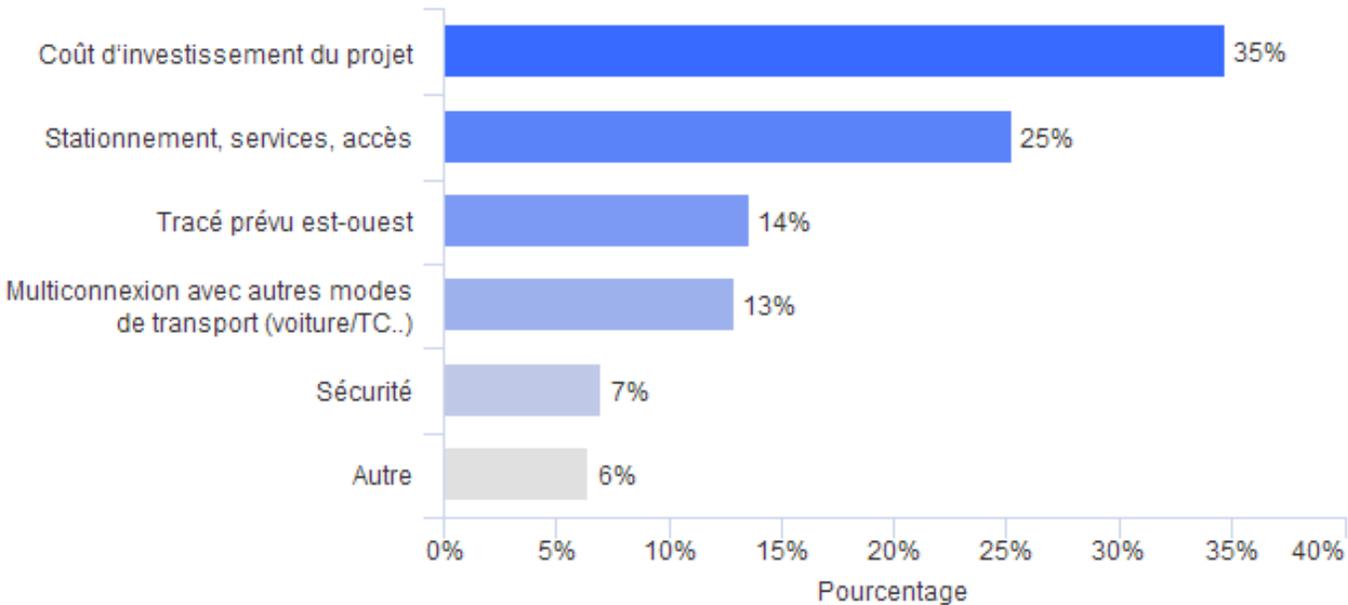
Au-delà des atouts pour l'utilisateur, le Métrocâble est perçu comme un moyen vertueux de se déplacer, visant une mobilité décarbonée peu polluante et positive pour l'environnement. Il contribue à véhiculer une image innovante du territoire. Il participe de fait au désenclavement de l'Y grenoblois grâce à l'interconnexion avec les lignes de tramway A, B et E.

Ainsi, pour plus de 54-55 % des répondants, le projet de transport par câble de la Métropole est pertinent et très pertinent sur les affirmations suivantes :

- Positif pour l'environnement
- Désenclavement de l'Y grenoblois,
- Image innovante.

En revanche, les répondants ne misent pas sur l'attraction touristique générée par le Métrocâble et s'interrogent sur le coût du projet.

Quels seraient les freins du Métrocâble ?



Bien que majoritairement favorables au projet, certains répondants émettent quelques réserves, liées pour certaines à une méconnaissance du détail du projet.

Ainsi le coût d'investissement du projet et les conditions de stationnement, d'accès et de services apparaissent comme les freins les plus cités :

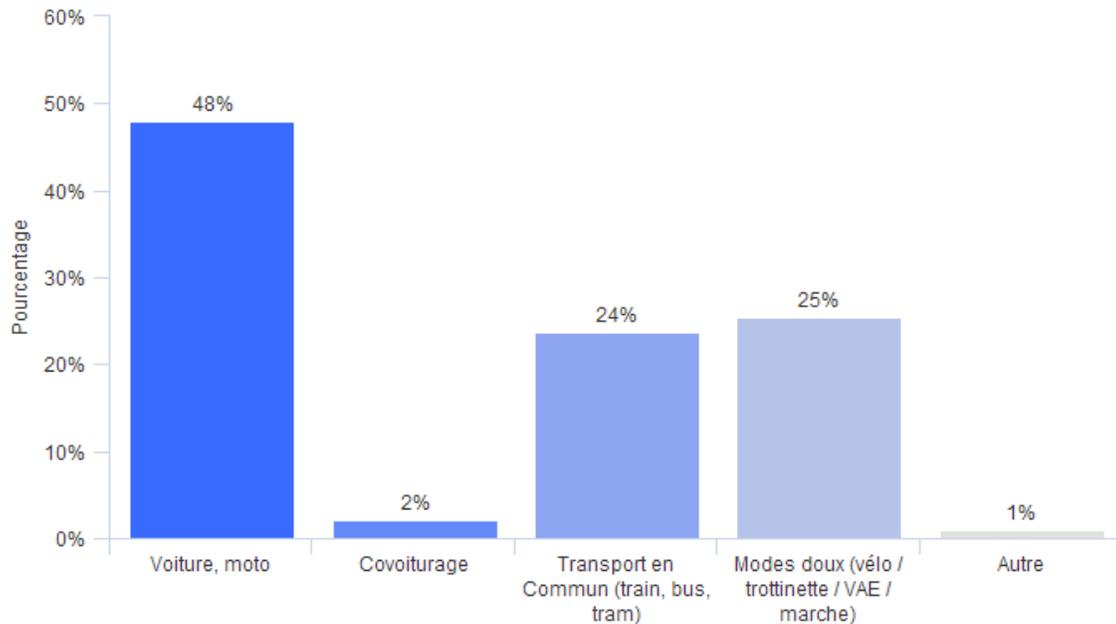
- Les répondants s'interrogent sur le coût de l'investissement initial (par rapport à une ligne de tramway ou à une autre ligne de transport en commun), le coût d'entretien, le coût pour l'utilisateur (tarif d'un trajet).
- De même, les modalités pratiques de stationnement, parking-relais, fréquence du service.. ne sont pas connues.

Par ailleurs, d'autres freins sont avancés sur ce projet :

- **Le tracé prévu est-ouest** : il est jugé inadapté voire inutile car il ne répond pas à un besoin existant (les flux ne sont pas suffisants) ou est déjà pourvu par une ligne de transport en commun (bus C6). Pas de zone de chalandise suffisante.
- **Les impacts environnementaux** : impacts sur la faune et flore, artificialisation des sols, zone inondable
- **Les nuisances aux riverains** : nuisances sonores, visuelles, dévalorisation de l'immobilier.

Enfin, le contexte local a évolué depuis la prise de décision de la réalisation du Métrocâble. En effet, le télétravail et l'élargissement de l'A480 ont fluidifié les conditions de circulation dans la Métropole et facilité l'accès à la presqu'île de Grenoble notamment.

Quel moyen de transport utilisez-vous principalement pour vos trajets quotidiens ?



Dans le cadre de cette enquête-flash, nous avons souhaité connaître les pratiques actuelles de déplacement des répondants lors de leurs trajets quotidiens.

Compte tenu de l'origine géographique des répondants, les résultats sont cohérents avec ceux de l'enquête déplacements EMC2*.

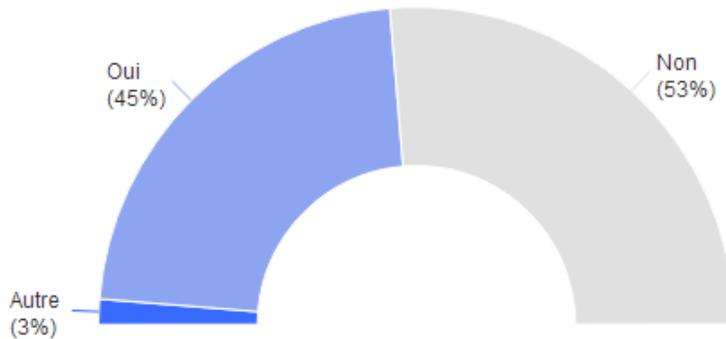
- **50 % des répondants utilisent la voiture/moto/covoiturage** pour effectuer leurs trajets quotidiens. Cette part modale est de 53 % dans la grande région grenobloise, et de 37 % dans le cœur métropolitain.
- **24 % des répondants utilisent les transports en commun (TC)** pour se déplacer quotidiennement. Cette part est beaucoup plus élevée que dans l'enquête EMC2 qui enregistre 11 % pour la grande région grenobloise et 17 % pour le cœur métropolitain. Ce résultat plaide en faveur du métrocâble puisque l'utilisation des TC est déjà bien ancrée dans les habitudes des répondants.
- **25 % des répondants utilisent les modes doux pour se déplacer** (vélo et marche principalement). Dans l'enquête EMC2, la part des modes doux est de 35 % dans la grande région grenobloise et de 44 % dans le cœur métropolitain.

Ainsi si la voiture représente toujours environ la moitié des déplacements, on voit que sur le territoire concerné par l'enquête, l'utilisation des transports en commun est au moins aussi importante que l'utilisation des modes doux pour effectuer ses trajets du quotidien.

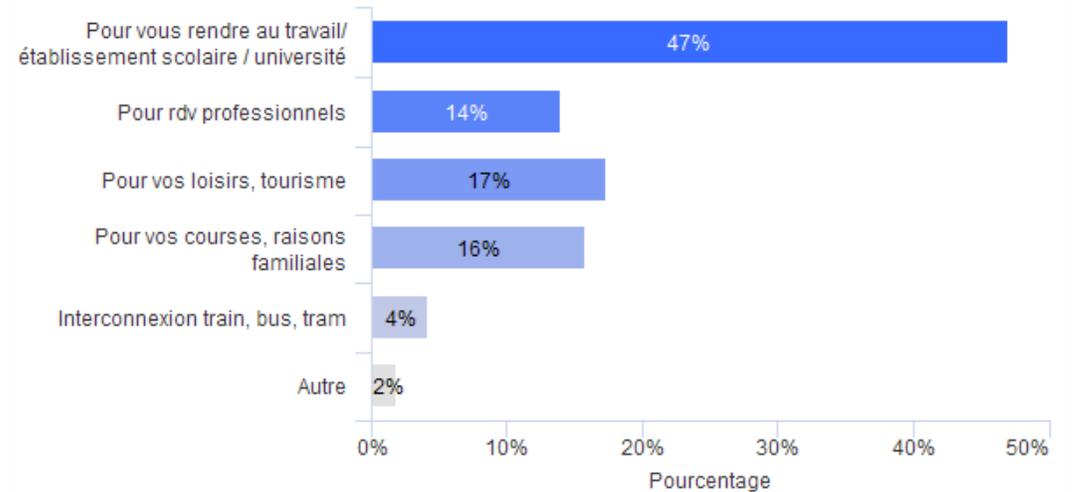
* Enquête mobilité grande région grenobloise - AURG – 2021-

<https://basedoc.aurg.fr/dyn/portal/index.xhtml?page=alo&alold=13003&espaceId=50>

Actuellement, vous déplacez-vous (ou allez-vous) dans ce secteur géographique Est-Ouest de la Métropole ?



Pour quelles raisons effectuez-vous ces déplacements Est-Ouest-Est ?



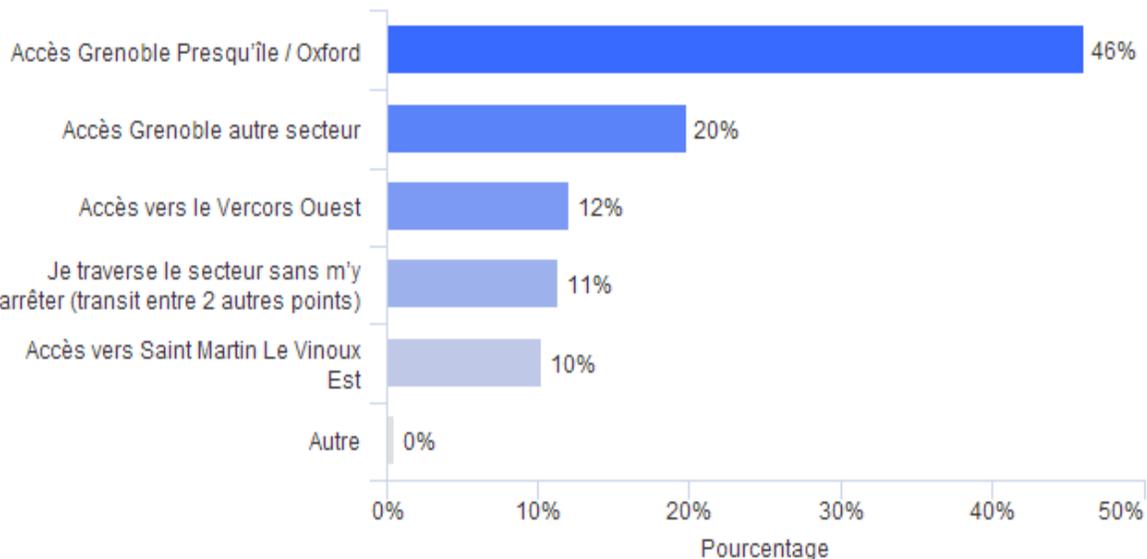
Près de la moitié des répondants à l'enquête sont concernés par le tracé prévu par le projet de métrocâble à savoir les déplacements entre l'est et l'ouest de la Métropole.

Les motifs de déplacement des répondants correspondent aux principaux motifs identifiés lors de la réalisation de l'enquête mobilité EMC2*, avec toutefois des nuances liées à la population interrogée.

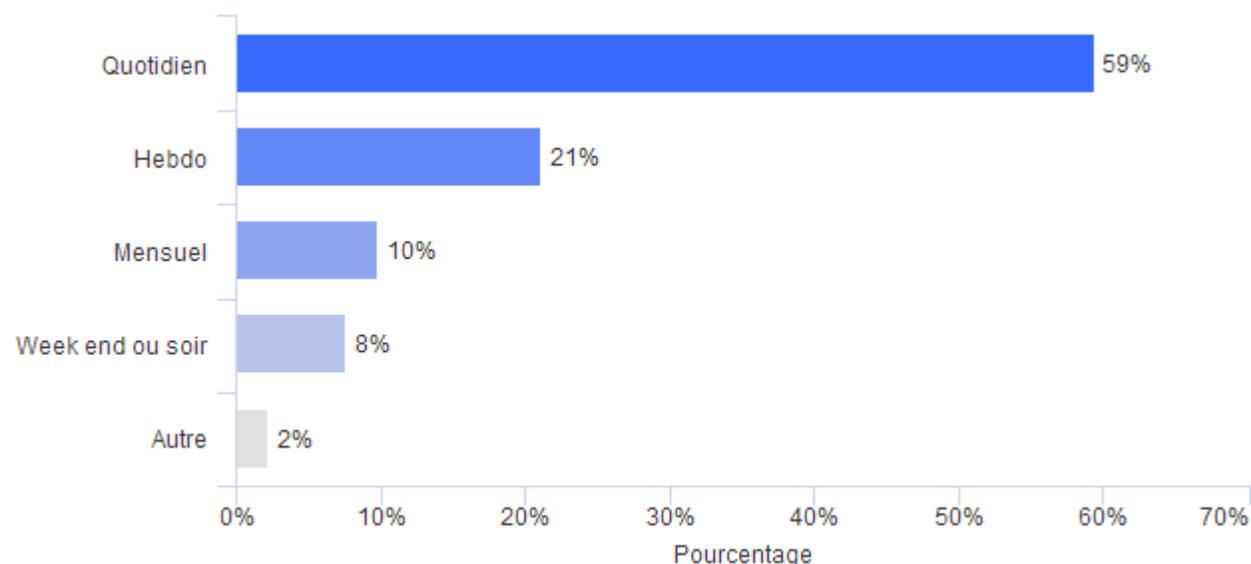
- Ainsi 61 % des déplacements effectués vers cette zone géographique correspondent aux trajets domicile/travail/rdv professionnels ou domicile/école/université. Cette part est surreprésentée par rapport à l'enquête EMC2* qui estime à 50 % environ ce motif de déplacement (22% travail, 13 % études et 16 % accompagnement) en semaine dans la grande région grenobloise. Ceci tient au fait que nous avons interrogé sur un périmètre « affaires », et le monde économique (salariés), davantage que des citoyens (retraités, famille...).
- 17 % des déplacements dans cette zone géographique sont réalisés pour les loisirs et tourisme. L'enquête EMC2 confirme que 17 % des déplacements dans la grande région grenobloise sont effectués pour le motif « loisirs ».
- Enfin, 16 % des déplacements des répondants sont effectués pour faire les courses ce que confirme également l'enquête EMC2 avec 18 % de déplacements pour motif « achats » dans la grande région grenobloise.

*Enquête mobilité grande région grenobloise - AURG – 2021- <https://basedoc.aurg.fr/dyn/portal/index.xhtml?page=alo&alold=13003&espaceId=50>

Quelles sont vos destinations ?



A quelle fréquence effectuez-vous ces déplacements ?



Parmi les destinations identifiées sur le tracé du projet de métrocâble :

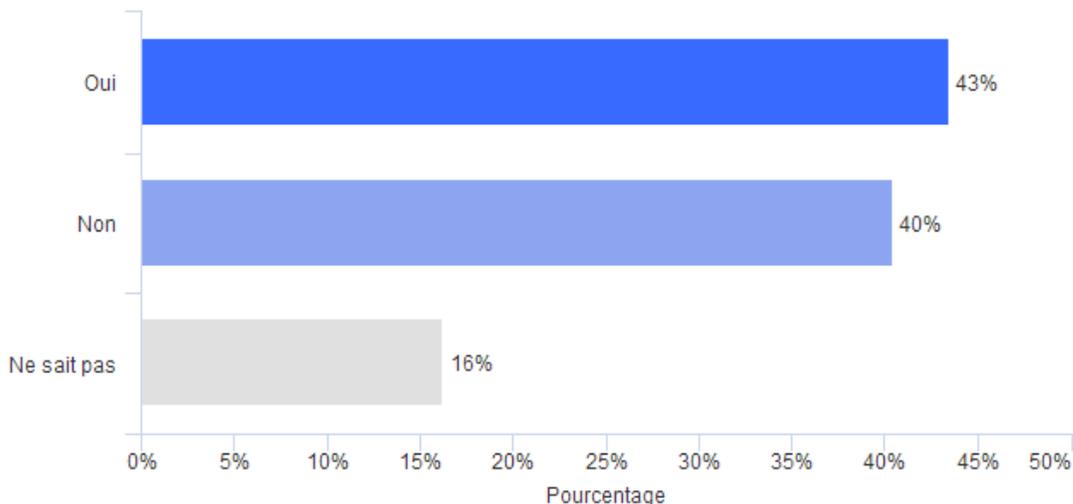
- **Près de la moitié des répondants à l'enquête se rendent sur la presqu'île de Grenoble** lors de leurs déplacements dans ce secteur géographique, secteur en fort développement, doté d'importantes entreprises, centres de recherche et écoles/universités.
- 20 % se rendent à Grenoble dans d'autres secteurs hors presqu'île,
- Les autres déplacements, environ 10 % chacun, correspondent soit à un accès vers l'est de la Métropole (coté chartreuse), soit un accès vers l'ouest (Vercors), soit un moyen de traverser le secteur sans s'y arrêter.

Ces déplacements sont effectués quotidiennement pour près de 60 % des répondants, à mettre en lien avec le motif de déplacement pour se rendre au travail ou à l'école.

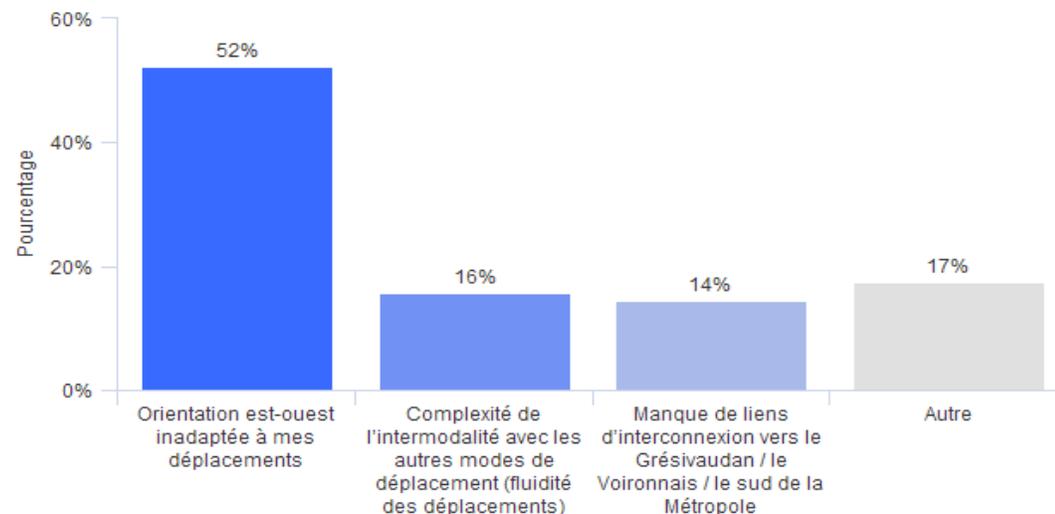
Demain, pensez-vous utiliser le téléphérique urbain ?

Cette enquête-flash permet d'avoir, à un instant T, les intentions d'utilisation de la future ligne de métrocâble.

- **43 % des répondants ont l'intention d'utiliser le Métrocâble.**
- 40 % n'envisagent pas de l'utiliser.
- 16 % ne savent pas encore s'ils l'utiliseront.



Pour quelles raisons pensez-vous ne pas utiliser le Métrocâble ?

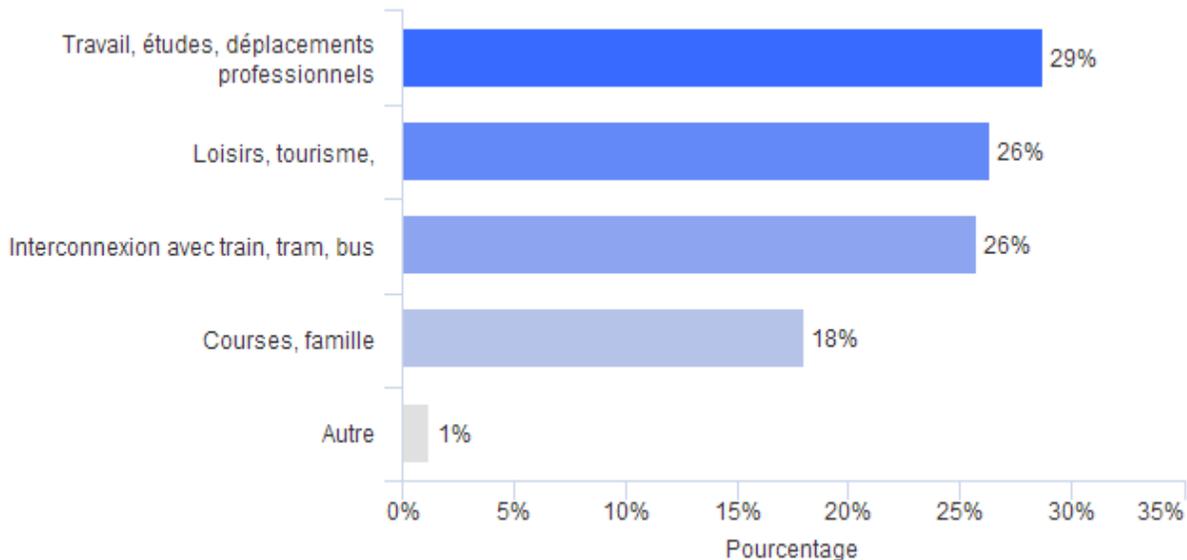


Parmi les 40% qui ne l'utiliseront pas, les raisons évoquées sont :

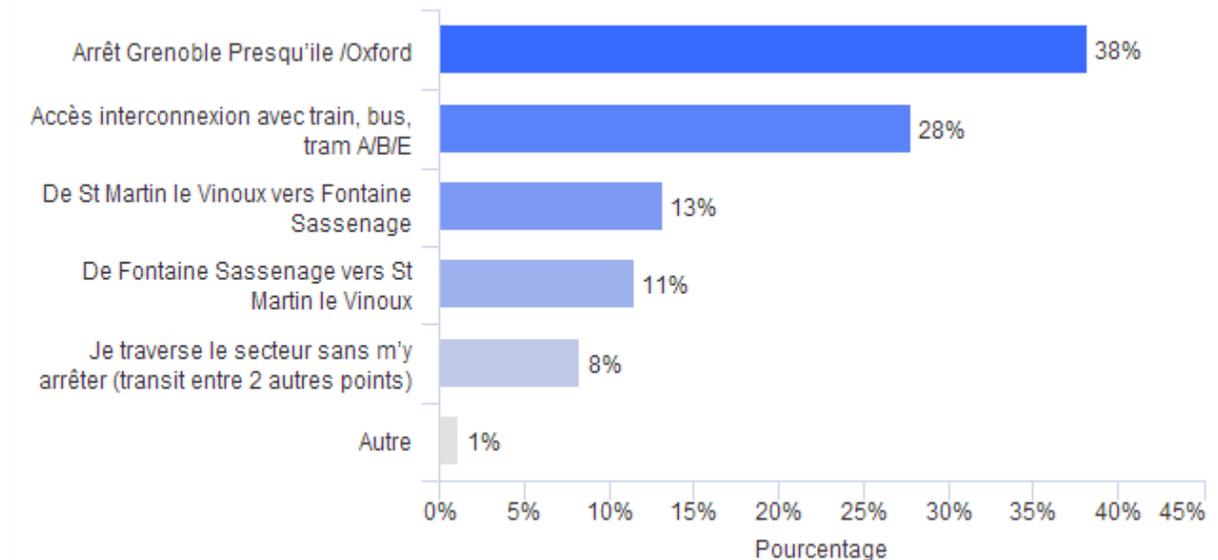
- **l'orientation est-ouest de la future ligne**, jugée inadaptée à leurs déplacements (points de départ et d'arrivée de la ligne peu fréquentés).
- **la complexité de l'intermodalité** avec les autres modes de transport (question des parkings relais notamment).
- **le manque d'interconnexion** avec les autres territoires de la grande région grenobloise, limitant l'intérêt du projet et le désenclavement.
- **l'usage du vélo**, plus rapide, plébiscité pour ce trajet ou le déploiement de nouvelles voies de bus, préférées à ce projet.

Votre utilisation future du métrocâble

Si vous comptez l'utiliser, pour quelles finalités ?



Pour quelles liaisons Est Ouest ?



Pour les 43 % qui utiliseront le métrocâble, et en cohérence avec les déplacements actuels des répondants à cette enquête :

- Le métrocâble servira d'abord à se rendre au travail/ études puis à prendre un autre mode de transport en commun (train, tram, bus..).
- Le métrocâble est plébiscité d'abord pour atteindre la presqu'île de Grenoble puis comme vecteur d'interconnexion avec les autres modes de TC.
- Encore une fois, les extrémités Ouest et Est de la ligne ne correspondent pas à un besoin de liaison actuellement.

L'utilisation plutôt ponctuelle du métrocâble est également envisagée, tant que la ligne n'a pas prouvé son efficacité (wait and see).

La connaissance du projet Métrocâble : 78 % des répondants connaissent le projet de transport par câble de la Métropole de Grenoble

L'avis global sur le projet : les 2/3 des répondants émettent un avis favorable sur le projet.

- **Les atouts** :

- Un moyen de gagner de temps de transport (59% des répondant jugent ce critère important voire très important).
- Un moyen de transport facile d'utilisation et permettant l'interconnexion avec les autres modes de transport en commun (56 % des répondants).
- Un moyen de transport utile pour les déplacements et une extension pertinente du réseau de transport en commun métropolitain (53 % des répondants).
- Un moyen de transport complémentaire à la voiture (49 % des répondants).

- **Les bénéfices attendus** : pour plus 54-55 % des répondants, le projet de transport par câble de la Métropole est pertinent et très pertinent sur les affirmations suivantes :

- Positif pour l'environnement
- Désenclavement de l'Y grenoblois,
- Image innovante.

- **Les freins** : un tracé peu adapté aux besoins actuels de déplacement qui ne désenclave pas le trafic Nord Sud / un impact environnemental / d'autres besoins de mobilité en transport en commun plus urgents (tram, RER métropolitain) / peu d'attrait touristique.

- **Les pratiques actuelles de déplacement** : Près de la moitié des répondants à l'enquête sont concernés par le tracé prévu par le projet de métrocâble.

La voiture représente la moitié (50%) des déplacements. Par ailleurs, sur le territoire concerné par l'enquête, l'utilisation des transports en commun est au moins aussi importante que l'utilisation des modes doux pour effectuer ses trajets du quotidien (24% et 25%).

- **L'utilisation future du métrocâble** : 43 % des répondants se prononcent pour une utilisation régulière ou ponctuelle du Métrocâble.

Profil des répondants : des actifs, majoritairement salariés d'entreprises privées, habitant la Métropole et travaillant principalement sur la presqu'île de Grenoble.

Pour conclure, le monde économique (dirigeants d'entreprises et salariés) émet un avis favorable au projet de transport par câble de la Métropole.

