



MÉTROCÂBLE
PROJET DE LIAISON FONTAINE /
SASSENAGE / GRENOBLE /
SAINT-MARTIN-LE-VINOUX

BILAN
DE LA CONCERTATION
PRÉALABLE

5 OCTOBRE AU 13 NOVEMBRE 2015



GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE

Sommaire

CONTEXTE ET CADRE	4
LE DISPOSITIF	10
LA MOBILISATION DES PUBLICS	12
LES REGISTRES	14
Le Forum	15
Fontaine	37
Sassenage	45
St-Martin-le-Vinoux	47
Grenoble	58
LA DATA-VISUALISATION ET LES AVIS DES INTERNAUTES	70
LES ATELIERS URBAINS	94
LES ACTIONS COMPLÉMENTAIRES	132
LES RETOURS PRESSE	144
CONCLUSION	152



INTRODUCTION

Grenoble-Alpes Métropole s'est engagée à mettre en place des démarches de participation citoyenne d'importance sur tous les grands projets de son territoire, ainsi que dans l'élaboration de ses politiques publiques.

Le projet d'une liaison par câble entre Fontaine, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux est un projet d'une envergure majeure, la démarche de participation le concernant devait donc être à la hauteur des attentes.

Ce bilan de la concertation préalable apporte un témoignage exhaustif et vivant de trois mois d'échanges. Les participants ont pu avoir en mains des outils permettant d'appréhender les marges de manœuvres et les contraintes techniques et financières existantes sur ce projet.

À la suite de cette phase et en fonction des décisions prises par l'assemblée métropolitaine, un nouveau dispositif de participation pourra être mis en place.

Encourager la participation

Pour élaborer toutes ses politiques d'aménagement, Grenoble-Alpes Métropole entend associer la population. Ainsi, par délibération du 3 Juillet 2015, Grenoble-Alpes Métropole a défini les modalités d'une concertation préalable au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme concernant le projet d'une liaison par câble entre Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux.





CONTEXTE ET CADRE

Des contraintes spécifiques

Un territoire morcelé, une défiance de liaisons transversales

Le territoire Nord-Ouest de la Métropole Grenobloise est caractérisé par une série de ruptures structurantes orientées Nord-sud, d'origines naturelle et humaine rendant difficiles les liaisons transversales et justifiant la mise en place d'un câble urbain.

Des ruptures d'origines naturelles

Le territoire Nord-Ouest est contraint entre les massifs du Vercors et de la Chartreuse qui offrent des versants raides et difficilement urbanisables. Il est parcouru en son centre par le Drac et l'Isère qui se rejoignent pour former l'Isère.

Des ruptures d'origines humaines

La Métropole grenobloise a développé ses axes de transport le long des vallées. Le territoire Nord-Ouest se trouve ainsi coupé par trois axes majeurs de circulation orientés Nord-Ouest : l'A480 tout d'abord, une autoroute urbaine gratuite gérée par la DIR Centre- Est qui fait le lien entre l'A48 et l'A51 et qui fait office de rocade ouest pour l'agglomération grenobloise, la RN481

ensuite, anciennement A48 mais déclassée en 2011, et enfin la voie SNCF.

Un secteur soumis à une forte densification

Le territoire Nord-Ouest est également marqué par la concentration de nombreux projets d'aménagement qui à l'horizon 15 - 30 ans apporteront de nouveaux volumes de déplacements.

Les Portes du Vercors

Le projet des Portes du Vercors consiste dans le développement d'un quartier à vocation urbaine mixte, sur les communes de Sassenage et de Fontaine. Il s'agit actuellement de la seule ZAC mixte portée par la Métropole de Grenoble. L'opération porte sur un périmètre total de 95.8 ha pour un périmètre opérationnel du 70 ha. L'objectif est d'attirer à l'horizon 2035 de l'ordre de 5.700 habitants supplémentaires et près de 1700 emplois, répartis dans diverses activités. A terme, on estime ainsi à plus de 15.000 véhicules jours l'augmentation de circulation liée à ce projet.

Le projet de l'esplanade

L'esplanade est un quartier emblématique de Grenoble. Porte d'entrée Nord de la ville, il est également très peu mis en valeur. Depuis les années soixante, ce quartier n'a pas connu d'intervention significative en matière d'aménagement urbain alors que les enjeux d'espaces publics, de redynamisation des activités,

de rénovation des constructions existantes y sont importants. Un projet urbain est en cours d'élaboration, qui engendrerait entre 3.000 et 4.000 véhicules jours supplémentaires.

L'opération presque île

L'opération Grenoble Presqu'île est une ZAC portée par la ville de Grenoble. Elle est comprise dans le périmètre de l'appel à projet national Eco-cité, comprenant également le pôle de compétitivité Minatec et le campus GIANT. Les objectifs sont importants : passer de 15.000 à 25.000 actifs, de 3.000 à 10.000 étudiants et construire 1.500 nouveaux logements. Au total on estime l'augmentation de déplacements/jours à près de 70.000. Le projet dispose également d'un fort volet environnemental. Il envisage de contenir, malgré cette densification, le nombre d'automobiles sur le territoire de la Presqu'île, en réduisant la part modale de la voiture de 55% à seulement 20% des déplacements. Le nombre de déplacements doublant presque, il s'agit donc d'un objectif ambitieux, rendant indispensable la création d'un report modal vers les transports en commun et les modes actifs.

Les objectifs du projet

+ Relier les lignes de tramway A, B et E

pour améliorer et développer les déplacements transversaux dans le Nord-Ouest de l'agglomération

+ Compléter l'offre globale de déplacements

en offrant des points d'échanges supplémentaires entre les divers modes de transport en commun

+ Permettre aux différentes opérations d'aménagement

en cours dans le secteur (Presqu'île, Parc d'Oxford, Esplanade et Portes du Vercors) de se conforter mutuellement plutôt que d'être envisagées isolément

+ Relier en quelques minutes

ces nouveaux quartiers d'habitat et d'activité

+ Répondre aux enjeux des mutations climatiques

et énergétiques et contribuer ainsi au bien-être des habitants, tout en renforçant le rayonnement et l'attractivité de la métropole grenobloise

La délibération

Extrait du registre des délibérations du Conseil Métropolitain

Séance du 03 juillet 2015

OBJET : DEPLACEMENTS - Projet de liaison par câble Fontaine-Grenoble-Saint Martin le Vinoux - définition des modalités de concertation préalable L300-2.

Délibération n° 3

Rapporteur : Yann MONGABURU

Le trois juillet deux mille quinze à 10 heures 00, le Conseil métropolitain de Grenoble-Alpes Métropole s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Christophe FERRARI, Maire de Pont de Claix, Président de la Métropole.

Nombre de conseillers métropolitains en exercice au jour de la séance : 124

Nombre de conseillers métropolitains votants (présents et représentés) : 124 de la n°1 à la n°17, 122 de la n°18 à la n°33, 121 de la n°34 à la n°55, 117 sur la n°56, 114 de la n°57 à la n°69, 112 de la n°70 à la n°72, 110 de la n°73 à la n°90, 109 de la n°91 à la n°98.

Présents :

Bresson : REBUFFET de la n°1 à la n°32, pouvoir à FASOLA de la n°33 à la n°98 – **Brié et Angonnes :** BOULEBSOL de la n°1 à la n°33, pouvoir à AUDINOS de la n°34 à la n°98, CHARVET de la n°1 à la n°33, pouvoir à BIZEC de la n°34 à la n°98 – **Champ sur Drac :** MANTONNIER, NIVON – **Champagnier :** CLOTEAU de la n°1 à la n°2, de la n°8 à la n°98, pouvoir à BALESTRIERI de la n°3 à la n°7 – **Claix :** OCTRU de la n°1 à la n°55, STRECKER de la n°1 à la n°55 – **Corenc :** MERMILLOD-BLONDIN, QUAIX – **Domène :** LONGO, SAVIN – **Echiroles :** JOLLY de la n°1 à la n°17, LABRIET de la n°1 à la n°2, de la n°20 à la n°98, pouvoir à SULLI de la n°3 à la n°19, LEGRAND, MONEL de la n°1 à la n°56, pouvoir à LEGRAND de la n°57 à la n°98, PESQUET, SULLI – **Eybens :** BEJAJI de la n°1 à la n°58, pouvoir à MONGABURU de la n°59 à la n°98, MEGEVAND de la n°1 à la n°2, pouvoir à BEJAJI de la n°3 à la n°58 et pouvoir à SABRI de la n°59 à la n°98 – **Fontaine :** BALDACCHINO de la n°9 à la n°98, pouvoir à TROVERO de la n°1 à la n°8, DUTRONCY, THOVISTE de la n°1 à la n°11, pouvoir à PUISSAT de la n°12 à la n°98, TROVERO – **Gières :** DESSARTS de la n°1 à la n°8, de la n°20 à la n°98, pouvoir à VERRI de la n°9 à la n°19, VERRI de la n°9 à la n°98, pouvoir à THOVISTE de la n°1 à la n°8 – **Grenoble :** BERANGER de la n°1 à la n°70, pouvoir à MERMILLOD-BLONDIN de la n°71 à la n°98, BERNARD, BERTRAND de la n°1 à la n°25, de la n°33 à la n°98, pouvoir à BERNARD de la n°26 à la n°32, BOUILLON, BOUZAÏENE de la n°1 à la n°33, pouvoir à BERNARD de la n°34 à la n°98, CAZENAVE, C. GARNIER de la n°1 à la n°13, de la n°34 à la n°98, pouvoir à CAPDEPON de la n°14 à la n°33, BURBA de la n°1 à la n°56, CLOUAIRE de la n°1 à la n°8, de la n°12 à la n°98, pouvoir à CAPDEPON de la n°9 à la n°11, CAPDEPON de la n°1 à la n°3, de la n°9 à la n°98, pouvoir à BERNARD de la n°4 à la n°8, CHAMUSSY, DATHE, DENOYELLE de la n°1 à la n°8, de la n°12 à la n°98, pouvoir à OUDJAUDI de la n°9 à la n°11, FRISTOT, HABFAST, JACTAT de la n°1 à la n°8, de la n°26 à la n°98, pouvoir à PIOLLE de la n°9 à la n°25, JORDANOV de la n°1 à la n°55, pouvoir à BURBA sur la 56, JULLIAN, LHEUREUX de la n°1 à la n°8, pouvoir à DATHE de la n°9 à la n°98, MACRET de la n°1 à la n°13, de la n°30 à la n°98, pouvoir à OUDJAUDI de la n°14 à la n°29, MONGABURU, PIOLLE, de la n°1 à la n°56, pouvoir à WOLF de la n°57 à la n°98, SABRI, SALAT – **Jarrie :** BALESTRIERI, GUERRERO – **Herbeys :** CAUSSE – **La Tronche :** SPINDLER, WOLF – **Le Fontanil-Cornillon :** DE SAINT LEGER – **Le Gua :** MAYOUSSIER – **Meylan :** CARDIN, PEYRIN – **Miribel Lanchâtre :** PUISSAT – **Montchaboud :** FASOLA – **Murianette :** GRILLO – **Notre Dame de Commiers :** MARRON – **Notre Dame de Mesage :** TOIA, de la n°4 à la n°55, pouvoir à

1DL15583
8. 7.

Page 1 sur 5

CAUSSE de la n°1 à la n°3, et de la n°56 à la n°98 – **Noyarey** : ROUX de la n°1 à n°69, SUCHEL de la n°8 à la n°58, pouvoir à ROUX de la n°1 à la n°7, et de la n°59 à la n°69 – **Poisat** : BURGUN, BUSTOS – **Le Pont de Claix** : BEYAT-GRAND de la n°57 à la n°98, pouvoir à FERRARI de la n°1 à la n°56, DURAND, FERRARI, – **Proveysieux** : RAFFIN de la n°1 à la n°55, pouvoir à MAYOUSSIER de la n°56 à la n°98 – **Quaix en Chartreuse** : POULET – **Saint Barthélémy de Séchillienne** : STRAPPAZZON – **Saint Egrève** : BOISSET, HADDAD KAMOWSKI de la n°1 à la n°12, de la n°33 à la n°98, pouvoir à BOISSET de la n°13 à la n°32, – **Saint Georges de Commiers** : BONO, GRIMOUD de la n°1 à la n°8, pouvoir à POULET de la n°9 à la n°98, – **Saint Martin d'Hères** : CUPANI, GAFSI de la n°1 à la n°72, OUDJAUDI, QUEIROS de la n°1 à la n°8, de la n°20 à la n°98, pouvoir à VEYRET de la n°9 à la n°19, RUBES, VEYRET – **Saint Martin Le Vinoux** : OLLIVIER de la n°1 à la n°90, pouvoir à BUSTOS de la n°91 à la n°98 – **Saint Paul de Varcès** : CURTET de la n°1 à la n°58, pouvoir à LONGO de la n°59 à la n°98 – **Saint Pierre de Mésage** : MASNADA – **Le Sappey en Chartreuse** : ESCARON de la n°1 à la n°24, pouvoir à OCTRU de la n°25 à la n°55 – **Sassenage** : COIGNE de la n°1 à la n°8, pouvoir à GAFSI de la n°9 à la n°72 – **Séchillienne** : PLENET – **Seyssinet Pariset** : BROUZET de la n°1 à la 8, de la n°11 à la n°56, pouvoir à REPELLIN de la n°9 à la n°10 et de la n°57 à la n°98, LISSY, REPELLIN de la n°1 à la n°33, de la n°57 à la n°98, pouvoir à BROUZET de la n°34 à la n°56, – **Seyssins** : HUGELE, MOROTE, – **Varces Allières et Risset** : BEJUY de la n°1 à la n°56, pouvoir à HADDAD de la n°57 à la n°98, CORBET de la n°1 à la n°56, pouvoir à KAMOWSKI de la n°57 à la n°98 – **Vaulnaveys-le-bas** : GAUTHIER – **Vaulnaveys Le Haut** : A. GARNIER de la n°1 à la n°33, pouvoir à MASNADA de la n°34 à la n°98 – **Venon** : GERBIER de la n°1 à la n°30, pouvoir à NIVON de la n°31 à la n°98 – **Veurey-Voroize** : JULLIEN de la n°1 à la n°9, de la n°13 à la n°98, pouvoir à MANTONNIER de la n°10 à la n°12 – **Vif** : GENET, VIAL de la n°1 à la n°24, pouvoir à GENET de la n°25 à la n°98 – **Vizille** : AUDINOS, BIZEC.

Excusés ayant donné pouvoir sur toute la séance :

Echirolles : MARCHE à DUTRONCY – **Grenoble** : SAFAR à SALAT, CONFESON à FRISTOT, PELLAT-FINET à CAZENAVE, KIRKYACHARIAN à BOUILLON, RAKOSE à HABFAST – **Le Fontanil-Cornillon** : POIRIER à DE SAINT LEGER – **Grenoble** : MARTIN à CAPDEPON de la n°1 à la n°3, et pouvoir à JULLIAN de la n°4 à la n°98 – **Meylan** : TARDY à PEYRIN – **Mont Saint Martin** : VILLOUD à GUERRERO – **Saint Martin d'Hères** : ZITOUNI à CARDIN – **Saint Martin Le Vinoux** : PERINEL, pouvoir à OLLIVIER de la n°1 à la n°90 – **Saint Paul de Varcès** : RICHARD à CURTET de la n°1 à la n°58 – **Sarceñas** : LOVERA à ESCARON de la n°1 à la n°24, et à STRECKER de la n°25 à la n°55 – **Sassenage** : BRITES à COIGNE de la n°1 à la n°8, et à GRILLO de la n°9 à la n°98 – **Seyssinet** : BELLE à LISSY – **Vaulnaveys Le Haut** : RAVET à A. GARNIER de la n°1 à la n°33.

Absents :

Claix : OCTRU de la n°55 à la n°98, STRECKER, de la n°55 à la n°98 – **Echirolles** : JOLLY de la n°18 à la n°98 – **Grenoble** : D'ORNANO de la n°18 à la n°98, BURBA de la n° 57 à la n°98, JORDANOV de la n°57 à la n°98 – **Noyarey** : ROUX de la n°70 à n°98, SUCHEL de la n°70 à la n°98 – **Saint Martin d'Hères** : GAFSI de la n°73 à la n°98 – **Saint Martin Le Vinoux** : PERINEL de la n° 91 à la n°98 – **Saint Paul de Varcès** : RICHARD de la n°59 à la n°98 – **Le Sappey en Chartreuse** : ESCARON de la n°56 à la n°98 – **Sarceñas** : LOVERA de la n°56 à la n°98 – **Sassenage** : COIGNE de la n°73 à la n°98 – **Vaulnaveys Le Haut** : RAVET de la n°34 à la n°98.

Monsieur Guy GENET a été nommé secrétaire de séance.

Mesdames, Messieurs,

Vu la délibération du 20 décembre 2013, par laquelle la Métropole a décidé « d'avancer, dès à présent, sur les études du projet de liaison par câble entre Fontaine, Grenoble et Saint Martin le Vinoux », au regard de l'intérêt de ce projet pour la desserte du territoire nord-ouest de l'agglomération grenobloise,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment son article L.300-2,

L'article L.300-2 du code de l'urbanisme dispose que les opérations d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique font l'objet, de manière obligatoire ou facultative selon leur nature, d'une concertation associant pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

Cette délibération a pour objet de définir les objectifs et les modalités d'organisation par la Métropole de la concertation préalable relative au projet de liaison par câble entre Fontaine, Grenoble et Saint Martin le Vinoux.

Avec une fréquence à terme de 36 secondes, le câble fonctionnera comme un système de transport hectométrique assurant un « quasi-lien fixe » entre les deux rives de la vallée, en s'affranchissant des obstacles : Drac et Isère, autoroutes A480 et RN481, voie ferrée.

Le tracé représente une longueur d'environ 3,7 km. Le temps de parcours total est estimé à 16 mn. Le débit maximal offert est de 1500 personne par heure et par direction.

A l'horizon 2030, la fréquentation de la ligne est estimée à environ 8 500 voyageurs / jour, en considérant le développement des projets urbains du secteur.

Variantes et options

Différentes variantes de tracés ont été examinées dans le cadre des études préalables, selon des critères de faisabilité technique, de calendrier, de fréquentation attendue et de coûts.

Afin de répondre à un objectif de coût d'opération de l'ordre de 50 à 55 M€ HT, correspondant aux conditions économiques de novembre 2014 et hors acquisitions foncières, il est proposé de retenir les variantes suivantes et de les soumettre à la concertation :

- Scénario A : Projet avec 4 stations ouvertes au public (Saint-Martin le Vinoux-Mairie, Grenoble-Place de la Résistance, Sassenage-Argentière, Fontaine-La Poya), des pylônes et des cabines standards 8/10 places ;
- Scénario B : Projet avec 5 stations ouvertes au public (Saint-Martin le Vinoux-Mairie, Grenoble-Place de la Résistance, Sassenage-Argentière, Sassenage-Saulée, Fontaine-La Poya), des pylônes et des cabines standards 8/10 places ;
- Scénario C : Projets de desserte en bus.

Ce projet fait ou est susceptible de faire l'objet de subventions de la part de la Région Rhône-Alpes, de l'Etat et de l'Europe (Ecocité, CFAC, CPER et FEDER).

Plusieurs options sont envisageables pour cette infrastructure :

- Cabines et pylônes standards ou « design » ;
- Taille des cabines de 8/10 places ou 15 places ;
- Maintien ou déplacement de la station de tramway à Fontaine-La Poya pour la rapprocher de la gare d'arrivée du câble ;
- Automatisation ou non des stations pour réduire les coûts d'exploitation ;
- Mise en place ou non d'une seconde motorisation à la station de l'Argentière permettant l'exploitation partielle de la ligne, afin de faciliter l'entretien et la maintenance sur le tronçon non exploité temporairement.

Il est proposé que l'ensemble de ces options soit présenté dans le cadre de la concertation.

Le choix du scénario définitif se fera ainsi à l'occasion du bilan de concertation prévu fin 2015.

Objectifs et modalités de la concertation

Les objectifs poursuivis et les modalités de cette concertation sont fixés par l'organe délibérant de la Métropole. Ces modalités doivent, pendant une durée suffisante au regard de l'importance du projet, permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives et réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- ▲ Améliorer et développer les liaisons transversales dans le territoire Nord-Ouest de l'agglomération, en reliant trois des principales lignes de tramway que sont les lignes A, B et E ;
- ▲ Assurer la mise en réseau des opérations d'aménagement portées par la Métropole, qui constituent l'armature du renouvellement et de l'intensification urbaine du territoire Nord-Ouest de l'agglomération ;
- ▲ Relier en quelques minutes les nouveaux quartiers d'habitat appelés à voir le jour dans le cadre des projets Portes du Vercors et Presqu'île au pôle de vie et de commerce de Fontaine-La Poya notamment ;
- ▲ Conforter l'image et le rayonnement de la Métropole grenobloise grâce à un projet innovant qui répond aux enjeux des mutations climatiques et énergétiques en cours.

Ainsi, au vu des objectifs du projet détaillés ci-avant, il est proposé au Conseil métropolitain d'approuver les modalités de concertation suivantes :

- Calendrier : du 5 octobre au 13 novembre 2015 ;
- Expositions publiques au siège de la Métropole et dans les Mairies des quatre communes avec registres d'expression ;
- Présentation du projet sur le site internet de la Métropole ;
- Distribution de plaquettes sur les communes de Fontaine, Sassenage, Saint Martin le Vinoux et le territoire nord-ouest de Grenoble ;
- Trois réunions publiques, dont une à dimension métropolitaine, sur la rive gauche, la Presqu'île et la rive droite.

Après examen de la Commission Mobilités du 12 juin 2015, et après en avoir délibéré, le Conseil Métropolitain :

- approuve le lancement d'une concertation sur son territoire, concernant le projet de liaison par câble Fontaine – Grenoble – Saint Martin le Vinoux, afin d'informer le public et de recueillir son avis sur les variantes et options proposées,
- approuve les objectifs du projet et les modalités de la concertation présentés ci-dessus pour ce projet de transport par câble,
- autorise le Président à signer tout document relatif à la mise en œuvre de la concertation.

Monsieur Yann MONGABURU, Vice-Président délégué aux déplacements, propose l'amendement suivant :

Dans le corps de la délibération, en page 2, à la suite des scénarios A, B et C, ajouter le paragraphe suivant :

« Dans les scénarios A et B, a, par ailleurs, vocation à être présentée l'hypothèse d'une station Saint-Martin le Vinoux-Parc d'Oxford. Cette hypothèse est conditionnée à une prise en charge intégrale de l'investissement associé et la recherche d'un équilibre économique pérenne dans le cadre de la commercialisation de la zone d'activités du même nom ».

Vote sur l'amendement :

Abstentions : 2 (FN)
Adopté à l'unanimité.

Vote sur la délibération amendée :

Contre : 2 (FN)
Pour : 98
Abstentions : 24 (MA)

Conclusions adoptées.

Pour extrait conforme,
Le Président,

Christophe FERRARI

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 10/07/2015.

LE DISPOSITIF

La mobilisation

Des moyens importants ont été déployés pour assurer une mobilisation des acteurs et des publics pour l'ensemble de la démarche. Une communication globale a débuté par une conférence de presse, le vendredi 2 octobre 2015, relayée par la presse locale, puis a continué avec les outils de communications de Grenoble-Alpes Métropole : site internet et magazine papier. Des moyens de communication particuliers (panneaux d'exposition souples) ont été installés sur les lieux de dépôt des registres de



la concertation. Des prospectus ont également été diffusés dans toutes les boîtes aux lettres des périmètres concernés par les ateliers publics de concertation.

L'organisation des ateliers

Trois ateliers ont été organisés :

- un atelier « métropolitain » à destination plus largement de la Métropole sur la presqu'île, mercredi 14 octobre,
- un atelier à destination du public de la rive Gauche à Fontaine, mardi 3 novembre,
- un atelier à destination du public de la rive droite sur Saint-Martin le Vinoux, mercredi 4 novembre

La méthode d'animation mise en place avait pour objectifs :

1. d'assurer un temps d'information convivial, pendant lequel les participants pouvaient découvrir de manière interactive le projet, s'approprier ses enjeux, ainsi que comprendre les raisons ayant poussé au choix de ce mode et à sa priorisation dans le temps.
2. d'assurer un temps de travail, pendant lequel les participants pouvaient découvrir les différents « modules » composant les scénarios, s'approprier leurs implications respectives, débattre collectivement pour dégager des tendances.
3. d'assurer un temps de restitution collective des différents échanges collectifs.



LE DISPOSITIF

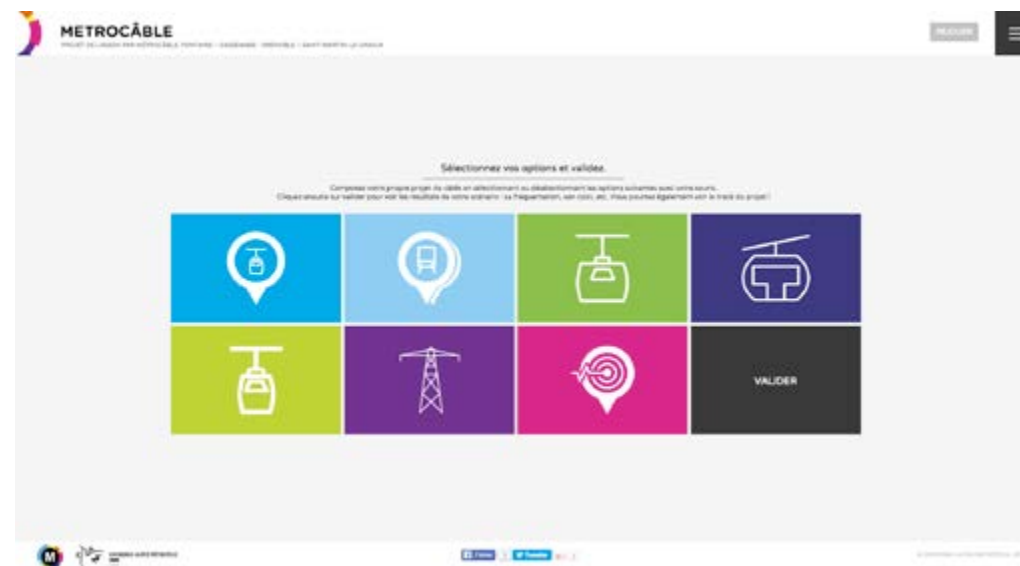
Une réunion de restitution sera organisée après le vote de la délibération approuvant ou non le lancement du projet. Celle-ci se tiendra le 4 février 2016. Cette réunion devra permettre de présenter la synthèse des ateliers et des préconisations citoyennes, de présenter les choix retenus par la Métropole et d'apporter des éléments chiffrés complémentaires ainsi que des études récentes.

Une innovation : un support de data-visualisation

Pour accompagner les citoyens dans leur appréhension des enjeux techniques et financiers, Grenoble-Alpes Métropole a eu recours à un outil innovant : un support d'infographie interactive de type data-visualisation. L'objectif est de placer les participants dans un rôle actif au cœur des options du projet. Il devait également permettre, au travers des choix des participants, de mettre en évidence les conditions de réussite du projet. Ce support d'infographie interactive a été utilisé durant les ateliers et de manière individuelle en amont et en aval, sur le site internet de la Métropole. Il était accessible sur le site internet de la Métropole.

Des actions complémentaires

Pour diversifier les moyens d'information, une réunion fut organisée à destination des acteurs économiques de la presqu'île scientifique, le mercredi 3 novembre, et deux interventions en gare SNCF ont permis de sensibiliser les usagers (les 9 et 10 novembre, à Grenoble et Voiron). Lors de cette dernière intervention, l'exposition a été installée à l'Agence mobilité de l'agglomération de Voiron, pour une semaine.



Outil de data-visualisation.

MOBILISATION DES **PUBLIQUES**

Une information large

La mobilisation des publiques, très importante aux yeux de Grenoble-Alpes-Métropole, s'est appuyée sur des outils traditionnels. 30 000 invitations ont ainsi été distribuées de façon ciblée aux adresses des habitants proche des secteurs concer-

né, les organismes impliqués à un niveau ou à un autre ont été contactés directement, par courrier ou par téléphone, des encarts ont été placés dans la presse quotidienne régionale et une conférence de presse a été organisée le vendredi 2 octobre 2015 (voir ci-dessous).





Christophe FERRARI
Président de Grenoble-Alpes
Métropole

Yann MONGABURU
Vice-Président délégué
aux déplacements

Marie-José SALAT
Vice-Présidente déléguée à la
Participation citoyenne, à l'éducation
et la lutte contre les discriminations

ont le plaisir de vous inviter

aux ateliers publics de concertation du Métrocâble, projet de liaison entre Fontaine, Sassenage, Grenoble, et Saint-Martin-le-Vinoux.

- **Mercredi 14 octobre 2015**, à 20h, à la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de l'Isère - 20, rue des Arts et Métiers - Bouchayer Viallet - Grenoble
- **Mardi 03 novembre 2015**, à 20h à la salle Edmond Vigne - 22, rue des Alpes - Fontaine
- **Mercredi 04 novembre 2015**, à 20h à la Maison des Moaïs - 3, rue des Rosiers - Saint-Martin-le-Vinoux

En présence de :
Jean-Paul TROVERO
Maire de Fontaine

Christian COIGNE
Maire de Sassenage

Éric PIOLLE
Maire de Grenoble

Yannik OLLIVIER
Maire de Saint-Martin-le-Vinoux



MÉTROCÂBLE
PROJET DE LIAISON FONTAINE
/ SASSENAGE / GRENOBLE /
SAINT-MARTIN-LE-VINOUX

DONNEZ VOTRE AVIS !

Une concertation préalable est organisée du 5 octobre au 13 novembre 2015 par Grenoble-Alpes Métropole. Elle porte sur **MÉTROCÂBLE**, un projet de transport par câble entre Fontaine / Sassenage / Grenoble / Saint-Martin-le-Vinoux qui doit s'affranchir des obstacles naturels et artificiels que constituent les deux rivières Drac et Isère, les deux autoroutes A480 et RN481, et une voie ferrée.

COMMENT VOUS INFORMER ET VOUS EXPRIMER ?

Pour permettre à chacun de prendre connaissance du projet de liaison Métrocâble, Grenoble-Alpes Métropole met à votre disposition différents modes d'information et d'expression.

Des ateliers publics

- **GRENOBLE** : mercredi 14 octobre, de 20h à 22h, Chambre des Métiers,
- **FONTAINE** : 3 novembre, de 20h à 22h, Salle Edmond Vigne
- **SAINT-MARTIN-LE-VINOUX** : mercredi 4 novembre, de 20h à 22h, Maison des Moaïs,

Des expositions et registres d'expression libre sont à disposition au siège de la Métropole, à l'agence Métromobilité, dans les mairies de Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux, à la Plateforme

Un registre d'expression libre en ligne à l'adresse : www.lametro.fr/cable

Retrouvez le projet sur www.lametro.fr et www.metromobilite.fr



Modèle d'insertion
presse

Modèle invitation
toutes boîtes aux
lettres

LES REGISTRES

CAHIER DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

5 OCTOBRE AU 13 NOVEMBRE 2015

METROCÂBLE

PROJET DE LIAISON FONTAINE /
SASSENAGE / GRENOBLE /
SAINT-MARTIN-LE-VINOUX



Métrocable : AVIS Roger Jourdan : Grenoble aura-t-elle (enfin) son câble ?

Réflexions sur le projet de liaison Fontaine - Saint Martin le Vinoux et autres.

Je ne peux m'empêcher de penser au discours de M. Baietto en avril 2013 lors des Assises de la montagne organisées dans le cadre du salon Alpin, qui vilipendait les opposants à la liaison par câble Fontaine-Lans en Vercors, petit extrait :
« ... si le Vercors ne veut pas du câble, j'irai le mettre ailleurs, en Chartreuse ou n'importe où, mais j'aurai mon câble ! »

C'était la concertation vue par le Président de la Métro de l'époque ...

Oublions ces petites phrases même si elles expliquent en partie la frénésie actuelle des élus de la Métro de « faire un câble » à Grenoble à tout prix.

Rappelons-nous les multiples projets qui ont fait le tour de l'Agglomération et qui ont tous fait « pschitt » :

- On commence par la liaison Brignoud-Crolles dézinguée en partie par les élus des communes limitrophes qui n'acceptaient pas qu'on dépense 20 à 25 Millions d'€ pour cette liaison alors qu'eux-mêmes attendaient depuis des lustres des subsides pour l'aménagement routier de leurs communes. Même le député François Brotes, porteur du projet, l'homme fort et « branché » du Grésivaudan a dû jeter l'éponge.

- L'essai Meylan - Campus, appareil démonstrateur objet d'une commande aux conditions particulièrement favorables pour la collectivité n'a pu être réalisé.

- Puis la liaison Clères-Chamrousse par l'riage Ringuade par les résidents du voisinage du tracé, le groupuscule « les pieds sur terre »

- Et un projet Vézille-Point de Claix proposé par Denis Creissels mais qui n'a jamais vraiment été porté par les politiques. Exit aussi.

- plus récemment, le Fontaine-Vercors dont on connaît le déroulement et l'aboutissement. Ce projet de la dérision a sans doute eu raison de quelques politiques, maires et un certain Président de la Métro.

- Enfin aujourd'hui la liaison Fontaine-Saint Martin le Vinoux, il ne manque plus qu'un petit tour par la Chartreuse (ça ferait plaisir à Marc Baietto ...) et nous voici dans le Grésivaudan au point de départ mais 10 ans plus tard !

Que d'énergie, de temps et d'argent gaspillés pendant toutes ces années ! Des projets parfois pertinents mais souvent irrationnels, irréalistes voire surréalistes ! Et à chaque fois, des centaines de milliers d'euros pour des études qui finiront au placard ! Comment convaincre aujourd'hui le public de la pertinence du transport par câble après tout ce gâchis ?

Revenons au « Métrocable ». Un projet qui se destinait au départ à relier les trois lignes de tram, A, B et C. Tout d'abord, pour quelle raison aurait-on besoin d'aller d'une ligne de tram à une autre ? on nous dit « ... les études des déplacements dans le secteur Nord-Ouest de l'agglomération ont mis en évidence la nécessité de relier les lignes de tramway A (Fontaine-La Poye), B (Grenoble-Presqu'île) » Page10 du Cahier de la Métro

Quelles études, faites par qui et payées par qui ? A mon avis, lorsqu'il a été décidé de lancer ce projet, ces fameuses études n'étaient pas encore faites. Et quand elles sont faites a posteriori, on peut fortement douter de leur objectivité. Le porteur du projet qui est également le commanditaire de ces études trouvera toujours les chiffres qui vont bien pour confirmer la pertinence de son projet. Rappelons-nous le projet du Vercors et son étude de faisabilité bourrée de chiffres dont certains sortaient de l'imagination trop fertile de certains responsables de la Métro :

La liaison des trois lignes de tram peut sembler pertinente et elle l'est certainement. Mais dans le contexte actuel de la circulation aux entrées de Grenoble, en particulier côté nord, **répond-elle à une réelle priorité ?** Quand on évoque l'ingénierie d'une ligne parallèle à la voie rapide, on nous répond « **maintenant il y a le tram E et ça suffit !** » (citation Yannick Olivier - Maire de Saint Martin le Vinoux).

Depuis la mise en service du tram E, combien d'automobilistes passant habituellement par l'auto-route se sont détournés de leur route pour venir se gaver au Fontem (et sur quel parking ?) pour prendre le tram E ? Les comptages en contre-voie rapide depuis l'ouverture du tram E ? La réponse est dans la question ... Parlons un peu du tracé. On découvre que la ligne qui devait ou devrait comporter 3 stations dont une intermédiaire c'est-à-dire une par ligne de tram pour répondre à l'objectif initial en comporte en fait 6. Dote le double. Certains pensent peut-être encore qu'une station intermédiaire est un peu comme un arrêt de tram ou de bus : un trottoir un peu surélevé, un petit abri en verre ou plastique, un guichet automatique de distribution de tickets et c'est tout. Une station intermédiaire en système à câble, c'est en fait quasi l'équivalent de deux stations d'extrémité en coût d'investissement, en coût d'exploitation et de maintenance et en impact sur le foncier et sur l'environnement. En fait quatre stations intermédiaires correspondent à huit stations simples soit dix au total en comptant les deux stations intermédiaires. Enfin, la multiplication des stations augmente le risque de panne, même si des progrès considérables ont été réalisés ces dernières décennies en matière de fiabilité sur les systèmes de transport par câble. C'est mathématique.

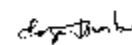
Ce n'est pas la première fois qu'un projet de câble est détourné à des fins tristement étrangères à l'objectif initial.

Serait-ce une spécialité française que de compliquer à l'envi des projets dont l'objectif simple du départ se perd ensuite dans les méandres de considérations divergentes hors sujet ?

Concernant le projet de Grenoble, on peut se demander si, en plus d'exaucer les vœux des élus des communes serviles, le choix du tracé ne trouve pas sa motivation première dans le besoin de satisfaire un certain constructeur français installé à proximité du tracé - les autres constructeurs français étant installés en Savoie -. Il suffit de constater que toutes les illustrations sans exception (12) du Cahier de concertation préalable de la Métro contenant une vue de télécabine sont faites à partir du matériel de ce constructeur, cabines et stations. En tendant l'oreille, on pourrait encore entendre Marc Baietto au cours de cette même réunion des Assises de 2013 citée au début de ce document, asséner avec force devant un parterre d'élus, de professionnels et de journalistes : « Ayant la chance d'avoir sur notre territoire l'entreprise leader du marché des transports par câble, je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour que ce marché lui soit attribué ! ».

Un modèle de délinéantisme passé inaperçu qui illustre bien le dédain affiché impunément par certains politiques vis-à-vis des règles d'éthique les plus élémentaires. Marc Baietto a disparu des écrans radar après s'être tiré une balle dans le pied mais apparemment son fantôme rôde toujours dans les couloirs de la Métro ...

Le 13 Novembre 2015
Roger Jourdan
Citoyen



1/2

AVIS de JEAN JOUBERT (CHAINON MANQUANT)

2/2

CONCERTATION METRO CABLE

avis Jean Joubert (le chainon manquant) par rapport à l'alternative BUS

- 1) Le tracé présenté lors de la consultation limite le choix dans la technicité des transports par câble
- 2) Plus il y a d'angles, plus il faudra de gares intermédiaires et plus on augmentera la durée du trajet
- 3) Il est dommage de créer certaines gares intermédiaire qui augmentent le coût d'investissement et qui de plus ne serviront ni à l'embarquement et au débarquement du public transporté (juste pour créer un angle)
- 4) Pour les stations automatiques elles présentent certes un intérêt non négligeable sur le plan des performances d'exploitation et sur celui du confort des usagers, par contre elles ne suppriment pas le personnel d'exploitation car on doit palier au plus vite à des problèmes et limiter les temps d'intervention en cas d'arrêt technique.
- 5) enfin, suite à diverses réflexions vous trouverez une comparaison entre les bus et le câble en tenant compte du débit .

pour un débit / par sens		avec une fréquence de	il faut un Nbr véhicules de ... par heure pour un seul sens	soit un Nbr de places par véhicules de
1500	bus	7mn HP	5	168
1500	bus	10mn HC	6	250 ?
600	Mono câble 10pl	60s	17	10
1500	Mono câble 10pl	24s	38	10

données METRO

?

nbr de véhicules à acheter pour les 2 sens	nbr de véhicules achetés en 30ans avec un amortissement de 10 ans
18	90
12	60
35	0
80	0

12.11.2015

1/1

Métrocable; Avis de M. Yves Lequin dans le cadre de la concertation préalable

Suite à l'intervention du Président Christophe Ferrari sur FR5 Grenoble, et lors des réunions publiques qui se sont déroulées sur le projet de transport par câble Fontaine - SMIV.

En ma qualité de mandataire de l'association le Chaînon manquant et Expert auprès des tribunaux je me permets de vous poser les questions suivantes :

1 - Monsieur le Président, quand vous évoquez « le savoir faire présent à Grenoble » en parlant du transport par câble, à qui faites-vous allusion ?

Etant donné que « sur la place de Grenoble ou de ses environs immédiats, il n'y a qu'un constructeur ayant le savoir-faire pour réaliser cette télécabine, on peut supposer qu'il s'agit de la société Poina ».

2 - Monsieur le Président, vous affichez donc publiquement votre préférence pour un constructeur, ne pensez-vous pas que cela risque de décourager les autres constructeurs qui peuvent estimer qu'ils n'ont aucune chance et qu'ils n'ont donc pas de temps à perdre à répondre à un appel d'offres faussé ? D'autre part, votre position de Président de l'organisme Maître d'ouvrage de cette réalisation ne vous impose-t-elle pas un devoir de réserve s'agissant d'un marché public ? Le Code des marchés publics reproche et réprime le délit de favoritisme. Lors des Assises de la montagne à Chambéry en avril 2013, votre prédécesseur, M. Marc Bailette, avait déjà fait clairement état de sa préférence envers ce constructeur pour la réalisation (avortée) de la liaison du Vercors.

3 - L'objectif de ces projets de transport par câble est-il vraiment d'améliorer les déplacements sur Grenoble ou de sauver le soldat Poina ?

4 - Le document « Cahier de la concertation préalable » comporte 12 photos sur lesquelles on peut voir une installation de transport par câble. Toutes ces photos montrent du matériel du même constructeur à l'échelle plus haute.

5 - Enfin le planning inclus dans ce même document ne fait pas état de la phase « Consultation des entreprises » ni de la phase « Choix de l'entreprise ». Ce planning passe directement de la phase « Projet de déclaration d'utilité publique » à la phase « Travaux ». Soit la Métro est déjà convaincue que ce projet ne se fera pas et ne prend pas la peine d'établir un calendrier cohérent, soit le futur constructeur est déjà virtuellement retenu par la Métro depuis si longtemps que cette dernière est ombrée de ces phases les plus importantes de la réalisation d'un projet quel qu'il soit !

On peut aussi poser les vraies questions sur la pertinence par exemple d'avoir transformé l'objectif du départ qui était de relier les trois lignes de tramway avec une seule gare intermédiaire en un tracé comportant aujourd'hui 4 stations intermédiaires. Avec toutes les conséquences sur le coût de construction des stations et des accès, le coût d'exploitation et de maintenance, l'usure du matériel, l'emprise des stations (longueur de 50 à 60 m) plus les pylônes supplémentaires, l'impact visuel, les nuisances sonores, l'allongement du temps de trajet, etc.

En fait, il semble que les rares ouvertures laissées à la concertation concernant la forme et la couleur des cabines et des pylônes et le choix de transformer une station technique en .. station intermédiaire, ce qui ne change quasiment rien au coût global. Mais le public peut croire que son avis est important ...

Est-ce une fatalité que les politiciens considèrent toujours les citoyens comme des perdreaux de l'année ?

Y. Lequin
12.11.2015



MRC

Fédération de l'Isère

Objet : Avis du MRC Isère

Concertation sur le projet de MétroCâble

Date : 12 novembre 2015

1 - RAPPEL DES DIFFICULTÉS DE DÉPLACEMENT DANS L'AGGLOMÉRATION GRENOBLAISE

Les difficultés de déplacements dans notre agglomération et en tout particulièrement l'accès à Grenoble sont bien connues :

- * Au Nord-Ouest de notre agglomération et à l'entrée de Grenoble, sur l'A48, les ralentissements commencent quasi quotidiennement dès la bifurcation A480/N481 jusqu'au niveau de la commune du Fontain, voir au-delà certains jours, notamment aux heures de pointe. Puis les voitures sont à l'arrêt et avancent mètre par mètre sur les deux à trois kilomètres de N481 (ex A48) avant la porte de France et le pont de la Bastille. Sur l'autre itinéraire, l'A480 les voitures roulent en 'accordéon' gare-chocs contre gare-chocs jusqu'au Rond-Point. La rocade sud, la N87, est saturée dans les deux sens.
- * Au Nord-Est de notre agglomération la situation est identique. Sur l'A41 les voitures roulent gare-chocs contre gare-chocs de Croles / Bernin à Meyrieu. L'accès à la rocade sud, la N97, est également saturée, l'accès au cœur de Grenoble par l'avenue de Verdun et RD1090 est très souvent totalement congestionné aux heures de pointes.

Cette réalité, qu'il faut bien que les responsables publics reconnaissent, est parfaitement connue des citoyens. Depuis plus 20 ans, la situation ne s'est pas améliorée et les difficultés de déplacement rendent la vie à Grenoble, dans son agglomération, moins agréable.

Ces difficultés pénalisent également fortement le développement économique à Grenoble et dans l'ensemble de l'agglomération.

Malgré les améliorations technologiques des moteurs de véhicules, la concentration de certains polluants reste préoccupante dans l'agglomération grenobloise, notamment pour le NO² (dioxyde d'azote) et les particules. En effet, selon les polluants, 20 à 40% de la population de l'agglomération est soumise à des dépassements des valeurs limites réglementaires de qualité de l'air notamment à Grenoble, plus encore aux abords des autoroutes.

2 - ENTEL, UN RENFORCEMENT NÉCESSAIREMENT D'UNE ALTERNATIVE À LA VOITURE "SOLD" POUR QUELLE DEVIENDRAIT PLUS ATTRACTIVE

L'objet de cette note est d'exprimer un avis sur le MétroCâble. Elle se limite donc aux enjeux de transports en commun sans développer les autres modes de déplacements notamment la marche à pied et le vélo.



2.1 Un maillage fin de l'agglomération

Rappel de quelques données :

3,7 déplacements au jour par personnes.¹

85 % des habitants de l'agglomération travaillent dans l'agglomération : 37 % dans la ville de Grenoble et 48 % dans le reste de l'agglomération grenobloise. Ces déplacements couvrent l'ensemble du territoire de l'agglomération.²

Il n'y a pas des origines et des destinations qui structurent les déplacements dans l'agglomération. L'essentiel du territoire de l'agglomération a une densité d'habitats et/ou d'entreprises qui génère un potentiel de mobilité justifiant sa desserte.

Cependant les zones peu denses, nous pensons en particulier à des territoires qui ont rejoint récemment l'agglomération, ne peuvent pas prétendre à une couverture du même niveau de service.

L'enjeu est de mettre en place sur l'ensemble du territoire dense de notre agglomération un maillage suffisamment fin du territoire pour proposer la construction d'itinéraires courts, sans détour dissuasif, avec un temps de parcours complet bref et un confort acceptable.

2.2 Une fréquence élevée toute la journée et une amplitude d'horaires de service

Rappel de quelques données :

3,7 déplacements en moyenne par jour pour un total de 26km soit en moyenne de 4,3km (mais probablement 2 ou 3 déplacements de moins de 3km et 1 de 3 à 10 km).

En effet :

59% des 1,4 million de déplacements quotidiens sont <3km.

90 % des 1,4 million de déplacements quotidiens sont <10km

Quand la majorité des déplacements sont de moins de 3km et la quasi-totalité de moins de 10km il n'est pas envisageable que le temps d'attente d'un transport en commun excède les quelques minutes d'où une fréquence au minimum de 10 minutes idéalement 5 à 7 minutes sur la quasi-totalité des lignes.

L'extension des horaires de services des transports en commun de toutes les lignes est une nécessité afin de répondre à l'ensemble des besoins de la partie dense de l'agglomération (entreprises, équipements publics ou habitat).

Aujourd'hui l'attente de mobilité est également globale sur l'ensemble de la journée de 6 heures à au moins 22heures, voire 23 heures.

Les citoyens ne peuvent pas opter pour une alternative à la voiture si la solution n'est pas disponible durant la totalité de la chaîne des déplacements quotidiens.

2.3 Un niveau de performance, de confort, de fiabilité

La performance d'un mode de transport peut s'exprimer de façon simple par la vitesse, ou le temps nécessaire pour réaliser le parcours. Cette approche peut être complétée par d'autres paramètres, tels le confort, la fréquence des arrêts, l'accessibilité... Cependant même si nous considérons que le paramètre lié à la vitesse commerciale reste l'un des premiers paramètres, les autres ne doivent pas être négligés.

Le confort dans les transports en commun s'organise autour de paramètres bien connus : l'état, l'aménagement et la propreté des véhicules, la tranquillité, les espaces d'attente, l'accessibilité... L'aménagement des arrêts permettant d'être à l'abri des intempéries, bien éclairé, proposant des places assises et debout et l'information indiquant le temps d'attente avant l'arrivée du véhicule à

1 MRC 2010

2 MRC Agglomération grenobloise 2012

l'arrêt sont essentiels. Il est d'autant plus important que le temps perdu par une personne qui attend un transport est perdu comme multiple par 3.

Il convient donc de développer une politique commerciale et marketing attractive, de faciliter d'accès à l'ensemble des modes alternatifs à la voiture individuelle, de mettre en place des tarifs dégressifs pour ceux qui utilisent régulièrement les modes alternatifs, de revaloriser l'image de ces modes alternatifs.

3 LE PROJET DU MÉTROCÂBLE

3.1 Rappel de l'engagement du MRC sur un projet de liaison par câble

Le MRC porte publiquement un projet de liaison par câble entre les lignes E, B, et A depuis plusieurs années.

L'article du Dauphiné Libéré en date septembre 2013 en apporte une illustration

3.2 Un projet s'inscrivant dans le renforcement nécessaire du maillage de l'agglomération
Ce projet de liaison entre 3 lignes de tramway, la E à Saint Martin Le Vinoux, la B au niveau de la Presqu'île de Grenoble, et la A à Fontaine est une nécessité pour le renforcement du maillage.

La proximité accueille d'importantes entreprises, laboratoires de recherche et un projet de nouveau quartier. Elle est, et sera demain encore davantage, un espace de forte attractivité. Limiter son accès par la seule, ou principale, ligne de tram B apparaît de toute évidence insuffisant. La ligne de bus C6 ou plus encore la 22 ne sont pas de nature à structurer une solution alternative à la voiture individuelle. Elles pourraient, et doivent être, restructurées dès la mise en service du Métrocâble.

Il est cependant regrettable qu'aucune étude sérieuse sur les déplacements actuelles et à venir n'ait été donnée lors de cette concertation préalable.

3.3 Une liaison par câble : une solution pertinente

Compte tenu des éléments à l'handicap : l'Isère, la voie ferrée, la RN 51 (Ex A18), la A480, le Drac, une solution aérienne apparaît plus que pertinente, voire évidente.

3.3.1 L'hypothèse de la liaison avec 4 stations

Cette hypothèse de 4 stations St Martin Le Vinoux ligne E, Grenoble Presqu'île ligne B et Express départementales, Sassenage Argenterie ligne Chrono 6 repensée, Fontaine La Poya ligne A apparaît comme la solution la plus simple et rationnelle.

Une attention particulière, y compris en recherchant des aménagements novateurs, doit être apportée aux espaces d'échange tram et bus / câble.

Les aménagements des espaces d'échange de la toute récente ligne F avec la ligne de tram A ou B ne sont pas satisfaisants. Cela avait pourtant été signalé lors de l'enquête publique de la ligne F mais négligé, voire méprisé par le SMTC.

Lors de la conception des aménagements des stations La Poya et l'Argenterie des parkings relais suffisamment importants devront être prévus notamment en attendant l'extension de la ligne A sur le Sassenage pour desservir le cœur de cette commune.

La station La Saulée ne peut trouver sa pertinence que dans le cadre de l'opération "Portes du Vercors".

De même la prudence et la démarche pragmatique concernant la desserte du Parc d'Oxford apparaît satisfaisante.

1.3.2 Les cabines et les pylônes au design spécifique peut apparaître comme une opportunité

Ce projet de liaison par câble sera peut-être une des premières réalisations de ce type de mode de transports de personnes en milieu urbain. Tout en cherchant à maîtriser les coûts ou surcoûts, est essentiel que ce nouveau mode de transport urbain s'intègre correctement, voir joliment dans l'espace urbain.

De même la qualité de l'infrastructure, des aménagements doivent concourir à l'attractivité et à l'image du transport par câble mais également de l'ensemble du réseau des transports en commun Grenoblois.

Trop souvent une majorité de personnes ont une image peu valorisante d'emprunter les transports en commun. Il est temps de travailler, sans complexe, à une politique de marketing des transports en commun réellement ambitieuse, au-delà l'information ou la politique commerciale.

3.3.3 Le tracé et le pylône

Il est regrettable que la concertation préalable n'ait pas permis un meilleur échange sur l'intérêt de cette liaison pour l'ensemble du réseau renforçant le maillage dans un secteur particulièrement dense en connectant 3 lignes de tramway et permettant de réorganiser une ou deux lignes Chrono pour améliorer les dessertes.

Le pylône sur la presqu'île avant le franchissement de la A480 et du Drac interroge. N'est-il vraiment pas possible de le placer de l'autre côté, côté Fontaine permettant la desserte de l'eco quartier Robespierre et le boulevard Joliot Curie, par exemple ? N'est-il pas possible de positionner la station de l'Argentière à l'ouest pour éviter ce pylône et son coût de près de l'ordre de 5 M€ ? Autant de questions qui auraient eu nous semble-t-il toutes leur places ?

4 CONCLUSION

Le projet d'une liaison par câble reliant trois lignes de tramway et desservant d'importants pôles d'emplois et d'habitations est judicieux. Compte tenu des franchissements nécessaires, il convient d'attirer l'attention de la Métro et du SMTC sur la conduite du projet, sur le positionnement et l'image qu'ils contribueront à donner à ce nouveau mode de transports urbains.

Enfin ce projet de transport par câble urbain doit s'intégrer dans un renforcement cohérent du maillage et du niveau de service (la fréquence du cadencement, l'amplitude horaire, la qualité de service et des aménagements) des lignes urbaines y compris sur la polarité Nord Est (Meylan).

Pour le comité départemental de l'Isère du MAC

FREDERIC VERGEZ
Le premier secrétaire départemental

AVIS de PHILIPPE DU BOIS ASSOCIATION CHAINON MANQUANT

Je suis agréablement surpris par ce projet sur son principe, mais complètement horrifié sur sa localisation.

En effet, à quoi cela sert-il de vouloir développer les liaisons intra-muros alors que le matin il y a 2 heures de queue pour arriver dans le centre ville depuis la cluse de Tignes? Il y a là une incohérence, une aberration qui n'est pas digne d'une bonne planification des transports sur l'agglomération. Mon cousin qui est producteur de fruits et légumes dans la vallée du Rhône m'a dit ne plus vouloir venir sur Grenoble à cause des bouchons. L'agglomération est handicapée par ces bouchons nord-sud et vous voulez développer une liaison transversale? Vous marchez sur la tête?

Dommage car c'est un excellent principe. Il serait mis en oeuvre au départ de parking, sites métalliques sur l'autoroute et en direction de la Presqu'île, alors là je vous dirais "bravo".

J'ai vraiment l'impression que c'est un projet politique c'est à dire favorisant l'élection de élus concernés, mais pas un projet d'intérêt public. Je ne peux croire qu'il y ait plus de trafic dans votre projet que dans le projet nord-sud sur l'autoroute. Ni les autocars sur la voie réservée, ni le tram E, ni le train n'ont offert de solution pour cet embouteillage nord de l'agglomération, ni les 3 modes confondus, puisqu'il y a autant de bouchons encore aujourd'hui! Si vous ne trouvez pas de solutions à cet embouteillage, vous serez les responsables de l'aggravation économique de notre agglomération! Et il ne servira à rien de dire que c'est du ressort de l'Etat, de la Région ou Département!

Enfin, j'ai participé à la 1^{ère} réunion de concertation et me suis dit que celle-ci est vraiment pipée, les seuls choix que vous laissez au public ne concernent pas les choix fondamentaux: c'est prendre vos administrés pour des demeurés, c'est franchement nul. En mettant un bulletin dans l'urne, je ne choisis pas mes maîtres mais mes serviteurs. J'ai l'impression que c'est l'inverse!

Je suis vraiment déçu

Philippe Dubois

GRENOBLE ALPES METROPOLE

Monsieur Le Président
Immeuble « Le Forum »
3, rue Malakoff
38000 GRENOBLE

A l'attention de Monsieur FERRARI Christophe

Grenoble, le 12 Novembre 2015

Monsieur le Président,

En tant que Banque régionale proche de ses clients et de ses territoires, nous avons bien conscience de la nécessité de développer des moyens de transports transversaux permettant de fluidifier une circulation saturée des deux côtés de la vallée.

La Presqu'île de Grenoble revêt de plus un caractère stratégique compte tenu de ses nombreux pôles de recherche, universitaire, économique déjà existants et qui se développeront dans les prochaines années.

Le choix d'installer notre siège social au pied du pont d'Oxford participe à cette volonté d'être un acteur impliqué au cœur de ce pôle d'innovation reconnu mondialement.

Devant tous ces enjeux, le transport par câble nous paraît une solution innovante, respectueuse de l'environnement et adaptée à la géographie particulière de la Presqu'île.

Cependant, nous souhaiterions qu'une attention toute particulière soit portée aux points suivants concernant ce futur équipement et notamment à la gare située Place de la Résistance où l'emplacement prévu à ce jour se trouve entre nos deux futurs bâtiments :

- Au traitement acoustique de cette installation car nos collaborateurs seront amenés à travailler quotidiennement en toute proximité de celle-ci.
- Au traitement esthétique de la gare, des cabines et des pylônes qui devra assurer une cohérence architecturale harmonieuse avec les éléments qui l'entoureront et qui pour la plupart d'entre eux seront construits préalablement à l'arrivée du transport par câbles.
- A la prise en compte des flux de circulation importants (piétons / cycles / véhicules motorisés) qui passeront de manière continue à proximité du futur équipement.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

Nicolas Pigeon
Directeur Immobilier et Logistique

CAISSE REGIONALE DE CREDIT AGRICOLE MUTUEL SUD RHONE ALPES



**AVIS DU GROUPE METROPOLE D'AVENIR
SUR LE PROJET METROCABLE**

Jeudi 12 novembre 2015

Le Groupe Métropole d'Avenir est constitué de 24 élus métropolitains regroupant les Maires et élus des communes de Claix, Corone, Domène, Le Fontanil, Meylan, Miranette, Saint Paul de Varces, Le Sappey en Chartreuse, Sorcenay, Sassenage, Val ainsi que les élus d'opposition de Grenoble et Saint Martin d'Hères.

Le groupe s'est toujours intéressé à la question du transport par câble et a d'ailleurs organisé le 12 juin dernier, une réunion publique sur cette question à Corone qui a réuni plus de 130 personnes. Cette réunion avait pour objectif d'informer le public sur ce qu'était vraiment le transport par câble, au delà des postures politiques, dogmatiques... Simplement une présentation et des échanges sur ce que le transport par câble peut être dans ses réalités, au travers d'exemples performants existants depuis de nombreuses années au quatre coins du monde.

Fort de cet intérêt pour ce mode de déplacement, les élus de groupe souhaitent participer à cette concertation et faire part de leurs remarques sur le projet tel qu'il est proposé par Grenoble Alpes Métropole.

Cet avis commun aux élus du groupe, sur le projet spécifique de Métrocâble entre Fontaine et Saint Martin Le Vinoux, s'engage pas celui du Maire de Sassenage dont le mandat est concerné par le projet.

Sur la forme :

- Nous regrettons, une fois de plus, que les projets structurants proposés par l'exécutif métropolitain n'aient pas plus associé les élus de toutes sensibilité en amont d'une communication aux citoyens. Cela aurait permis d'éviter à des élus Métropolitains de s'exprimer au travers d'une concertation plutôt qu'en assemblée.
- Nous regrettons que Grenoble Alpes Métropole n'ait pas proposé des réunions publiques « classiques » (dans lesquelles il est possible de poser des questions) à l'exemple de ce que le groupe a organisé afin de démontrer aux habitants de notre

CAISSE
REGIONALE
DE CREDIT
AGRICOLE
MUTUEL
SUD RHONE
ALPES

Groupe Métropole d'Avenir
Grenoble Alpes Métropole

Le Forum - Zone Méduse 23000 GRI NERIE
www.metropole-avenir.fr contact : 04 78 00 00 00
04 78 00 00 00

M. Jean-
Louis de
Nantes
Saint Martin d'Hères
Le Sappey en Chartreuse
Sassenage
Sassenage
Val



agglomération que le transport par câble n'est pas une lubie, n'est pas une expérimentation, mais bien un mode de transports publics à part entière. Le témoignage d'autres villes dans le monde, des constructeurs, mais également des usagers qui pratiquent au quotidien ce mode de transport auraient certainement été plus mobilisateurs d'intérêt.

Les conditions de la concertation, la manière dont se sont tenues les réunions, l'interface internet « réductrice » n'ont pas laissé une grande place aux questionnements et aux libres échanges qui étaient, semble-t-il extrêmement encadrés.

- Nous regrettons que l'essentiel de cette concertation se soit déroulé essentiellement sur les communes concernées, alors que ce projet est présenté comme répondant aux préoccupations de déplacements d'une population en provenance du Vercors, du Vézivrais, du Sud Grenoblois, du Grésivaudan... Qui plus est sur une période comprenant les vacances scolaires, rendant difficile la mobilisation des habitants.

Sur le forum :

- Le transport par câble est le mode de déplacement le plus adapté au franchissement des obstacles tels que les vallées, les fleuves et rivières...
- C'est un mode de déplacements fiable et qui a fait ses preuves depuis de nombreuses années avec le téléphérique de Grenoble qui date de 1931, les remontées mécaniques exploitées dans les stations de ski, mais également les lignes de transport en commun par câble, à Coblenze en Allemagne, Medellin en Colombie, Rio de Janeiro, New York, Constantine en Algérie...
- Le transport par câble est un mode de déplacement au coût de construction plus faible que celui des lignes de tramway
- Le transport par câble a un coût de fonctionnement particulièrement modéré ce qui est un élément important alors que les collectivités locales subissent une baisse drastique des dotations de l'Etat et donc de leur capacité d'investir.

2

Clément
Cécile
Dorian
Etienne
Etienne
Guillaume
Mélodie

Groupement Métropole d'avenir
Grenoble Alpes Métropole
Le Forum - 3, rue Malherbe 38000 GRENOBLE
www.metropole-avenir.fr - contact@metropole-avenir.fr
04 78 26 36 33

Métropole
Sud Isère de Vercors
Saint Martin d'Hères (opp)
Espuy (opp) - 04 78 26 36 33
Suzanne
Suzanne
Val



Sur le projet Métrocâble qui nous est présenté aujourd'hui :

- Ce projet ne nous semble pas prioritaire. A quel besoin répond-il ? Combien de personnes, habitants, salariés doivent effectuer chaque jour un trajet pendulaire Fontaine-Presqu'île Scientifique- Saint Martin le Vinoux ? Chacun de ces déplacements bénéficiant d'un et déjà d'un accès aux lignes de tramway A, B et C.
- Combien d'usagers de la voiture, après avoir passé de longues minutes et parfois heures dans les bouchons depuis le péage de Voroppe laisseront leur véhicule à Fontaine, à la Presqu'île scientifique ou à Saint Martin le Vinoux pour prendre le Métrocâble et effectuer un trajet transversal sans grand intérêt ?

Existe-t-il une étude concernant l'impact attendu de ce Métrocâble sur le flux des 100.000 véhicules entrant dans l'agglomération chaque jour, en terme de report multimodal ?

Est ce qu'un comparatif de plusieurs tracés a été réalisé pour identifier le caractère prioritaire de ce projet de Métrocâble par rapport à d'autres, notamment en terme d'impact sur la baisse des émissions de CO2, priorité de santé publique ?

Est ce que les 3,7 km de parcours entre Fontaine et Saint Martin le Vinoux, incluant plusieurs zigzags ne devraient pas être affectés à un autre tracé plus prioritaire dont l'impact en matière de fréquentation serait plus facilement mesurable, bien comme l'impact en matière environnemental, des lors que les conducteurs pourraient laisser leur véhicule en amont de l'entrée dans la « cuvette grenobloise ».

- Ce tracé trouve sa « justification » pour l'exécutif métropolitain par les aménagements à venir sur le projet des « Portes du Vercors » qui devraient accueillir de nouveaux habitants et salariés qui deviendraient les usagers de ce Métrocâble. Cette « justification » ne peut être considérée à sa juste valeur. En effet, les contraintes liées au Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) qui affectent une grande partie de la future zone des Portes du Vercors pourraient ne pas permettre, dans le délai pris en considération dans ce projet de Métrocâble, d'accueillir les futurs usagers de ce transport... Il est décevant de s'appuyer sur des projections aussi aléatoires à moyen terme.

3

Clément
Cécile
Dorian
Etienne
Etienne
Guillaume
Mélodie

Groupement Métropole d'avenir
Grenoble Alpes Métropole
Le Forum - 3, rue Malherbe 38000 GRENOBLE
www.metropole-avenir.fr - contact@metropole-avenir.fr
04 78 26 36 33

Métropole
Sud Isère de Vercors
Saint Martin d'Hères (opp)
Espuy (opp) - 04 78 26 36 33
Suzanne
Suzanne
Val



Et si l'on veut bien considérer que l'urbanisation de ce secteur qui inclut à la fois habitat et économie verra le jour comme souhaité, on peut aussi s'interroger sur le lieu d'habitation des futurs employés des entreprises qui viendront s'implanter sur cette zone, viendront-ils de Fontaine Sassanage ou de Saint Martin le Vieux, on peut en douter. Ils risquent de participer à l'accroissement du nombre de véhicules qui se présentent chaque jour aux entrées de l'agglomération. Une raison supplémentaire d'anticiper et de traiter en urgence à ces accès prioritaires.

- Cette dernière remarque s'appuie sur l'expérience malheureuse de la ligne C, devant D sur Saint Martin d'Hères qui devait desservir de très nombreux « nouveaux habitants » et dont le bilan aujourd'hui met en exergue un déficit d'exploitation très important renforcé par un investissement très lourd pour le SMTC. Il serait bon de ne pas faire les mêmes erreurs.
- D'autres tracés sont beaucoup plus pertinents et répondent aux attentes des habitants de l'agglomération grenobloise mais également des territoires voisins qui viennent travailler ou accéder aux services de centralité de l'agglomération grenobloise. C'est aux problèmes d'accès récurrents à l'agglomération au départ de Vizille, du peage de Vinoype ou de Meylan, Montbonnot ou Domène qu'il faut s'employer en priorité.
- Dans les nombreux projets réalisés dans les différents pays qui exploitent des lignes de transport par câble, les stations sont adossées à une gare pour faciliter l'intermodalité, à des parkings situés en amont des entrées de ville. Ce n'est pas le cas de ce projet qui n'aura très peu d'impact sur les conditions d'accès à l'agglomération grenobloise et sa ville centre.
- Des interrogations persistent sur le nombre de stations, les conditions de surveillance... Alors qu'un survol d'une emprise foncière routière par exemple poserait bien moins de difficultés.
- Est-ce que le Conseil de Développement de Grenoble Alpes Métropole dans lequel de nombreux acteurs de notre agglomération (économiques, associatifs, institutionnels...) collèges a été associé à la réflexion sur la pertinence d'un transport par câble dans l'agglomération ? Est-ce qu'il a été associé au choix de ce tracé ?

Clés
villes
Dossier
L'avenir
Grenoble Alpes Métropole
Meylan

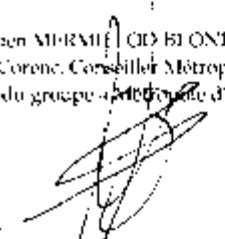
Groupe Métropole d'Avenir
Grenoble Alpes Métropole
Le mardi 11 rue Malakoff/53000 GRENOBLE
www.metropole-avenir.com contact@metropole-avenir.fr
04 78 34 55 36

Métropole
Saint-Etienne de Strevins
Saint-Martin d'Hères/53000
Le mardi 11 rue Malakoff/53000 GRENOBLE
Société
Société
Société



- Le transport par câble est un mode de transport public à part entière, un mode de transport bien connu et maîtrisé par des acteurs industriels de l'agglomération et de la région Rhône Alpes qui ont largement fait leur preuve tant en France qu'à l'étranger. Après l'échec des projets de transports par câble reliant l'agglomération au Vercors, Gières à Chamrousse, Meylan à Saint Martin d'Hères, on peut regretter que les majorités qui se sont succédées à la tête de Grenoble Alpes Métropole n'aient pas appris de leurs erreurs et notamment valorisé ce mode de déplacement sur un tracé pertinent qui aurait pu emporter l'adhésion d'une grande majorité de nos citoyens.

Jean-Damien MERMET | CLOUDEL
Maire de Corenc, Conseiller Métropolitain
Président du groupe « Métropole d'Avenir »



Groupe Métropole d'Avenir
Grenoble Alpes Métropole
Le mardi 11 rue Malakoff/53000 GRENOBLE
www.metropole-avenir.com contact@metropole-avenir.fr
04 78 34 55 36

Métropole
Le mardi 11 rue Malakoff/53000
Saint-Martin d'Hères/53000
Le mardi 11 rue Malakoff/53000
Société
Société
Société

METROCABLE

AVIS de L'ASSOCIATION « Le Chaînon Manquant » 12 novembre 2015

Contact : Jean Hirigoyen, Président

hirigoyen_jean@yahoo.fr

06 40 96 56 68

Après avoir tourné en rond autour de l'agglomération, le câble fait une petite pause à Grenoble entre Fontaine et Saint Martin le Vinoux.

Pour combien de temps avant de repartir pour un nouvel épisode ?

Cela ressemble un peu aux aventures de Tintin : Tintin au Tibet, Tintin chez les sovjets; Tintin chez les Incas, etc ...

Le Câble à Brignoud, le Câble à Chamrousse, le Câble dans le Vercors ...

Il me paraît donc utile de vous livrer des réflexions sur le projet de Grenoble avec passion mais aussi avec lucidité.

A retenir des questions qui sont ressorties lors des réunions publiques :

Les lobbies béton et câble : Une fois de plus on dessine des tracés en fonction d'une opération d'urbanisme au demeurant en zone inondable ! On néglige l'aspect prioritaire des déplacements dans les zones d'emploi et les axes de trafic, on plombe voire sabote ce projet qualifié de « cocasse » par certains, tout est mélangé mais la première question récurrente est révélatrice

"qui va faire régulièrement le trajet Fontaine Saint Martin le Vinoux?"

C'est le fuseau Voreppe ou Saint-Egrève-Presqu'île qui est prioritaire car le tram E n'a rien résolu

On peut aussi poser les vraies questions sur la pertinence par exemple d'avoir transformé l'objectif initial qui était de relier les trois lignes de tramway avec une seule gare intermédiaire en un tracé comportant aujourd'hui 4 stations intermédiaires. Avec toutes les conséquences sur le coût de construction des stations et des accès, le coût d'exploitation et de maintenance, l'usure du matériel, l'emprise des stations (long 50 à 60 m) plus les pylônes supplémentaires, l'impact visuel, les nuisances sonores, l'allongement du temps de trajet...

En fait, il semble que les rares ouvertures laissées à la concertation concernent la forme et la couleur des cabines et des pylônes et le choix de transformer une station technique en station intermédiaire ce qui ne change quasiment rien au coût global, mais le public a l'illusion que son avis est important

A chacune de mes interventions et de celles de mes amis du Chaînon manquant, on a mis l'accent sur la complémentarité du câble avec les autres modes de transport, notamment en zone péri-urbaine, domaine de prédilection du câble.

On a alors systématiquement exposé les flux de déplacements tels qu'ils apparaissent dans l'enquête EMD 2010, avec cartes à l'appui pour visualiser ces flux.

C'est avec une telle démarche que les projets de câble peuvent émerger pour couvrir des zones mal desservies ou nettement encombrées

Or, comme sorti d'un chapeau, on nous présente un projet concernant une liaison pour laquelle aucune étude de flux n'a été entreprise, aucune demande explicite n'apparaissant selon tous les documents analysés (SCOT, EMD...).

Bref, un inverse tout le processus logique que nous préconisons depuis longtemps!

Question chiffres :

Pour le chiffrage des investissements, après compilation des données de plusieurs études et réaffigations,

On constate qu'on peut faire exploser les budgets du simple au triple, selon le nombre et le type d'équipement des gares...

Ainsi, la mise en place d'un transport par câble en zone péri-urbaine, sur la base d'un trajet de 4 km avec 3 gares intermédiaires, ne saurait dépasser le budget de 35-40 millions € (métrocable):

(5 gares à 4 Millions d'€ et 5 Millions d'€-km pour la ligne)

Tout autre chiffrage est bien sûr possible, mais alors sont intégrées d'autres contraintes, notamment celles d'urbanisme et de densification que des promoteurs veulent faire financer pour faciliter les opérations de promotion immobilière.

Or, le marché immobilier de l'agglomération s'effondre, les professionnels attestent cette réalité à travers les études locales et nationales (FNAIM...), les élus et techniciens eux n'en tiennent pas compte

Les liaisons Voreppe-Saint Egrève-Presqu'île, Grenoble-Meylan-Mombonnot, Grenoble-Uriage, Saint-grenoblois, semblent beaucoup plus opportunes et prioritaires que le projet actuel compte tenu du trafic et des bouchons sur l'Y métropolitain.

Ce projet ne répond pas en l'état aux véritables enjeux des déplacements sur notre territoire.

Observations quant à l'organisation de la concertation:

Les dossiers supposés être à la disposition des citoyens sur les lieux publics retenus sont peu explicites ni correctement documentés, de plus les registres ne sont pas cotés.

On a pu difficilement débattre avec des techniciens et élus lors des réunions publiques, beaucoup de questions sont restées sans réponses précises et argumentées :

alternative bus au câble, type d'appareil monocable ou multicable, capacité et fonctionnalité des cabines(il existe des vidéos et photos illustrant fixées PMR, poussettes et vélos or elles n'ont jamais été projetées)

Tracé, nombre et impact des stations, qu'en est-il par stations automatisées ?

Parcings relais : nombre et capacité

Design, choix des pylônes et des cabines...

le dispositif data visualisation = utilisé pour « l'enquête » ne nous a pas convaincu et peut être facteur de manipulation.

Le câble, OUI à 100% si l'on s'inspire des réalisations internationales en zones péri-urbaines.

Ce moyen de transport écologique, né en 2004 à Medellín en Colombie, connaît aujourd'hui un engouement qui dépasse de loin les plateaux indiens.

Les villes succombent aux atouts du téléphérique :

Manizales en 2009, Caracas en 2010, Rio en 2011, Londres en 2012, la Paz et Cali il y a quelques semaines et nombreux projets en Algérie, Afrique, Chine et Turquie. ... La liste des villes qui ont succombé au charme du téléphérique s'allonge sans cesse. Des études sont menées en République dominicaine, au Chili, au Pérou, en Equateur, mais aussi en France (Brest, Toulouse, la banlieue parisienne) et en Suisse. Fribourg a le projet le plus avancé avec à l'horizon 2021 une ligne de 1,5km, des réflexions sont également en cours à Lusanne, à Genève ou à Morges.

Les raisons de ce succès ont été analysées; le téléphérique permet de franchir facilement des obstacles topographiques, des fleuves, des voies ferrées, des autoroutes ... avec une très faible emprise au sol. Il a une capacité intermédiaire de 3000 à 3500 passagers par heure dans chaque

sens, qui est suffisante dans la plupart des corridors de déplacement et ses coûts sont raisonnables.

C'est un système de transport écologique, et économique qui ne génère aucune émission de CO2 et sa construction est très rapide, entre dix et dix-huit mois. Les pouvoirs publics apprécient beaucoup de pouvoir réaliser des projets d'infrastructure dans un délai si court. Pour nous experts, le téléphérique est l'avenir de nos villes; C'est un transport aérien, calme, silencieux, confortable, on ne se rend presque plus compte que la cabine est accrochée à un câble.

Le téléphérique, plus qu'un moyen de recroquer le tissu urbain, peut aussi changer l'image d'une ville et même constituer un objet de visite pour les touristes. Pour la nouvelle génération gratuite à côté de ces équipements c'est savoir que la collectivité est là pour les accompagner.

Ce retour du téléphérique ne laisse pas indifférents les professionnels du secteur, notamment les constructeurs leaders de ce marché devenu mondial, le Français Poma, l'Italien Leitner et l'Autrichien Doppelmayr qui s'engagent résolument sur ce marché.

Les industriels visent bien sûr le marché européen, où le potentiel est énorme. Mais sur le vieux continent, l'expansion du téléphérique urbain est pour l'instant ralentie... par la loi car il y a beaucoup de réglementations et de droits liés à la vie privée. En Europe, parfois, on ne peut même pas survoler un jardin. Le propriétaire peut vous faire un procès et vous perdre cinq ans!

Notre avis sur ce projet Métrocâble:

excellent principe mais positionnement non prioritaire

LE CHAINON MANQUANT

31430 St Julien le Vinoux

Ullienge

Avis de Pierre JAUSSAUD, expert près la Cour d'Appel de Grenoble pour les transports par câble.

LEAISON PAR CÂBLE ENTRE FONTAINE ET SAINT-MARCEL-LE-VINOUX

INTRODUCTION

Le présent document est destiné à analyser la proposition de la METRO concernant la liaison par câble entre Fontaine et St-Martin-le-Vinoux, proposition présentée lors des réunions publiques de concertation.

Le présent document comprend une analyse technique et une analyse financière de cette liaison. Mais comme le document présenté ne fait état que le matériel monocâble, nous allons examiner les deux hypothèses extrêmes :

- Câble d'un appareil monocâble
- Câble d'un 3S

Nous avons travaillé à partir du document présenté à la Commission Mobilité qui reste très vague sur les aspects techniques qui sont pourtant fondamentaux en terme de prix et de performances. Nous avons situé les gares à partir d'un relevé sur le document de la METRO et notre logiciel de cartographie (CARTEO EXPLORER) nous a fourni les positions (altitude corrigée) des gares. Puis nous avons utilisé notre logiciel VITCOM qui prend en compte les phases de vitesse tout au long du trajet. Les paramètres d'accélération, décélération, temps moyen d'accès, capacité des cabines sont ainsi pris en compte pour avoir une vision aussi précise que possible du déroulement du trajet, des temps de liaison entre gares et des vitesses commerciales d'un point à un autre. Un tronçon de ligne comprend donc par une phase d'embarquement à vitesse constante (0,6m/s), une phase accélérée de lancement, une phase à vitesse constante (6m/s ou 7,5m/s), une phase de ralentissement et une phase de sortie des passagers. Le temps d'attente moyen (noté le temps qui sépare la mise en ligne de deux cabines) est également pris en compte et dépend du débit choisi. Notre programme nous donne les vitesses commerciales entre deux gares de la ligne et les temps de parcours de gare à gare.

Avant de rentrer dans le détail des opérations, nous voudrions faire remarquer que le rapport de la Metro présente quelques aspects trompeurs.

D'abord la représentation des pylônes : le document nous présente le titre de comparaison ? un pylône réel à tronçons cylindriques comportant tous ses équipements structurels réglementaires et un pylône stylisé de type curvique sans aucun équipement. Du coup, le pylône stylisé semble attractif. Mais ce même pylône avec tous ses équipements réglementaires ne sera pas aussi alléchant que sur la photo. Par exemple la tête de pylône devrait être identique dans les deux cas. De même, présenter un pylône sans ou avec son échelle d'accès donne une vision différente de la réalité ! Remarquons que le document présenté à la commission mobilité ne précise pas quel type d'appareil est envisagé : monocâble, double monocâble, funicel, 2S ou 3S, alors qu'il y a plus qu'une différence sensible de prix et de service rendu entre les divers équipements. Or c'est là que se joue la compétition entre appareils.

- Dans la première partie de ce document, nous prendrons l'hy pothèse d'un appareil monocâble fonctionnant à 6 m/s équipé de cabines 8 places assises.
- Dans la seconde partie nous examinerons la situation avec un système 3S 12 porteurs un tracteur fonctionnant à 7,5m/s équipé de cabines de 40 places.

La conclusion portera sur les différences entre les deux types d'appareil.

Enfin le schéma de ligne proposé à la METRO comporte une gare d'angle sans possibilité de monter dans les cabines ou d'en descendre. Le seul intérêt de cette situation est d'économiser un poste de travail et quelques secondes de traînage pour les accès aux cabines. Mais cet intérêt doit être comparé au prix d'une pente d'accès à la ligne.

1/4

1.1.1. **CONCERTEATION**
Le concertation est un processus de dialogue entre les acteurs de la métropole pour définir les orientations stratégiques de la métropole et pour les mettre en œuvre. Elle est un processus continu et évolutif, qui s'inscrit dans le temps et qui s'adapte aux évolutions de la métropole.

1.1.2. **LES OBJECTIFS**
Le concertation a pour objectif de définir les orientations stratégiques de la métropole et de les mettre en œuvre. Elle est un processus continu et évolutif, qui s'inscrit dans le temps et qui s'adapte aux évolutions de la métropole.

1.1.3. **LES PRINCIPES**
Le concertation est un processus de dialogue entre les acteurs de la métropole pour définir les orientations stratégiques de la métropole et pour les mettre en œuvre. Elle est un processus continu et évolutif, qui s'inscrit dans le temps et qui s'adapte aux évolutions de la métropole.

1.1.4. **LES MOYENS**
Le concertation est un processus de dialogue entre les acteurs de la métropole pour définir les orientations stratégiques de la métropole et pour les mettre en œuvre. Elle est un processus continu et évolutif, qui s'inscrit dans le temps et qui s'adapte aux évolutions de la métropole.

Modalité	Fréquence	Participants	Objectifs
Comité de concertation	Trimestriel	Présidents des communes, élus métropolitains	Définir les orientations stratégiques de la métropole
Commissions thématiques	Trimestriel	Elus métropolitains, experts	Travailler sur des thématiques spécifiques
Ateliers de concertation	Ad hoc	Citoyens, élus, experts	Travailler sur des projets spécifiques

1.1.5. **LES RESULTATS**
Le concertation a permis de définir les orientations stratégiques de la métropole et de les mettre en œuvre. Elle est un processus continu et évolutif, qui s'inscrit dans le temps et qui s'adapte aux évolutions de la métropole.

1.1.6. **LES LECONS APPRISES**
Le concertation est un processus de dialogue entre les acteurs de la métropole pour définir les orientations stratégiques de la métropole et pour les mettre en œuvre. Elle est un processus continu et évolutif, qui s'inscrit dans le temps et qui s'adapte aux évolutions de la métropole.

1.1.7. **LES PERSPECTIVES**
Le concertation est un processus de dialogue entre les acteurs de la métropole pour définir les orientations stratégiques de la métropole et pour les mettre en œuvre. Elle est un processus continu et évolutif, qui s'inscrit dans le temps et qui s'adapte aux évolutions de la métropole.

1.1.8. **LES CONTACTS**
Le concertation est un processus de dialogue entre les acteurs de la métropole pour définir les orientations stratégiques de la métropole et pour les mettre en œuvre. Elle est un processus continu et évolutif, qui s'inscrit dans le temps et qui s'adapte aux évolutions de la métropole.

Fait à Briançon le 12/11/2015
P.M.

Veronique L MIN
vmin@smm-st-martin-le-vieux.com

CONCERTEATION PROJET METROCABLE, 5 octobre-13 novembre 2015
Liaison Fontaine-Prèsqu'île-Saint Martin-le-Vieux

Intérêt du projet :
La métropole connaît des points de congestion, dont l'entrée Nord-Ouest, l'émanant de la "présente concertation" indique clairement deux objectifs contradictoires : **décongestionner l'entrée Nord-Ouest dans l'axe Nord-Sud, en créant une liaison Est-Ouest**, qui permette d'apporter une réponse aux déplacements futurs d'un secteur en évolution en lien avec les projets Porte du Vercors, Presqu'île, Saint Martin-le-Vieux !

Cette première ligne ne répond pas aux besoins de mobilité actuels mais se projette à 10 ou 20 ans.

Il est proposé 4 ou 5 gares; ce qui coûte le plus cher dans ce mode de transport ce sont les gares. Pas d'indication sur l'attrait que peuvent représenter ces gares (commerces, services)

Intérêt d'une liaison par câble :
Le transport par câble présente de nombreux avantages comme décrit dans le dossier de concertation, qui demande toutefois à être précisés : nombre de gares, cabines, parking-relais, multimodalité.

La mise en oeuvre d'une ligne peut être rapide et répondre à l'urgence de décongestionnement. L'absence de tollage ne permet pas d'avoir une vision des demandes de déplacement entre Fontaine et S.M.L.V. **Les résultats de l'EMD 2010 devraient servir de base de travail pour développer ce mode de transport complémentaire et créer des lignes.**

De nombreuses villes ont réalisé ou réalisent des dessertes de transport par câble en milieu urbain, ce n'est pas un hasard, cela répond aux problématiques d'aménagements des territoires, de qualité de l'air, d'attractivité, de décongestion par un mode complémentaire.

Le projet de transversale par une ligne de transport par câble ne répond pas aux besoins immédiats et pourrait se faire à un horizon de 10 ans.

Pour l'instant il n'est pas en phase avec la problématique de désengorgement de l'entrée Nord-Ouest de la métropole

Le principe du câble en milieu urbain est bon et présente de nombreux avantages dans le maillage des TC, toutefois l'implantation du projet faisant l'objet de cette concertation n'est pas prioritaire.

L'urgence d'une ligne de transport par câble serait une première liaison Cluses de Voreppe-Grenoble Presqu'île : répondrait aux flux auto Nord-Ouest, avec Parking-Relais à Voreppe, une gare à Lannat et au ZAC de St Martin-le-Vieux, en lien avec la ligne B de tram. Cette liaison ne serait pas créer une seconde ligne de tram comme entendu lors d'un conseil communautaire, mais répondre au congestionnement d'entrée de métropole qui limite l'attractivité du territoire.

Mon avis est émis en fonction de tous les dossiers déplacements et enquêtes publiques auxquels j'ai participé depuis 2007 :
Rocade Nord, Cœur de Ville-Cœur d'Azagn, DIA Alpes du Nord, Sillon alpin, EMD 2010, SerT ligne 1 et B de tram PDU

Esplanade

1/4

Concertation préalable Métrocâble

Cette concertation est intéressante en informant en avance les habitants. Les « informations » sur les émissions de gaz à effet de serre, p12, sont fausses

Dans l'agglomération les bus, consommant environ 40 litres aux 100 km, émettent plus de 1 kg CO2 par km, soit 160g de CO2 par km et par passager, plus du double de ce qui est indiqué p12, les voitures à 6-7 litres au 100 km et 1,3 personnes transportées en moyenne par voiture émettent 150g par km et par passager, la moitié de ce qui est indiqué p12. Il y a un écart de 2x2-4 par rapport à la réalité dans le comparatif bus-voiture. Ce truage des chiffres rappelle celui de VW aux 1 SA. Mauvais départ pour ce projet de câble

Objections : L'automatisation est souhaitable pour diminuer le coût d'exploitation du projet. Le déplacement de la station du tram A est préjudiciable aux usagers du tram qui seront éloignés du centre commercial donc des vont marcher plus longtemps avec risques d'accidents, pertes de temps, pénibilité de la marche, agressions et intempéries supplémentaires.

Coherence : Le tracé aérien avec des stations à la hauteur d'un 3ème ou 4ème étage impose des ruptures de continuité de trajet plus nombreuses avec correspondances avec ascenseurs (et escaliers?), donc le projet dégrade la cohérence du réseau de transport en commun et complexifie les déplacements pour les usagers. Contrairement au cas d'une modification de ligne de bus ou tram existante (par exemple la jonction de la ligne B à la ligne C, 1km).

C6 : Il existe d'ailleurs déjà une ligne C6 qui permet d'aller par exemple de la Place de la Résistance jusqu'à la station du tram A Louis Maignan en 19 minutes, 15 minutes de trajet (en moyenne aux heures de pointe d'après les horaires du site Semitag) + 4 minutes d'attente et de marche). Aussi vite que le projet métrocâble (jusqu'à la station actuelle du tram A La Poye), environ 13 minutes de trajet + 6 minutes d'ascenseurs dans les stations du câble, d'attente et de marche), mais la ligne C6 dessert mieux les lieux : 3 arrêts dans la presqu'île au lieu d'1 par le câble et en définitive dessert plus vite le centre de Fontaine, Seyssinet-Pariset, Seyssins, les quartiers sud de Gironoble vers Grand Place où vous arriverez 5 à 10 minutes avant le voyageur qui aura employé le projet de câble avec les lignes Semitag et Transisère venant du Nord. Elle peut être prolongée comme une ligne classique (à la hauteur de la ligne A). La ligne C6 est en correspondance plus commode (pas d'ascenseurs) et généralement plus rapide que le métrocâble (puis la ligne A). Le projet de câble avec les lignes Semitag et Transisère venant du Nord, avec des trajets aussi rapides que le métrocâble pour beaucoup moins cher que la ligne bus au site propre prise pour comparaison (p 30 et 31 du dossier), car elle ne nécessite pas tous les travaux de mise en site propre, comme gros ouvrages seulement un élargissement d'une voie pour bus du pont d'Oxford pour y réinstaller les bouchons et le dimensionnement du tracé du futur point Bergonzoli pour des bus en voie partagée avec les automobilistes. Au total de l'ordre de 10 millions d'euros (dont 2 à 2,5 millions pour 5 bus électriques en plus : moins de consommation, moins de CO2, moins de pollution, moins de bruit), 5 à 10 bus électriques pourrait se faire rapidement, cette ligne serait alors une

Ce remplacement des vieux bus de la ligne C6 par des bus électriques pourrait se faire rapidement, cette ligne serait alors une vitrine montrant la modernité et la diminution de l'impact environnemental plusieurs années avant le métrocâble. Même si le tracé du câble est moins rigide que celui d'un tram, il y est plus qu'une ligne de bus telle que la C6 qui peut être modifiée en fonction des besoins et des évolutions dans les aménagements réels des quartiers desservis. Ce projet de câble rigide est mal adapté à des aménagements futurs actuellement peu fixés de la presqu'île et qui risquent de changer d'ici 2030 et étant ainsi prématuré il risque de conduire à des erreurs de conception, comme celle de la station Esplanade du tram E.

Comparaison ligne de bus électrique C6 prolongée (en central pas sur voies séparées) - métrocâble

Intermodalité avec les lignes de tramway et de bus	avantage au bus
Fréquence :	avantage au câble
Confort :	égalité
Temps de trajet :	égalité
Faisabilité :	avantage au bus
Impact des travaux :	avantage au bus
Coût d'investissement (diminué des subventions) :	avantage au bus (moins de gêne visuelle)
Impact environnemental :	avantage au bus
Possibilités d'évolution en fonction des besoins :	avantage au bus

Remarques : Il aurait été mieux de placer la station Place de la Résistance côté Ouest de l'avenue des Martyrs, où elle aurait moins ébranlé des activités de la Presqu'île Scientifique et aurait évité ainsi des accidents, les pertes de temps et la pénibilité de la marche et des intempéries. Cette station n'apporte pas d'amélioration aux déplacements à l'intérieur de l'enceinte de la Presqu'île Scientifique : un manque d'intermodalité des moyens de transports. Scientifique : un manque de parkings prévus aux stations Hôtel de Ville, Argentières, le stationnement est douteux à La Poye, ce qui gêne il n'y a pas de parkings prévus aux stations Hôtel de Ville, Argentières, les modes de déplacements les plus commodes et la possibilité aux stations qui ne seront pas facilement atteignables avec les modes de déplacements les plus commodes et les utilisées par la population : les véhicules motorisés légers qui assurent plus de 85% des km faits par les habitants et usagers (ce qui est indiqué par le Compte Déplacement de l'agglomération). Cela gêne une fois de plus l'intermodalité des moyens de transports

Du dimensionnement : Avec 5000 personnes prévues par jour sur une paire de km en moyenne, le câble n'assure un trafic annuel que de 7 millions de personnes*km. Comparé à l'investissement de 55 à 65 millions d'euros, comparé aux frais d'exploitation d'environ 2 millions d'euros par an avec l'option d'automatisation, c'est un trafic trop faible. Par exemple, le tramway E fait 10 fois plus de trafic pour seulement 4 à 5 fois plus cher en investissements et un coût d'exploitation, donc le métrocâble est 2 à 4 fois et même plus cher par personne*km que le tram E. Autre exemple : l'ancien projet de rocade Nord devait faire 50 fois plus de personnes*km pour 10 à 15 fois plus cher, donc le métrocâble est 5 fois plus cher par personne*km, sans compter que la rocade permettait en plus d'acheminer des marchandises. Le projet de câble est prématuré et surdimensionné par rapport aux 5000 voyageurs quotidiens de 2021 et aux hypothétiques 8500 voyageurs de 2030, il gaspille donc notre argent public à la fois en investissements et en coûts d'exploitation par rapport au service au mieux quasi nul qu'il rend par rapport à la situation actuelle avec les lignes C6, 22... et l'express 1 et 2. Le service rendu aux usagers sera même négatif par la suppression partielle de la ligne C6 qui assure des correspondances plus commodes avec les autres lignes de Semitag et Transisère venant du Nord, ce qui aggravera les bouchons d'après le type de raisonnement employé par les partisans du métrocâble. Si la fréquentation vers 2030 est beaucoup plus forte que les 8500 voyageurs prévus, il sera temps de relancer le projet sur des bases plus favorables.

Impact environnemental : Le tracé aérien à la hauteur d'un 3ème ou 4ème étage (jusqu'à plus de 20 m de haut) du projet de câble coupe en 2 la Presqu'île scientifique et des quartiers d'habitation et activité en instaurant une frontière physique et visuelle entre quartiers, encore plus longue que ce qui était reproché au viaduc du projet de rocade Nord sur la Presqu'île. Avec son tracé aérien élevé et la mobilité de ses cabines qui attire forcément l'œil au lieu de se fondre dans l'environnement comme le ferait une infrastructure fixe, ce projet de câble crée un fort impact visuel et paysager à l'entrée Nord de l'agglomération, sur tous les lieux d'habitation et de travail, sur les environnements proches et mêmes sur les vues lointaines (sur les montagnes, sur les espaces verts...) des riverains proches et des gens au sol qui dans cette zone voudraient admirer les montagnes, développer leurs cultures et leurs propriétés observées en vues plongeantes par des milliers de personnes par jour. Cette coupure de 26 à 28m à la largeur d'une autoroute comme l'A48 qui elle permet déjà à 20 fois plus de personnes de se déplacer et en plus permet d'acheminer les marchandises pour une grande partie de l'agglomération. Cette coupure engendre des contraintes foncières, urbanistiques et environnementales sur au moins 100 000m², disproportionnées par rapport à l'intérêt du projet.

La construction du métrocâble devrait induire une émission de 15 000 à 40000 tonnes de CO2 (sur la base des émissions qui sont attribuées à la construction de véhicules ou à celle de la rocade-Nord). Ces émissions sont imputables à la réalisation des matériaux de construction (acier et béton) et à leur mise en oeuvre. Sur 30 ans, avec 5000 voyageurs/j de 2021 et les hypothétiques 8500 voyageurs/j à partir de 2030, le métrocâble assurera un trafic annuel de 130 millions de personnes*km, il émettra donc plus de 100g de CO2 par km et par passager, plus que les voitures thermiques qui auront fortement diminué leurs émissions (45% de réduction d'après le Scd7), 2 fois plus que pour la construction et l'utilisation des futures voitures électriques ou d'une ligne C6 prolongée avec des bus électriques. Il est donc plus mauvais pour le climat.

Conclusion : Avec sa faible fréquentation projetée, le projet de câble est très insuffisant pour répondre aux besoins de déplacements de la presqu'île qui sont mal fixés mais augmenteront fortement et il est encore moins suffisant pour les intérêts locaux de l'agglomération. Malgré son prix très élevé, il ne diminue pas les embouteillages, un des principaux problèmes de déplacements, surtout à cette entrée Nord. Il est donc inadapté aux problèmes de l'agglomération et est moins efficace qu'une ligne C6 prolongée, rendue propre par des véhicules électriques et ayant un coût très inférieur au câble.

Ce projet a les caractéristiques d'une diversion et d'un siphonnage de l'argent public pour :
- ne pas faire les améliorations routières nécessaires pour répondre aux besoins de déplacements des habitants et visiteurs de notre agglomération.
- pour ne pas diminuer les embouteillages dans ce secteur,
- rendre les habitants encore plus captifs de transports en commun.
Il génère de forts impacts sur l'environnement visuel des riverains et usagers proches.
Pour tous ces motifs, les inconvénients générés par ce projet l'emportent sur ses avantages et je demande qu'il soit repensé.

Un projet de câble peut mieux améliorer les déplacements et l'environnement non seulement de la presqu'île, mais du reste de l'agglomération : le câble en partie au dessus de l'A48 du projet « le chaînon manquant », avec 2 stations et son grand parking il permet à une partie des automobilistes arrivant du Nord de laisser leur voiture et prendre le câble. Contrairement au tram E qui ne dispose que de parkings d'accès peu attractifs et qui cause un trajet plus lent (35 minutes) pour amener au centre ville les automobilistes qui voudraient le prendre, c'est le même cas de pertes de temps redoublées pour les lignes de bus express. Il profiterait aussi à des dizaines de milliers de personnes entrant dans le Nord de l'agglomération en évitant les bouchons. Il aurait aussi beaucoup moins d'effets de coupure et d'impacts sur l'environnement visuel des riverains et des activités (car ils sont plus éloignés du câble).

Avec son plus faible nombre de stations (le nombre de stations coûte très cher dans un projet de câble et elles créent des correspondances plus incommodes), le câble sur le chaînon manquant, utilise mieux les avantages du câble que sur le tracé projeté du métrocâble.

Jean-Luc Besongen (9/11/2015)

Page 22 *Besongen*

Concertation sur le projet de Métrocâble Avis de l'ADTC

1) Le contexte

Le transport par câble est à la mode

Alors que ce moyen de transport était peu évoqué il y a quelques années, il est maintenant mis en avant, sans qu'il y ait eu d'évolutions technologiques significatives. Dans presque tous les discours ou les articles de presse qui traitent des transports urbains, on parle du transport par câble en mettant en avant son caractère innovant. On assiste à un phénomène de mode. De très nombreuses agglomérations ont donc maintenant des projets mais pour l'instant, bien peu sont en phase de concrétisation.

Il y a un constructeur local

La région grenobloise dispose d'un constructeur local et il est bien légitime de chercher à le mettre en valeur. Mais il ne faut pas oublier qu'en cas de décision de réaliser un transport par câble, il y aura au préalable une mise en concurrence ouverte obligatoire de tous les constructeurs et que le constructeur local n'est pas sûr de gagner.

Le câble est un transport de niche

La zone de pertinence d'un transport par câble, c'est le relief (on voit beaucoup en montagne) ou le passage d'obstacles comme les cours d'eau, les voies routières importantes, car dans ces configurations il devient compétitif par rapport aux moyens de transport plus classiques. C'est d'ailleurs ce que l'on constate dans les rares applications de ce système à l'étranger.

La Région et l'État veulent encourager le transport par câble

Le contrat de plan Etat-Région (CPIER) 2014-2020, qui a été signé en mai 2015, a réservé des crédits conséquents (38 M€) pour plusieurs projets de transport par câble, mais tous les projets en Rhône-Alpes ne pourront pas être servis, il faut donc faire avancer les projets rapidement.

Et donc la question est la suivante : où implanter un transport par câble à Grenoble ?

Vers la montagne – bien que Grenoble soit entouré par plusieurs massifs montagneux, il n'est pas si facile de trouver un site permettant d'implanter une liaison par câble. La Métro a essayé vers le Vercors, mais la concertation a montré, avec la configuration du plateau dans l'habitat est plutôt dispersé, que le moyen n'étant pas adapté et pas financiable. Reste alors une implantation dans l'agglomération, et à l'entrée ouest de l'agglomération on est en présence d'un site bien adapté aux avantages d'un transport par câble. Il y a 2 cours d'eau à franchir, le Drac et l'Isère, deux autoroutes, une voie ferrée, on est donc parfaitement dans la zone de pertinence du câble.

De plus, ce secteur comporte plusieurs sites, Porte du Vercors, Presqu'île, Parc d'Oxford, que le projet doit permettre de « conforter mutuellement », comme indiqué dans le document présentant la concertation.

On peut faire un maillage du réseau en reliant les 3 lignes de tramway A, B et E.

Pour l'ADTC, la Métro a (enfin) trouvé un projet de transport par câble correspondant aux caractéristiques de ce type de transport, pouvant être subventionné, et être financé, mais à quel taux ? Mais ce projet est-il bien nécessaire ? N'y a-t-il pas sur l'agglomération des projets plus utiles ou plus urgents ?

2) Quels besoins de transport dans ce secteur ?

Aujourd'hui, avec 3 lignes de Bus (C6, 22 et 54), le trafic est modeste et surtout orienté vers des trajets domicile-travail en liaison avec les zones d'emplois situées sur la Presqu'île. On observe que les Bus de la ligne C6 roulent souvent à vide en heures creuses sur cette partie de la ligne qui dessert la Presqu'île. On remarque d'ailleurs, chaque fois qu'une agglomération investit dans un mode lourd, comme une ligne de tramway, qu'il y a toujours au préalable un trafic important résorbé par des lignes de bus, que la nouvelle ligne de tramway vient conforter et développer grâce à son attractivité. Et ce n'est pas le cas pour ce projet de câble.

Les projets en cours de réalisation (développement de l'emploi et création de logements sur la Presqu'île) et les projets encore en cours d'étude ou de concertation (Porte du Vercors) vont ils générer d'importants trafics et à quelle échéance et sur quelles origines-destinations ?

L'ADTC voudrait que le dossier de concertation soit plus explicite sur ce sujet.

Car du point de vue technique, ce projet présente plusieurs faiblesses :

Pour desservir les zones d'emploi, des ruptures de charge sont nécessaires à partir des lignes de tramway ou bus, et l'expérience montre que dans ce cas le transport public perd beaucoup en attractivité.

Par ailleurs la progression prévue pour l'urbanisation de la ZAC Portes du Vercors sera très lente, la fin du programme est fixée en 2040 et en 2028, seulement 45 % des logements sont programmés.

Les trafics prévus, 5000 voyageurs par jour en 2021, 8500 en 2030, sont donc faibles pour justifier un investissement lourd de plus de 60 M€.

On peut souligner que la comparaison avec un scénario bus présenté dans le dossier de concertation est une comparaison avec une ligne bus ayant exactement le même tracé que le projet câble (tracé imposé par la technique du câble, et c'est une des faiblesses du projet), alors qu'une desserte par bus incluant des parcours beaucoup plus adaptés aux besoins, comme les traces des lignes actuelles C6, 22 ou 54.

La comparaison des scénarios du dossier de concertation est donc très partielle !

Un scénario D, proposant des lignes de bus assurant des connexions sans rupture de charge aurait dû être étudié. A noter qu'il ne faudrait pas que le plan masse de la ZAC Portes du Versoix soit conçu dans la seule perspective d'un transport par câble, rendant difficile l'implantation d'une ligne de bus ou de BINS voire un débranchement de la ligne A du tramway à long terme.

3) Ce projet est-il bien raisonnable ?

En cherchant à tout prix à faire du câble (un effet de la mode) et en voulant récupérer des subventions, Grenoble Alpes Métropole propose un projet en dehors de tout besoin important de déplacements et qui va impacter les capacités d'investissement dans un contexte de difficultés financières et retarder des projets bien plus utiles.

Or les véritables besoins de l'agglomération en transport public sont la prolongation de la ligne E à Pont de Claix (évitant la coûteuse correspondance à Louise Michel) avec desserte en Tram-train du sud grenoblois, la prolongation de la ligne A à Sassurage, ou un développement de tramway périurbain vers Meylan et le Grésivaudan où les implantations de logements ou d'activités existent déjà et continuent de se développer. De plus bien d'autres lignes de BINS sont à mettre en place.

L'ADTC propose de revenir à plus de méthode

Il ne faut pas partir d'une technique, le câble, pour ensuite chercher à l'implanter, mais plutôt agir avec méthode :

Où sont les besoins en transport public ?

Quels sont les modes les mieux adaptés pour y répondre (bus, BINS, Tramway, T1R, Tram-train, Câble...)

Comment classer les projets en termes de priorité ?

Que budget peut-on (ou veut-on) consacrer au transport public ?

Comment financer les projets ?

En conclusion, pour l'ADTC, ce projet est prématuré.

Les besoins en transport public au niveau de l'agglomération n'ont pas fait l'objet d'analyses fixant des priorités.

Compte tenu de prévisions très moyennées de trafic escompté pour ce trajet, de plus à une échéance assez lointaine, il est plus urgent d'investir d'abord dans l'extension du réseau de tramway.

22 octobre 2015

METROCABLE

AVIS DE L'ASSOCIATION LAHGGL

Contacts |

Alain LAURIOU
alain.lauriou@free.fr
06 07 43 56 16

Janig MOURO
lahggl@laposte.net
06 75 03 19 14

L'association LAHGGL regroupe environ 30 associations d'habitants et de quartier de l'agglomération grenobloise pour impulser un dialogue entre les habitants et les acteurs des grands projets d'aménagement. Association loi 1901, vie s'organise autour de trois objectifs : promouvoir la participation citoyenne, se former et s'informer, participer aux projets de l'agglomération.

Elle aborde des sujets très variés mais essentiellement centrés sur la démocratie locale, la participation, la qualité de vie en ville et les déplacements avec l'objectif que les besoins et attentes des habitants soient entendus et pris en compte dans les projets qui les concernent.

LAHGGL est satisfaite que les habitants soient invités à donner leur avis sur un projet aussi important, du point de vue des enjeux d'aménagement de la ville, de déplacement et financier.

Elle souhaite faire part de remarques et regrets concernant la démarche de concertation et le projet, en espérant que la Collectivité nous fasse un retour à l'issue de cette étape par une synthèse et une explication des choix qui seront faits.

REMARQUES SUR LA CONCERTATION

- pas de dossiers très explicatifs et détaillés sur les lieux d'exposition
- pas de numérotation des pages de registre, risque de disparition de certains commentaires
- ce n'est pas une enquête publique, pas de possibilité de discuter avec un enquêteur
- risque d'une concertation qui ne mobilise que les habitants de la zone géographique concernée
- atelier public du 14/10 où on ne peut pas questionner le projet (câble ou non câble, type de câble, tracé, choix plus élargi du nombre de stations...)
- outil d'enquête internet très réducteur avec des questions fermées et très encadrées (risque de dégager une "majorité" factice)

INTÉRÊT DU PROJET

- Création d'une liaison en TC entre des points isolés et difficiles d'accès
- Création d'une liaison TC en phase avec un projet d'urbanisation (Portes du Vercors)

Intérêts du choix de câble sur ce projet

- Adapté aux contraintes géographiques fortes (franchissement d'obstacles)
- Réduction des coûts d'infrastructure et des coûts de financer
- Coût plus faible au km (LCM : 7 à 10 millions/km sans les stations à comparer au 30 millions/km pour le tram) (15 millions/km avec stations)
- Fiabilité, débit important
- Attractivité touristique, notamment si pylônes et cabines design

1/2

LIMITES DU PROJET

- possible concurrence avec d'autres projets potentiels aux autres entrées du bassin (Sud vers Vaulx, Meylan/Montbarnat)
- manque de diagnostic initial expliquant les besoins, les flux attendus, les publics cibles, les zones d'activité et bassins d'emploi...
- Les entreprises n'ont pas été associées à la préparation du projet
- passe par des zones inondables avec des incertitudes sur leur constructibilité
- un projet qui n'apporte pas de réponses immédiates aux problèmes immédiats de congestion à l'entrée de cette branche de l'Y
- basé sur une intermodalité multiple, avec plusieurs changements nécessaires ce qui représente un risque de désaffection par le public cible
- un projet basé sur la réalisation de projets urbains. Quelle est l'économie du projet si ces aménagements ne sont pas réalisés (exemple de l'Esplanade et Ligne E) ?

Limites spécifiques du câble sur ce projet

- Adapté aux terrains avec des contraintes géographiques fortes (franchissement de nombreux obstacles)
- Risque de surévaluation du débit de croisière et donc de surcoût
- Manque un descriptif du type de station créée (4 à 5 stations au sol, en ouvrage?) représente un surcoût à ajouter?
- Contradiction entre une ligne qui ne se veut pas une ligne de cabotage (distance importante entre 2 stations) et un projet avec plusieurs arrêts qui ajoutent un surcoût (ajout de gare) et nuisent au débit
- Des petites cabines qui limitent l'accès avec des vélos ou des fauteuils ; le choix pourrait se porter vers des grandes cabines avec cependant le risque de limiter le choix du tracé et le nombre de gares intermédiaires (gabarit large)
- Manque les profils et les hauteurs de survol

QUESTIONS POUR ALLER PLUS LOIN

- Quel est le projet de territoire dans cette zone ? à quel besoin répond ce projet ? à qui s'adresse cette ligne ?
- L'articulation avec un futur projet de ligne vers le Vercors est-elle prévue ?
- Quel est le coût global en incluant les coûts d'architecture liés aux stations et les parkings relais ?
- Où en est l'arrêté permettant de diminuer la hauteur de survol des bâtiments ?
- Quel traitement spécifique des immeubles (vuex sur un immeuble appartement, survol des toitures, ...)
- Quelles sont les capacités d'accueil des parking-relais à proximité ?
- Quelle est l'accessibilité pour les PMR ?
- Quelle distance entre station câble et arrêts de tram ?
- Peut-on mettre les vélos avec les cabines proposées ?
- Pourquoi ne pas avoir proposé une liaison en ligne droite, avec 3 gares : terminus ligne A, correspondance ligne B (Martyrs), correspondance ligne C (Hotel de Ville) ?

Alain Lauriou

2/2

9. 10. 15

Il nous bien impliqué sur le levé d'expressions de notre levée de l'atmosphère
La mise en place de la disponibilité d'électrostatique ne peut être qu'une bonne
chose, cependant on peut aller plus loin dans l'idée de l'impact urbain...
C. Hagen / Hagen
u. S

12/10/2015

Le dessin est un peu succinct. J'aurais aimé une carte en dépliant indiquant l'implémentation du projet sur
un fond comportant au moins les rues et bâtiments existants

Les "informations" sur les émissions de gaz à effet de serre, p 12, sont fausses.
Dans l'agglomération, les bus (diesel pour les 3/4 du parc de bus) consomment environ 40 l au 100 km, soit
plus de 1,5 kg de CO₂ au km, soit une émission de 160 g de CO₂ par km et par passager, plus du double
de ce qui est indiqué page 12. Les voitures à 6-7 l au 100 km et 1,3 personne transportée en moyenne
par voiture émettent 150 g de CO₂ par km et par passager, proche de l'émission des bus, mais moitié de ce
qui est indiqué page 12. Il y a donc un écart de 2 x 2 = 4 fois les par rapport à la réalité.
Ce tirage des chiffres rappelle celui de Volkswagen aux USA.
Chaque départ pour ce projet de câble, qui ressemble à une machine à vapeur pour ne pas faire les améliorations
routières nécessaires pour répondre aux besoins en déplacements améliorés des habitants et visiteurs de notre aggloméra-
tion et diminuer les embouteillages dans ce secteur crucial.
Franziska Bismuth / Bismuth

Projet ambitieux mais cela reste relativement cher....
Le tram a coûté 1,900 den, à quoi bon dépanner les gens.

Zorro
Z

Bravo pour le tracé. Il me semble que le tracé
à 4 stations est professionnel, le transport urbain pour
câbles doit apporter rapidité et flexibilité. A. Chatagnier

REMARQUABLE le tracé du CABLE CEUX PROJET s'inscrit vraiment dans
le développement du transport en commun excellent ~~initiative~~ initiative
de la Métro mais qui HABITE A ST MARTIN de VINOUX Je pense
UTILISÉ SOUVENT CEUX GENRE de transport très BIEN Projet sera
C'est quatre commune j'y suis FAVORABLE A CEUX PROJET
en ESPERANT que CEUX PROJET se FERA pour une AGGLO GALLO
SANS VOTURE

Très intéressant, vivement !



5/11/2015

trois 5000 personnes prévues par jour sur un plein de km en moyenne, le câble n'assure un trafic annuel que de 5 millions de personnes x km. Comparé à l'investissement de 5 à 60 millions d'euros, comparé aux flux d'exploitation de 2 millions d'euros par an (avec l'aplomb d'investissement), c'est un trafic trop faible.

Par exemple, le service G fait 10 fois plus de trafic de personnes x km, pour subvenir 4 à 5 fois en investissement et en coût d'exploitation, donc le trafic G est 2 à 2 fois et demie moins cher que personnes x km que le projet de câble. Le projet de câble est encore plus quand on le compare à l'ancien projet de service G, il est 3 fois plus cher, sans compter que'il ne permet pas d'acheminer de marchandises comme le service G.

Le projet de câble est surdimensionné par rapport aux 5000 voyageurs prévus et aux hypothétiques 3500 voyageurs dans 15 ans. Il est donc excessivement cher à la fois en investissement et en coût d'exploitation par rapport à l'amélioration de services quasi nulle que'il rend par rapport à la situation actuelle avec la ligne de bus C6. Les services rendus par le projet de câble sont même négatifs avec la suppression partielle de la ligne C6 qui amène des responsabilités plus amovables (dans les ~~stations~~ passages dans les stations des stations prolongées jusqu'à l'Hotel de Ville de St Martin le transport au plus de l'Hotel de Ville et même sur bus électriques pour 5 à 10 fois moins cher que le projet de câble et ~~serait~~ seraient souvent plus rapidement et réduction d'impact environnemental. Avec ses bus électriques cette ligne serait une vitrine de modernité et de confort. Les années avant le projet de câble, et pourrait être adoptée plus facilement que le câble à trois fois ~~avec~~ ^{avec} ~~des améliorations~~ des améliorations des quartiers concernés.

Jean-Luc Brasseur - L'Espresso

Patricia SAMÉ

981 av. des Jeux Olympiques

38100 GRENOBLE

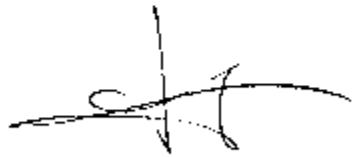
J'ai quelques remarques à faire :

- J'ai peur d'être transportée dans un transport par voie aérienne (avion, téléphérique...)
- Qu'est-ce qui est prévu pour l'entretien annuel du téléphérique ? Cela me semble important d'avoir une révision annuelle du téléphérique comme il en existe une sur le téléphérique de la Bastille, fermé en janvier de chaque année. Cela permettra un transport plus sûr en matière de sécurité.
- Si le projet "Portes du Vercors" n'est pas réalisé, que se passera-t-il ? Le téléphérique sera-t-il utile à cet endroit ? Ou sera-t-il inutile comme pour la ligne E à l'arrêt

8

Esplanade ? (fermée pendant la foire des Ramoneux)

- Quelle sera la hauteur du Métrocâble ? A-t-on le droit de survoler des habitations à faible hauteur ?



A Grenoble le 9 novembre 2015

A propos de cette consultation préalable :

Ce dossier de consultation est beaucoup trop simple ! voir simpliste.

Il ne fait pas apparaître la demande, une telle infrastructure doit répondre à un besoin évident, cette liaison transversale de Fontaine à St Raurin ne semble pas du tout évidente.


L'étude de fréquentation est elle cachée ? pour un projet à GONE il faut commencer par là ! et non pas discuter sur la couleur des cabines et des pylônes !

Quand bien même un transport à cable est séduisant celui-ci n'est pas prioritaire vis à vis des problèmes rencontrés dans l'Yguenois.

Projet à revoir sur le fond !

Michel GUERRIN

le 13/11/2015.



Enfin!

Tout un projet qui aurait été fait depuis longtemps.
Au lieu de garder son temps en un projet public et
certain qui était la seule voie.

Dans le monde j'espère qu'il y a d'autres transports par
telle construction sur les lieux.

Dans l'histoire

Volker Paul
09 bis, Rue de la
Bretagne
38600 Fontaine
04 76 24 45 86

Fontaine, le 15 octobre 2015

En espérant que vous
pourrez obtenir les crédits
nécessaires, pour une
entreprise de ce genre.
Ceci ne doit pas être donné -
Tout-à-fait, grâce à vos
efforts, pourriez-vous
bénéficier d'un air un peu
plus respirable, dans la
cuvette grenobloise ?.....
Quien sabe ?
Dommage que les élus du
Vercors aient refusé la liaison
par Cable entre Fontaine
la Voya et St Julien. Mais, Paul

ne soyons pas médissant... Mauvaise langue.

Peut-être qu'après tout, d'ici 30 à 40 ans,
(lorsqu'il y aura sûrement pas mal de morts)
à cause de la pollution de l'air,
certains commenceront peut-être à se
pencher sur le problème.....

Quoiqu'il en soit, merci à vous toutes et
à vous tous, qui essayez de faire
avancer ce problème, qui n'est pas
simple.....

Merci.

~~hop~~

J'ai participé à la réunion de concertation du 31/10 à Fontaine et je trouve dommage que pour un tel projet, avec 2h30 de "réunion", seulement 40 minutes soient prévues pour la concertation elle-même.

Je sais qu'il faut une présentation du projet avant toutes choses mais est-ce bien utile qu'il y ait 5 interventions pendant une bonne heure. En 40 minutes nous n'avons pas eu le temps de vraiment se poser des questions de fond.

A quand une concertation digne de ce nom ?

Stephane Bertoni

14 10 - 11. 2013

Je suis véritablement déconcerté par l'énorme quantité de remarques mentionnées
dans le cahier de concertation - Pardonnez mon écarture je veux d'être yvèrois de
caractère, et je n'y vois guère !)

Le projet me paraît réaliste, judicieux, et indispensable, pour réduire la
pollution, réduire l'émission de CO₂, économiser l'énergie !!

Il est temps de se mobiliser tous pour cette noble cause, fondamentale.

Tous ceux avec qui j'ai eu parlé - et ils sont nombreux ! - sont d'accord
pour qu'enfin nous prenions soin de notre planète, nous nous mobilisions pour
un environnement salubre. Des projets comme celui-ci sont dans l'orientation -
véhicule à la qualité de la vie. Je souhaite (nous souhaitons) qu'il aboutisse,
comme d'autres que j'ai eu dans ce sens !

Il faut éveiller les consciences, les responsabilités individuelles et collectives...

Courage et merci.

J. Poinel - 44 Avenue de la République
38170 Seymuret - Poinel -
JKNÉLY

Homzaoui Samir.

47 avenue Amineize Croizat.

38600 Fontaine.

- Je suis contre ce projet qui me paraît bizarre et inutile.
Je ne pense pas avoir besoin d'une ^{tel} infrastructure en pleine ville, car il y a des gens qui habitent juste en dessous. De plus le bénéfice ~~pour~~ pour la mobilité urbaine me paraît pas très utile.

Fontaine le 12 Novembre 2015

Daniel JOULAUD
4, Rue Eugène Charbonnier
58600 FONTAINE

Les réflexions de l'Association du

Quartier de l'Ancienne Mairie (ci-dessus) sont
tout à fait judicieuses, espérant vivement qu'elles
soient toutes prises en compte, surtout pour la
Gratuité des Transports en Commun. Pourquoi ?

J'ai l'intime conviction que le
réchauffement climatique, estimé aujourd'hui
à quelques degrés (2,5-???) sera bien supérieur,
menaçant gravement notre santé, voire la
Survie de l'Homme.

La meilleure mesure contre pollution et CO2 est
aujourd'hui le développement des Transports en Commun
et sa gratuité est la mesure la plus efficace pour
qu'ils soient utilisés en masse. Financièrement c'est
très dur mais il est des moments où il faut faire
des sacrifices.

Il serait suicidaire
de compter sur d'autres
mesures (???) pour
améliorer ou au
moins ne se dégrade
pas davantage

Page 2/1

Métrocable

Concertation préalable du 5 octobre au 13 novembre 2015.

Les Réflexions
de

L'Association du Quartier de l'Ancienne Mairie de Fontaine

Création de la station Fontaine-La Poya

Il est bien évident que les 2 Stations Tram et Métrocable doivent être aussi proches que possible l'une de l'autre en coordination avec le prolongement de la ligne A du Tram. A un moment, il avait été envisagé un tracé à l'est de Géant pour le prolongement de la ligne A avant de rejoindre l'Avenue de Romans. Au moment où il est question des Portes du Vercors, il serait opportun de réactiver cette solution pour les desservir au mieux.

Depuis le temps que l'on parle de ce prolongement de la Ligne A jusqu'à l'Air Liquide, il est légitime de se poser la question de ce peu d'empressement pour la réaliser alors que cet axe est à la limite de l'asphyxie.

La réalisation de ce prolongement semblant plus long que le Métrocable, nous demandons que le prolongement de cette ligne soit acté dès maintenant pour que sa mise en service se fasse peu de temps après celle du Métrocable et pourquoi ne pas aller jusqu'au Pont Barrage ? Le démarrage de l'aménagement éventuel des Portes du Vercors ne devrait être envisagé qu'après la mise en service du Métrocable

Station Sassenage-Saulée

Dès la mise en service, cette station doit être opérationnelle.
De plus, en attendant le développement des Portes du Vercors, il y aura de la place disponible pour réaliser un parking relais. Son intérêt est évident.

Le Métrocable avec le ticket Tram est très apprécié

Avec le niveau de pollution auquel nous sommes confrontés, il nous faut choisir.
Est-ce "notre santé d'abord" ou "mourir plus tôt" avec quelques sous en plus ?

Transports en commun gratuits pour tous sur l'Agglomération

Alors, la seule mesure qui peut être efficace immédiatement, ce sont les transports en commun gratuits pour tous, sans aucune restriction dans l'Agglomération grenobloise.
Aujourd'hui, le coût de la gratuité du Tram est inférieur à 100 € par habitant et par an. Nous estimons que le coût actuel de la pollution sur notre santé est bien supérieur.
Si l'on n'est pas sûr que les structures actuelles puissent supporter le surplus de passagers, pourquoi ne pas faire l'essai sur une période ou une partie de réseau déterminées.

Création d'une liaison rapide, par exemple bus sur la voie réservée existante sur l'A48, entre le Piéage de Moreppe et la Station Sassenage-Argentière dans le sens Nord Sud et entre la station Presauille et le Piéage dans le sens Sud Nord pour soulager un peu cet axe complètement saturé. Cette idée serait ainsi à creuser en direction d'un futur transport par câble au-dessus de l'A48, comme l'a suggéré l'Association Le Maillon manquant.

Aménagement du raccordement à l'A48 de Fontaine Sassenage vers Lynn

Les Portes du Vercors vont inévitablement ramener de la circulation automobile sur le boulevard métropolitain, actuelle axe de l'Argentière, le Boulevard Paul Langevin et l'Avenue

de Romans. Dans ces conditions, il est impératif de recenser et repenser entièrement le raccordement de Fontaine vers Lynn

Vue sur la Montagne

Dans le Tram, il est difficile de voir les montagnes.
Un intérêt du Métrocable serait d'y profiter de la vue sur la Montagne sur 360° et si les cabines sont astucieusement réalisées de profiter de la fumée et la flote du Drac et de l'Isère.

le 10.11.2015

La Présidente
de l'Association
Quartier Ancienne
Mairie

M. C. ANCHARD

2 pages

10/11/15

Ce projet semble un très bon projet.

Pour les choix demandés :

- les choix de nouvelles stations ou le peu de distance et de temps gagné ne me semblent pas nécessaire
- le choix de matériels spécifiques lui me semble pertinent et nécessaire, car ce projet amène un impact fort sur l'esthétique et le cadre de vie.

Tout le confort et l'esthétique de cabines 15 places avec une esthétique soignée sont un gage d'appropriation par les utilisateurs et de respect du matériel.

- De même le choix de pylones plus soignés que ceux classiques des stations de ski semble un gage d'acceptation.

Le surcoût non négligeable, mais pas non plus prohibitif me semble compensé par une acceptation plus facile par les riverains.

De plus une esthétique soignée servira aussi à une image moderne et positive de notre agglomération

Michel Julier

6 Rue Charles Goussier

michel.julier@orange.fr 38360 SASSÉNAGE



c'est un super projet!

Enfin une liaison avec Fontaine / Sassenage sans passer par le centre de Grenoble.
 Pourra-t-on rentrer les vélos dans les cabines?

En tant qu'habitante de St Martin le Vinoux, je pense que la station sur le Parc d'Oxford est une très bonne idée.

Anne

Le projet de transport collectif aérien est très positif
 par contre dans les documents on comprend mal où est positionnée
 la station de départ étant donné le terrain pour passer bien
 au-dessus des vallées et surtout SNCF... A suivre

Un projet très réaliste pour relier 3 sites de travail, qui
 doit préserver et même anticiper les développements urbains à venir:
 les économies ne se font que par ce type d'investissement de réels pouvoirs publics.
 Il faut des stations (La Sautée et le Parc d'Oxford)
 des cabines design, des pylônes design: c'est l'image de l'Agglomération
 et cela que reflète ce petit câble. A. Gouyon.

Un très beau projet mais surtout très utile - quel gain de temps pour aller à Fontaine ou Sassenage sans avoir à passer par Grenoble.
Par contre il faut plusieurs arrêts et notamment au Parc d'Oxford!!!
Ce sera un vrai plaisir de voir ces jolies cabines en alu, si il n'y en a qu'en montagne.

B. Tallard.

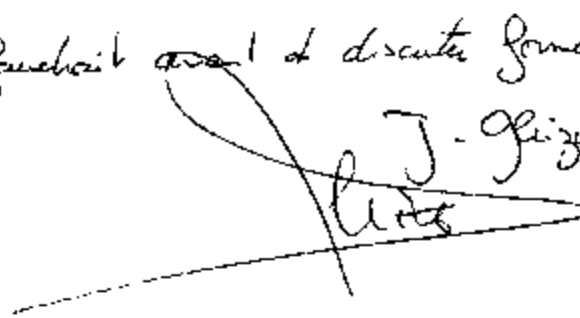
Après une lecture rapide du document, je n'ai pas vu d'indications sur la hauteur des cables (et donc des cabines).
Est-ce mémorisé à ce niveau de concertation?
Donner quelques précisions sur ce sujet en différents points du tracé me paraît cependant nécessaire.
(→ ateliers)

J. MONTÉLUÉ (S. Egrève)

Je regrette que le site Plateforme soit fermé (jeudi 4/11) contrairement à ce qui est annoncé. Le projet est à l'état de premières consultations on ne peut donc pas beaucoup réagir sur ce qui nous est proposé.
Cabin en deux ou en deux c'est un problème de techniques et de coût.
Par contre je suis surpris qu'on ne parle que d'un trentaine de cabines à que implique franchir (et cela est dit) 2 phases d'utilisation avec une fréquence bien moindre au départ. Je ne vois pas apparaitre de notion d'étude de fréquentation possible de cable et un superlatif surtout pour franchir des espaces naturels donc on va en faire un et pourquoi pas un bus Sassenage - St Martin V. Knox

C'est pour ça le problème à Genève. Il y a des flux de populations vers le
bassin du Versoix qui exigent de population du Nord et la Cluse de Voray pour
se diriger vers la capitale. Il faut évaluer les besoins et faire le projet en fonction de
ceux-ci. En particulier l'arrivée de Métro (cable jusqu'à St Martin le Vinoux est-elle
un plus réel au projet? Ou sont les études de trajets, de حيث possible lors
des dossiers Tran.

On pense enfin au niveau de nos décisions au cable. Celui du Versoix a fait plaisir
mais pourquoi ne pas s'étendre (études de trafic à l'appui) à un cable pour
l'entrée Nord de l'aéroport avec arrivée au Fontaineil et/ou place de la Résistance (Park
d'Orford) et de la même façon vers l'entrée de Meylan. des études de trafic sont faites
depuis longtemps.
Pourquoi donc pour le projet mais il faut avant de discuter forme des cabines discuter de
son opportunité

J. Guigo (St-Etienne)


Voilà les contraintes matérielles et techniques à franchir pour traverser la vallée sur le
secteur du projet, le moyen de traversée plus pertinent et attractif pour les usagers est
bien une liaison par un câble-câble.

Le transport par câble permettra de relier rapidement et confortablement divers
quartiers sur le 4 corridors concernés, avec beaucoup d'emplois desservis,
des équipements et des zones résidentielles. Le développement des nouveaux quartiers,
que ce soit le projet urbain Porte de Vancouver, le Parc d'Oxford et d'autres programmes
sur le Réseau Scientifique, lesquels ont un rayonnement d'agglomération, justifient d'autant plus
une liaison rapide pour l'ensemble des usagers.

Les usagers pourront plus facilement quitter la voiture si le projet de câble est fait avec
un dimensionnement important et par le fait de la démonstration qui peut être regrettable.
Le projet doit donner une image forte de transport et être des quartiers dans l'agglomération,
il sera en vitrine au-delà de l'échelle métropolitaine, donc ça sera plus que favorable
pour un projet de câble-câble incluant aussi les stations de la Saule et du
Parc d'Oxford!

C. Laroche

Dans le cahier de concertation, je n'ai rien lu, rien vu sur l'aménagement des gares :

- Impact au sol et surtout : « y. aura-t-il un grand ascenseur ? »

Page 19 du cahier, je me vois que des escaliers !

Vendredi 5 novembre

11 Paumier 38 120

Totalement favorable et enthousiaste à cette liaison par "cable" des villes du nord de l'agglomération quacobloise, qui manquent aujourd'hui de relations transmanche.

Traverse les nombreux obstacles, Isère, Drac, voies ferrées, et 2 voies urbaines rapides reliées, particulièrement à certaines heures, du domaine de l'impossible. Le "cable" offrira un parcours rapide, sécurisé et efficace permettant de mettre en relation les 3 lignes de Tram, A, B et C et ceci dans un temps non impactable par la circulation au sol.

Il serait appréciable de devenir 2 stations supplémentaires, "les saules", zone de "Parc de Venon" en devenir et le "Parc d'Oxford" qui doit voir arriver tout prochainement quelques 3000 emplois supplémentaires : pourquoi privar les jeunes employés de ces 2 zones de ce service efficace et moderne.

Enfin, cette liaison pépique a un horizon plus lointain, la possibilité d'un accès rapide au plateau de Venon, quant les élus trop timorés de ce projet, réalisent ce qu'ils ont si gagné à sa réalisation.

Maurice Rogot

Le projet est excellent car il est innovant, durable et tourné vers l'avenir ! Il trace des perspectives pour les décennies à venir - Commencer par relier de manière transversale quatre communes de l'entrée nord ouest de la métropole est pleinement pertinent - En effet, aujourd'hui les obstacles ne permettent pas de le faire rapidement et simplement par d'autres moyens que les airs - Le parcours desservira quatre communes où les flux de déplacements ont besoin de ce tracé et desservira des sites et des pôles majeurs (zones d'habitation, commerciales et surtout 'île scientifique') - Le cœur de la ligne est une technopole majeure - un pôle de recherche innovant à dimension internationale il a besoin d'être desservi et il est aussi important que des technologies innovantes et propres le traversent - La multimodalité et l'interconnexion de ce projet avec toutes les autres possibilités de déplacement (tram, bus, route, piéton, vélo) est fondamentale - Il ne faut pas considérer ce projet comme une affaire de secteur ou de commune mais à l'échelle de la métropole toute entière - Les gens venant d'endroits différents pour le prendre, c'est tout l'intérêt - Il doit être considéré comme le début d'un maillage plus large avec des extensions possibles à terme vers les massifs ou vers d'autres parties de la métropole - Tout est modulable par phase, c'est aussi très pertinent - Il me semble important de prévoir des parkings relais aux stations où ce sera possible pour que les gens qui viennent de plus loin (montagne, villages ---) puissent changer de mode de déplacement à l'intérieur de l'agglomération - Enfin, il faut non loin pour une telle infrastructure et ne s'arrêter sur une question de coût pour déterminer les modalités de desservir l'ensemble des futures zones d'activités avec des arrêts comme Sars-et-lez ou le Parc d'Exford est essentiel : des sites pouvant le prendre, les sites seront plus attractifs pour se développer - C'est une vision d'avenir pour innover, c'est la seule l'action publique que de non loin et d'anticiper - Elle n'est pas là pour négocier sur les coûts quand l'initiative, c'est la seule de Alan le câble ou et vite !

Un très beau projet qui j'espère s'étendra sur toute l'agglomération -
granadoise. Une manière de se déplacer simple et rapide.

Ex. Granade

Un bien sympathique projet, novateur par son aspect pratique et agréable
visuellement (aussi bien vu de l'intérieur de la cabine que vu de l'extérieur).
Un mode de transport doux et silencieux, qui sera très efficace pour
désengorger cette partie de l'agglomération granadoise.
En conclusion : un projet à réaliser absolument !

F. TENOÏ

Totalement favorable à cette solution "propre".
Je vote pour une cabine de 15 places afin de
pouvoir mettre 2 vélos dans la cabine.

↳ haut.



Ville de Saint-Martin-le-Vinoux

Le Maire

à

Grenoble Alpes Métropole
Monsieur le Président
« le Forum »
3, rue Malakof
38031 GRENOBLE CEDEX 01

Le 28 octobre 2015
NREF YCICS - 993 / 15-570

VIREF Affaire suivie par M. Stéphane GUSMEROU (Direction Déplacements, Accessibilité et Conception de l'espace public)

Services Techniques
Dossier suivi par Claudio SANTOS
04 78 85 14 50

Objet : Avis sur la concertation préalable relative au projet de transport par câble - le Métrocâble

Monsieur le Président,

La concertation préalable relative au transport par câble a lieu du 5 octobre au 13 novembre 2015.

Le Métrocâble, projet de liaison entre Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux semble l'outil pertinent pour permettre la connexion transversale entre ces communes.

En effet, les divers obstacles naturels et d'infrastructures présents ne permettent pas une liaison transversale correcte entre ces communes actuellement.

La liaison aérienne par câble va permettre de franchir ces obstacles rapidement et de relier ces communes très directement, en faisant le maillage avec d'autres réseaux importants de transports en commun - les lignes de tramway A, B et E.

Les quartiers actuels ou futurs d'habitat, d'activités, les équipements publics et privés seront désenclavés et plus facilement accessibles avec cette offre de transport par câble.

L'alternative de la liaison en bus est loin d'être aussi pertinente pour attrayante en termes de rapidité et de franchissement d'infrastructures.

Le Parc d'Oxford se développe et fonctionnera comme un nouveau quartier de l'agglomération grenobloise.

Le Parc d'Oxford accueillera un grand nombre d'emplois - 2 000 -, ainsi qu'un hôtel de 120 chambres. L'étang, en limite du parc d'Oxford, verra ses abords aménagés avec un nouvel espace public de loisirs et de restauration. Le Parc Mikado, concept de franges vertes et bleues, aménagées reliées, de la Polanté Nord Ouest, prend ainsi tout son sens : berges de l'Isère, étang de Saint-Martin-le-Vinoux...

Une ZAC 2 Oxford est tout à fait possible après l'installation de la grande entreprise sur 35 000m². Les réserves foncières existent.

L'accès à ce nouvel quartier depuis les lignes B et E ne se fait pas aisément, car il faut traverser les ponts d'Oxford et SNCF de Bergonzoli respectivement.

Ces divers éléments font réitérer ma position concernant la nécessité d'une station de câble au sein du Parc d'Oxford.

La commune confirme donc son avis très favorable à la mise en place d'un transport par câble reliant les communes de Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux, avec un des terminus du tracé câble au niveau de la station de tramway ligne E « Hôtel de Ville - Saint-Martin-le-Vinoux » et la réalisation d'une station câble dans le Parc d'Oxford.

La commune plaide enfin pour des cabines et pylônes design : tout comme les bulles de la Bastille, ce Métrocâble sera l'image et la vitrine de l'agglomération toute entière.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Maire,

Yannik



Conseil - SMTC

Hôtel de Ville

BP 20 - 38031 Saint-Martin-le-Vinoux - Tél. 04 78 85 14 50 - Fax. 04 78 85 14 49 - Email : conseil@sm-tc.com

République Française - Département de l'Isère



Le projet de métrocable Sassenaige-St.Martin-le-Vieux est présenté comme participant à résoudre la "saturation des axes de déplacement Nord-Sud". Si ce projet semble résoudre du fait de son emprise au sol très faible et de sa facilité pour traverser cours d'eau et autres axes de circulation, on peut légitimement se poser des questions à son sujet :

- Il imposerait des correspondances/changements de mode de transport, qui constituent toujours un handicap aux déplacements.
- Il est un peu bizarre de voir une liaison est-ouest introduite comme devant résoudre une saturation nord-sud !!
- existe-t-il des estimations de la fréquentation attendue ? sur quelles bases ? Je suis utilisateur occasionnel de la ligne TAG C6 entre Grenoble-Présqu'île et Fontaine. Je peux témoigner que cette ligne dénote un trafic extrêmement faible entre Présqu'île et Sassenaige...

Il me semble qu'on néglige des alternatives beaucoup plus efficaces - et parfois très économiques - pour résoudre la saturation de l'entrée nord de l'agglomération grenobloise :

1. inciter les automobilistes à se rabattre sur les gares de **Voreppe** et de **Saint-Egrève** :
Régime clair à partir de l'A48, messages ad hoc sur les **panneaux autoroutiers à message variable**, signalant, par exemple: *"attention bouchon... gare de Voreppe > Grenoble en 10 mn"*. Si les conducteurs englués dans ces bouchons réalisent qu'ils peuvent aller de Voreppe ou de Saint-Egrève à Grenoble-gare en 10 ou 6 minutes (respectivement) sans feu rouge ni bouchon, ils changeraient peut-être leurs habitudes. Or ces gares, malheureusement situées hors des axes principaux, sont actuellement peu visibles et peu utilisées. Ces incitations *n'exigeraient qu'un budget très modeste (quelques panneaux)* !

2. Réaliser une véritable **plate-forme multimodale à Saint-Egrève Nord** - un peu comme la gare de Gères. Je pense qu'on est en train de rater une opportunité importante. Nous avons en effet à Saint-Egrève :

- une ligne SNCF
- une ligne de tramway TAG
- 2 lignes de bus express Transisère.

Et ces trois axes forts ne communiquent pas !! (l'Express 2 et le tram E bien plus loin au Fontanal seulement). Cherchez l'erreur.

Est-il utile de mentionner la ligne de bus 54, dont la fréquence est prohibitivement faible dans sa partie saint-egrévoise, et qui par-dessus le marché croise les lignes Transisère express sans correspondance (absence d'arrêt à San Marino Jarrage !!).

Il existe certes un parking-relais à Karben, proche du tram E, qui permet d'atteindre Grenoble-Alsace-Lorraine en 20 minutes environ. Or l'arrière de ce parking n'est qu'à 80 mètres de la voie ferrée (et l'espace entre les deux est un terrain municipal quasi vide) ; de là on pourrait rejoindre Grenoble-gare en 6 minutes !

Si la réalisation de la ligne de tram E est très positive, mais tarde à se traduire en report important des déplacements provenant d'au-delà du Fontanal vers les transports en commun - comme le montrent la persistance des bouchons à la Porte de France - je pense que le problème de l'engorgement de l'accès nord à l'agglomération grenobloise trouverait de meilleures solutions dans le **rabattement des trafics routiers vers les lignes SNCF et tramway** plutôt que par une nouvelle liaison transversale par câble.

Quand à la mise en place d'une plate-forme multimodale (avec déplacement de la gare de Saint-Egrève d'un kilomètre vers le nord), cela ne semble curieusement intéresser personne... Il est vrai que cela obligerait à mettre à la même table de nombreux acteurs, Métro, Transisère et SNCF: je vois d'ici les lourdeurs de l'entreprise = dommage !

Pierre Sobul, Saint-Egrève



Grenoble.fr

Au superbe projet !!! Immorant et profitable à tous ^{qui est} et/ou très bonne
alternative au tunnel.

Cela sur le gîte ce projet s'appuie sur une entreprise locale = POMI,
mondialement connue ---
— filiale à 70% d'un italien

MAIS !!! J'en ai ras le bol de payer des impôts alors que ma ville
(Grenoble) est une pouille à ciel ouvert, mal éclairée, et peu sûre.

Donc avant de faire des projets de câbles suspendus j'aimerais que
les missions publiques essentielles ^{soient} ~~soient~~ respectées.

Cui je sais je suis un grand utopiste ---

Bonne nuit,

A mois de concertation pour un projet 9/11
de cette envergure. C'est une "belle" blague...

Raisonnement je suis d'accord
~~et il faut être~~ Pour moi ce système va encore un
peu plus creusée le déficit public que ^{me} veut et le long
terme -

Il est parfois nécessaire de renoncer à ~~un~~ un projet trop
ambitieux et attendre qu'il ne le soit plus -
Peut être dans 10 ans ^{nous} serons remis à flot pour en
passer tel projet? - ... -

P.S. - Mes impôts fonciers ont encore augmenté cette
année!

Le projet abandonné des Télé pour le Versours a coûté 540.000 €
il est abandonné. Aujourd'hui à combien est par par le projet Métrocâble
Métrocâble. Il lui aussi abandonné ? Quel futur pour ce projet ?
à combien s'élève le coût global estimé à ce jour (sans tenir compte des
Variations des Coûts d'ici 2021) ?

Il manque des éléments pour se faire une idée plus
concrète et alors avoir une consultation réelle.

Le projet paraît cohérent pour le transport dans l'agglomération ;
dans un sens uniquement ? (1 transversale).

Bonjour, si les faiseurs de projets se transformés en travailleurs on serait
peut être moins dans la merde -
Avec toute ma haine -

Bonjour.

Curieux un projet aussi fantaisiste, quand t'es au détail, c'est
c'est réaliste... trop cher, trop bizarre, N'y a-t-il pas des
projets pour grande qui nécessitent qu'on s'y penche !!!
les jeunes! Les classes pauvres! La réussite scolaire bref
note avec... On en est où? le NEAM l'ABANDON
On attend un programme pour nos enfants je dis bien
tous nos enfants pas les enfants des élites qui
se placent et qui passeront le plac qu'à nos
enfants, un cycle infernal qui se répète

45 à 15 min entre Fontaine la Roye et Saint
Narcisse le vincent en "Retrocâble" contre
44 min en voiture ... (sans garage wops)
→ perdre 5 min pour un coût estimé de
54 à 60 millions d'€ ???
pour un tel coût, le désengorgement de
Voreppe à l'entrée de Grenoble serait plus
judicieux ...

Bonjour,

Il manque un dispositif pour les Handicapés
en général (fauteuil, Malvoyant dans votre
Projet si non idée intéressées.
Delphine de Grenoble

Très bonne idée! Le Transport par câble à notre époque, comme le Tramway est essentiel à l'écologie de notre région.

Par contre, il est regrettable que le Transport par câble entre LA POYA et le VERCOIRS soit abandonné.

Le secteur VERCOIRS est quant à lui mis à l'écart de ses habitants.

C'est fait dommage. Cela permettrait de désengorger les routes de ST MAZIER et ST ANTOINE et permettrait aux habitants le week-end de partir "au vent" sans prendre la voiture! A méditer....

C'est Top. Beau projet. C'est l'avenir.

Merci. NE

J. CROSPERAN
Jean

Très bonne initiative, ce qui permettrait de créer de l'emploi et les routes moins engorgées par les voitures.

Seulement si avec ça une baisse des prix du transport, surtout pour ceux qui ont une faible revenu, les étudiants, les chômeurs.
bon courage.

~~BSAZIA~~

Très bonne initiative mais les coûts et financements sont à prendre en considération... qui va payer ? La ville, le département, la région ? On ne peut pas espérer l'État qui à lui seul est un véritable gouffre financier sans résultat et qui se contente de saper toute nouvelle initiative populaire. Merci M. Hollande et Wallis qui n'utilisent pas les transports en commun mais disposent de "jet" pour emmener la petite famille à des matchs de foot...!!
Revenons au métrocâble : Très bonne initiative mais donnez une suite à ce beau projet

Je suis virillais, donc en principe moins intéressé par le projet, que le projet desservant le sud grenoblois
Cependant, je n'émets aucun avis sur le projet à 4 ou 5 ~~stations~~ stations ou sur le choix des ~~stations~~ stations
En revanche je salue ce projet qui évite de déplacements ^{Periphérie / Centre de grenoble.}
Une observation. Le déplacement sur 300 m des quais à Fontaine génère - il le prolongement du Tram A vers Sassenage et au-delà.

Ce projet insistant est à valuer par ses avantages locaux, le seul écueil reste le financement de ce projet qui ne doit pas peser trop lourdement sur le contribuable.

C'est un projet intéressant mais trop coûteux ! Gagner 5'(min) par rapport au même trajet réalisé par une ligne de type Chrono ne justifie pas l'investissement, me semble-t-il. En plus, à niveau pollution, avec l'évolution des modes de transport et nouvelles technologies, on peut attendre à ce que dans pas trop longtemps les bus puissent aussi rouler en utilisant des énergies non polluantes et renouvelables. L'investissement en éducation (construction des écoles / collèges) et plus d'enseignants (moins d'élèves par cours), la réparation des cours d'écoles et la mise en condition du patrimoine existant me semble bien plus prioritaire.

une grenobloise

Les "informations" sur les émissions de gaz à effet de serre, page 12, sont faussées.

Dans l'agglomération, les bus, consommant environ 40 litres aux 100km, émettent plus de 1 kg de CO₂ par km, soit 160 g de CO₂ par km et par passager, plus du double de ce qui est indiqué p.12. Les 3/4 du parc bus est à vieux diesels mal dépollués. Les voitures à 6-7 litres au 100km et 1,3

personnes transportées par voiture en moyenne émettent 150g de CO₂ par km et par personne transportée, la moitié de ce qui est indiqué page 12. Il y a un écart de $2 \times 2 = 4$ par rapport à la réalité dans la comparaison bus - voiture. Abonnement départ qui ressemble le scandale Volkswagen aux USA.

Pres de 60 millions, c'est trop cher par rapport au service rendu à seulement 5000 personnes par jour sur un court trajet, cela ne représente que 1% des cc que fait le réseau de transports en commun de l'agglomération et seulement 1 millièmes de ce que font la totalité des transports de l'agglomération. Et ce projet ne diminue pas les bouchons.

Un prolongement de la ligne CG sur 1km à Saint Martin la Trioux, sur voies partagées avec les autres véhicules (comme actuellement) et avec des bus électriques sur toute la ligne

spécialement pendant les temps, au moins pour les temps de pluie, le projet de câble est soumis à un contrôle minutieux et les installations faites seront, grâce à ce que l'installation a de la ligne est, et sera à la fois comme cela que le projet de câble, ce qui est vite d'implémenter les câbles comme le fait le métrocâble et permet d'obtenir un câble avec des caractéristiques adéquates de ceux qui pullulent sur nos réseaux pour mieux que les les autres.

Jonathan Bourgo - François

Le transport par câble sera une bonne solution pour nos déplacements à condition de ne pas être un dénivellement de plus mètres plutôt que un projet d'insécurité à la place de la maintenance polluant et émetteur de CO2 (tout type de véhicule). Ce moyen de transport doit libérer de la place au sol, dédiée à l'espace de vie (végétation - piéton, ...). Il doit être un instrument lié à une dynamique de développement durable. Il ne faut pas oublier que nous sommes à un tournant de société (Commission?) et un projet doit refléter cette prise de conscience et donner cette que l'on attendait, pour des scientifiques (exemple = Charles LORAIN, un autre intellectuel comme Michel DEBIEU (La Compté NATUREL) et Eugène MORIN pour la France.

LES LIGNES DE CÂBLE EST EN REPONSE (CARRON) la ville de la France les enjeux métro, ainsi que leurs pénibilités en très vitesse.
 - (A) VA TRÈS VITE... BON CÂBLE AUX ÉLÉMENTS
 ESTIMÉMENT TRÈS SÉRIEUX
 CHRISTINA FAVIERA

Je suis favorable - à ce projet innovant, permettant
de désengorger les voies de circulation - et de réduire
la pollution - atmosphérique liée aux voitures -
Ce projet doit être mis en œuvre - dans de bonnes
conditions et rapidement - avec l'expérience
mondialement connue basée à Grenoble - -
Que ce projet "Metrocable" puisse en inspirer d'autres
dans la région .

Régis Morin

Je trouve aussi que le métrocable constitue une bonne solution face à
l'engorgement de la circulation sur ces voies .

RFAMY

J.P. Simon (travaillé au polygon)

- La voie imaginaire de la page 35 est en contradiction avec le schéma
de sécurité de la page 27 (!!!).

- Bonne idée de mettre dans une station sans personnel lors de la venue (ce qui n'est
pas le cas des stations bus et tram)

- Il faudrait la possibilité de transporter les vélos (15p)

- Pour partager l'avis de l'ADTC (pas dans ce registre) :

x de finitions du bord des bannières (et objets liés), par le moyen

~~de~~ débit théorique annoncé, celui du tram à 15p/1min = 15p/min

- Enfin a-t-il été étudié les alternatives les nombreuses jours de grand vent : bien, nouvelle bus lente???

Je voudrais en outre d'ajouter un questionnaire sur le site de la MTC,
sur le thème de la sécurité.

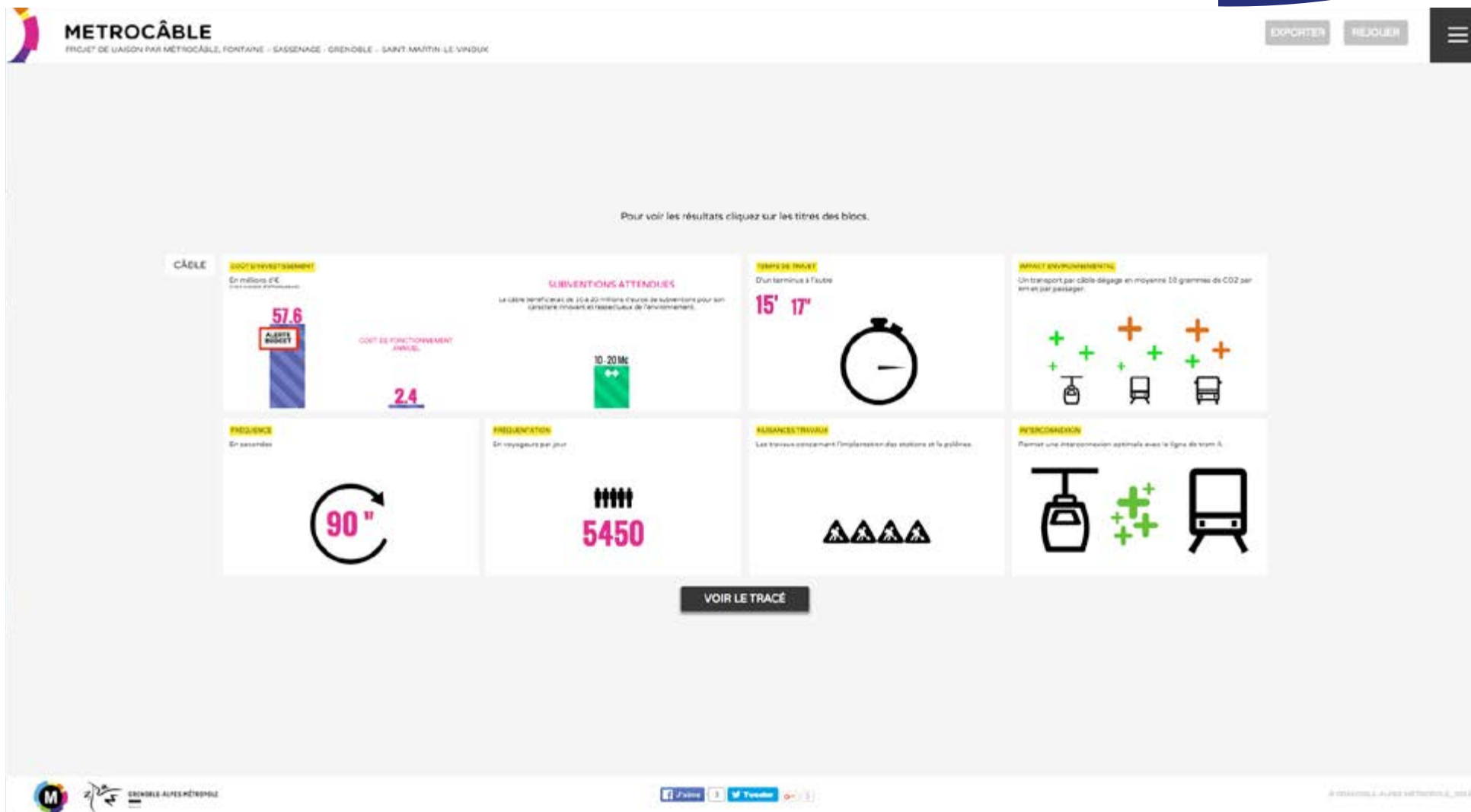
(à compléter)



LE DATA-VISUALISATION ET L'AVIS DES **INTERNAUTES**

Sur internet, en libre accès, un outil de data-visualisation innovant a été développé spécifiquement pour cette concertation. Sur le principe, il a été divisé en plusieurs « modules » : cabine de 10 places - cabine de 15 places ; cabines et pylônes standards - ou « design », déplacement de la station de tramway de La Poya - ou non, automatisation des stations ou non. Chacun de ces modules a un impact sur le coût d'investissement du projet, sur son coût de fonctionnement, le temps de trajet d'un terminus à l'autre, la fréquentation estimée, etc.

Les scénarii ainsi bâtis pouvaient être enregistrés, les internautes pouvaient écrire un commentaire et faire part de leurs remarques. La mise en commun de cet outil et de l'espace d'expression numérique avait pour objectif de permettre une bonne appréhension des enjeux pour toute personne désirant faire connaître son point de vue. Enfin, cet outil en ligne était particulièrement désiré par Grenoble-Alpes Métropole afin d'offrir un espace de concertation à ceux qui ne participent pas habituellement aux actions sur site ou ne se déplacent pas dans les réunions publiques, notamment les publics jeunes.



Exemple de scénario réalisé sur l'outil de data-visualisation en ligne.

Les résultats des votes des votes sur l'outils de data-visualisation

Pour 100 Votes	Ouverture station Sassenage-Saulée	Création d'une nouvelle station intermédiaire de tramway à La Poya	Equipement de cabines 15 places	Equipement de cabines 15 places au design développé pour le projet	Equipement de cabines 10 places au design développé pour le projet	Equipement de pylônes au design développé pour le projet	Stations automatiques sans présence d'agent
	46	57	28	30	0	44	51
	54	43	72	70	100	56	49
	46%	57%	28%	30%	0%	44%	51%
			Cabine dix places standards :		42%		

POUR RAPPEL POUR 776 votant	Ouverture station Sassenage-Saulée	Création d'une nouvelle station intermédiaire de tramway à La Poya	Equipement de cabines 15 places	Equipement de cabines 15 places au design développé pour le projet	Equipement de cabines 10 places au design développé pour le projet	Equipement de pylônes au design développé pour le projet	Stations automatiques sans présence d'agent
	370	420	230	218	0	355	361
	406	356	546	558	776	421	415
	47,68%	54,12%	29,64%	28,09%	0%	45,74%	46,52%
			Cabines dix places standards :		42,27%		

Les avis des internautes

Grenoble	TD	Bravo super idée de faire a dans l'agglomération. Ce type de transport qui a fait ses preuves dans de grande ville comme Rio au Brésil va apporter un bol d'air dans nos déplacements urbains. Et que dire de l'exemple que nous seront pour les autres villes Françaises.
Grenoble		Projet surprenant, qui ressemble plus à recyclage de la version Vercors. On a une fois de plus l'impression de se faire forcer la main sur une solution dont personne n'a vraiment envie... Un chronobus semble largement plus adapté, avec des ouvrages d'art ouverts à tous les modes doux (et uniquement les modes doux, pas d'accès voiture). Le câble exclut de fait par exemple les cyclistes qui eux aussi aimeraient relier Fontaine à St Martin Le Vinoux. Pour moi, c'est non au câble.
Grenoble		La partie la plus intéressante du projet est sans doute la liaison ST-Martin le Vinoux / Presqui le, le franchissement de l'Isère, à ce niveau, est déterminant pour drainer une partie du flux provenant du nord (rive droite) vers la presqu'île et réduire ainsi la pression automobile sur la A 480 tout en s'appuyant et valorisant la nouvelle ligne de tram E. Il faut adopter pour cette liaison une modalité de transport souple et 'douce', capable d'encaisser des pointes de fréquentation élevées : pourquoi ne pas imaginer tout simplement une passerelle couverte avec une piste cyclable et un passage piéton avec tapis roulant reliant les deux stations de tram : la distance géographique entre les deux ne dépasse pas 300 m ! A mon sens ce sont ces 300 m qui justifient le plus le projet global de liaison Sassenage/ St-Martin-le -Vinoux ;, ils peuvent être réalisés à moindre coût et de plus un bien meilleur confort et praticabilité pour les usagers que le câble, tout en autorisant de forts débits. Cette première tranche pourrait ainsi être réalisée plus rapidement, pour le reste du trajet entre Sassenage et la presqu'île, ce pourrait être l'objet d'une seconde tranche, en remettant à plat les modalités de transports : refaire une passerelle aérienne au dessus de Drac, puis compléter par un service de bus 'type Chrono drainant tout le nord de la rive gauche, soit le transport par câble, plus judicieux quand des stations sont relativement éloignées les temps de transfert d'un mode de transport à celui du câble étant alors mieux 'amorti', car monter et descendre d'une cabine de transport par câble pour faire 300m, c'est prendre plus de temps au transfert qu'au déplacement en lui-même: une aberration!
Grenoble		Bonjour, Serait-il possible d'obtenir un cahier de concertation avec moins d'aplats de couleur, de manière à diffuser plus facilement le document dans les associations d'habitants? En vous remerciant, Cordialement, Janig MOURO LAHGGLO
Fontaine		Bonjour, Je pense que le transport par câble fontaine Saint martin le vinoux est peu judicieux. En effet cela desservira la presqu'île mais après cela devrait aller sur le campus de Saint martin d'heres. Pour un coup de 60 millions des bus seraient aussi utiles et plus rentables. Par ailleurs avez vous pensé aux habitants et aux nuisances occasionnées par la mise en place d'un téléphérique? Bruit de fond incessant, fréquentation autour de la gare, voitures... Qu'en est t'il pour les habitants de la POYA? Merci de la prise en compte de mon message. Cordialement,
Jarrie		Je suis pour et sans réserve avec les 5 stations prévues. Il n'y a qu'une seule chose qui me désole: C'est le délai prévu pour la réalisation de ce projet; 2021 n'y a-t-il pas de possibilité de faire plus vite ?
Sassenage		Bonjour, Pourquoi s'entêter à vouloir amasser des milliers de personnes sur la presqu'île scientifique qui n'est qu'un entonnoir coincé entre le Drac, l'Isère, les autoroutes et le centre ville ? C'est incompréhensible... il suffit de déplier une carte, pas besoin de compétence en urbanisme pour se rendre compte du problème. Désengorgez ce secteur et plus besoin de téléphérique. De l'espace pour les entreprises et institut de recherche, il y en a vers Moirans, Voreppe, Voiron, etc. GIANT est une aberration en terme d'urbanisme. Vous faites venir les gens de la périphérie de Grenoble vers le centre saturé alors qu'il faudrait faire l'inverse. Rendez-vous dans 20 ans...

Commune	Vos remarques et avis
Fontaine	Bonjour, je suis globalement favorable au projet. Néanmoins, j'habite quasiment sur le tracé (à proximité du collège Gérard Philipe à Fontaine). Puis-je avoir la certitude de ne pas avoir de nuisances visuelles et sonores? On peut également regretter que la gare SNCF de Grenoble ne soit pas desservie ou que la gare du téléphérique du polygone ne s'en approche pas plus.
Meylan	Bonne idée de liaison, ce projet est intéressant. Cependant, il serait aussi important de ne pas compromettre les projets du tram, je pense à l'extension de la E sur le cours de la Libération (et non en version light sur la voie ferroviaire) qui doit être prioritaire. Les aménagements des stations ont l'air légers à en voir les images de synthèse, or le document parle de stations fermées, quel aménagement est proposé dans le budget de 54 millions d'euros? A terme, l'ouverture de la station Saulée semble utile, pour éviter une interstation de 1400m en zone urbaine. Une 'gare' sera installée dans tous les cas à cet endroit pour dévier la ligne, autant y installer un accès aménagé. Les cabines spécifiques 10 places sont intéressantes pour donner une identité visuelle au projet grenoblois différenciée des systèmes de montagne, mais l'illustration donnée est-elle réaliste? Les pylônes spécifiques sont moins intéressants surtout avec l'illustration proposée, peu esthétique. Il suffirait peut-être d'améliorer l'intégration des pylônes standard en leur créant un habillage ou en épurant le bas du pylône (la tête de pylône resterait standard). Dans d'autres villes, les projets de tramway sont accompagnés par un artiste. Pourquoi ne pas aménager les stations avec un geste artistique? La fréquentation projetée est faible, en regardant la variante BHNS, l'attractivité de la ligne m'a l'impression d'être faible. Si le potentiel touristique est déjà pris en compte dans les calculs, alors ce tracé n'est pas vraiment indispensable. Je suis pour la réalisation de ce projet pour son côté innovant, mais si il ne se réalise pas il n'y a pas besoin d'aménagements aussi lourds pour un bus, les lignes C1, C4 sont bien plus importants à aménager, et certainement moins coûteux car l'emprise est libre.
Seyssinet-Pariset	Aucun intérêt et cher. Il faut des voies de circulation supplémentaires pour les voitures et uniquement pour les voitures afin de désengorger le trafic. Plus vous privilégiez les transports en commun et leurs voies de circulation plus vous créez des embouteillages. C'est tellement évident que penser l'inverse est de la pure mauvaise foi.
Fontaine	Favorable au transport par câble.
Fontaine	Favorable au transport par câble
Saint-Martin-d'Hères	Projet innovant et dans l'air du temps. Une automatisation me paraît fortement utile ainsi que le fait de mettre au plus près l'arrêt de tram du A de la station Métrocable. Pour ce qui est des cabines, quitte à avoir un Métrocable, autant qu'il ait un design personnalisé, une promotion pour l'agglomération à cette entrée de Grenoble. L'idée d'utiliser le câble pour le fret est à développer car très intéressante.
Grenoble	Super projet, il faut vraiment le faire !
Grenoble	Bonjour J'ai lu le cahier de concertation. En tant qu'étudiant sur la presqu'île grenobloise je vois bien la nécessité d'un transport alternatif, le câble semble le plus adapté. Je préconise les cabines 15 places vu l'affluence qu'il y aura en heure de pointe. Je préconise aussi de ne pas oublier la possibilité d'étendre ce câble dans les montagnes alentours (villard de Lans surtout, pourquoi pas Quaix en Chartreuse), avec une moindre capacité peut-être mais cela serait très utile pour beaucoup d'entre eux. Dans la plaine, le scénario à 4 stations semble suffisant. L'automatisation du système est presque indispensable. Cordialement Sylvre GRANER
Grenoble	seuls deux types de transport sont présentés (bus et câble), l'inexhaustivité d'une étude préalable de l'ensemble des moyens possibles de transport (piétons, cycles, trolley, tramway, tram-train, métro, route, voie d'eau) n'est pas compréhensible.
Fontaine	Autant d'argent pour 15 minutes et moins rapide que le vélo? Autant développer la mobilité du cycle et adopter un bus Chrono.
Grenoble	Bravo super idée de faire a dans l'agglomération. Ce type de transport qui a fait ses preuves dans de grande ville comme Rio au Brésil va apporter un bol d'air dans nos déplacements urbains. Et que dire de l'exemple que nous seront pour les autres villes Françaises.
Grenoble	TD

	<p>En ces temps de restrictions budgétaires, il apparaît TOTALEMENT absurde de mettre 60 millions d'euros (mme avec 10 millions de subventions tombées du ciel) pour un projet aussi peu prioritaire.</p> <p>Dans l'absolu, pourquoi pas un mode de transport en commun pour relier les trois lignes de tram et les deux rives ainsi que la Presqui le, mais commenons déjà par un bus en créant une nouvelle ligne ou en prolongeant la ligne 22 (avec une meilleure fréquence) jusqu'à Fontaine la Poya (ou la ligne C6 jusqu'à Saint-Martin le Vinoux)... Il est assez incompréhensible de passer de rien (aucun bus aujourd'hui entre Fontaine et SMLV) à tout (un mode de transport à haut niveau de service). La dernière fois que l'on a créé ex nihilo une ligne de transport en commun à haut niveau de service en lien avec des projets immobiliers, c'était pour le tram D : une ligne aujourd'hui quasiment vide unanimement reconnue comme inutile et comme un gaspillage d'argent public (au moins tant qu'elle ne sera pas prolongée vers Grand Place, ce qui n'arrivera pas avant 2050...).</p> <p>S'il y a effectivement une demande pour un trajet transversal entre Vercors et Chartreuse, mettons d'abord un bus classique qui n'existe pas aujourd'hui. Et quand il sera proche de la saturation (si cela arrive un jour avec les différents projets immobiliers qui sortiront de terre), on passera alors au BHNS (de préférence un trolley électrique) ou au câble... C'est du pur bon sens rationnel.</p> <p>A propos de bus, la présentation que vous faites de l'alternative bus dans votre dossier de concertation est particulièrement malhonnête : le bus est présenté 'à charge' avec des travaux titanesques alors qu'il est annoncé comme deux fois moins cher en investissement (32 millions), et qu'il n'y a aucune comparaison de son coût d'exploitation avec le câble. Si le câble a des atouts par rapport au bus, ce dernier en a aussi : sur le plan financier bien sûr mais aussi en termes de services pour l'usager : pour un temps de trajets à peine supérieur, il propose une desserte plus fine du territoire, une accessibilité plus simple (pas besoin d'ascenseurs qui peuvent être en panne), une exploitation 365 jours (pas de problème de fermeture pour révision ou pour cause de vent trop fort par exemple...), et n'est pas concerné par des problèmes d'évacuation, ou par des problèmes de troubles liés au vertige pour certains passagers.</p> <p>Par ailleurs, vu les distances en jeu (3,5 km), le mode de transport à favoriser n'est ni le câble ni même le bus, mais le vélo : avant de mettre des pylônes et un câble, commenons par offrir aux citoyens un axe cyclable direct, agréable et sécurisé entre Fontaine et SMLV avec des parking vélo aux stations de tram. Je suis sûr que cela ne coûtera pas 60 millions d'euros (scoop cela ne coûtera rien en exploitation).</p> <p>Aujourd'hui les habitants de la Métro attendent que l'argent public rare et précieux aille à des projets beaucoup plus prioritaires : le prolongement des lignes de tram (notamment la E vers le Pont de Claix mais aussi la A vers Sassenage), l'amélioration de la sécurité dans les transports (présence humaine, notamment le soir) et enfin le développement des pistes cyclables.</p> <p>Sur ce dernier point, je me permets de vous signaler que le budget annoncé pour le câble (60 millions) correspond à 23 années de dépenses en faveur du vélo (2,6 millions dans le budget 2015) ! En clair, ces 60 millions seraient beaucoup plus utiles pour construire des pistes cyclables de qualité permettant à Grenoble de rejoindre l'élite européenne en matière de ville durable comme Copenhague ou Amsterdam.</p> <p>Bref plutôt que de céder au lobbying intensif de Poma et d'agiter un jouet coûteux comme le câble sous prétexte d'innovation, la Métropole devrait plutôt mettre son argent rare et précieux là où il est le plus prioritairement utile : le prolongement des lignes de tram existantes (pour éviter les ruptures de charges pénalisantes pour les habitants de la banlieue à Sassenage, Echirolles ou Pont de Claix), et le développement vraiment ambitieux du vélo avec des aménagements de qualité permettant de se sentir en sécurité pour circuler à bicyclette.</p>
Grenoble	
	Liaison par câble très utile Je supporte ce projet de téléphérique urbain. Cordialement,
Grenoble	Pascal Ley
Bresson	Ce projet me paraît tout à fait judicieux. A poursuivre.
Grenoble	oui à ce magnifique projet Métrocâble
	Bonjour, Je trouve pertinente la liaison entre St Martin le Vinoux et Grenoble car les obstacles sont nombreux (Isre, ponts, voie rapide). En revanche, sur la partie vers Fontaine une ligne de bus chrono me paraît plus adaptée et pourrait être transformée par la suite en tram.
Grenoble	Cdt. Laurent SANCHEZ
	Bonjour, Pour augmenter le nombre d'usagers peut-être faudrait-il plutôt considérer une gare de départ située à Sassenage au pied du Vercors. Avantages: - Les résidents du Vercors et du Nord du département, nombreux à travailler sur le polygone scientifique, peuvent laisser leur voiture à un parking relais et prendre le câble sans rentrer dans l'agglomération (traversée de Sassenage délicate). - Le week end, le même trajet, connecté au centre ville via le TRAM, pourrait être aussi utilisé par les skieurs résidant à Grenoble centre pour rejoindre une plateforme de co-voiturage ou des navettes à partir du même parking - Une extension du TRAM au-delà de la Poya rejoignant le départ du câble à Sassenage-Nord contribuerait à potentialiser cette structure
Sassenage	
Pont-de-Claix (Le)	la station la Poya va être déplacée (au niveau du Mac Donald), et les personnes à revenu modeste faisant leurs courses au Géant Casino feront 300 mètres de plus à pieds. C'est un point négatif des aménagements annexes
	Bonjour, Ce projet ouvre de grandes possibilités pour notre région. De trop nombreuses vallées sont très polluées par les allers-retours des vacanciers et des locaux le week-end. Ce type de transport permettrait d'aller station depuis notre agglomération très confortablement et en respectant l'environnement. Ce projet est un premier pas qui doit nous amener à pouvoir aller en Chartreuse ou en Vercors. A Bozano, a semble être une bonne solution pour ces échanges et déplacements. Suivons le bon exemple.
Grenoble	Sébastien

Grenoble	Très bon projet!!!
	Beau projet et belle vitrine au pays d'un des leaders mondiaux du transport par câble. Le choix du tracé est bien réfléchi et adapté pour cette liaison. Dommage, qu'avec les lourdeurs administratives dans notre métropole, cela n'est pas gagné et la date de mise en service est lointaine... Pourtant que cela ne finisse pas comme le projet de liaison vers le Vercors !!! L'avantage du transport par câble est le faible impact au sol de l'installation.
Meylan	
	1- Le transport par câble est rapide, confortable, sûr et peu énergivore. 2- Berceau du transport par câble, la Région grenobloise se doit de valoriser cette technique qui réussit à merveille à l'étranger. 3- Un moyen rapide de lutter efficacement contre la pollution atmosphérique. 4- Et bien d'autres avantages à découvrir au plus vite; l'enquête publique les dévoilera.
fchirolles	
Meylan	Il faut tout essayer pour réduire les nuisances acoustiques, la pollution, les encombrements. Alors pourquoi pas ?
	A l'heure où l'on tend à préserver l'environnement, les finances, voilà un projet qui coûte par son étude et qui s'il voyait le jour serait d'une totale pollution visuelle sans parler des dépenses énergétiques, coûts de matériaux, maintenance etc...
	Certes, de tels projets permettent de créer de l'emploi, mais le coût que cela représente pour rien.
	On parle de quoi ? 1/4h pour passer de saint martin le vinoux à sassenage ? Prenez un vélo, faites de l'exercice, en travaillant un peu son physique, une personne peut facilement faire 20km/h de moyenne (sans assistance électrique, car là aussi quel dégât pour l'environnement si on ne fait pas plus de 40km par jour)
	Quand on pense que dans les années 60, les personnes pouvaient faire plus de 20km par jour pour travailler, sans voiture.
	Nous sommes entrés dans une ère d'assistés, de profiteurs et bons à rien.
Grenoble	Les politiques feraient bien de se concentrer sur des choses plus prioritaires...
Varcis-Allières-et-Risset	Nous sommes nombreux à penser que ce mode de transport combiné avec les lignes de tram représente l'avenir pour les déplacements urbains. Qui plus est, il est grand temps que l'agglomération bénéficie des compétences de l'entreprise phare dans ce mode de transport.
	Le transport par câble est pour moi l'avenir du transport urbain. Dans ce domaine la France est très en retard. Ce projet sur l'agglomération de Grenoble me paraît tout à fait adapté pour ce secteur. Avec en plus sur place une entreprise à la pointe de cette technique nous devrions devenir le modèle aux yeux du monde.
Fontaine	
Saint-Martin-le-Vinoux	Transport rapide et agréable en plus. Je suis pour ce projet car il permet de relier les grandes lignes de tram en plus et ainsi bien cerner tous nos déplacements.
	Bonjour j'habite au Fontanil et je travaille au polygone scientifique (ILL). Depuis que le Tram E est en fonction nous l'utilisons beaucoup pour nos déplacements, que ce soit pour les communes voisines (médecin, cinéma, piscine, ...) ou pour aller en ville. On laisse donc de plus en plus la voiture dans le garage!
	Heureusement le Tram E ce n'est pas pratique pour me rendre au travail, à prendrait trop de temps (on va bien plus vite en vélo ou en voiture) donc ce projet m'intéresse beaucoup, et je suis convaincue que beaucoup de personnes que comme moi habitent le Fontanil et travaillent au polygone n'hésiteront plus à quitter la voiture (et les bouchons) pour se rendre au travail le matin ..
Fontanil-Cornillon (Le)	Bien cordialement Giovanna Cicognani

	<p>Je fais quotidiennement un trajet Fontanil ? Grenoble Place de la résistance (domicile-travail). Ce qui m'importe dans l'offre des transports en commun, sont</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Accessibilité 2- les fréquences de passage (notamment pdt les périodes de vacances). 3- le temps de trajet <p>Après avoir un peut tout essayer, ce que je considère comme le meilleur compromis actuel reste de prendre les Trans-Isre au pont barrage / San Marino. J'utilise donc encore mon véhicule sur des trajets courts (Fontanil-Saint Egreve).</p> <p>Le tout récent et respectable Tram E n'est malheureusement pour moi pas pratique : Il manque une liaison avec le bout de la presqu'île - Place de la résistance. Une correspondance avec le 22 dont les fréquences sont trop faibles (trop d'attente) ou avec le Tram B (Alsace Lorraine-temps de trajet trop long pour un parcours de 10 km environ) ne me satisfont pas.</p> <p>Dans mon cas, pour compléter le TRAM E, il manque une liaison Tram E ? Tram B. Le projet qui relie directement le bout de la presqu'île (Place de la résistance), me convient tout à fait. Pourquoi pas le câble : il répond à mes attentes : - Accessibilité ? par le TRAM, trs bien. - Fréquences de passage - toutes les 60 secondes est plus que parfait - Temps de trajet ? tracé direct, 15 min d'un terminus à l'autre Rien à dire, cela serait parfait, et me ferait renoncer définitivement à la voiture.</p> <p>Outre les aspects pratiques quant à sa réalisation et les services qu'il procurera, l'originalité de ce MYTROCÂBLE ne me déplaît pas. Je vous encourage donc vivement pour la réalisation de ce projet.</p>
Fontanil-Cornillon (Le)	<p>Notez que je n'ai pas d'avis particulier quant aux diverses options : 4 ou 5 stations, taille des cabines, design (bien entendu, si c'est joli, c'est mieux). Les quelques questions que j'ai concernent la continuité du service en cas d'interruption (Météo - fort vent, maintenance, exercice de sécurité, ?).</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	<p>Je suis pour ce projet de transport par cable</p>
Fontanil-Cornillon (Le)	<p>Bonjour,</p> <p>Trs favorable à ce projet ! Aujourd'hui, mon temps de trajet le matin entre le Fontanil et le CEA est de 20-25min en voiture selon les bouchons. Si je prends l'Express-2, avec les retards actuels, c'est 30-35min. Si je prends le tramway, j'ai plusieurs options : soit prendre la ligne 22 à St Egreve, soit prendre la ligne B à Grenoble, soit marcher de la Mairie de St Martin le Vinoux jusqu'à la Presqu'île. Dans les 3 cas, le temps de trajet est supérieur à 35-40min. Le retour le soir en voiture est inférieur à 20min. Pas trs écolo mais imbattable quand vous avez une famille et un travail trs prenant !</p> <p>Thierry Baffie</p>
fchirrolles	<p>Grenoble capitale de l'or blanc, serait il possible qu'elle se rvle un peu aux nouveaux moyens de transports ? Ayant une entreprise qui construit des téléphériques dans le monde entier, ne pas tre capable de mettre en place une liaison GIERES-CHAMROUSSE ou FONTAINE-LANS, c'est un non sens. Sachant que le transport sur rail ou sur câble est très économique. Pour ma part, j'ose espérer qu'un jour il y aura une liaison Pôle scientifique-Hopitaux, au dessus des quais de l'Isre. Je suis évidemment pour, et en attente de réalisations (avec un s).</p>
Grenoble	<p>excellente idée !!!</p>
Bresson	<p>Génial A fond pour ce projet utile et symbolique</p>
Grenoble	<p>le projet de métrocâble entre Fontaine et Saint Martin-le-Vinoux c'est bien pour le Nord, mais on pourrait le prolonger à l'Est (La Tronche, Meylan, Campus) et au Sud (Fontaine, Seyssinet, Echirolles), avec des parkings reliés à Meylan et Echirolles ???</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	<p>Tout a fait pour cette option de transport par cable ! en plus on a Poma a cote ! Alain.</p>
Saint-fgrve	<p>Tout à fait favorable à ce projet qui incitera les habitants de l'Agglo à accepter cette solution... et d'autres à venir. Au pays des fabricants de télécabines et à celui de Bergs. OK</p>

Grenoble	<p>Je suis favorable à ce projet. L'idéal est qu'il soit accessible au mme tarif et avec les mmes titres de transport que les lignes TAG. La solution 'automatique' me parait preferable par rapport à la sécurisation des quais et accs aux 'voies'. Mais il f</p>
Grenoble	<p>La solution 'automatique' ne devrait pas balayer complètement une présence humaine, ne serait-ce que pour renseigner, 'accompagner' les usagers dans leur utilisation de la ligne. Notamment pour les personnes âgées, PMR, etc...</p>
Fontanil-Cornillon (Le)	<p>Cette alternative serait enfin le moyen de désengorger la rocade entre Voreppe et la presqu'île!!! Effectivement le Tram E est pratique pour rejoindre Grenoble mais il est totalement aberrant de ne pas avoir de jonction avec la Presqu'île scientifique qui est quand mme un des lieux qui regroupe de nombreuses entreprises et aujourd'hui nous continuons à prendre notre voiture car aller jusqu'à Alsace-Lorraine pour revenir ensuite avec un autre Tramway sur cité internationale ce n'est vraiment pas viable pour aller travailler.</p>
fchirrolles	<p>100 % d'accord En espérant que ce mode de transport économique, non polluant et silencieux se développe dans notre région et ailleurs. Je suis pour à 100%. Nous avons absolument besoin de ce genre de projet innovant et ambitieux pour la mobilité d'aujourd'hui et non de demain.</p>
Fontaine	<p>J'aimerais savoir combien ont coûté les études préalables du téléphérique qui devait relier St Nizier et Lans. Tout cela pour voir le projet capoter par la faute de certains écolos à l'approche d'échéances électorales. Alors que le projet était viable et aurait eu un impact positif sur les transports et l'environnement. Il ne faut pas se leurrer. Le projet actuel sera lui aussi enterré dans les oubliettes au nom de certaines idées rétrogrades mais qui auront un impact sur les ambitions de certains élus. un grenoblois qui en a un peu marre de voir l'argent des contribuables servant à rémunérer des études avortées. J'ai 2.500€ de retraite et deux mois pratiquement passent dans les rglements des taxes locales... Sans compter bien sur les impôts</p>
Grenoble	<p>Excellente idée pour traverser les deux rives et les autoroutes. On a besoin de ces trajets; , et le câble semble un moyen de transport pratique et relativement peu cher.</p>
Grenoble	<p>Travaillant sur la Presqu'île scientifique je suis trs favorable à cette idée !</p>
Saint-Pierre-de-Mésage	<p>ce projet est une bonne chose, et je pense qu'on est en retard on aurait du tre les précurseurs au vue des station de ski dans les alentours mais aussi le faite que poma est implantée sur notre territoire. Concernant le projet je pense qu'il est un peu minimaliste: 1- je suis pour des cabine 15 places il faut mieux qu'il soit sous exploiter que l'on prévoit trop petit et qu'il soit saturer en heure de pointe (il aura surement un garage pour rangé les cabine en heure creuse) 2- Concernant le gain de temps de sassenage->saint martin le vinoux de 20min on passe à 15min un gain de temps de 5min me semble ridicule au vue de l'investissement et que surtout l'on passe d'un temps terrestre a un temps a vol d'oiseau. si c'est pour prendre une cabine qui se traîne a 9Km/h à New york les cabines vont a 23Km/h. il faut que a depote. 3-pour l'automatisation des stations.(un cout mais un gain en charge d'exploitation. 4- tracé trop court: je trouve dommage qu'il s'arrte a saint martin le vinoux moi j'aurais continu jusqu'à meylan (Sassenage->...->...->saint martin le vinoux ->résidence du rabot-> Instiut dolomie (afin d'incité une rénovation d'un privée)-î les vert interconnexion tram->cimetire du grand sablon->université de Grenoble-> Carrefour meylan) avec un grand parking relais comme cela les gens venant du gresivaudan et allant travailler a sassenage auront un gain sur leur temps de trajet.</p>
Grenoble Sassenag	<p>Excellent projet, je vote POUR!!! Trs favorable a ce type de transport surtout que je ne suis plus propriétaire d'une voiture depuis 4 ans ... Bravo Mr Piole</p>
Veurey-Voroize	<p>je suis totalement d'accord.</p>
Vif	<p>Il s'agit du moyen de transport des villes de demain. Bravo pour l'innovation et le génie futuriste Grenoblois.</p>
Grenoble	<p>Enfin une premiere liaison par câble dans la métropole grenobloise... Mais n'aurait-il pas été plus urgent de prolonger la ligne de tram E vers Pont de Claix et Vif et de créer une ligne de tram dans le Grésivaudan vers Meylan et Montbonnot.</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	<p>Bonjour, Projet parfaitement cohérent avec une politique moderne de déplacements doux et privilégiant les modes alternatifs à la voiture individuelle. L'arrêt au Parc D'Oxford me parait indispensable (au mme titre qu'aurait détre considéré un arrêt de Tram proche de la maison des Moa's)</p>
Gires	<p>Cordialement, Thibault MARTIN</p> <p>100% pour, trs bonne solution pour réduire l'usage de la voiture. A associer avec une amélioration des pistes cyclables et un changement total des moteurs des bus qui nous empoisonnent nous les cyclistes tous les jours ainsi qu'une interdiction des vieux moteurs diesel sur l'agglo. Merci</p>

Grenoble	<p>Bonjour a vous , je me présente Mr Carmini .A et mon adresse 15 rue Amable Matussiere Grenoble , j'ai l'occasion de lire tous les jours le Dauphiné libéré et qui me met au courant de ce qui se passe dans le monde et notamment dans notre région , ce qui me permet de lire entre autre le projet de la liaison par câble du téléphérique pour le transport entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux ou différemment entre-et-entre????? tout ceci vaut bien une explication c'est a dire , je suis un contribuable je paie mes impôts comme tout en chacun , mais il y a une chose sur la quelle ou je ne suis absolument pas d'accord du tout qu'on puisse jeter l'argent par les fenetres concernent ce fameux téléphérique qui n'a a mon avis ni queue ni tte pour une dépense qui n'est pas justifiée de l'ordre de (60 millions d'euros) moi je pense ,et comme on dit , chacun voit midi a sa porte , qu'il serait plus souhaitable d'investir plutôt sur un auto pond entrée Meylan et St MT le Vinoux et ceci dans les deux Sens pour éviter les bouchons et qui sont récurrents tout le long de l'année et trs difficilement supportables en plus de la pollution que cela génère !!!! je vais m'arrta la , sinon se-serait un roman a ne plus en finir ,, merci de m'avoir lu !!!!!!! Cordialement , Mr Carmini ,,au ,,06.70.50.36.96</p>
Grenoble	<p>L'intermodalité avec les modes de transport doux (vélo principalement) n'est pas abordée dans le cahier de concertation préalable.</p> <p>La situation en la matire est actuellement mauvaise sur l'agglo : interdiction des vélos aux heures de pointe dans les TER et trams, bus non adaptés, réseau Metrobox ridiculement sous-dimensionné, pas de réseau automatique de location de courte durée.</p> <p>Ds lors, les seules solutions laissées aux salariés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> * le tout-TC, avec des temps de parcours d'une durée inacceptable ds qu'il faut faire plus de 2 changements * le tout-vélo, rapide, mais fatiguant ds qu'on sort d'un trajet Grenoble-Grenoble * la voiture, qui malgré les bouchons reste plus rapide qu'un réseau de TC qui manque de flexibilité <p>Je continue de constater une absence flagrante d'améliorations concrètes sur le sujet, j'espère que l'ajout de ce nouveau mode de transport par câble au réseau sera l'occasion de commencer à penser un réseau multimodal capable de transporter de manière "rapide" et "fiable" ses usagers, particulièrement aux heures de pointe, avec par exemple la mise en place d'une "rocade câblée" (au nord et au sud de Grenoble), un réseau de TC qui dessert moins de stations mais va plus vite, et une intermodalité avec le vélo pensée ds le départ (park à vélos massifs, racks à vélos sur les télécabines, réseau VLS, etc).</p>
Grenoble	
Saint-Martin-d'Hères	<p>Je suis pour ce projet. Mr tempesta</p>
Saint-fgrve	<p>L'idée du câble est excellente ! Pourquoi ne pas envisager un câble légèrement plus proche du centre ville permettant un prolongement vers li le Verte, les Sablons et le campus universitaire. Ce câble passerait par les contreforts de la Bastille et au dessus des cimetières du Sablon. Cela résoudrait un réel problème de traversée de l'agglomération et enterrerait le projet dispendieux de tunnel sous la Bastille. Cordialement</p>
Saint-fgrve	<p>J'habite à Voreppe et tous les matins, je galère avec les trains de la SNCF qui sont plein aux heures de pointe. Pas assez de wagons d'après eux !!! PFFFFF ! Etant donné que la décision a été prise de privilégier le tram au lieu d'un transport par câble, le tram E a fait son apparition et je trouve cela plus que dommage. Je suis complètement d'accord avec le maire du Fontanil... La section étant maintenant desservie par le tram ne faut-il pas plutôt envisager de désengorger la portion Voreppe/Grenoble (bastille ou centre). Depuis l'apparition du tram E, les bouchons sont de plus en plus long et commencent de plus en plus tôt ! A réfléchir d'urgence pour ne pas faire de doublons inutiles et coûteux !!!</p>
Sappey-en-Chartreus (Le)	<p>C'est une trs une bonne solution de transport pour ne pas se trouver dans les bouchons afin de ne pas perdre de temps et de plus c'est une solution écologique.</p>
Saint-fgrve	<p>Bonjour,</p> <p>je trouve que le transport par câble est une bonne idée. j'ai juste un avis : pourquoi ne pas utiliser l'axe de l'autoroute qui est engorgée tous les matins? passer au dessus me semble plus judicieux que de passer au dessus de certaines maisons? les riverains seraient d'ailleurs peut tre plus d'accord du coup dans ce cas là?</p>
Saint-fgrve	<p>cordialement,</p>
Saint-fgrve	<p>OUI à ce trs beau projet</p>
Grenoble	<p>Bon idee!</p>
Grenoble	<p>Bonne initiative. Privilégier: - possibilité de transport de vélo, pour améliorer l'intermodalité - automatisation limitée, et présence humaine en station</p>
Grenoble	<p>Merci</p>

Grenoble	<p>Bof bof.</p> <p>Encore un projet symbolique pour que les politiques puissent se pavaner et que les services techniques trouvent à s'employer. Exit Ba-etto et son Télécabine du Vercors, maintenant la mode c'est le Métrocâââle!!!</p> <p>Le vrai enjeu pour Grenoble, c'est pourtant le développement du vélo, écologique, économique et culturellement compatible avec nos nouveaux modes de vie.</p> <p>Oui il y a du boulot, de concertation, d'aménagement, d'investissement, d'éducation (notamment des cyclistes, et des automobilistes). Mais malgré le changement de majorité à Grenoble, les projets concernant le vélo sont timorés, et pas à la hauteur des enjeux de développement de notre agglomération.</p> <p>Le métrocâââle n'est qu'une diversion. L'essentiel est ailleurs.</p> <p>Frederic</p>
Grenoble	
Seyssins	<p>Bonjour,</p> <p>Bravo pour cette initiative. Nous sommes pour ce moyen de transport silencieux, non polluant et rapide.</p> <p>Etudier également une plateforme pour y mettre des vélos si possible.</p> <p>Sincres salutations.</p>
Saint-fgrve	<p>Je suis favorable à ce projet innovant. Quel est le coût de revient par trajet par rapport au bus?</p>
Bresson	<p>Bonjour, J'habite le plateau du Vercors et bizarrement la première chose qui me choque et que l'on prenne en compte seulement l'avis des habitants de la métro et non pas ceux des alentours vu que je ne peux pas mettre ma commune! Le projet est très bien sauf pour le point de départ du téléphérique de Fontaine La Poya. A mon avis étant usager de ce trajet quotidiennement, il faudrait prolonger le tram de la Poya en direction de Veurey et mettre la station du téléphérique au rond point de Sassenage à la descente du Vercors pour pouvoir faire bénéficier des transports au plus grand nombre de personnes. Sylvain Cuccaro</p>
Grenoble	<p>C'est une trs bonne idée. Ce mode de déplacement ,dans une agglomération 'plate' comme la nôtre,c'est l'avenir.</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	<p>très intéressées par le projet. vivement que le câble soit là!</p>
Grenoble	<p>Ce projet...un emplâtre sur une jambe de bois.... Cela n'aura aucun impact sur les encombrements.... Commencez déjà par utiliser la régulation de vitesse...avec .les panneaux lumineux le long du drac ...</p> <p>Et que vous le vouliez ou non seul un grand projet de tunnel et de re-qualification de la voie rapide de contournement (Drac, Rondeau, U2) rendra à Grenoble la crédibilité que cette ville perd chaque jour vis à vis des implantations industrielles et commerciales</p>
Grenoble	<p>Amusez vous bien avec vos téléphériques...et bonjour bouchons et pollutions pour encore des années.</p>
Jarrie	<p>Ce projet me semble uniquement développé pour permettre les déplacements liés au projet de la Presque le, projet aberrant décidé par la ville de Grenoble. Donc, c'est à la ville de Grenoble de prendre en charge les infrastructures liées à ce projet, pas la Métropole.</p> <p>Sur le projet, la fréquentation en hiver et jours de grand vent ne sera pas aussi importante que prévue. Désagrément énorme pour les habitations situées sous le câble: sécurité en cas de chute de cabine ou d'objets jetés par les passagers, bruit répétitif insupportable, vue plongeante des passagers entrant une perte de privatisation et énorme perte de valeur de leur bien. Vous comparer 2 trajets différents entre bus et câble, notamment à St Martin, un nombre d'arrêts différent, un besoin de refaire un pont... ce n'est pas honnête.</p> <p>Le confort entre bus et cabines n'est pas comparable, surtout en hiver: froid, station debout, accessibilité,</p>

	<p>Bonjour,</p> <p>J'habite à St Hilaire du Touvet.</p> <p>C'est vraiment trs compliquer d'aller travailler à la place de la résistance.</p> <p>Je travail à l'Institut Laue Langevin.</p> <p>Pourrez vous imaginer faire une ligne venant de la fin de l'A41 sur le parking toujours vide qui ce trouve au niveau de l'incinérateur / du quick.</p> <p>allant à la place de la résistance ou place de Nelson Mandela.</p> <p>1er arrt stade des Alpes, le long de l'Avenue de Valemis</p> <p>2eme arrt Le musé en survolant Bd Marechal Leclerc.</p> <p>3eme arrt Porte de France, en survolant l'Isre</p> <p>4me arrt Place Nelson Mandela.</p> <p>C'est une trs bonne initiative de faire un metrocable, surtout qu'en France nous connaissons trs bien cet technologie.</p> <p>Cordialement</p>
Autre commune	Pascal
Fontaine	Trs bon projet. Trs pertinent pour survoler 2 autoroutes, 2 rivires, 1 voie ferrée; et croiser 3 lignes de tram
Saint-fgrve	Je suis contre ce transport par câble. L'impact au sol est important et l'arrt 'martyrs' semble completement irréaliste vu l'encombrement existant déjà sur cette place de la résistance (dont la conception en 'place carrée' reste une aberration). L'arrivée des nouvelles entreprises et des logements sur le Polygone ne permet pas d'envisager la création d'une gare (espace trop restreint). Le bus Chrono est une bien meilleurs solution : la voie réservée aux bus sur la rue des martyrs existe déjà. De plus, cela permettrait de faire plus d'arrts, comme dans la zone d'oxford. Reste que sur le plan de l'urbanisme, vouloir amener autant de personnes (avec la création de nouvelles entreprises et de logements) sur un espace aussi restreint et peu accessible que le Polygone Scientifique est incohérent. Merci pour cet espace d'expression libre
Sassenag	Je donne à ce projet un avis trs favorable !
Saint-	Pourquoi ne pas permettre un accès piéton au parc d'Oxford depuis la ligne E, arrt Horloge, et faire la correspondance (cable /
Saint-Martin-d'Hères	<p>Bonjour,</p> <p>Aujourd'hui tous les matins et tous les soirs, les axes de Voirons et de Crolles sont embouteillés. Vous proposez un parcours perpendiculaires a ces 2 points noirs. Que cherchez vous a développer? Cela n'aidera pas a supprimer ces points noirs. Il est facile aujourd'hui de mettre des cameras dans la ville pour visualiser le flux des voitures et d'analyser ces flux. Il serait bien que ces nouvelles lignes de transports soient cohérentes avec ces flux. Le transport en commun ne pourra s'épanouir que s'il apporte quelque chose aux usagers. Remplacer 20mn de voiture par 45mn de bus ou tram, ne marchera jamais.</p> <p>Cordialement, Nicolas</p>
Sassenag e	Ce projet est inutile. Il ne règlera pas les problème de bouchon. une liaison entre Moirans (voir Voiron!) et Grenoble serait plus intéressant pour améliorer le déplacement. De plus nous avons un leader mondiale du transport par câble basé à Moirans. voilà
Bresson	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis totalement pour ce projet qui permettra de faire une liaison transversale des communes de cette zone en silence et de manière écologique.</p> <p>Cordialement,</p>
Grenoble	Frédéric Dulou
Grenoble	la réalisation du projet d'une rocade nord sera également une des meilleures solutions...

	<p>Messieurs et Mesdames de la Métro,</p> <p>En tant qu'organisateur de la pétition qui a reçu plus de 1200 signatures de citoyens électeurs demandant un retour de la ligne de bus n° 26 de la SEMITAG à Fontaine, nous exigeons de la METRO qu'elle réponde à notre demande, c'est à dire que les quartiers de Fontaine qui subissent actuellement la disparition d'une ligne transversale (Mairie / Saveuil / Pont du Vercors) retrouvent une ligne de bus pour les desservir (proximo ou flexo) avant de se lancer dans un projet aussi coûteux et dont l'utilité n'est pas avérée (surtout pour les habitants de Fontaine qui vont subir le passage de câbles au-dessus de leurs têtes).</p> <p>S'il y a de l'argent pour ce projet, c'est qu'il en y a donc pour notre ligne de bus et il nous semble qu'il serait judicieux de votre part de répondre à l'attente des concitoyens de Fontaine !</p> <p>Bien cordialement</p> <p>Jean-Paul Cortin</p>
Fontaine	
	<p>Bonjour</p> <p>Je trouve le transport par câble très intéressant et l'ancien projet pour aller dans le Vercors allait dans ce sens. Par contre je ne vois pas l'intérêt de faire une liaison par câble entre Saint Martin le Vinoux et Fontaine... comment cela peut être rentable ?</p> <p>Pour moi ça n'a aucun sens.</p>
Grenoble	Merci
	<p>Je travaille près du parc de la Poya, j'applaudis cette initiative avec les 2 mains: un projet réaliste (à l'inverse de la liaison vers chamrousse ou le vercors). Le principal défaut, à savoir visuel, ne tiens pas face à celui tout aussi disgracieux des bouchons sur l'A48 contre lesquels ce projet entend lutter</p> <p>En revanche je ne me prononce pas sur l'option 4 ou 5, à étudier cela de près</p>
Fontaine	Essayez cette fois de faire enfin aboutir un projet de transport urbain par câble sur les terres de Mr Pomagalski!
	<p>Bonjour,</p> <p>J'habite à Fontaine La Poya et je travaille au Polygone scientifique comme beaucoup de mes voisins. Un nouveau mode de transport au travail est très intéressant pour nous. La liaison avec enfin une piste cyclable a été demandé depuis des années, ça serait la solution la plus écologique, malheureusement pas de nouvelles à ce sujet, on risque notre vie à vélo sur la rue Argentière tous les jours sur cette route très étroite. Ça serait la première chose à faire, une liaison par piste cyclable! Le transport par câble semble intéressant, mais est-ce que vous pouvez précisez l'endroit de la nouvelle gare à La Poya? Côté est...il y a GEANT Casino et Mc Donald...je ne vois pas ou on pourrait construire, côté ouest ça serait dans le parc La Poya qui ne serait pas du tout dans l'intérêt des habitants du quartier. Ou sur le terrain des ruines de l'ancienne discothèque Drac Ouest?</p> <p>J'aimerais bien une réponse, je me sens très concernée et inquiète aussi.</p>
Fontaine	Cordialement Ulrike Kapp
	<p>Je trouve se projet très intéressant et nécessaire au développement de notre métropole L'avenir c'est des projets comme celui ci En espérant que celui ci voit le jour!</p>
Grenoble	
	<p>Bonjour,</p> <p>Le prospectus annonçant la concertation dont l'atelier public de Grenoble du 14/10 20h a été distribué dans ma boîte aux lettres ce 15/10 (ou 14/10 après-midi). Je trouve ce timing d'annonce par cette voie particulièrement trop juste.</p> <p>Cordialement, Cécile Rocanière</p>
Grenoble	

	<p>Très chers (à tous les sens du terme) politiques! Vous venez nous proposer encore un projet qui fait rentrer les voitures dans l'agglomération! Je dis encore parce que le projet du câble dans le Vercors était tellement utile qu'avec le changement de président de la 'Métro', le projet est tombé à l'eau! (c'est vrai qu'il arrive beaucoup plus d'automobiles du Vercors que de Voreppe!) Pourquoi le tram E n'est-il pas allé jusqu'à Voreppe? Encore une mésentente entre communautés de communes? Vous vous êtes pourtant entendus pour créer je ne sais quoi, une structure engendrant des dépenses supplémentaires sur la ZAC de Moirans! Les bouchons arrivent du péage de Voreppe. Le rondau va bien être aménagé, une 3ème voie de circulation peut-être. Quand le maillon Monestier-Sisteron de l'A51 sera fait, où passeront les automobiles à Grenoble? Nous aurons des super bouchons même l'été quand c'est plus tranquille actuellement. Ferez vous une 4ème voie de circulation? Un transport par câble péage de Voreppe-Grenoble a-t-il été étudié? Celui-ci pourrait compléter les cars sur la voie réservée, et desservir différemment. Entre le faire plaisir à certaines communes comme Fontaine, Sassenage, Grenoble, St Martin le Vinoux, ne pas faire plaisir à d'autres qui je crois ont fait cette proposition (je ne sais plus lesquelles), et pourquoi pas un lobbying quelconque (mais ça le grand public ne le saura pas) c'est vrai, vous faites des choix. Mais ces derniers sont financés par nos impôts! Ne pouvez vous pas profiter de ces temps de disette pour réfléchir plus intensément à ce que l'utilisation des fonds publics soient au service du plus grand nombre des citoyens payeurs ou non, et ÉLECTEURS, pour vivre dans un environnement plus sain et plus apaisé! Je n'irai pas dans une réunion publique pour exposer mon point de vue, car vous pouvez argumenter tout et son contraire. Je n'ai donc pas envie de me voir contré ouvertement par un politique dont son projet aura peut-être disparu quand il aura quitté la présidence. Je l'ai vu de mes propres yeux lors d'une réunion pour le projet câble dans le Vercors. Signé: un habitant de Grenoble qui fait partie de la tranche de revenus la plus impossible, et qui en a marre que les politiques ne veuillent pas voir les dépenses inutiles qui sont faites, mais non sans raison!</p>
Grenoble	<p>Tout d'abord je salue la consultation publique, c'est une très bonne initiative.</p> <p>Sans que j'y trouve un intérêt fort (je vis dans le centre et je travaille à l'est), voici quelques remarques : - 4 ou 5 stations : d'après le plan, je ne vois pas l'intérêt majeur de la station saulée ; quels sont les objectifs de desserte de cette station ? seconde desserte de la zone Porte du vercors ? Desserte du pole commercial la Poya ? Combien de temps de marche cela fera-t-il économiser aux usagers ? A première vue je ne suis pas pour cette 5ème station - Nouvelle station de tram Fontaine La Poya : Afin de faciliter les échanges entre Tram et le câble, je pense que c'est nécessaire. Si le passage entre les 2 modes de transport est compliqué cela peut décourager les usagers et faire baisser la fréquentation future. - Desserte Parc d'Oxford : Ne connaissant pas cette ZA, est-il vraiment intéressant économiquement de desservir cette zone ? De plus cela rallongera la liaison entre les lignes de tram. - Cabine de 15 places : Je ne pense pas que ce soit nécessaire dans un premier temps mais il pourrait être raisonnable de se laisser la possibilité de passer à cette solution si la fréquentation est au rendez-vous. Notamment réserver l'emprise au sol du tracé et prévoir le dimensionnement des gares. - Nombre de cabine : Mieux vaut voir petit au début (10 à 15 cabines) afin de valider la fréquentation et montée en puissance ensuite. Est-il possible de poser une option lors de l'achat des cabines pour des cabines supplémentaires levable sous 5 ans afin de garantir des prix abordables ? - Cabines Design spécifique : Étant donné les difficultés budgétaires, ce n'est à mon avis pas nécessaires. De bon stickers comme cela se fait régulièrement sur les tram pourront égayer les cabines et ne pas faire trop 'station de ski' - Pylônes design : idem pour les cabines et bien prêter attention à la maintenance (pas d'échelles sur les photos présentées) - Automatisation : En ces temps de difficultés budgétaires, il me semble pertinent d'envisager cette option afin de minimiser les coûts de fonctionnement. Pour éviter des temps d'intervention trop importants, une présence humaine pourrait être envisagée lors des heures de pointe et au moins au début afin de faciliter l'apprentissage des usagers. Avec une rentabilité en 2 ans, je pense qu'il s'agit d'un investissement très intéressant.</p> <p>Ravi de voir que les choses bougent dans notre métropole. Bonne continuation à vous</p>
Grenoble	<p>Christophe GODELU</p>
	<p>Quel est l'objectif... Rejoindre relier les arrêts de tram, De se déplacer rapidement dans un axe Est/Ouest.</p> <p>Pourquoi un arrêt à Sassenage... Peut être pour faire du tourisme ? Nous ne serons pas sur des pistes de ski...</p> <p>Bien cordialement,</p>
Fontaine	Vincent PERQUE

	<p>Quel est l'objectif... Rejoindre relier les arrêts de tram, De se déplacer rapidement dans un axe Est/Ouest.</p> <p>Pourquoi un arrêt à Sassenage... Peut être pour faire du tourisme ? Nous ne serons pas sur des pistes de ski...</p> <p>Bien cordialement,</p>
Fontaine	Vincent PERQUE
Noyarey	Très bonne initiative mais le centre de Grenoble reste beaucoup trop loin!!
Grenoble	afin d'étendre le périmètre d'attractivité du câble, le choix d'une télécabine permettant d'y mettre des vélos me paraît impératif
	<p>Enfin un moyen de transport en commun plus propre, non soumis aux aléas tels que les grèves, les embouteillages etc... Le choix du tracé me semble judicieux surtout vu les projets à venir sur la Poya (Portes du Vercors). Je m'interroge seulement sur deux points - le pb du vent. Nous voyons souvent des télécabines fermées en station pour cette raison et la zone du polygone est souvent ventée - la possibilité (et l'acceptation) de mettre son vélo dans la cabine. Le fait de pouvoir faire cela encouragerait sans doute plus de personne à utiliser ce moyen de déplacement. Aujourd'hui il n'est pas autorisé de la faire dans le tram.</p> <p>Cordialement.</p>
Grenoble	
	<p>La liaison EST<-> OUEST de la vallée n'est permise que par un nombre limité et de parcours routiers souvent tortueux et saturés. Les solutions techniques restantes sont peu nombreuses. La liaison cable est donc une évidence dans une ville qui en a fait son symbole (Bulles de la Bastille) et où siège un des leader Européens de transport par cable.</p> <p>Les avantages semblent être: emprise au sol limitée, budget a priori moindre que les liaisons TRAM.</p>
Saint-Égrève	Conclusion de ce bref commentaire: EXCELLENTE IDEE A quand les études techniques et financières pour une réalisation ASAP
Saint-Égrève	bonjour, je suis contre ce projet qui coutera encore très cher pour très peu d'usager. Cdl Jérôme
Grenoble	Très bonne idée
	<p>Bonjour, C'est l'une des idées les plus stupide depuis au moins 20 ans. Actuellement le gros problème est de circuler nord sud il faut 50 minutes pour traverser Grenoble le matin et idem le soir. l'axe est/ ouest par le barrage de st egrève est désert et ne sert pratiquement à rien rajouter un transport par câble entre fontaine et st martin le vinoux , cela intéresse qui ? je m'opposerais bien évidemment à ce projet coûteux et inutile</p> <p>Cordialement</p>
Saint-Égrève	
	<p>avis & suggestions 1) 4 stations :la poya -l'argentière- pl.la résistance et hôtel de ville smlv. avec une desserte pertinente de sassenage, une 5ème station ne me semble pas utile . 2) Prévoir une présentation en 3D pour visualiser l'évolution des cabines dans l'espace par rapport au sol ainsi que l'implantation des stations. 3) Ou seront implantés les P+R ? et leur capacité ? privilégier les parc silos sécurisés . 4) Prévoir les accès et zones attente en gare abrités des intempéries (vent du nord fréquent) . 5)une projection en coupe depuis le sol permettrait de voir les différences de pentes entre les stations .Vous en souhaitant bonne réception</p>
Fontaine	Cdt.
	très bonne solution qui inscrit Grenoble et ses environs dans une ambiance montagne et d'avenir.
Saint-Égrève	projet à étendre sur toute la ceinture de la ville pour réaliser un périphérique urbain améliorant le maillage de transports en commun modernes

Gières	Bonjour, j'habite Gières et je travaille à Veurey-Voroize. Nous sommes nombreux à transiter du côté Grésivaudan au côté Nord Ouest. Je pense qu'un projet alternatif à la rocade nord serait beaucoup plus utile que celui proposé. Est-ce possible par câble de passer par dessus la bastille ?? cordialement
Grenoble	Bonjour, Voilà une solution cohérente d'aménagement du territoire.. Cette solution ne peut-elle pas remplacer aussi les actuelles solutions basées sur le tramway ou le bus, ce qui permettrait de rendre l'espace ainsi libéré aux habitants, plus d'espaces verts, une ville aérée. Libérons les villes des modes de déplacements individuels (voitures) pour les rendre à leurs habitants.
	Je suis totalement favorable à l'idée de ce nouveau mode de transport. Je regrette surtout que le projet de transport par câble entre Fontaine La Poya et Lans en Vercors n'ait pu voir le jour. Avantages : combiner un mode de transport utile à un atout touristique. Pas de pollution sonore. Des points à vérifier : impact énergétique vs tram ou autre. Sécurité du moyen de transport. Insertion paysagère du projet. Coût pour l'agglo et pour les usagers. Inconvénients : Est-ce que ce trajet là est le plus pertinent en terme de fréquentation ?
Veurey-Voroize	Anne Chambaretau
Grenoble	Le transport par câble reste un moyen limité de liaison dans une ville par sa nature d'une structure très lourde pour un trajet court moins de quatre kilomètre le rapport coût km par passager est lourd en investissement . il a un impact sur l'environnement fort de part sa conception qui consomme beaucoup d'énergie dite 'grise' : c'est la quantité d'énergie nécessaire au cycle de vie de ce transport en lien avec sa construction , sa production , de l'extraction nécessaire d'énergies fossiles pour la transformation, la fabrication, le transport, et la mise en œuvre , mais ensuite pour l'utilisation, l'entretien puis pour finir le recyclage de ce type de transport.. il y aurait encore à dire sur son réel impacte visuel et sur l'environnement , surtout sur la faune et les écosystèmes et ce en fonctionnement urbain.
Fontaine	Bonjour, Un transport par câble pour aller de Fontaine a st martin le vinoux ? ou est l'intérêt ? actuellement les déplacements se font en direction de Grenoble et il y suffisamment de moyens de transport. aller a st martin le vinoux en partant de fontaine n'a aucuns intérêts. rassurez moi personnes n'est payé pour avoir des idées aussi stupides ? au revoir
Grenoble	1) merci pour cette consultation (pas pû assister à la 1 ^e réunion, espère pouvoir aller à l'une des 2 autres). 2) beau projet, pas sur d'avoir les compétences pour émettre des avis critiques. 3) Points de vigilance : - capacités d'évolutions de la ligne (stations supplémentaires, augmentation de la fréquence des cabines, du nombre de passagers en attente sur les quais, de la longueur des 'trains' de cabine....) - risques sismique et inondations 4) Interrogation : surpris par la faible capacité des cabines : 10 passagers toutes les minutes, cela me semble très peu aux heures de pointe. Ne peut-on prévoir des trains de cabine (cf les bulles de la Bastille) ?
Fontanil-Cornillon (Le)	L'utilité et le dimensionnement du projet dépend largement du nombre de clients prévisibles à partir de 2020. Les flux de déplacements dans les vallées, entre Grenoble et sa périphérie, sont assez prévisibles. Les flux à l'intérieur d'une vallée, de part et d'autre du Drac et de l'Isère, ne me semble pas avoir été étudiés. Sur quelles enquêtes, sur quels modèles économiques vous basez vous ? Ces données sont elles accessibles sur internet ?

	C'est un projet très intéressant, il rajoute de la mobilité sans détruire tout ce qui se trouve sur sa route et peut donc être installé au sein même de la métropole. Entrons dans les détails des différentes options envisagées : Commençons par le plus simple, les stations doivent immanquablement être automatisée surtout si ceci est rentabilisé en moins de 3 ans Pour les cabines, j'opterai pour les 10 places design car la contenance est la même (35*10-24*15) mais surtout plus le contenant est grande plus les gens ont tendance à se serrer (en stations de ski tout du moins) étant donné qu'il s'agit d'un transport urbain les gens ne sont pas là pour le loisir il est donc désagréable d'être serré en revenant du travail. L'option Design à un prix ridicule comparé à la somme totale pourquoi s'en priver (300k << 54M) Pour les pylones, je trouve ça trop cher pour le bénéfice retenue je conserverai les pylones standards Pour la stations supplémentaire ceci nécessite une étude de l'utilisation des gens : Aujourd'hui que font-ils (ceux dans la zone de l'arrêt potentiel), s'ils ont 1 min à pied pour rejoindre le tram je ne suis pas sûr que cela soit nécessaire si ils ont 1/4h pourquoi pas ça dépend du nombre de concerné Même raisonnement pour l'arrêt du A, sont-ils vraiment éloigné à l'heure actuel ? je ne peux donner un avis précis sur ce point car je n'y vais que très peu (je suis intéressé par la liaison B et E)
Grenoble	Bonjour Très belle idée pour passer d'un tram à l'autre sans transiter par le centre ville.
Saint-Egrève	Côté esthétique tout le monde s'accorde à dire que 'les bulles de la Bastille' font partie du patrimoine de Grenoble, le téléphérique sera notre nouvelle Bulle.
Saint-Egrève	Pourquoi ne pas profiter de ce câble pour relier les 3 zones industrielles de Fontaine, Martirs, St Egrève ou Fontaine, St Egrève, Martirs, Fontaine Ce qui désenclaverait la zone industrielle de St Egrève qui n'est desservie par aucun transport public
Grenoble	Bonjour. Je pense que c'est une très bonne idée ! Même si je ne suis pas directement concerné (j'habite dans le sud de l'agglo et je me déplace principalement vers le campus) je pense que les moyens de transport en commun sont à privilégier dans toute l'agglo. Je trouve très intéressant d'imaginer de nouveaux transports au commun prenant compte les contraintes naturelles et artificielles. Cependant, pour ce qui est du transport en bulle, je pense que les personnes habitant sous la ligne auront des difficultés à accepter un tel projet. Les bulleur risquent d'avoir directement une visibilité sur les logements de ces personnes, sans compter le dérangement visuelle des câbles et bulles. J'espère que vous trouverez des solutions à ces problèmes et que cette solution de nouveau transport se démocratisera vers d'autre endroit de la ville (vers les stations de ski / Lans en Vercors par exemple).
Grenoble	Pour un maire écolo il me semble qu'ils sont contre les téléphériques (regarder en montagne combien de fois ils sont opposés) Cela fait 10 ans que je suis à Europole et ma vue sur les montagnes diminue de jour en jour, construction de MINATEC , des logements sur la Presqu'île et maintenant UN TELEPHERIQUE et quoi encore demain ? De plus cette investissement va coûter cher, n'avons nous pas assez de dettes, de ce fait la taxe habitation pour ma part à augmenter de 100 Euros, une honte les écolo pire que les socialo. VIVEMENT QUE SE MONDE POURRI CHANGE
Autre commune	Ce tronçon me semble très pertinent. Pour préparer l'avenir je vous incite à réfléchir à des ramifications qui pourraient partir de l'Argentiere vers noyarey ou autre. Peut être faut il donc, lors de la conception de ce 1er tronçon, prévoir quelques petites choses pas trop coûteuses qui permettront de ramifier à moindre coût par la suite.
Poisat	Je travaille actuellement au CEA, les transports en commun permettent déjà d'aller de la presqu'île à Fontaine La Poyat . Pour ma part, les transports en commun pour aller du CEA (rue des Martyrs) à Poisat sont devenus très pénibles, la rocade et l'autoroute sont très souvent embouteillé: il faudrait palier à l'absence de rocade Nord : faire un projet transversal CEA-saint Martin d'heres direct en cable.Pour Saint martin le vinou -à presqu'île scientifique OK
Saint-Martin-le-Vinoux	Bonjour, Je pense que cette liaison ne sert à rien. à part peut être à faire augmenter nos impôts locaux. il est fatiguant de voir de telles inepties. Cordialement

	<p>Pas favorable ; projet couteux et pas rentable. Nuisance sonore et visuelle pour les riverains. Innover ne veut pas dire copier les grandes metropoles. Peu d'incidence sur le trafic routier. Ameliorons et creons des pistes pour les deux roues.</p>
Grenoble	
Grenoble	Je suis entièrement POUR ce mode de déplacement.
Saint-Egrève	<p>Je trouve l'idée d'un transport par câble formidable. Je travaille sur le polygone scientifique et vis à St egrave. Actuellement, les transports ne répondent pas à mes attentes. Quel dommage qu'il n'existe pas de liaison plus directe ente le tram E à St Martin le vinoux et la presqu'île ! Votre projet répond à cette problématique en proposant 2 solutions par câble ou bus chrono. Ma préférence va sans hésitation vers le câble. Outre l'aspect pratique (Réseau spécifique, pas de ralentissement dus à la circulation), c'est un formidable atout pour l'image de notre région .</p>
Vaulnavais-le-Haut	<p>Bonjour, L'idée est bonne mais tant qu a faire ne serait il pas pertinent de prolonger le metrocable jusqu'à bastille puis redescende sur le chu premier employeur du bassin grenoblois?</p>
	<p>Bonjour, c'est un bon projet trasversal mais avant de depenser autant d'argent pourrait-on investir un petit peu dans les déplacements cyclistes suivants ? - Passerelle velo/pieton acrochee sous l'A480 sur le passage de l'Isere (cela manque vraiment cette passerelle) - Finition minimum du goudronage de la rue des 20 Toises (il y a 2x5 metres de groudron a finir pour eviter les chutes a l'endroit ou les velo ont leur vitesse maximale) - Nommer un responsable qualite 'cycle' qui se deplace regulierement sur les chantiers et qui verifie REGULIEREMENT si le chantier n'est pas dangereux pour les cycles - Regler le probleme de cisaillement qui est extremement dangereux a la fin de l'avenue des Martyrs (en face de l'IBS). Au lieu de mettre des poteaux plastique blanc qui se font aplatrier en une semaine, il faut modifier la chaussee pour que les camions ne roulent pas sur la piste cyclable. Si je comprend bien on attend le prochain mort pour agir ? Le deces de Laura place Nelson Mandela dans exactement les memes circonstance ne suffit-il pas ??</p> <p>Bref le cable c'est bien, mais il faut d'abord faire en sorte que les citoyens qui tous les jours prennent leur velo pour ne pas polluer et ne pas faire de bouchons aient un niveau de securite MINIMUM. On est TRES LOIN du compte.</p>
Saint-Egrève	<p>merci et bonne journee Remi Pinck</p>
Vizille	Bon projet
	<p>Un transport par cable transversal quelle bonne idée. Il est temps que cette agglomération considère ce moyen de transport. A mon avis il aurait déjà du être réalisé à la place de la ligne E mais ce n'est pas le sujet. Pour le cas présent, pourquoi pas de Fontaine La Poya ? Qui serait concerné ? Un nombre minimum de personnes tant il est difficile de rejoindre ce point en voiture d'ou que l'on arrive. Il n'y a surement aucun benefice à s'y rendre sauf pour quelques habitants de Fontaine et environs. Trouvez un point de départ plus pertinent si vous le voulez fréquenté. Au pied d'une des routes du Vercors par exemple. Et plus tard, il sera temps d'imaginer une continuation. Et tiens transport par cable pourquoi ne pas relier Gières à Chamrousse. Vous auriez du monde en semaine si vous placez bien quelques stations intermédiaires et du monde le week-end pour relier la station sans subir cette route encombrée. Cordialement</p>
Grenoble	<p>Époustouffée par l'idée du téléphérique urbain qui correspond à l'image de notre ville à l'international (porte des Alpes donc des stations), à notre savoir faire avec des entreprises comme Poma qui font rayonner le nom de notre ville partout dans le monde et à notre engagement à mettre en place depuis toujours des idées et des entreprises novatrices : je soutiens le projet!</p>
	<p>Je pense que c'est une excellente idée. Il est urgent de décongestionner nos villes, et le transport par câble est l'une des solutions les plus intéressantes aussi bien sur le plan environnemental qu'économique. En outre, la région possède certains des leaders mondiaux dans ce domaine (POMA, SEMER etc.) qui exportent énormément mais qui ne vendent que peu dans l'hexagone (hors stations de ski). L'impact paysager n'est pas plus important que celui d'une ligne THT, une autoroute ou autre. Alors trois fois oui, que Grenoble montre à nouveau l'exemple et que ce genre d'initiatives de transports doux se développent enfin en France, en complément des trams, trains, bus, vélos et métros. Sur le tracé en lui-même, je n'ai pas grand-chose à dire, je travaille sur le campus et non sur la presqu'île. En revanche, j'ai toujours pensé qu'il serait très utile de construire une ligne de transport urbain par câble entre Grenoble 'centre' et Crolles, pour desservir l'Inovalée et inciter les gens à abandonner leur voiture.</p>
Grenoble	Donc encore une fois. oui ! Merci et bonne journée.

Grenoble	<p>- en cas de construction de cette ligne, il faudrait repenser le pole d'échange Presqu'île, pour regrouper les stations de tram B, bus TAG+Express+Navette Aeroport et la station cable (au centre de la place carree?). Aujourd'hui, la dispersion des arrêts</p>
	<p>Une comparaison du projet de câble avec un projet mode doux vélo serait des plus intéressants : - liaison entre la voie vert rive gauche du Drac et la presqu'île au-dessus du Drac et l'A480 - Voie verte entre le tram A et la voie verte du Drac - Faciliter la liaison entre le tram E et la presqu'île</p>
Grenoble	<p>Le coût d'entretien du système câble devrait être détaillé et argumenté avec des exemples similaires en ville (et non avec les systèmes existants en station de ski) et comparer au coût du voyage. La rentabilité d'un tel projet d'investissement doit être justifié.</p>
Tronche (La)	<p>Ultra favorable à ce projet de transport silencieux, très très peu dangereux, moderne, et qui est le seul actuellement capable de résoudre bons nombres de soucis de circulation et aussi de santé publique en raison des pics de pollution de plus en plus nombreux. Accessible également aux handicapés, aux personnes âgées, aux femmes avec leur bébé, aux ados sans permis de conduire ni vélo... On ne peut que se réjouir d'avoir une entreprise locale, POMA, déjà célèbre dans le monde entier, à la pointe de la technicité des transports par câble, dans le bassin grenoblois. Pour moi, c'est l'Avenir! Le transport par câble devient incontournable à Grenoble et dans sa périphérie. Oportons pour Poma, fabriquons français et surtout ne soyons pas les derniers à voter dans le Bons sens du trafic.</p>
Sassenage	<p>Le projet est intéressant car il franchit deux obstacles naturels : le Drac et l'Isère dont les ponts seront rapidement saturés et il peut constituer un terrain d'expérimentation sans doute beaucoup plus utile et justifiable que les projets précédents (par exemple Uriage ou saint Nizier) car la desserte de grandes zones industrielles et universitaires contribuerait beaucoup à son succès et qu'il ne traverserait pas ou très peu de zones d'habitation et devrait apporter peu de nuisance. Par contre, il ne peut présenter d'utilité réelle que si des parcs de stationnement de proximité sont aménagés à ses extrémités</p>
	<p>Bonsoir, Vous allez vous occuper quand du Sud de Grenoble ? Tram E à Saint-Egreve/Fontanil ou Nord de Grenoble ! Projet de câble Fontaine/Le Vinoux ! Et le Sud ? Quand un projet Sud-Grenoble ?</p>
Varces-Allières-et-Risset-Cdt.	
Fontaine	<p>Je suis contre, destruction de la faune et flore depuis que des travaux sont faits à l'ovalie à Sassenage la faune a disparue tout a été détruit arbres terriers tout ça pour couler du béton encore une histoire d'argent.</p>
Saint-Martin-d'Hères	<p>bonjour a tous . tous d'abord laisse moi vous dire que j'ai pu voir la concertation sur le transport part câble et laisse moi vous dire que j'y suis favorable notre agglomération a besoin de ceux genre de transport et de redonner une nouvelle air pour notre agglomération en thermes d'efficacité de temps et du coup ça vau le coup de realise ce projet merci</p>
Grenoble	Très beau projet , la seule chose qui ne semble pas maîtrisé c'est le coût, ce qui nous empêche d'adhérer complètement à celui ci.
Saint-Egrève	<p>Je suis surpris par l'ambition du projet. Je l'approuve cependant. Je suis favorable à la solution à 4 stations avec un investissement minimaliste c'est à dire sans design, sans reprise de la station de La Poya. Profitons de ce que l'on a un constructeur spécialisé sur place et fonçons. La transversalité du transport paraît tout à coup évidente, peut-être même à répéter ailleurs dans l'avenir...</p>
Saint-Egrève	<p>Je suis habitant de St Egrève et l'on me dit qu'avec l'arrivée du TRAM E et pour faire des économies le SMTC et la SEMITAG ont modifié la desserte de la ligne 22 de bus. Tout le quartier Europe Barnave, soit environ 3.000 habitants, se retrouve sans transport public de proximité. Il en est de même sur d'autres lignes à Fontaine, St Martin d'Hères, Domène, etc... Y a-t-il de l'argent ou non pour un tel projet si coûteux ? Que supprimera-t-on s'il est réalisé ?</p>
Grenoble	<p>Un usager irrité. Une très bonne solution , dans un délai rapide je pense, sans nécessité, comme pour des lignes de tram, d'une complexité du montage du projet</p>
	<p>Bonjour Un beau projet surement couteux qui ne sert que de masturbation cérébrale a quelques politiques qui décidément ne seront jamais en phase avec la majorité de la population Salutations</p>
Grenoble	
Saint-Egrève	<p>Quelle excellente idée ! Mais pourquoi donc n'y avait-on pas pensé plus tôt ? En espérant que ce projet aboutira très rapidement et qu'il sera le premier d'une longue série.</p>

	<p>Bonjour, ce projet est une très bonne chose et devra faire figure d'exemple pour inventer les transports de demain. A ce titre et pour une première, nous ne pouvons être pingre. Le temps de l'optimisation financière viendra ensuite. Si les municipalités s'étaient posées trop fortement la question financière lors de la relance du tramway dans les années 1980, ce mode de transport ne bénéficierait d'une si bonne image aujourd'hui et la filière industrielle n'aurait pu se structurer. A ce titre, je suis favorable à ce projet et à ce que celui-ci soit réalisé dans le souci le plus total de son acceptation par les riverains et dans l'idée permanente de susciter l'intérêt des usagers. Un certain nombre d'options me paraissent en ce sens incontournable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'automatisation des stations, rentabilisée en une poignée d'années, plus sécurisante pour les usagers. Elle privera de la création de quelques emplois, de toute façon peu qualifiés pour surveiller l'embarquement. - L'optimisation du design des pylônes. Les pylônes traditionnels de type 'station de ski' sont d'une grande laideur. Leur image est déjà inacceptable et dégratante pour le paysage montagnard, inutile de les importer en ville. - Des cabines de grande taille à même d'accueillir des vélos. Il faut avoir une politique cohérente. Si les obstacles survolés par la cabine ne peuvent être franchis 'en selle', le système doit pouvoir accueillir les vélos. Pour les chaises roulantes, cela m'apparaît être une évidence. <p>D'autres mes semblent moins importantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le design des cabines actuelles m'apparaît déjà satisfaisant, inutile d'en créer un nouveau. - Le déplacement de la station de tramway ne pourra t'il pas attendre le prolongement de la ligne A vers Sassenage ? Je ne me sent pas en mesure de donner mon avis sur une question à laquelle selon une étude des flux est à même de répondre. Seulement 3 000 000 pour sécuriser un cheminement, cela me semble beaucoup. - Même réponse quant à la cinquième station, ne sachant pas combien d'usagers seront concernés par cette station. Néanmoins la distance entre les stations me semble déjà suffisamment réduite. <p>Enfin, même si cela ne fait pas partie de la concertation, je tiens à insister sur la nécessité de faire un gros effort d'intégration et d'innovation quant à l'intégration des stations dans le paysage. Ce n'est qu'à ce prix là que ce mode de transport sera accepté, soutenu et donc utilisé.</p> <p>Merci de m'avoir lu.</p> <p>Cordialement</p>
Grenoble	Antoine Musy
Grenoble	Très bon projet qui devrait s'inscrire aussi avec un projet câble transurbain entre le polygone et l' Université. Merci de ne pas négliger l'aspect vélo autour de ces projets. Cordialement.
Jarrie	Pourquoi développer un transport par câble dans des communes déjà desservies par le tram ?
Sassenage	Je suis favorable au projet par câble qui désengorgerait le réseau routier. cordialement
Sassenage	Hum! difficile de ce prononcer sur le projet à partir du tracé figurant sur les fiches d'information publiées; je constate que Sassenage ne sera pas mieux de servir qu'aujourd'hui. Quel intérêt ce projet présent-t-il dans un avenir proche? Le projet ,portes du Vercors nous est annoncé à échéance de 20 ans ! Il me semble que le prolongement de la ligne de tram à est prioritaire. À défaut de ce prolongement, la voie de contournement de Sassenage est à réaliser au plus vite. Et pourquoi pas une liaison par câble Air Liquide/La Poya? les avantages avancés pour le projet: économique, non polluant, sil enuieux etc. sont également valables pour ma proposition.
Sassenage	Hum! difficile de ce prononcer sur le projet à partir du tracé figurant sur les fiches d'information publiées; je constate que Sassenage ne sera pas mieux de servir qu'aujourd'hui. Quel intérêt ce projet présent-t-il dans un avenir proche? Le projet ,portes du Vercors nous est annoncé à échéance de 20 ans ! Il me semble que le prolongement de la ligne de tram à est prioritaire. À défaut de ce prolongement, la voie de contournement de Sassenage est à réaliser au plus vite. Et pourquoi pas une liaison par câble Air Liquide/La Poya? les avantages avancés pour le projet: économique, non polluant, sil enuieux etc. sont également valables pour ma proposition.
Saint-Égrève	L'idée d'un transport par câble d'un côté à l'autre de Grenoble est bonne, mais étant destinée en premier lieu aux personnes : - a-t-on véritablement analysé les flux entre les trois vallées qui convergent vers Grenoble ? - on rencontre deux types de problèmes qui se cumulent : l'un d'entrée dans la ville, assez bien couvert par les transports en commun sauf pour la vallée d'Uriage, l'autre le contournement de la ville qui l'asphyxie. - intuitivement et au vu des difficultés de circulation, notamment aux heures de pointe, les points de blocage sont dans le passage du Grésivaudan vers l'ouest ou le sud, de l'ouest vers le sud ou le Grésivaudan etc... - Or le projet proposé fait complètement l'impasse de ces problèmes, pour un coût à évaluer mais sûrement très important. - En bref, sauf si ce projet fait partie d'un ensemble non dévoilé, il me paraît être de la poudre aux yeux.

	<p>C'est une bonne idée.</p> <p>Mais:</p> <p>Voir aussi allongement tram A vers Flotibulle au sud et Sassenage au nord. Voir aussi allongement tram E vers pont de claix.</p> <p>A arbitrer selon les coûts.</p>
Grenoble	Cordialement
Herbeys	Bonjour Pouvez vous rappeler la zone de sécurité nécessaire autour du câble ? A savoir 10 mètres comme énoncé à la commission mobilité de juin 2015 dont je suis membre. Cordialement
Seyssinet-Pariset	Bonjour. Beau projet pour passer d'un massif à l'autre rapidement. La question du transport des vélos dans la cabine ou à l'extérieur est importante et de la même façon pour toute les personnes à mobilité réduite. Cordialement
Saint-Martin-le-Vinoux	Ce projet me paraît très intéressant. J'habite St Martin le Vinoux et je travaille sur la presqu'île et la liaison entre les deux est très mauvaise. Un tel projet serait parfait de ce point de vue.
Saint-Égrève	completement favorable a un mode de transport alternatif cablé pour une desserte de l'agglo. Ma vision de non initié me fait pencher sur des cabines de faible capacité 10-20 pers avec une fréquence importante plus qu'un téléphérique 'gros porteur'
	<p>NON AUX Transport par câble sur la region Grenobloise.</p> <p>Il y a le tram vers Sassenage, vers Fontaine, vers Saint Martin le Vinoux.</p> <p>Ça va être moche à Grenoble avec les poteaux et les câbles partout.</p> <p>Qui va payer les dizaines des millions nécessaires pour la construction ?</p> <p>A part que ça va être une bonne affaire pour Pomagalski, les grenoblois ne veulent pas de ce projet de transport par câble.</p> <p>Il y a déjà un stade à Grenoble qui ne sert pas a grand chose a part qu'il a couter des dizaines des millions et a pris une bonne part des espaces verts à Grenoble et qui continue a couter cher !</p> <p>ENCORE DES IMPÔTS QUI VONT AUGMENTER ?</p> <p>NON JE NE SUIS PAS D'ACCORD AVEC CE PROJET</p>
Sassenage	Le transport par cable peut paraître séduisant, cependant, je lui trouve une faiblesse: le nombre d'arrêt est bien plus réduit que pour un transport terrestre type bus ou tram. Comment seront irriguées les zones survolées par le tram, mais à une distance respectable d'un arrêt (> 500m entre la Poya et L'Argentière). S'il doit y avoir une ligne de bus sous le tram, c'est tout de suite moins 'fun'...
Fontaine	Sera t'il possible de faire du bi modale ? Velo cable ? J'en profite par ailleurs, bien que ce soit hors sujet, pour demander si les rues de l'Argentière et rue de Sassenage vont rester sans aménagement cyclable ou piéton d'ici l'aboutissement des projets Cable et Porte du Vercors en 2030. Je tremble, chaque fois que je cours le long de la rue du Taillefer !

	<p>Bonjour,</p> <p>En premier avis c'est une très bonne initiative qui va dans le sens de l'optimisation des durées des transports, de l'empreinte carbone etc.</p> <p>Reste beaucoup de chose à définir il me semble:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tracé envisagé - analyse du nombre de personnes faisant un tel trajet avec d'autres modes de transports - possibilités intermodales (peut on monter avec le velo?, parking à proximité?) - coût de la construction - coût pour les usagers - intégration paysagère (tramway de Tour en exemple de réussite) <p>(...)</p> <p>J'en passe.</p> <p>Un anneau autour de Grenoble me semble être la solution qui drainerait le plus de passagers.</p> <p>A creuser.</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	<p>Courage,</p> <p>Francois</p>
Tronche (La)	<p>Excellente idée. Favorisons le transport par câble ! Je ne suis malheureusement absolument pas concerné par ce projet (habitant et travaillant de l'autre côté de la vallée), mais j'aime l'idée de retrouver ce moyen de transport dont les mérites ne sont plus à démontrer. C'est un projet qui va dans le sens historique de notre ville, et nous différencie de ce qui se fait ailleurs. Osons y aller !</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	<p>avant de se pencher sur ce projet interessant mais couteux ,je constate quotidiennement les difficultés pour rejoindre saint martin le vinoux à sa zone et ce depuis bientôt 2 ans ! la cause ; un pont !</p>
Grenoble	<p>Totalement POUR le projet ! Tout ce qui pourra motiver les gens à ne pas utiliser de voiture est bon pour les grenoblois !</p>
Fontaine	<p>- quel est le nombre de vélos pouvant être transportés pour chaque type de cabines. Ceci sera-t-il possible quelque soit l'heure (il existe des restrictions dans le TRAM), à quel tarif, même si les cabines sont automatiques c-a-d sans personnel (comment i</p>
Grenoble	<p>Bonjour,</p> <p>Des participants à la réunion du 14/10 ont fait part d'un logiciel de datavisualisation. Est-il possible de le trouver en ligne?</p>
Grenoble	<p>Merci</p>
Sappey-en-Chartreuse (Le)	<p>Viiiiite !!</p>
Grenoble	<p>Ce projet semble bien peu ambitieux ! Et encore des facilités pour le CEA !!! Qui va de fontaine a st Martin le Vinoux ? N'y a t,il pas d'autres besoins / idées qui pourraient desservir plus de monde ? J'avais entendu parlé d'un projet qui permettait d'accéder jusqu'au vercors ! Juge inutile ?</p>
Saint-Martin-d'Hères	<p>Simple, efficace, rapide : vive le transport par câbles ! ... et vivement qu'il donne accès aux montagnes !</p>
Seyssins	<p>Très bonne idée ! Je soutiens l'idée bien que je ne vois pas très bien comment ce projet s'intègre dans le paysage urbain.</p>

	<p>Bonjour,</p> <p>j'habite Sassenage et j'ai une maison, un tel projet me paraît gigantesque, et surtout il détériorera le site, cette soif de construction, de transport, le toujours plus, est franchement inquiétant. Sans compter les nuisances sonores, est-ce vraiment utile.... Non je ne le pense pas.</p>
Sassenage	<p>Je m'oppose à ce projet.</p>
Échirolles	<p>Ce métro câble situé au coeur de l'Y grenoblois ne permettrait pas de solutionner 'la saturation des axes de déplacements' car situé bcp trop proche de Grenoble, sans possibilité de stationner et sans solutionner les déplacements saturés aujourd'hui provenant de véhicules extérieurs à La Métro. D'autres projets sont prioritaires, comme le développement de l'offre TER, de nouvelles gares et le doublement de l'autoroute car la voiture continuera tjs d'être le moyen de déplacement prioritaire (facilité des horaires, accompagnement des enfants à l'école, courses, etc ...).</p>
Sassenage	<p>Je suis en faveur de ce projet car cela m'aidera à faire le trajet Sassenage - Caterpillar Leom Blum Grenoble que je ne peux pas faire en Transport en Commun aujourd'hui car cela prend trop de temps et n'est pas assez flexible.</p> <p>C'est aussi un projet qui peut faciliter mon accès en ville. Je ne vais plus faire mes courses dans le centre de Grenoble a cause du stationnement et tranport (dois aller jusqu'a un P+R).</p> <p>C'est enfin un projet novateur pour la ville de Grenoble - qui illustre son cote high tech.</p> <p>Tant pis pour les impots supp que cela generera.</p>
Grenoble	<p>Bon projet,</p> <p>Je suis pour le projet de liaison par cable Je suis pour une ouverture des gares la plus longue possible: 5h-01h. Les + du projet: facilité d'installation sans perturber la circulation et la vie des usagers pendant la construction. Le projet demande peu d'emprise au sol. Ça permettra aussi à Grenoble d'être au devant de la scène (intérêt médiatique). Pas d'avis pour le projet à 4 ou 5, mais à priori plus de gare permet de rendre service à plus d'usager.</p>
Grenoble	<p>Bonne continuation</p>
Grenoble	<p>Je pense que ce serait une mode de déplacement judicieux qui permettrait de passer d'une rive à l'autre. Encore faut-il que ce projet aboutisse avec les financements nécessaires ! Comment se fait-il que Grenoble, n'ait pas encore ce moyen de déplacement, alors que d'autres pays, parfois moins riches, ont fait appel à POMA. Autrefois, une autre entreprise MONTINO également sur FONTAINE était spécialisée dans ce mode de transport seulement en station de ski. Les Grenoblois ou Isérois, seront-ils capable de 'lâcher' leur voiture....dans le tram, à part les étudiants, les personnes âgées et tous les gens qui ne payent pas (nombreux) le citoyen européen et bien élevé, ne veut pas vivre les incivilités à bord ! Alors pour le câble, les contrôles stricts et nombreux devront être mis en place.</p>
Grenoble	<p>Magnifique initiative! Très favorable à une ligne par câble, 4 arrêts de préférence. Pour les cabines et les pilones, la version standard me semble la plus avantageuse. Je suis pour l'automatisation aussi.</p>
Grenoble	<p>Ce projet est important ,à condition ,bien sur ,qu'il soit bien mis en ?uvre,avec un bon suivi et une sécurité d'usage soignée.</p> <p>Le choix de pylônes 'design' serait important si les disponibilités financières existent,car le reste peut être modifié après coup selon les besoins ,alors que ces pylônes une fois installés sont destinés à durer . Leur meilleure intégration dans le paysage serait aussi un gage d'acceptation par le public et de même un atout médiatique pour l'agglomération et son image nationale et internationale. Peut être un nouveau symbole ?</p>

	<p>Je n'ai pas l'impression que l'on puisse discuter de la position des stations. C'est dommage... je vous donne cependant mon avis.</p> <p>Remplacer les 2 stations Place de la résistance et Saint martin le Vinoux par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une station sur le toit du Pavillon de la mobilité Avenue des Martyrs - Une station rue Durand Savoyat : Pour les habitants de l'esplanade, de Jean Macé, de la nouvelle école... - Une station Casamaure Village Pour le parking de l'esplanade - Prévoir des cabines pouvant transporter facilement les vélos. <p>Cordialement,</p>
Grenoble	
Domène	EXCELLENT PROJET POUR LE FUTUR !
Fontaine	j'ai un avis très favorable à la réalisation de cet ambitieux projet pour la qualité de l'air dans notre métropole.
Grenoble	<p>Bonjour,</p> <p>J'ai cru rêver quand j'ai vu ce nouveau projet inutile. pourquoi tant de bêtises ? arrêtez d'utiliser notre argent à réfléchir sur de telles stupidités Aux prochaines élections nous ne nous tromperons pas croyez nous.</p>
Saint-Martin-d'Hères	<p>bonjour a tous je tenais vraiment a m'exprimé sur ceux projet du câble urbains oui en effet je suis très heureux d'apprendre que la métropole envisage de réalisé ceux projet pourquoi parceque ca fesais un bon moment que ceux sujet fesais le tour et puis c'est t'un genre de transport qui a l'air de plutôt bien marché dans d autre pays en Europe seule la france et t un peut en retard sur ca mes en tant que citoyen je suis entièrement favorable a ceux projet pourquoi d une part je pense que on gagnerais en temps et en heure pas d embouteillage c'est dans les air la c'est vraiment fort de fontaine a st martin le vinoux nous pouvont pas faire mieux car c'est le meilleur endroit pour placé ceux type de transport pour moi ca m'arrange ré alors j encourage a la majorité de la métropole a maintenir ce projet pour qu'il puisse aboutir merci beaucoup cordialement bonne soirée</p>
Bresson	<p>J habite Veurey. Une fois à la Poya, on a déjà le tram, mais c' est sympa.</p> <p>Par contre à quand un grand parking au niveau du péage de voreppe, un accès direct à Grenoble avec le Transisere ? Pour le moment il faut prendre la voiture pour aller le récupérer un pont barrage.</p> <p>Et en tant que veuroize je rêve d une possibilité de rejoindre Grenoble en BATEAU ! Ce serait vraiment vraiment chouette. Ils doivent aussi pouvoir être tirés par câble, les bateaux, non ?</p> <p>En tous cas le relié Veurey Grenoble n est pas direct, il est très long en TC et nous prenons nos voitures.</p> <p>Merci, M.C.</p>

Bresson	<p>J habite Veurey. Une fois à la Poya, on a déjà le tram, mais c' est sympa.</p> <p>Par contre à quand un grand parking au niveau du péage de voreppe, un accès direct à Grenoble avec le Transisere ? Pour le moment il faut prendre la voiture pour aller le récupérer un pont barrage.</p> <p>Et en tant que veuroize je rêve d une possibilité de rejoindre Grenoble en BATEAU ! Ce serait vraiment vraiment chouette. Ils doivent aussi pouvoir être tirés par câble, les bateaux, non ?</p> <p>En tous cas le relié Veurey Grenoble n est pas direct, il est très long en TC et nous prenons nos voitures.</p> <p>Merci, M.C.</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	<p>Tout-à-fait favorable au projet !!</p> <p>Les zones congestionnées en heure de pointe et dont les voiries bordées d'une rivière en fond de vallon paraissent difficilement élargissables à terme - que sont les sections entre Les Angonnes et Eybens d'une part et Uriage et Gières d'autre part - mériteraient bien également d'être étudiées dans la perspective de la mise en place d'un transport par câble. En particulier entre Gière et Uriage (ou Vaulnaveys pour rester sur le territoire de la métropole) avec la possibilité d'une liaison jusqu'à Chamrousse comme cela avait, me semble-t-il, déjà été évoqué par le passé. Reste la question de l'intégration de ces deux communes dans la métropole...</p>
Séchilien	<p>Bonjour,</p> <p>Le projet transport par câble ne serait il pas plus approprié dans une démarche plus global reliant saint martin le vinoux a quai en chartreuse et fontaine la poya au plateau du Vercors et de lié les 2 par le projet évoqué.</p> <p>réaliser juste le projet évoqué n'a pas beaucoup de sens, le développement du vélo avec des piste cyclable (style autoroute) et des passerelles reliant la presqu'île a fontaine et saint martin le vinoux serait + rapide et - chère et + rationnel.</p> <p>Pour faire simple : téléphérique utile quand ca monte et vélo en voie direct plus approprié au plat. (vélo assistance électrique pour les ancien)</p> <p>salutations</p> <p>Adrien vial</p>
Fontaine	
Saint-Egrève	<p>OUI au projet métrocâble. OUI à la rocade nord, de réalisation urgentissime. NON radical aux 'autoroutes' pour vélos. Gérard LANGLOIS</p>
Pont-de-Claix (Le)	<p>super !!!!!!!!!!!!! n'oubliez pas de relier les stations de sports d'hivers comme ca vous êtes sur de remporter la palme d'or de la plus grosse connerie humaine alors messieurs les instruits faite vos jeux. et les sans logis les pauvres les migrants et bien d'autres vous en faite quoi vous les ferai monter dans vos bennes pour faire les essais en charges !!!!! bravo la métró vous foncer directement dans le mur.</p>
Fontaine	<p>Les données de répartition des déplacements sur la presqu'île de Grenoble datent de 2007, et non de 2015. Quelles sont les principales hypothèses ayant conduit aux projections 2030 ? La comparaison avec une liaison bus n'est pas effectuée sur un itinéraire desservant les mêmes stations et selon une fréquence maximale possible, le critère du nombre de passagers transportés n'est pas pris en compte, pourquoi ? Le pourcentage du nombre de passagers transportés au regard des déplacements constatés et prévisionnels n'est pas mentionné, pourquoi ? Aucun élément d'enquêtes déplacements (nombre, origines / destinations) n'est disponible (identification des besoins), pourquoi ? Le choix des pylône et des cabines est orienté et minimaliste, pourquoi ?</p>
Saint-Egrève	<p>Je suis entièrement pour ce nouveau moyen de transport.</p>

	Bonjour, J'ai l'impression que la Métro tient absolument à ce que l'agglomération ait son câble : cf projet avorté (?) de la liaison vers le Vercors. En attendant , pourquoi ne pas prolonger la ligne de tram au - de la de l'école hôtelière jusqu'à clair ou Pont de Claix ? Il y a d'ores et déjà un besoin, il me semble.
Grenoble	
Saint-Egrève	Je suis favorable à ce projet . Nous avons en plus les sociétés, spécialisées mondialement , pour ce type de construction .
	Les données de répartition des déplacements sur la presqu'île de Grenoble datent de 2007, et non de 2015. Quelles sont les principales hypothèses ayant conduit aux projections 2030 ? La comparaison avec une liaison bus n'est pas effectuée sur un itinéraire desservant les mêmes stations et selon une fréquence maximale possible, le critère du nombre de passagers transportés n'est pas pris en compte, pourquoi ? L'ensemble des scénarios possibles de transport sur cet itinéraire spécifique n'est pas étudié, notamment un bouclage des deux lignes de tramway, pourquoi ? Une image de visualisation d'une liaison par câble en milieu urbain illustre le dossier, tout en étant nullement représentative de la situation rencontrée (implantation de pylônes au-dessus d'une voie existante), pourquoi ? Le cas de la protection de la faune (grands oiseaux) est évoqué dans le détail, un recensement effectif d'une telle faune a-t-il été réalisé y compris vis-à-vis des déplacements constatés (absence de telles mentions aux SCOT / SRCE), les lignes existantes d'aménage électrique, qui seront à franchir, sont-elles confrontées à de tels problèmes ? Le pourcentage du nombre de passagers transportés au regard des déplacements constatés et prévisionnels n'est pas mentionné (utilité publique d'une telle infrastructure au regard du volet traité), pourquoi ? Les procédures préalables administratives à mettre en œuvre sont passées sous silence tandis que les objectifs de réalisation et de mise en service sont mentionnés, pourquoi ? Le principal intérêt d'une liaison câble réside dans le franchissement rapide et performant d'un dénivelé, ce qui n'est pas le cas vis-à-vis de l'itinéraire projeté, pourquoi ? Aucun élément d'enquêtes déplacements (nombre, origines / destinations) n'a été recueilli et n'est disponible (identification des besoins), pourquoi ? Le choix des pylônes et des cabines est orienté et minimaliste, cela en traduit-il une volonté première d'en minimiser le coût d'une telle infrastructure de déplacements ? Les communes de la CAPV ne sont pas spécifiquement identifiées, certaines communes sont, dans les faits, bien plus proches de ce projet qu'un bon nombre d'autres communes de la METRO, le périmètre des impacts de ce projet s'en retrouve mal identifié, pourquoi ?
Autre commune	
Champ-sur-Drac	C'est projet utile . Cela permettra moins de véhicule à condition de prévoir les parkings. De plus cela améliorera l'attractivité de la ville..et des emplois. Un autre projet en plus de celui là serait un tunnel sous la bastille Ou autre pour éviter les embouteillages porte de
Saint-Egrève	Afin de permettre à ce projet de limiter l'entrée de voitures dans l'agglomération, une branche au niveau Sassenage Argentières pourrait s'orienter vers Saint Egrève. Cette branche desservirait la zone commerciale de Saint Egrève, la gare et le parking relais de Karben, voire le terminus de la ligne E au Fontanil. Cela constituerait une alternative rapide et offrant un large éventail de correspondances avec les transports en commun pour les personnes habitant en dehors de l'agglomération et s'y rendant quotidiennement.
Corenc	ce système est certainement judicieux mais pourquoi ignore-t-on l'asphyxie de la rocade sud et le substitut au tunnel sous la Bastille ?
Eybens	Ce projet sera en plus une fabuleuse vitrine pour notre constructeur POMAGALSKI connu dans le monde entier pour ses réalisations. Faites en sorte que ce projet lui soit attribué !!!
	Je soutiens fortement ce projet de Métrocable, très innovant, silencieux, sûr et efficace, et qui devrait contribuer à ce que de nombreuses personnes viennent étudier/travailler sur la Presqu'île en transport en commun et non en voiture, donc un progrès environnemental considérable - par contre je pense que le passage d'un mode à l'autre, par exemple tram -> câble à Fontaine doit être assuré, en revanche afin de réduire les frais d'investissement, il vaut mieux partir sur des cabines et pylônes non design - une desserte de la ZAC Oxford à côté de St. Martin-le-V semble intéressante mais l'utilité doit être bien étudiée ! en tout cas, j'espère que ce projet de métrocable verra bien le jour dans les années à venir, car compte tenu de la géographie avec rivières, autoroutes et voie ferrée à traverser, le câble a de grands atouts par rapport à d'autres solutions comme le bus.
Grenoble	
Saint-Egrève	Travaillant sur le polygone scientifique, je suis très intéressé par cette solution qui me permettrait d'avoir une solution de transport rapide et avec une fréquence importante en prenant le tram puis les cabines. Je ne suis pas intéressé par l'offre actuelle, tram E jusqu'à Alsace lorraine puis B jusqu'à la presqu'île qui fait un trop grand détour ou bus 22 qui n'est pas assez fréquent. La dernière solution est également de descendre du tram E à St martin le vinoux puis de traverser le pont d'Oxford à pied, mais une nouvelle fois la voie ferrée oblige à faire un long détour.. Je suis donc complètement pour ce transport.
Saint-Egrève	Un excellent projet à mettre en oeuvre ! Il faudrait envisager la même chose pour relier Noyarey à St Egrève.
	Ce projet me semble très intéressant, les routes étant saturées il faut utiliser un espace disponible en l'occurrence les airs. Ce projet a un coût important mais l'enjeu en vaut peut-être le coup ! De futures liaisons 'aériennes' pourraient ensuite être envisagées pour désenclaver d'autres vallées autour de Grenoble (vallée du Grésivaudan, Voironnais, Sud-Isère) à condition que toutes les infrastructures soient conçues pour que ce soit facile d'accès à l'usager et garantir un accès à coût attractif. L'important est de concevoir le projet en se mettant à la place de l'usager et réduire au maximum toute nuisance aux habitants se trouvant sur la voie envisagée. Le fait qu'il n'y ait aucun personnel aux stations me semble un peu surprenant, question sécurité, 'encadrement' pour les usagers (jeunes et moins jeunes) pour éviter tout incident.
Notre-dame-de-Mésage	Mais quel sera l'impact sur les impôts locaux ? Qui va financer ? est-ce que tous les citoyens 'Métro' verront leurs impôts augmenter fortement ! Le secteur Sassenage/Fontaine/Grenoble ne me concerne pas (résidant et travaillant dans le Sud Isère) mais je pense que c'est un beau projet !!

	Bonjour, pour ce projet de câble entre fontaine-st martin le vinoux. Vous évoquez des problèmes de congestion mais cette dernière est uniquement présente aux jours et heures de pointe du matin et du soir. En observant une carte, nous avons : - 3km à vol d'oiseau - 8km en voiture jusqu'au bout du pont d'oxford et 4km par la route pour 500m à vol d'oiseau de prime abord il paraît judicieux d'amener la partie manquante. après en accord avec le plan climat, le PPA, la cop21, la réduction des émanations, sur une distance aussi courte, il serait plus utile de promouvoir pour les particuliers l'usage du vélo. cela rendrait dans un premier temps plus fluide la circulation automobile des professionnels. Ensuite pour ces projets de transports par câble (accès urriage-chamrousse, vercors...). j'ai du mal à comprendre que l'on veuille implanter des infrastructures qui fonctionneront toute la journée pour répondre à une demande qui elle n'est présente qu'à certaines heures (2 heures le matin et encore moins le soir...). loobing des constructeurs...
Grenoble	
Vaulnaves-le-Haut	Bonjour, étudiante dans une école d'ingénieur qui permet de se spécialiser dans la branche des transport, j'aimerais connaître l'organisme qui a fait l'étude de ce projet. Cordialement, Elise HERVE
	pourquoi faire une station à Sassenage Argentières, cela ferait, je pense, des économies. On doit faire des économies, même si cela doit offusquer certains personnage. Ne sachant où se fera la station de départ de Fontaine La Poya, je suggère qu'elle se fasse sur le site du 'Drac-Ouest', c'est proche du terminus du tram, et il n'y aurait plus cette verrue nauséabonde, et le terrain serait occupé à bon escient.. Bien à vous.
Fontaine	
Grenoble	Je trouve que c'est une idée excellente qui renforcerait l'image de métropole moderne de Grenoble.
Saint-Egrève	Je suis globalement pour ce projet s'il s'intègre bien dans le paysage, avec des pylônes design. Je pense que les cabines de 10 à un rythme soutenu (chaque minute) est plus approprié que les cabines de 15 (moins souple, bousculades...). Je reste réservé sur les stations entièrement automatiques sans personnel, sauf si des vitres de protection du type VAL (métré de Lille) sont installées. Problème de sécurité évident. L'interconnexion plus adaptée avec la ligne A à la Poya mérite une station contiguë. Pour le reste, le projet me semble bien conçu et le trajet adéquat. Si cette ligne est effectivement utilisable avec un ticket TAG classique elle sera bien utilisée, donc rentable.
Grenoble	Bonjour, Est-il prévu de mettre en ligne les comptes-rendus des réunions pour ceux qui n'ont pu y assister ? merci!
	Ce projet me paraît inutile et absolument pas une priorité pour la Métro. Les déplacements se font sur les axes nord-sud et sur la rocade sud, je ne comprends pas ce qu'apporterait une liaison Fontaine Saint Martin le Vinoux. Habitant du nord de Sassenage il me paraît plus utile de rétablir les transports en commun qui sont devenus très insuffisants depuis septembre 2014 m'obligeant à utiliser plus ma voiture. Par ailleurs je me rend à Vizille quotidiennement et je plains les automobilistes venant de Vizille ou Vif qui se rendent à Grenoble, là il y a une vraie priorité, sans parler de la vallée du Grésivaudan.
Sassenage	
Autre commune	Je ne pense pas que ce trajet concerne beaucoup de monde. Ce mode de transport sera onéreux par rapport à la fréquentation. Et une question essentielle n'est pas posée. En cette période où le risque d'attentats sur le sol français est élevé, le survol du site du CEA par n'importe qui me paraît dangereux.
Saint-Martin-d'Hères	Oui ! Le transport par câble est un moyen de transport doux. Partout dans le monde, les exemples d'application du câble urbain fonctionnent bien et ont fluidifié la circulation (Amérique latine et du Nord, Afrique du Nord, Asie, Europe). Le projet actuel Fontaine-Saint-Martin-le-Vinoux est intéressant et permettrait de diminuer le trafic mais il faudrait également envisager une liaison ville/montagne sur le long terme, avec Chamrousse par exemple. Bursa et La Paz sont des exemples de réussite criants. Fiable, écologique, rapide, peu contraignant en termes de foncier, le câble possède de nombreux atouts.
	- Ce projet sur Grenoble, ville reconnue sur le plan national et international pour ses constructions de matériels de transport par câble, devrait sensibiliser la population et convaincre les décideurs à prendre en compte ce moyen de transport ds les villes. Grenoble a une carte à jouer - S'agissant du projet propose, je pense qu'il est bien construit et son utilité, 'si ce projet se concrétise', sera vite démontrée.
Grenoble	
Sassenage	Je suis très intéressé, car j'habite Sassenage, rue du Moucherotte) et travaille chez ST Micro Un commentaire: Pour impact visuel sur les habitations existantes, les vitres de la cabine pourraient se 'brouiller' automatiquement (totalement ou aux 3/4 de leur hauteur) à certains passages. Je l'ai vu en pratique à Singapour, pour les lignes de LRT qu'ils ont déployés dans certains quartiers et qui rasent les habitations.

Seyssinet-Pariset	<p>Le transport par câble est une excellente idée et solution. Il serait bien d'envisager ce mode de transport du côté de la zone INOVALLEE car pas de tram!!</p> <p>Je trouve que ce mode de transport donne du charme à la ville.</p> <p>Transport par câble je dis OUI!!!!</p>
Fontaine	<p>- très bonne idée qui a l'avantage d'éviter d'augmenter la circulation, les encombrements au sol et donc la pollution, je suis retraité mais en période d'activité j'aurais emprunté ce câble car je travaillais au polygone</p> <p>- à intégrer dans le projet de transport</p>
Meylan	<p>Un transport par câble me paraît une excellente idée. Il devrait être plus facilement accepté du fait qu'il concerne principalement des zones nouvelles ou réaménagées. Quel plaisir de se balader à une dizaine de mètres de hauteur ; ça change du 'rase-bitume' ; de belles photos en perspective pour les habitants et les touristes, car ce projet peut contribuer à l'attrait touristique de l'agglomération. Cependant il y aura des opposants car le projet standard n'est esthétiquement pas terrible. Il y aura des compromis et des talents à trouver pour rendre l'installation acceptable, voire belle, avec un budget lui aussi acceptable.</p>
Seyssinet-Pariset	<p>Un beau projet en perspective. Je suis convaincu du bienfait de ce type de transport pour la population grenobloise; pouvoir relier les 2 vallées en quelques minutes, quel bonheur.</p> <p>De plus, cela ne fera qu'accroître la renommée de l'agglomération (scientifique et écologique).</p>
Vaulnaves-le-Haut	<p>Il est essentiel de désengorger l'autoroute A480 et de réduire la circulation en zone péri-urbaine pour que l'air devienne respirable à Grenoble. Il en va de la santé collective</p>
Veurey-Voroize	<p>Je suis d'accord avec ce projet qui améliorera la traversée de l'agglomération à travers cette vallée.</p> <p>JF ETIENNE</p>
Autre commune	<p>Une très bonne idée. J'ai été impressionné par la commodité, sécurité et praticité du 'Seilbahn' (soit un 'Metro-cable') qui fonctionne depuis au moins une décennie à Bolzano, dans le Südtirol (Haut-Adige) d'Italie du nord. Il faut le faire! Ça marche!</p>
Fontaine	<p>Bonjour</p> <p>Ce projet est très intéressant et il créera un lien fort entre le l'ouest et l'est de l'agglomération. Vu la configuration de l'espace urbain de l'agglomération grenobloise, coupée par l'Isère, le Drac et l'autoroute, cette liaison urbaine me paraît indispensable pour unifier notre territoire, et beaucoup plus efficace qu'une simple liaison par bus.</p> <p>De nombreux habitants à Saint Martin le Vinoux et Saint Egrève travaillent sur le polygone scientifique et travailleront probablement aussi sur le futur parc d'Oxford. Aujourd'hui, à part en vélo, les accès de ces deux zones d'activités sont difficiles et compliqués de Saint Martin le Vinoux et Saint Egrève. Le métro câble est une solution prometteuse pour résoudre ce problème.</p> <p>Je trouve toutefois regrettable que cette liaison ne passe pas par le futur parc d'Oxford qui est par nature fortement enclavée. L'ajout en temps parcours est négligeable au regard du temps de parcours global et l'investissement additionnel ne représente que 10% de l'investissement global. Ce parc d'activité, complément du polygone scientifique ne sera attractif qu'au prix de cet investissement supplémentaire.</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	
Grenoble	<p>Excellente initiative, j'y suis très favorable!</p>

Autre commune	<p>Un vrai projet innovant permettant une nouvelle vitrine pour Grenoble.</p> <p>Le désengorgement de l'entrée EST de Grenoble devient une priorité. Par contre l'utilisation du transport par câble doit être incitatif, compris dans le prix du billet de la TAG/ Abonnement.</p> <p>Serait il possible de se connecter sur le réseau transisère.</p> <p>Des parkings doivent être disponibles aux gares extrêmes pour inciter à les laisser aux parkings. L'accès aux vélos est impératif (cabines réservées aux vélos) .</p> <p>Le transport par câble permettrait indirectement d'éviter le triplement des voies de l'A480? Auquel cas le financement ne serait plus un problème. Quel serait les effets sur le trafic routier?</p> <p>Salutations</p>
Autre commune	<p>Les fonds prévus pour ce projet seraient plus utiles pour une solution du transit routier car si on veut aller du haut grésivaudan au voironnais ou ailleurs l'agglomération grenobloise est saturée et ça va aller de pire en pire</p> <p>le projet de rocade nord était une excellente solution il est faux de dire que ça polluerait plus car ça désengorgerait la rocade sud le métrocable sera pris par quelques touristes et ce sera un gouffre financier inutile</p>
Grenoble	<p>Projet utile, bien documenté et répondant sans conteste aux besoins d'une presqu'île en plein développement. Facilitera les trajets transversaux actuellement complexes entre Chartreuse et Vercors.</p>
Grenoble	<p>NON, NON et NON à ce nouveau projet de construction inutile !</p> <p>Je ne veux pas de ce projet coûteux et inutile.</p> <p>Mes justifications :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Grenoble fait partie des villes les plus endettées de France, pas besoin d'augmenter encore sa dette. 2) Grenoble a l'un des plus forts taux d'impositions locales, pas besoin de voir mes impôts locaux augmenter. Les grenoblois sont au bord de l'asphyxie. Ils n'en peuvent plus de payer autant d'impôts locaux. 3) Les tarifs des transports en communs grenoblois sont déjà très chers. 2 euros le ticket pris dans le bus ! pas besoin de les voir encore augmenter. 4) le maillage du réseau de la Semitag est déjà très satisfaisant. Ces dernières années, deux nouvelles lignes de tram ont été construites, cela suffit maintenant. Sassenage, Fontaine, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux ont déjà une très bonne desserte par la Semitag. 5) Les chiffres de fréquentations avancés pour ce métrocable sont fantaisistes ! Je demande que soit publié les chiffres actuels de fréquentations des dernières lignes de tram construites : lignes D et E et que l'on compare ces chiffres de fréquentations avec ceux qui avaient été annoncés pour justifier leur construction.
Grenoble	<p>En conclusion : NON à ce projet coûteux et inutile.</p>
Grenoble	<p>je suis pour, avec 5 stations et en choisissant la minimisation des coûts en matière de cabines, pylones et automatisation</p>

	<p>Le projet me paraît très loin d'être une priorité, si on compare à des prolongements de ligne de tram (par exemple la E vers le sud ou prolongement du A au Sud ou à Sassenage) ou des améliorations de fréquence de la ligne E</p> <p>Je trouve le dossier biaisé:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le trafic estime 5000 voyageurs jour ne justifie pas un tel investissement. Même à 8000 voyageurs jour (sans doute très optimiste) On ne voit pas bien qui prendra le câble pour faire un trajet tram-câble-tram par exemple) on atteint à peine le trafic de l'ancienne ligne de bus 3. En comparant avec le tram E, trafic 45000 voyageurs pour 300 millions d'euros, le coût d'investissement est presque le double. - contrairement à ce que le dossier dit, la capacité du câble est loin d'atteindre celle du tram (30 rames de 275 personnes par heure dans les 2 sens, ça fait pas loin d'un ordre de grandeur de plus!) - le coût du scénario bus paraît largement surevalué: le trafic Presqu'île-Hotel de Ville ne paraît pas nécessiter une ligne chrono, au moins dans un premier temps, donc pas forcément de reconstruire le pont SNCF. D'autre part le bus permet une desserte beaucoup plus fine que le câble ce qui compense l'avantage en temps de parcours. Enfin, le câble n'est pas chauffé en hiver contrairement au bus. - il manque un scénario alternatif piétons-cycles pour la liaison Presqu'île-Hotel de Ville. Actuellement, il me faut 12 minutes à pied entre les 2 stations de tram avec un itinéraire non aménagé faisant un gros détour. A vol d'oiseau il semble y avoir 600 mètres, et un peu moins d'un km en passant par le pont d'Oxford si une passerelle est construite au-dessus du chemin de fer pour un coût certainement sans commune mesure et permettant un temps de trajet de moins de 10 minutes à pieds et de 2 à 3 minutes en vélo. - rien n'est dit sur le bruit des stations, sur le temps nécessaire pour accéder au câble depuis le sol, sur la sécurité à bord - pratiquement aucune information sur la disponibilité : combien de jours d'arrêt à prévoir en cas de vent, quel coût pour un service de substitution
Saint-Martin-le-Vinoux	Bref, on met la charrue avant les boeufs, à moins qu'il ne s'agisse de faire fonctionner des bureaux d'études ou de répondre aux demandes des lobbies pro-câble après l'échec de la liaison vers le Vercors?
Seyssins	Un projet de transport intéressant, moderne, novateur et propre pour relier les contreforts du Vercors à ceux de la Chartreuse. Je soutiens cette initiative.
	<p>J'ai cherché sur le site de laméto.fr les études préalables à ce projet de transport par câble entre Fontaine et St-Martin le Vinoux et...je ne trouve rien.</p> <p>Pourriez-vous donc m'indiquer où je peux trouver les informations utilisées par les élus et les techniciens pour ce choix.</p> <p>Il est important d'anticiper de futurs déplacements de personnes mais il me semble plus important de résoudre les problèmes actuels qui ne se trouvent pas sur l'axe du projet présenté.</p> <p>L'urgence est donc surtout de faciliter l'accès aux transports en commun existants afin d'amortir les lourds investissements engagés depuis de nombreuses années.</p> <p>Afin de réduire l'usage de l'automobile dans la cuvette grenobloise, pourquoi ne pas tester LA GRATUITE des transports de la SEMITAG sur une ou deux années (cela devrait coûter le même prix que le Métrocâble).</p> <p>Nous sommes TOUS EN DANGER avec cet air pollué.</p> <p>Il est temps que nos élus prennent leurs responsabilités car ils peuvent et doivent avoir le courage d'engager ce changement pour la santé et le bien-être de tous.</p> <p>Je pense que la concertation doit porter avant tout le choix des transports que nous voulons et pas sur le choix de la couleur des cabines.</p> <p>Économisons ces 60 millions d'euros d'investissement et ces 2,5 millions d'entretien annuel pour FINANCER L'URGENCE de diminuer le nombre de voitures qui circulent.</p> <p>Merci de penser aux transports de demain pour les projets urbains de cette zone.</p> <p>Le projet des Portes du Vercors n'est qu'au stade de la concertation et je crois que les besoins actuels en termes de déplacement ne retrouvent pas dans le Métrocâble...</p> <p>J'habite à FONTAINE et je n'ai pas de difficultés pour me rendre en TC sur les sites proposés dans ce projet car les tramways les desservent déjà.</p> <p>Il manque peut-être quelques passerelles vélos-piétons pour relier les communes.</p> <p>Le gros avantage des passerelles est qu'il n'y a pas d'horaire pour les emprunter et qu'elles favorisent les modes 'actifs'.</p>
Fontaine	Par avance merci de prendre en compte ces remarques.
Saint-Martin-d'Hères	<p>Une nouvelle ligne de tram serait préférable</p> <p>Si cela coûte plus cher au départ, à long terme on s'y retrouverait</p> <p>on a bien construit 2 ponts sur l'Isère et 1 sur l'autoroute pour la ligne B, ne pourrait-on pas en faire autant</p> <p>il n'y aurait pas de pollution visuelle sur la ville</p> <p>et en cas de problème technique, ce serait moins problématique</p>

Seyssinet-Pariset	excellent projet, tous les transports par câble de ce genre, déjà réalisés dans le monde, ont démontré une grande efficacité
Sassenage	bonjour, a qui vous voulez faire croire que ce projet se réalisera vous n'êtes pas capable à ce jour de faire une liaison par bus de sassenage à St EGREVE par le pont barrage en direct comme il y a 1 an.et je crois qu'il y a plus urgent CROLLES GRENOBLE PAR EXEMPLE OU SASSENAGE CROLLES OU IL Y A 15 KM de bouchon tous les jours matin et soir même MOIRANS GRENOBLE ALORS?ET LE RONDEAU?
Sassenage	je pensais aussi au projet de la liaison LANS EN VERCORS .FONTAINE ?vous devez vous ennuyer fortement pour inventer des solutions de ce genre par ces temps de bientôt disette réfléchissez il y a d'autres urgences.
Fontanil-Cornillon (Le)	Il me semble que faire une liaison transverse du type actuel 'métrocâble' est une hérésie complète alors que l'autre transverse Voreppe-Montbonnot est aujourd'hui encore complètement engorgée : La nouvelle ligne de tram n'y a rien fait / Regardez simplement les bouchons tous les matins : Ceux-ci démarrent maintenant avant le péage de Voreppe. Le maillage que vous proposez pourra être réalisé après la résolution de cette traversée . Je m'oppose à cette liaison en l'état.
Proveysieux	avis très favorable pour tout ce qui peut désengorger la circulation sans polluer, mais le coût ? et la sécurité ?
Noyarey	<p>Bonjour</p> <p>Je suis tout à fait favorable au projet de transport par câble dans l'agglomération grenobloise et dans ses alentours.</p> <p>H.Bonzi</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	<p>Je suis favorable au projet qui met en liaison rapide trois lignes de tram. Le nombre de stations va évidemment définir l'usage du câble'</p> <p>Soit un moyen de transfert entre ligne de tram. Soit une desserte</p> <p>Additionnelle des zones d'activité desservies.</p> <p>Je pense qu'il faut choisir clairement la seconde option en passant à l'option 6 stations.</p> <p>Le surcoût doit être financé par l'accroissement d'activité des zones industrielles et commerciales desservies et par l'accroissement du trafic induit. Donc les surcoûts dus aux stations supplémentaires 5 (la Saulee) et 6 (Parc d'Oxford) devraient être validés par des gains d'activité et de trafic évalués dans l'étude: quel trafic supplémentaire induit si on introduit la station 5 et la station 6.</p> <p>Pour la zone d'Oxford là station supplémentaire pourrait faciliter la construction d'infrastructures telles que un hôtel avec des salles de conférences ; un restaurant pour les visiteurs de la ZAC. Cela accélérerait aussi l'aménagement prévu de la zone de l'étang et son accessibilité aux visiteurs de la Presqu'île et des habitants des alentours (St. Martin Le Vx et St. Egrevé)</p>
Fontaine	<p>Arrêtons de dépenser l'argent public pour des projets coûteux et sans intérêt... le réseau routier et celui de la SEMITAG suffisent à eux deux pour permettre aux personnes de se rendre de FONTAINE à SAINT MARTIN LE VINOUX à moindre frais ...</p> <p>Le problème de contournement de l'agglomération Grenobloise est à mon avis un enjeu plus important et c'est pas une liaison par câble des deux côtés de l'Isère qui vont régler ce problème... Nous avons lutté durant des années pour essayer de faire disparaître les câbles électriques et les pylônes ... c'est pas pour en ajouter d'autres .</p> <p>Avec le désengagement de l'Etat qui a notamment entraîné l'augmentation des Impôts Locaux, il serait sage de ne plus en ajouter sur les taxes des contribuables... soyez raisonnable et cessez d'endetter les 'Grenoblois' qui ont de plus en plus de mal à survivre.</p>
Grenoble	<p>Est-ce qu'un passager allant de La Poya à St. Martin le Vinoux doit changer de cabine à chaque station ?</p> <p>Vous indiquez un débit max de 1500 passagers/ heure/ sens : quid des heures de pointes. Ce système ne peut être valable que si le flux est homogène tout le long de la journée (cas des stations de ski) mais aura du mal à supporter les heures de pointes du matin et du soir.</p> <p>Vous parlez de la sécurité 'accident' mais que peut faire une personne agressée à l'intérieur d'une cabine ?</p> <p>A quelle hauteur sont les stations (au niveau du sol ?) Sont-elles accessibles aux PMR ?</p> <p>D'avance merci pour vos réponses</p> <p>J. MAURICE</p>

	<p>Encore une aberration de plus, avec ce projet qui va couter une fortune en investissement et en exploitation ! Les lobbies Grenoblois sont tenaces. Le gros problème à Grenoble, c'est de traverser le contournement de la ville pour aller de voreppe en direction de l'Oisans et le périphérique sud. Les industriels en ont assez des ces bouchons permanents en semaine. Lors des embauches nous devons bien faire attention que la personne habite du même coté que l'entreprise, car pour beaucoup, les moyens de transport publics ne sont pas utilisables.</p> <p>Plutôt que de réfléchir à ce nouveau projet qui ressemble plus à un manège de foire qu'à l'utilité publique, il vaudrait mieux s'inquiéter du départ en suède de l'ILL !!! Ceci risque d'être effectif dans 2 ans. Cette entreprise génère un très gros chiffre d'affaires en sous traitance et sa fermeture sera la perte de milliers d'emplois ! Je ne sais pas à quoi pense tous ces élus de la région, car à force de laisser partir les entreprises, ou allons nous trouver du travail ? Beaucoup d'entreprises de - production - de la région sont totalement écroulées par l'absence de réponse aux problèmes circulatoires entre Voiron et Crolles ! Voilà notre vrai problème à régler, mais pas celui d'installer un engin de cirque qui va servir à qui ? La traversée sera agréable pour la vue, le débit sera notable seulement le week end.</p> <p>Je trouve ce projet sans intérêt et je sais de quoi je parle ! J'ai travaillé dans les transports par câbles pendant 30 ans.</p>
Autre commune	
Sassenage	Je suis pour, très bonne initiative.
	<p>Bonne idée cette ligne par cable.</p> <p>Ca compensera un peu la non-desserte de la presqu'île par le tram pour les habitants de la vallée qui y travaillent (arrêter le E qq part à l'esplanade et prolonger la ligne B au dessus de l'Isère pour rejoindre SMLV et St Eg vers la mairie de SMLV aurait desservi un plus grand nombre d'utilisateurs, mais c'est le passé!).</p> <p>Pour le cable: 1 REFLECHIR sans a priori aux trajets/nb d'utilisateurs dans les différentes hypothèses, avec par ex. l'aide des employeurs des zones indus et ciales qui peuvent fournir des données anonymes sur les domiciles des salariés. Si on avait fait ça pour le tram E, on serait probablement allé à CAP 38 (3000 emplois dans les 500m autour du carrefour des abattoirs) plutôt qu'à Fontanil.... Mais il y avait des dogmes...</p> <p>L'arrêt cimetièrre de SMLV me semble tout à fait inutile si on prévoit un passage piétons-vélos (utile, celui-là!) au-dessus des voies.</p> <p>Comment mieux desservir la presqu'île? Un trajet un peu plus sinueux et une deuxième station près du Drac (si le CEA accepte une entrée par le haut!)?</p> <p>Pourquoi ne pas faire arriver le cable à la station actuelle Fontaine la Poya ? Ça a l'air plus simple/moins cher?</p> <p>Attention à la simplicité des trajets de correspondance: La correspondance tram B-bus 22 place de la résistance est un bel exemple à ne pas suivre.</p> <p>ET pourquoi pas un tracé en 5 stations: Casamaures- tram E <=> CEA cambridge tram B <=> station près du Drac pour ILL-ESRF-IBS-ST <=> station Fontaine-Sassenage vers la zone industrielle de l'Argentière <=> Fontaine la Poya tram A</p> <p>Un peu plus long, mais bien meilleure desserte directe des emplois de la presqu'île: entrée principale du CEA-ENSPG sans reprendre le tram, et station plus centrale pour le gros pôle ESRF-ST-IBS-ILL.</p> <p>En effet, il faut viser d'abord les trajets dom-travail qui peuvent éviter des voitures dans l'aggllo, et donc limiter le nb de ruptures de charge (correspondances)</p>
Saint-Egrève	
	<p>Bonjour,</p> <p>concernant le transport par cable, je pense que c'est une bonne chose à mettre en place surtout lorsque l'on a un leader mondiale de cette technologie dans la region.</p> <p>J'espere que l'on travaillera en collaboration avec cette societe.</p> <p>concernant le choix du trace, je ne vois pas l'interet de la decision.</p> <p>Pourquoi ne pas commencer avec des volumes plus important avec une ligne Voreppe - Grenoble Gare en survolant l'autoroute, ou alors Crolles - Nef Chavant. le tout en incluant le tarif du transport dans le prix du peage. Puisque la volonte de la metro ou de la ville est de reduire le volume de voiture. pourquoi pas une autre ligne survolant la rocade sud et interagissant avec les lignes de bus traversant la rocade sud et entre meylan et Grand-place.</p> <p>Essayons d'avoir un projet avec de l'ambition, reellement utile et avec du volume.</p> <p>enfin, cela n'est qu'un point de vue personnel.</p>
Échirrolles	Cordialement

	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis assez inquiet des images insérées en réunion d'échange. Alors que la Presqu'île fait l'objet d'une forte identité architecturale. Le transport par cable semble avec ses pylones et gares standards un objet ressemblant aux remontées des années 70 en station. NE peut on pas faire comme sur certaines lignes de metro (cf ligne 1 à Paris pour les stations des Champs Elysées ou du Louvre) des stations identitaires du lieu desservi ?</p> <p>Même ressenti du côté des pylones : Il faudrait des pylones qui s'insèrent dans la ville et les bâtiments environnants.</p> <p>Cordialement</p> <p>Emmanuel Barras</p>
Grenoble	
	<p>Habitant Le Fontanil et travaillant sur la presqu'île de Grenoble, je suis très intéressée par la réalisation de cette liaison.</p> <p>En effet, pour me rendre au travail, j'emprunte les lignes de bus express, et suis très souvent (voire en permanence) assujettie au bouchons de l'entrée sur Grenoble.</p> <p>La ligne E ne m'est pas d'une grande aide pour ce trajet, car de fait, avec ce transport, je suis obligée de transiter par le centre ville pour rejoindre la rue des martyrs, ce qui prend beaucoup de temps.</p> <p>Je suis donc très favorable à cette liaison, dont la construction me semble avoir un impact minimum sur la circulation déjà difficile (au contraire de celle de la ligne E).</p> <p>Marie Guillon</p>
Fontanil-Cornillon (Le)	
	<p>bonjour je trouve que le projet du transport part cable va redonner a cette agglomération de l'air en déplacement doux bonne initiative de la part de la métro a ceux qui concerne a vouloir développé les déplacement et les transport en commun ceux projet s'inscrit comme un mode de transport plus efficace plus rapide en temps et en heure plus propre pas du tous polluant de relier le cable sur c'est quatre commune c'est une idée de genie et très bien réfléchié pk parceque sur c'est quatre commune y a deja les tram qui son desservie donc sa va crée des correspondante je trouve l'idée bien réfléchié moi je c qui vie a st martin le vinoux je pense etre un usager de ceux genre de transport fallait que notre agglo développe ceux genre de transport car je vois se transport marche de partout en europe . et je pense que sa va re dynamisé c'est quatre commune de l'agglomération alors oui en tant que citoyen je suis favorable a ceux projet du cable . en plus cela fait très longtemps que la métro en parle . et oui ci on parle de développé le transport en commun oui alors le cable va s'inscrire comme de developement du transports en commun des logement seront en réalisation autour de ceux transport oui je trouve que ceux projet à été fait inélegamment je vous en remercie espéreront que ceux projet va pouvoir démarré et qui sera réalisable bonne journée</p>
Saint-Martin-d'Hères	
	<p>bonjour je suis en fin très heureux d'apprendre que la metro envisage d'installé un transport part cable . car moi qui habite a st martin le vinoux et je bosse vert la presqu'île je vais largement gagner en tant et en heure plus besoin de faire le tour en tram . je trouve l'idée très mur et vraiment intelligemment bien réfléchié de mettre un cable sur c'est quatre commune la parceque sa va faire des correspondante avec les tram des zone qui seront habité part c'est nouveaux logement sa va redonné et re dynamisé c'est quatre commune alors oui ci ceux projet peut être réalisable oui je suis largement favorable aux cable sur l'agglomération merci passé une très bonne journée</p>
Saint-Martin-d'Hères	
	<p>Excellente idée que ce projet de transport par cable dans une agglo saturée par la circulation automobile, et qui abrite l'un des plus importants concepteurs de ce mode de transport !</p>
Eybens	Puisque le Vercors n en veut pas, faisons le à Grenoble
	<p>Le traitement esthétique de la gare de téléphérique sur la Presqu'île doit être en cohérence avec l'architecture soignée des bâtiments qui seront construits préalablement à cette gare.</p>
Pont-de-Claix (Le)	De plus l'emplacement prévu pour cette gare entre les deux bâtiments (Siège Crédit Agricole sud Rhône Alpes) parait étroit. Cela m'interroge sur cet emplacement. pourquoi ne pas l'avoir positionné sur la place de la résistance ?
Saint-Egrève	<p>- ce projet est séduisant et sympathique : aérien, souple, silencieux. Ces qualités doivent rester ds sa réalisation : souplesse notamment, pr une extension possible, vers le vercors ou autre.</p> <p>- Intermodalité : attention ! le schéma de la station St marti</p>
	<p>Dans l'agglomération, des lieux sont défavorisés par rapport aux transports en commun alors qu'ils sont très peuplés et ou il y a beaucoup d'emploi.</p> <p>C'est pourquoi je propose d'équiper en premier ces zones avant d'équiper celle qui ont l'accès au transports en commun.</p>
Tronche (La)	Je prends l'exemple du sud, pourquoi ne pas commencer par un cable reliant le terminus du tram E coté sud avec le pont de claix ou vif ?

	<p>Bonsoir,</p> <p>Je ne comprends en quoi consiste la concertation. Je pensais que le simulateur enregistrerait mes préférences. Les voici donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> * pour le projet * pour les deux stations * pour les cabines 15 places design * pour les pylones design <p>C'est l'option la plus chère. Mais parfois, il faut voir grand, car à mon avis, de toute façon, cela tire tout (urbanisme, technologie, engouement, nouveauté, envies de créer, changement, ouverture de nouveaux horizons) vers le haut..</p> <p>En tout cas, BRAVO pour le site ! Remarquablement bien fait et efficace ! Franchement, je suis impressionné.</p> <p>Cordialement,</p> <p>Pierre</p>
Grenoble	
	<p>Excellent projet, transverse qui évite de passer par le centre de Grenoble.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Je pense indispensables les stations intermédiaires (la Saulée, Parc d'Oxford) en prévision des nouvelles zones d'activité professionnelle et d'habitation (Portes du Vercors, Parc d'Oxford). - Je pense indispensable que les vélos puissent rentrer dans les cabines et que l'accessibilité des vélos/poussettes/fauteuils roulants aux stations soit facile. <p>Ce n'est pas tant pour les travailleurs de la Presqu'île en semaine (le vélo est pour eux une alternative au câble, pas un complément), mais pour les familles le WE qui iront par exemple à l'Ovalie, aux Vouillants, dans le futur Parc Mikado... C'est pourquoi je pense que les cabines 15 places sont mieux.</p> <p>Si je pense à autre chose, je ferai un autre avis.</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	
	<p>ce projet de câble est inutile</p> <ul style="list-style-type: none"> -au mieux il y aura 8000 personnes/jour ; c'est ce que fait une ligne de bus moyenne de l'agglomération -on dépense 90 millions d'€ pour une ligne qui va en zig zag uniquement pour relier de futurs quartiers qui, s'ils se font tels que les projets les prévoient, n'ont aucune raison d'être reliés entre eux -aucune comparaison sérieuse n'a été faite avec une ligne de bus <p>ce projet est présentée à concertation uniquement parce que l'état a débloqué des crédits pour les études (et pour le projet) et que c'est le seul dans l'agglomération qui tienne la route (plutôt très peu) et qu'on espère donner du travail à une entreprise de câble installée localement. Le problème est que, si le projet se fait et fonctionne avec très peu de passagers, c'est cette société qui aura mauvaise réputation...</p>
Pont-de-Claix (Le)	
Saint-Martin-le-Vinoux	<p>Je ne suis pas grenobloise mais y séjourne très régulièrement chez enfants et petits enfants.</p> <p>Je suis particulièrement intéressée par ce projet complètement novateur qui valorise le transport urbain communautaire et qui j'espère verra le jour. Merci de me tenir au courant</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	<p>Je ne suis pas grenobloise mais y séjourne très régulièrement chez enfants et petits enfants.</p> <p>Je suis particulièrement intéressée par ce projet complètement novateur qui valorise le transport urbain communautaire et qui j'espère verra le jour. Merci de me tenir au courant</p>
Seyssins	<p>Il faudrait, afin de desservir les projets de transports que sont notamment le câble (mais aussi les lignes de tram et lignes chrono), davantage de parkings-relais de grande taille (beaucoup sont actuellement saturés) et idéalement placés, c'est à dire AVANT les zones de bouchons. Je pense notamment à la zone desservie par le futur câble: Sassenage, Fontaine, Veurey... jusqu'à Voreppe? Ces parkings-relais 'totem' auraient une fonction utilitaire et symbolique: marquant l'entrée de l'agglomération, ayant une forte visibilité pour les conducteurs, les incitant vraiment à poursuivre leur parcours en transports alternatifs. La politique de transports de la Métro et du SMTC n'en serait que davantage renforcée et légitimée. Pour cela, peut-être serait-il nécessaire de trouver les emprises foncières vraiment stratégiques. A titre d'illustration, les P+R de Saint-Egreve, du Grand Sablon notamment sont saturés; et celui de Catane inaccessible à cause des bouchons.</p>

	<p>Le point de départ coté ouest du câble est mal choisi pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les personnes qui descendent du plateau du Vercors seront obligées de traverser Sassenage pour rejoindre le départ à la Poya. Cette clientèle ne viendra pas au câble. - Le parc de l'Ovalie avec toutes ses installations sportive continuera à être complètement isolé et mal desservi par les TC. - La traversée de Sassenage deviendra encore plus encombrée. <p>plusieurs propositions:</p> <p>Avec un départ au pied de la descente du Vercors à coté du chateau de Sassenage, ont ouvre la possibilité d'améliorer le temps de transport entre le Vercors et Grenoble et de pousser les voitures à stationner dans un parking relais agrandie pour l'occasion sans qu'il soit nécessaire de traverser Sassenage.</p> <ul style="list-style-type: none"> - un arrêt du coté de l'Ovalie permettrait enfin au pratiquants des installations sportives qui viennent de la presqu'île de prendre le tram et le câble au lieu de prendre leur voiture. - un départ à coté du chateau de Sassenage mettrait les habitants des communes en aval de Sassenage à un temps de transport très raccourcis par le multi modale et réduirait le nombre de voiture qui traverse Sassenage. - la logique de relier les ligne A, B et E est plutôt bonne à priori, mais c'est le terminus du A à la Poya qui pose problème car il provoque un trafic important entre le rond point à l'entrée nord de Sassenage et la Poya
Grenoble	
	<p>bonjour,</p> <p>je ne suis pas d'accord avec ce projet, qui présente un coût public important, pour un trajet qui ne va concerner qu'une minorité de personnes sur le territoire métropolitain.</p> <p>Je crains que cela soit peu rentable économiquement.</p> <p>Il y a d'autres priorités me semble t'il: augmenter la fréquence de TOUS les trams pendant les vacances scolaires (la plupart des gens travaillent pendant les vacances scolaires !), renforcer les lignes de transports en commun est - ouest dans l'agglomération (car saturation de la rocade sud)</p> <p>ou encore trouver des solutions pour que les logements soient moins chers dans l'agglomération...</p> <p>ce sont des actions qui peuvent concerner plus de monde.</p>
Gières	cordialement,
	<p>Le câble est une excellente solution pour répondre aux problématique de mise en place de TEC dans des zones déjà construites ou bien comportant des obstacles naturels (Isère) ou non (autoroute)</p> <p>1. Le tracé proposé ici est intéressant mais le projet tel qu'il est présenté n'inclue pas suffisamment la problématique du mode de déplacement des personnes qui viendront utiliser ce mode de transport. Tous les utilisateurs ne viendront pas à pied donc il faut prévoir des parkings (en silot) des parking à vélo, densifier l'accès par bus, etc... Ce problème me semble avoir été sous-estimé (voir même ignoré) dans ce projet.</p> <p>2. La problématique actuelle est à ce jour moins l'interconnexion des 3 lignes de tram que l'accès à grenoble par l'autoroute en venant de voreppe. Une première phase de métrocable serait extrêmement utile partant de voreppe pour rejoindre, par exemple (?) la Poya. A voreppe, il y a de la place pour faire des parkings et cela désengorgerait l'autoroute en incitant les automobiliste à utiliser les TEC avant d'entrer sur grenoble. Une seconde phase complémentaire serait ensuite l'interconnexion des 3 lignes de tram.</p>
Sassenage	
Grenoble	Projet pertinent permettant de relier les trams entre eux et évitant l'utilisation de voitures/bus: + écologique, + rapide
	<p>Suite à la publication du complément 39 questions/ réponses, je me suis lancée dans une comparaison du coût de fonctionnement par voyageur avec le tram et j'arrive à un coût plus de 3 fois élevé pour le câble.</p> <p>Longueur du réseau tramway: 12.7+10.5+9.4+2.6+11.5=46.7 km (dont 42.7 de réseau ferre). Coût de fonctionnement 775 000 euros/km. Nombre de passagers/jour ouvre d'octobre 2008 (source https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_de_Grenoble) 98700+64700+48600+5500+est.45000= environ 260 000 à répartir sur 46.7km soit 5500 passagers par km de ligne. Pour le câble 600 000 euros/km et 5100/4=1275 passagers par km de ligne, soit un ratio de 3.3.</p> <p>On peut aussi croiser les chiffres en regardant les émissions de CO2 par km et passager, 10g pour le câble contre 3.1 pour le tram (source http://www.transilien.com/static/bilan-carbone-aide), 3.3 fois plus.</p> <p>Conclusion: investissons l'argent public plus judicieusement là où les besoins existent aujourd'hui (prolongements de lignes de tram)! Gardons ce projet sous le coude lorsque la A aura été prolongée vers le Nord, ce qui permettra une liaison tram A nord-câble-tram E nord en shuntant le centre ville, et que le trafic estime du câble sera au moins le double.</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	
Saint-Egrève	J'ai une question : il n'est pas abordé sauf erreur de ma part les pbt de dénivelé st Martin le Vinoux est plus bas que la voie ferrée ,Isère et autoroute ne faudra t il une gare d'arrivée haute ?
Grenoble	UN PROJET BIEN COUTEUX POUR UN DEPLACEMENT PREVU GRACE AUX TRAMS QUELLE IDEE UN PEU ' M'AS-TU VU ' ... UN TELEPHERIQUE POUR RELIER LE PLATEAU DU VERCORS OU VERCORS OU GRENOBLE A CHAMROUSSE SERAIT SYMPA ET PUIS LE GROS PROBLEME DE LA CIRCULATION A GRENOBLE EST PLUS L'AXE NORD VERS LA VALLEE DU GRESIVAUDAN QUE L'EST - OUEST, ME SEMBLE-T-IL ? CONCLUSION : JE SUIS CONTRE.

Meylan	Bravo pour ce projet. Pourquoi avoir tant tardé à envisager de l'installer : les entreprises comme 'Poma' ne sont-elles dédiées qu'à l'export ? Voir les réalisations partout dans le monde et rien sur l'hexagone ! Il est grand temps que l'agglo mène ce projet à sa réalisation. Et assez de tergiversations pour de vains prétextes. Osons inventer le XXI ^{ème} siècle.
Grenoble	Pensez plutôt à desservir un petit pôle de quelques milliers de travailleurs quotidiens qui s'appelle Inovalée ... On veut bien limiter la voiture mais 1h30 de transport en commun tous les jours pour faire 10km à 800? l'année faut pas abuser... Le pass navigo est moins cher, illimité en zones et dessert mille fois mieux. Ça pèse sur les entreprises et sur les travailleurs. N'oubliez pas que l'attractivité grenobloise se concentre principalement sur son emploi. Après quelques années sur Grenoble, je ne rêve que de déménager.
Sassenage	Il faut arrêter de nous prendre pour des ânes.....vous parlez d'expression libre, de concertation et de toute façon vous ferez comme vous avez décidé. Même si je ne suis pas opposé à votre système de transport par câble il y a d'autres systèmes de transport par câble qui sont capables de faire mieux avec comme seule différence un coût plus faible, malheureusement ce n'est pas ce VOUS avez décidé. C'est aussi dire que vous allez continuer la construction des voies de TRAM alors que sa mise en ?uvre est très largement supérieure en coût à un transport par câble, peu importe le type.....ainsi que l'emprise au sol.....la rapidité de réalisation est au moins 10 fois plus faible.....mais....car il a un mais ce n'est pas dans vos gènes. Comprenez qui pourra...
Saint-Egrève	Je travaille au collège Fleming à Sassenage. Compte tenu du faible impact de la 5ème gare, du quartier à venir, je pense que cet projet supplémentaire est justifié.
Grenoble	Vous dites : 'L'intrusion visuelle est le sentiment que les habitants peuvent ressentir d'être observés dans leur habitation par les passagers de la télécabine. Cet impact concerne essentiellement la ZAC Portes du Vercors...' Cela concerne également toutes maisons individuelles existantes sous le tracé ou à proximité. Et de cela, vous n'en parlez pas. Hormis cela, projet intéressant, pertinent et ludique.
Saint-Egrève	faites vraiment un effort sur l'architecture des gares, les premières esquisses proposées sont horribles et décevantes, ok pour de l'écologie mais il faut aussi de l'écologie visuelle'. j'attends avec impatience les prochains résultats
Grenoble	Magalie ROUSSEL

	Bonjour, J'ai participé à l'atelier du 14/10 à Grenoble. J'ai trouvé que celui-ci était assez limité au niveau de la concertation (choix effectivement pertinent du câble sur ce parcours ou non ; choix du tracé ; station supplémentaire au pont d'Oxford...) et qu'il ne nous permettait pas de discuter sur des points non précisés sur le 'cahier de concertation'. Il est dommage que le document 'questions-réponses' ne nous ait pas été donné avant ces ateliers. Nous avons perdu beaucoup de temps à chercher des réponses auprès des techniciens et par conséquent nous n'en avons pas eu assez pour discuter sur le fond et la problématique concernant les transports à l'entrée nord-ouest de l'agglomération grenobloise. Après avoir lu le 'cahier de concertation, avoir assisté à un atelier, lu le document 'questions-réponses', j'ai toujours des doutes concernant l'utilité de ce projet de télécabines, à cet endroit, à moyen/court terme, surtout lorsque que l'on prend en considération le coût (près de 60Meuros) rapporté au nombre d'utilisateurs (entre 5000 et 8000 voy/jour). J'ai du mal à voir à qui cela va s'adresser et en quoi cette télécabine va inciter les actuels automobilistes (venant a priori de la cluse de Voreppe) à utiliser ce moyen de transport. A aucun moment il n'est précisé comment se répartiront les flux ? Est-ce que les usagers utiliseront la ligne de bout en bout ? Est-ce qu'ils continueront leur trajet via les trois lignes de tram ? Tout cela est un peu flou. La comparaison avec l'hypothèse d'une ligne de bus est intéressante mais complètement faussée voire de mauvaise foi. Pour rappel, le trafic attendu est de lorsque de 5000 voy/jour. Est-ce que cela justifie vraiment une ligne de bus Chrono sachant qu'actuellement ce flux de voyageurs n'existe pas (avec le projet des Portes du Vercors, il en sera peut-être autrement ?) ou qu'en partie avec la ligne Proximo 22 (entre Saint Egrève et Presqu'île) et les lignes Chrono C6 et Flexo 54 (entre l'Argentières et Presqu'île). Sur ces trois lignes, quelle est actuellement la fréquentation journalière moyenne ? Ensuite, pour chiffrer le coût de la mise en place d'une ligne Chrono entre Saint Martin le Vinoux et Fontaine, on nous dit qu'il faudrait faire de très importants travaux ; travaux qui n'ont jusqu'à présent jamais été fait pour aucune autre ligne de bus : à Grenoble, aucune ligne de bus n'est en site propre intégral, on n'a jamais élargi trois ponts pour y insérer une voie de bus dans chaque sens (cf le pont Lesdiguières entre Claix et Pont de Claix où passe la ligne C2) etc... Et malgré de 'gigantesques' travaux, on arrive 'péniblement' à un coût de 32Meuros, ce qui est énorme pour une ligne de bus sur cette distance (environ 5km) mais qui reste tout de même deux fois moins cher que cette télécabine (sur 3,7km) ! Est-ce 4 min de gagnées sur un trajet de 4-5km justifie de dépenser 30Meuros de plus et cela au détriment d'une desserte bien plus fine de la part d'un bus ? Ensuite, il n'est pas réellement abordé la question d'une éventuelle réorganisation du réseau bus dans le secteur. Quel est le devenir de la ligne 22 ? Pour la ligne C6, en lisant entre les lignes, on comprend qu'il est question de la limiter à l'Argentières obligeant de facto une rupture de charge qui est toujours pénalisant pour l'utilisateur. Ce qui est dommage également c'est que les liaisons piétons et cycles n'aient pas été étudiées. Combien coûterait, par exemple, de faire une passerelle entre la rue du Rachais à Fontaine et la Presqu'île ; au dessus des voies SNCF entre le pont d'Oxford et la station de tramway de l'Hôtel de Ville de Saint Martin le Vinoux ? Ce que je retiens de cette concertation et de l'atelier, c'est que l'on utilise le prétexte de l'engorgement de l'entrée nord-ouest de Grenoble, de l'innovation, du changement climatique... pour faire d'une télécabine, une vitrine de la Métropole (et sans doute par la même occasion d'une société locale spécialisée dans les remontées mécaniques mais c'est un autre débat). Mais dépenser 60Meuros pour une vitrine me paraît exagéré alors que, de mon point de vue, le prolongement du tram E au sud (tram-train vers Vizille), du tram A à Sassenage... sont des projets, certes également coûteux mais plus prioritaires. J'ai l'impression d'être revenu à la question de la ligne B et de constater que les arguments avancés pour la justifier sont de plus en plus flous.
Grenoble	À faire absolument contre la pollution
Sassenage	Je suis favorable à ce projet non polluant (même si je ne pense pas en avoir de réelle utilité, à titre personnel). Attention de prévoir (même si c'est à un horizon lointain) une formule d'abonnement commun avec la Tag, le TER (et Translère : ce qui n'existe pas aujourd'hui). Simplifier les formules d'abonnement pour que les gens s'y intéressent et les trouvent accessibles.
Autre commune	Cordialement.
Sassenage	Mesdames, messieurs, Un téléphérique vers Saint-Nizier, l'idée était intéressante, mais reliant Fontaine à Saint Martin de Vinoux, c'est faire n'importe quoi pour innover ! Qui va le prendre? sans parler du coût, de l'esthétique: Pylône de 20 mètres et cabines au dessus de nos têtes en pleine ville, : affreux ! Il serait plus logique de prolonger la ligne A du tram, c'est dans ce sens que ça coïncide, en plus avec le projet portes du Vercors la circulation déjà difficile va devenir impossible dans le secteur. Assez de densification on ne peut plus bouger, plus respirer sur l'aglo et les gens ne laisseront jamais leurs voitures, alors un câble dans cet axe je ne vois pas l'intérêt. Salutations.
Saint-Martin-le-Vinoux	En tant qu'habitant de saint-martin-le-vinoux village, avis très favorable pour ce projet. Je souhaiterais que la multimodalité TC - vélo soit prise en compte. Le fait de pouvoir embarquer son vélo en dehors ou en cabine serait un réel plus.
Grenoble	Ce projet me semble démesuré, rien que la vue aérienne de la zone du projet devrait d'emblée discréditer ce projet. Les prévisions de fréquentation me semblent très largement surestimées. D'abord, la demande de transit entre Fontaine et St Martin le Vinoux est faible, et le téléphérique ne semble pas une option pratique pour les correspondances entre ces quartiers très bien desservis par le tram! Mieux vaut en effet retourner vers le centre-ville de Grenoble.

Seyssinet-Pariset	<p>ayant assiste a la reunion a fontaine, je voudrais ajouter plusieurs points la non priorite du projet par rapport au desengorgement de l a480 le cable oui, mais pas dans une transversale qui ne sera pas assez utilisee l arrivee sur la mairie de st martin le vinoux, ou allez vous faire des parking et pourquoi pas sur le secteur meylan la tronche, sans tram nous faire remplir des documents pour savoir quelle cabine nous voulions : le projet est il ficelé cordialement</p>
Fontaine	<p>Je suis tout à fait d'accord pour le développement des transports alternatifs dont le transport à câble fait partie. joindre st martin le vinoux et ensuite la tronche pourrait être faciliter grâce à ce type de transport qui est quasi impossible en journée j'habite Fontaine et travaille au CHU et cette liaison pourrait me faire gagner un temps conséquent alors allons de l'avant</p>
Seyssins	<p>Très bonne idée que ce métro câble. Il aurait d'ailleurs dû être conçu à la place du tram sur les Grands Boulevards. Nous possédons de plus la meilleure entreprise du monde pour délivrer ce projet.</p>
Autre commune	<p>Le projet est présenté sous son meilleur angle et ne met pas en avant les contraintes dont essentiellement la lenteur (14km/h) et l'absence de flexibilité au sens géographique et évolution. Il s'agit d'un tracé fixe qui, en dehors des heures de pointes, ne sera pas optimisé. Les cabines tourneront souvent à vide avec très peu de personnes, donc le taux de remplissage restera relativement modéré, ce qui devrait générer de plus fortes intermittences en périodes creuses et donc une baisse de service. D'autres solutions existent, plus souples, plus évolutives, complètement propres et moins onéreuses, comme les PRT aériens combinés à des générateurs solaires. Il serait bien d'ouvrir le débat sur ces alternatives.</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	<p>je pense actuellement dans la situation économique et les infos dans le magazine Isère, Il y a d'autres priorités plus importante (l'emploi, la sécurité, résidences personnes âgées, crèches etc); Dépenser 45 M? pour ce projet est une honte pour tous les personnes qui dépend de vous. Saint Martin le Vinoux presque 6000 habitant par de policier, insécurité en évolution .</p> <p>J'ai l'impression que vous nos élues vous n'êtes pas sur la même planète que nous.</p> <p>faites tous ce que vous voulez de notre argent.</p> <p>Salutations L Capizzi</p>
Seyssinet-Pariset	<p>Je ne suis pas favorable à ce projet car je pense qu'il serait préférable de développer le tram avant de se lancer dans un nouveau mode de déplacement. Le transport par câble me semble être un moyen de transport intéressant pour de plus grandes distances. Je pense aussi que cela va considérablement enlaidir le paysage.</p> <p>Je me demande pourquoi la concertation est aussi courte dans le temps(1 mois) alors qu'il s'agit d'un projet très important pour l'agglomération autant en ce qui concerne l'évolution des transports en commun que du montant de la facture.</p> <p>Cordialement. Christelle LUPPI</p>
Fontaine	<p>Très bon projet pour l'environnement. J'espère vivement qu'il se réalisera.</p>

	<p>Je trouve le coût de l'investissement d'une liaison par câble disproportionné par rapport au nombre de passagers, Pas besoin non plus d'une ligne chrono, une desserte standard est largement suffisante,</p> <p>Concernant les chiffres annoncés, j'émetts une grosse réserve : annonce de 5000/j passagers puis 8000 / j, Considérant un AR, cela fait 2500 puis 4000 passagers / jours, Sachant que sur cet axe le mouvement sera pendulaire à 80% aux heures de pointe. la moyenne sur 3 heures sera de l'ordre de 800 voyageurs puis 1250 à terme. Cela me paraît fortement exagéré connaissant le secteur. Actuellement les bus assurent Fontaine sassenage / Presqu'île et d'autres bus 5t bEgrève. Ces bus sont la plupart du temps vides même quasi vides en dehors de heures de pointe. Le tram B et les Transisères desservent déjà les principaux flux d'accès Nord Sud. Pour la transversale Est/Ouest, pas besoin de ce projet par câble et si vous voulez faire une ligne, un bus électrique à cadence normale suffit. Pas besoin de ligne chrono, c'est du gaspillage d'argent par rapport au volume des passagers</p> <p>Gardez donc vos investissements pour les lignes qui en ont vraiment besoin. Si vous voulez investir, terminez donc la ligne de tram E en la prolongeant jusqu'au rondau avec un Parking Relais. Là au moins c'est utile, il y a du volume, beaucoup d'échanges et c'est une porte d'accès majeure à Grenoble. Cela redynamiserait le réseau d'accès sud par les TC. Cela fait des années que le SMTC se préoccupe du Nord et plus du sud Grenoblois., Dernier point : fait-on ce projet pour faire encore une fois de plus plaisir à quelques élus du plateau du Vercors qui travaillent sur la presqu'île ?</p> <p>conclusion : OK pour un bus électrique avec cadence normale, cela suffit amplement. Transport par câble inutile ce serait encore une fois un gaspillage d'argent public,</p>
Vарces-Allières-et-Risset	<p>Prêt à débattre avec vous sur mes propos et mon constat et surtout vous proposez des solutions réalistes économiquement pour transporter,</p>
Grenoble	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis favorable au projet de liaison par câble, il me semble que cela va dans le sens de l'innovation et qu'il faut aller de l'avant pour les transports en commun; d'autant qu'il y a un manque dans le sens Fontaine- St Martin le Vinoux . Penser à faire travailler Poma serait un plus car c'est une entreprise installée dans la région et de renommée mondiale. Cordialement. Fabienne MAGNIN</p>
Grenoble	<p>Ce projet n'est pas urgent, il serait bien plus utile de réaliser des prolongements de lignes de tramways vers Sassenage ou Pont de Claix.</p>
Grenoble	<p>On a l'impression que la Métro s'occupe plus de l'image (un téléphérique, c'est à la mode !) que des besoins de la population.</p>
Saint-Égrève	<p>Bonsoir !</p> <p>je ne pense pas que cet énorme investissement soit une priorité, compte tenu de la situation actuelle au sein de la Métropole; tout ce qui s'y passe fait régulièrement la 'Une' des médias nationaux et donne une image détestable de notre agglomération.</p>
Grenoble	<p>Bonsoir,</p> <p>Dans ce projet une attention légitime semble être portée sur la qualité phonique des installations ainsi que sur son intégration au paysage urbain. De manière tout aussi légitime, ces problématiques sont mises en vis à vis des nuisances que craignent éprouver les riverains et plus particulièrement des habitants. Au regard de l'insertion, on ne peut cependant qu'être surpris de l'inraisemblable proximité entre la gare de la place de la Résistance et l'ensemble de bureaux qui l'entoure. Une intégration et une acoustique très étudiées devra être démontrée au plus tôt sous peine de cristalliser la désapprobation des acteurs du sites et notamment du millier d'employés qui aura le bonheur de travailler avec ces équipements sous ses fenêtres. Bien cordialement, Nicolas Pigeon</p>
Grenoble	<p>Projet intéressant mais d'autres priorités devraient s'imposer, en tout premier lieu les extensions des lignes de tram.</p>
Gières	<p>Très bonne idée, ça aidera beaucoup à traverser la zone 'difficile' des 2 rivières +train + autoroutes. Prévoir des arrêts intermédiaires serait bien, genre 2 ou 3. Permettre aux passagers de monter avec leurs vélo serait encore mieux. Est-il possible?</p>
Sassenage	<p>Bonjour,</p> <p>Comme la dépense pour ce projet est de 8 M? et que pour la ligne de tram sur Sassenage est du même tarif, nous préférons en priorité la continuité de la ligne A jusqu'au Engenieres.</p> <p>Cordialement JJP</p>

Meylan	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis agréablement surpris par ce projet sur son principe, mais complètement horrifié sur sa localisation. En effet, à quoi cela sert-il de vouloir développer les liaisons intra muros alors que le matin il y a 1 heure de queue pour arriver dans le centre ville, depuis la cluse de Voreppe? Il y a là une incohérence, une aberration qui n'est pas digne d'une bonne planification des transports sur l'agglomération. Mon cousin qui est producteur de fruits et légumes dans la vallée du Rhône m'a dit ne plus vouloir venir sur Grenoble à cause des bouchons. L'agglomération est handicapée par ces bouchons nord/sud et vous voulez développer une liaison transversale? Vous marchez sur la tête?</p> <p>Domage car c'est un excellent principe. Il serait mis en oeuvre au départ de parkings- silos métalliques sur l'autoroute et en direction de la Presqu'île, alors là je vous dirais 'bravo'!</p> <p>J'ai vraiment l'impression que c'est un projet politique c'est à dire favorisant l'élection des élus concernés, mais pas un projet d'intérêt public. Je ne peux croire qu'il y ait plus de trafic dans votre projet que dans le projet nord- sud sur l'autoroute. Ni les autocars sur la voie réservée, ni le tram E, ni le train n'ont offert de solution pour cet embouteillage nord de l'agglomération, ni les 3 modes confondus, puisqu'il y a autant de bouchons encore aujourd'hui!! Si vous ne trouvez pas de solutions à cet embouteillage, vous serez les responsables de l'aggravation économique de notre agglomération! Et il ne servira à rien de dire que c'est du ressort de l'Etat, de la Région, du Département!</p> <p>Enfin, j'ai participé à la 1^{ère} réunion de concertation et me suis dit que celle-ci est vraiment pipée: les seuls choix que vous laissez au public ne concernent pas les choix fondamentaux: c'est prendre vos administrés pour des demeurés, c'est franchement nul. En mettant un bulletin dans l'urne, je ne choisis pas mes maîtres mais mes serviteurs. J'ai l'impression que c'est l'inverse!</p> <p>Je suis vraiment déçu.</p> <p>Philippe Dubois</p>
Corenc	<p>L'outil crée le besoin. On y va.</p> <p>Ne demandez pas l'avis des citoyens: ils sont toujours contre les nouveautés!</p>
Grenoble	<p>Dans le contexte de problèmes budgétaires et du désengagement du conseil Général de la SMTC je suis réservé par rapport au projet.</p> <p>Même si l'idée de la liaison câble a peut-être une certaine pertinence, en plus je vois dévier le projet vers une structure trop lourde, qui sera forcément déficitaire à l'exploitation et nécessitera des investissements trop lourds.</p> <p>Vue la vitesse limitée du transport par câble et les différences de niveau (arrêts surélevés) les correspondances avec ce moyen de transport rallongent considérablement les temps de parcours. Il risque d'être peu compétitif, en particulier sur des distances plus longues.</p> <p>Dans le secteur Sassenage-Fontaine-Presqu'île-Saint-Martin-le-Vinoux il faudra plutôt travailler l'intermodalité entre les transports par tram, Transisère et bus d'un côté et le vélo et la marche à pied de l'autre côté. Plusieurs équipements font défaut :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une passerelle le long de l'autoroute A480 traversant l'Isère et reliant Saint Egrève à la Presqu'île Scientifique. - des liaisons de qualité (cyclables et piétons) entre Saint-Martin-le-Vinoux et de la voie verte - un aménagement cyclable en voie propre de la rue de l'Argentière à Sassenage - une passerelle en prolongation de la rue Jules Horowitz faisant la liaison avec Fontaine. <p>Pourquoi pas expérimenter le dispositif de transport par câble sur le trajet très court entre le Tram E Saint-Martin-le-Vinoux et l'arrêt Place de la Résistance du tram E? Ici au moins le temps de parcours sera intéressant et l'investissement plus limité.</p> <p>Wim Burmeister</p>
Grenoble	<p>Bonjour,</p> <p>N'y a-t-il pas moyen de favoriser la liaison avec une ou des gares à minima celle de Grenoble ?</p> <p>La vitesse des cabines peut-elle être augmentée ?</p> <p>Y'a-t-il des projets de type RER utilisant les voies ferrées existantes ?</p> <p>Merci d'avance pour vos réponses</p> <p>Cordialement,</p> <p>Pierre-Antoine Chambas</p>
Bresson	<p>beau projet !</p> <p>bravo !</p>

Saint-Martin-le-Vinoux	<p>Je pense que ce projet 'câble' est une très bonne initiative qui pourra proposer une alternative aux déplacements automobiles mais il faudrait ajouter une station dans la zone d'activité économique de St Martin le Vinoux (Parc d' Oxford) afin de permettre aux salariés (plusieurs centaines) d'accéder aux différentes lignes de Tram sans avoir besoin de leurs voitures. Les quelques minutes 'perdues' et l'argent investi seraient compensés par des économies de CO2 !</p> <p>Lançons le débat !</p>
Saint-Egrève	<p>Je suis pour ce projet, qui facilitera les liaisons transversales dans la vallée nord-ouest de Grenoble.</p> <p>Mais pourquoi ce type de liaison n'a-t-il pas été envisagé en lieu et place de la ligne E ? Grenoble, siège du plus grand constructeur de liaison câble hésite encore à faire confiance à cette entreprise qui exporte, même à New-York...! Domage !</p>
Grenoble	<p>bonjour,</p> <p>je ne suis pas d'accord @ ce projet par câble. il me semble plus judicieux de privilégier le transport par tram plus abordable que le câble.</p> <p>POURQUOI CHANGER CE QUI MARCHE !!!!!!!</p>
Sassenage	<p>Je suis TRES FAVORABLE AU PROJET</p> <p>1 : Vu le peu de gain de temps induit, JE NE SUIS PAS FAVORABLE à la STATION LA SAULEE , et PEU FAVORABLE au DEPLACEMENT de la STATION TRAM.</p> <p>2 : Le confort et l'esthétique intérieure et surtout extérieure sont un élément très important de confort pour les passagers, d'intégration dans le réseau urbain existant et donc conditionnent l'acceptation aisée par les riverains, et par les usagers . Cela devrait aider à un meilleur respect du matériel et donc devrait diminuer les coûts d'entretien.</p> <p>Je suis donc FAVORABLE à des PYLONES SPECIFIQUES et à des CABINES SPECIFIQUES 15 PLACES permettant une meilleure accessibilité pour tous (en particulier personnes âgées et handicapées)</p> <p>De plus une esthétique soignée participera à l'image de modernité et de qualité de vie que notre agglomération veut donner.</p> <p>3 : Je suis PLUTOT FAVORABLE à des STATIONS AUTOMATISEES qui me semblent mieux sécurisées.</p>
Grenoble	<p>Michel JULIER</p> <p>Je suis ravi que la Métro envisage la réalisation de ce beau projet.</p> <p>On est dans un cas où le transport par câble a toute sa pertinence.</p> <p>Je suis pour un tracé ayant le minimum de stations: 3 (connexion avec les lignes de tram), à la rigueur 4.</p> <p>Je suis favorable aux cabines standard 10 places.</p> <p>Je pense que l'automatisation serait intéressante.</p> <p>Je suis persuadé que l'on peut accélérer le planning de réalisation (en montagne on met parfois que 2 ans!).</p> <p>Jean-Charles SIMIAND</p> <p>Membre d'honneur de l'OITAF (Organisation internationale des transports à câbles) en tant qu'ancien vice-président.</p>

	<p>Concertation préalable Métrocâble</p> <p>Cette concertation est intéressante en informant en avance les habitants. Les «informations» sur les émissions de gaz à effet de serre, p12, sont fausses. Dans l'agglomération les bus, consommant environ 40 litres aux 100 km, émettent plus de 1 kg CO2 par km soit 160g de CO2 par km et par passager, plus du double de ce qui est indiqué p12, les voitures à 6-7 litres au 100 km et 1.3 personnes transportées en moyenne par voiture émettent 150g par km et par passager, la moitié de ce qui est indiqué p12. Il y a un écart de 2x2=4 par rapport à la réalité dans le comparaison bus-voiture. Ce trucage des chiffres rappelle celui de Volkswagen aux USA. Mauvais départ pour ce projet de câble.</p> <p>Options. L'automatisation est souhaitable pour diminuer le coût d'exploitation du projet. Le déplacement de la station du tram A est préjudiciable aux usagers du tram qui seront éloignés du centre commercial donc devront marcher plus longtemps avec risques d'accidents, pertes de temps, pénibilité de la marche, agressions et intempéries supplémentaires.</p> <p>Cohérence. Le tracé aérien avec des stations à la hauteur d'un 3ème ou 4ème étage impose des ruptures de continuité de trajet plus nombreuses avec correspondances avec ascenseurs (et escaliers?), donc le projet dégrade la cohérence du réseau de transports en commun et complexifie les déplacements pour les usagers. Contrairement au cas d'une modification de ligne de bus ou tram existante (par exemple la jonction de la ligne B à la ligne E, 1km).</p> <p>C6. Il existe d'ailleurs déjà une ligne C6 qui permet d'aller par exemple de la Place de la Résistance jusqu'à la station du tram A à Louis Maisonnat en 19 minutes: 15 minutes de trajet (en moyenne aux heures de pointe d'après les horaires du site Semitag) + 4 minutes (d'attente et de marche). Aussi vite que le projet métrocâble (jusqu'à la station actuelle du tram A La Poya), environ 13 minutes de trajet + 6 minutes (d'ascenseurs dans les stations du câble, d'attente et de marche), mais la ligne C6 dessert mieux les lieux: 3 arrêts dans la presqu'île au lieu d'1 par le câble et en définitive dessert plus vite le centre de Fontaine, Seyssinet-Pariset, Seyssins, les quartiers sud de Grenoble vers Grand Place où vous arriverez 5 à 10 minutes avant le voyageur qui aura employé le métrocâble (puis la ligne A). La ligne C6 est en correspondance plus commode (pas d'ascenseurs) et généralement plus rapide que le projet de câble avec les lignes Semitag et Transisère venant du Nord. Elle peut être prolongée comme une ligne classique Chrono jusqu'à Saint Martin le Vinoux Hôtel de Ville ou place de l'Horloge, avec des trajets aussi rapides que le métrocâble pour beaucoup moins cher que la ligne bus en site propre prise pour comparaison (p 30 et 31 du dossier), car elle ne nécessite pas tous les travaux de mise en site propre, comme gros ouvrages seulement un élargissement d'une voie pour bus du pont d'Oxford pour y résorber les bouchons et le dimensionnement suffisant du futur pont Bergonzoli pour des bus en voie partagée avec les automobiles.</p> <p>Au total de l'ordre de 10 millions d'euros (dont 2 à 2,5 millions pour 5 bus électriques en plus: moins de consommation, moins de CO2, moins de pollution, moins de bruit), 5 à 10 fois moins que le projet de câble.</p> <p>Ce remplacement des vieux bus de la ligne C6 par des bus électriques pourrait se faire rapidement, cette ligne serait alors une vitrine montrant la modernité et la diminution de l'impact environnemental plusieurs années avant le métrocâble.</p> <p>Même si le tracé du câble est moins rigide que celui d'un tram, il l'est plus qu'une ligne de bus telle que la C6 qui peut être modifiée en fonction des besoins et des évolutions dans les aménagements réels des quartiers desservis. Ce projet de câble rigide est moins adapté à des aménagements futurs actuellement peu fixés de la presqu'île et qui risquent de changer d'ici 2030 et étant ainsi prématuré il risque de conduire à des erreurs de conception, comme celle de la station Esplanade du tram E.</p> <p>Comparaison ligne de bus électrique C6 prolongée (en général pas sur voies séparées) - métrocâble</p> <p>Intermodalité avec les lignes de tramway et de bus: avantage au bus</p> <p>Fréquence: avantage au câble</p>
Grenoble	

	<p>Plan de Déplacements Inter-Entreprises Grenoble Presqu'île GIANT Avis sur le projet Métrocâble Novembre 2015</p> <p>Dans le cadre de la concertation préalable pour le projet Métrocâble organisée par la Métropole de Grenoble le PDIE, représentant 15 employeurs de la presqu'île de Grenoble et plus de 16 000 salariés, chercheurs, enseignants et étudiants, s'est réuni le 3 novembre 2015 pour se faire présenter le projet Métrocâble par les services de la Métropole.</p> <p>Après une étude approfondie de ce projet, échanges entre ses membres et compte tenu de son expérience dans le domaine des déplacements alternatifs à la voiture individuelle le PDIE Grenoble Presqu'île GIANT émet les avis suivants sur le projet de Métrocâble :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'objectif d'avoir sur la presqu'île en 2025 80 % de déplacements alternatifs à l'automobile impose une augmentation massive de l'offre de TC sur ce territoire. 2. Les 70 000 déplacements supplémentaires quotidiens attendus sur la presqu'île devront être assurés sans augmentation de l'usage de la voiture individuelle. Nous estimons qu'ils se répartiront de la façon suivante : 15 000 déplacements en vélos et 55 000 déplacements en TC. 3. L'offre actuelle en TC, essentiellement le tram B, est largement insuffisante pour assurer un tel trafic. La création d'une nouvelle infrastructure de transport Métrocâble permettant de relier les lignes de tram A, B et E est à cet égard un excellent projet. 4. Au-delà de proposer une offre TC supplémentaire, le Métrocâble permettra aussi de renforcer l'intérêt et l'attractivité des lignes de tram A, B et E. 5. Cette nouvelle infrastructure TC devra être capable d'assurer un trafic que nous estimons à 25 / 30 000 déplacements/jour. Le PDIE s'interroge sur la capacité effective du projet Métrocâble d'assurer un tel trafic notamment en heures de pointe et demande à recevoir une étude fine de la capacité. 6. D'autre part l'estimation de trafic annoncée à 5 000 puis 8 500 déplacements/jour nous paraît très largement inférieure aux besoins de déplacements TC à échéance 2025. Le PDIE demande à recevoir les études de trafic réalisées. 7. Le PDIE s'étonne de ne pas retrouver dans le dossier de présentation du projet Métrocâble les statistiques de déplacements sur la presqu'île mises à jour après la mise en service du tram B (septembre 2015), les seules informations chiffrées disponibles pour cette concertation datent de 2007. 8. Le succès du projet Métrocâble passera par son acceptabilité par tous les usagers. Il est donc nécessaire que les conditions de transport en Métrocâble soient, le plus possible, équivalentes aux conditions de transport en tram. L'inter-modalité câble/tram et tram/câble doit être transparente?. Pour cela le PDIE préconise que les conditions de confort des cabines du Métrocâble soient les mêmes que celles du tram avec des cabines éclairées, chauffées et climatisées. De même nous souhaitons que les plages horaires de fonctionnement du Métrocâble soient alignées sur celles du tram. 9. Ce Métrocâble doit être un véritable tramway aérien avec toutes les clauses d'acceptabilité (confort, sécurité, accessible à tous, esthétique et respectant l'environnement). 10. Nous proposons, de plus, pour assurer la plus grande inter-modalité possible entre les différents modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, de systématiser la mise en place de stationnements abrités et sécurisés pour vélos/trottinettes/solowheel au pied de chaque station (avec rampes d'accès sur plusieurs niveaux, si justifié par le dimensionnement) pour parcourir le premier/dernier kilomètre.
Grenoble	
Grenoble	<p>Mon avis est très favorable car il allie facilité d'usage et économie énergétique. En outre l'exploitation ne me semble pas compliquée (technologie de remontée mécanique). Côté esthétique, c'est en hauteur mais moins laid que de nombreux édifices grenoblois ou des gros bus Jaunes. Cordialement, Frédéric Bard</p>
Saint-Egrève	<p>Projet trop cher pour le service rendu. La fréquentation sera faible avec peu d'intérêt pour les trajets domicile travail ou pour desservir des zones commerciales importantes. S'il vous plaît faites d'abord le prolongement de la ligne E vers pont de claix c'est tellement plus utile. S'il reste de l'argent alors on peut voir !</p>
Grenoble	<p>L'automatisation des stations me paraît peu réaliste pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. La comparaison avec les stations de ski n'est pas pertinente.</p>
	<p>Bonjour,</p> <p>Je me pose plusieurs questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intérêt de ce tracé particulier : il suit les ponts. Alors que Saint Egrève - Sassenage (et donc accès vercors), c'est 2.6km à vol d'oiseau et plus de 7km par les routes. - En comparaison, quel est le coût d'une passerelle piétons/vélo ? Même question pour la même passerelle, abritée et avec tapis roulant (type montparnasse). - Quel est le taux de service, en particulier par fort vent ou gel ? Les tram/bus ne roulent plus avec 1cm de neige, les télésièges de Chamrousse sont HS par sécurité en cas de vent. La question est légitime. Peut on avoir les chiffres de comparaison le taux de service télécabine vs passerelle abritée + tapis roulant ? - A l'heure du transport multimodal, les vélos seront-ils possibles dans la télécabine ? L'option multivélos ou métrovélo déposés un peu partout dans l'agglomération n'est pas une réponse pour ceux qui n'habitent pas le centre ville. L'impossibilité de prendre les vélos en tram décredibilise déjà complètement la politique locale qui se veut 0 CO2 et multimodale.
Saint-Egrève	<p>Merci Clotilde Nicolas Bouquet</p>

Saint-Egrève	<p>100% pour ce projet en espérant que cela fasse des émules pour d'autres liaisons par câble. Dommage de devoir attendre si longtemps pour une concrétisation et donc un risque d'abandon du projet avant qu'il ne démarre vraiment.</p>
Saint-Martin-le-Vinoux	<p>Ce projet a du sens !!!</p> <p>il comble un vide évident de circulation EST-OUEST entre Saint Martin le Vinoux et Fontaine en passant par l'incontournable presqu'île de Grenoble, lieu de travail (ST, CEA LETI, MINATEC, IBS,...) pour beaucoup d'habitants de l'agglomération.</p> <p>De plus il relie les différentes lignes de tram, terminant ainsi le maillage des transports en commun au nord de l'agglomération.</p> <p>Enfin sur la ville de Saint Martin Le Vinoux , il permettra avec ses deux arrêts d'accueillir du monde autour de l'étang et sa nouvelle ZI, d'une part et contribuera à renforcer la nouvelle dynamique d'entrée de l'agglomération avec son arrêt proche de l'esplanade.</p> <p>AVIS SUR LE PROJET METROCABLE</p> <p>Ce projet de transport par câble peut, à première vue, sembler pertinent puisqu'il permet de franchir les importants obstacles que sont le Drac et l'Isère, les deux autoroutes (A480 et l'ex A48 (RN 481), ainsi que les voies ferrées. On est donc bien en présence d'un site adapté aux avantages d'un transport par câble.</p> <p>Reste qu'aujourd'hui le trafic voyageurs entre les deux extrémités du projet est modeste, et surtout issu de trajets domicile-travail en liaison avec les zones d'emplois situées sur la Presqu'île.</p> <p>A terme les trafics prévus, 5 000 voyageurs/jour en 2021, allant vers 8 500 voyageurs/jour en 2030, resteront malgré tout faibles voire insuffisants pour justifier un investissement aussi lourd, plus de 60 M€.</p> <p>Compte tenu de ces prévisions de trafic, et de l'échéance à moyen terme de l'urbanisation des zones que desservirait ce futur équipement - la fin du programme de la ZAC Portes du Vercors est fixée vers 2030, il semble plus urgent que la Métropole et le SMTC investissent ailleurs et en priorité dans l'extension du réseau de tramway.</p> <p>Il convient de noter ici que les besoins en transport public au niveau de l'agglomération n'ont fait l'objet ni de concertations, ni d'analyses pour fixer les priorités, et il conviendrait donc d'y remédier. Cette démarche permettrait d'établir un plan pluriannuel de financement des projets envisagés.</p> <p>Mes priorités en matière de transport public dans l'agglomération sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la prolongation de la ligne A au-delà de Sassenage, avec la création d'un parc relais significatif à son terminus Nord-Ouest ; - la prolongation de la ligne E jusqu'à Pont de Claix ; - un développement du tramway jusqu'à Meylan et au-delà, voire vers le Grésivaudan. <p>En conclusion, le projet de 'Métrocable' entre Fontaine et Saint Martin le Vinoux ne me semble pas prioritaire.</p> <p>Je profite de l'occasion pour évoquer la question de l'amélioration du contournement de Grenoble et des bouchons quotidiens.</p> <p>L'urgence absolue consiste à réaménager le rond-point du Rondeau.</p> <p>Il conviendrait également de relancer, à très court terme, le projet de construction du 'pont aval', ouvrage permettant notamment de desservir le nouveau pôle gares depuis la RN 481. Le fait que cet ouvrage relève de la compétence du Conseil Départemental ne doit pas constituer un obstacle.</p> <p>Au niveau du secteur de l'Esplanade, un nouveau plan de circulation devrait également être rapidement élaboré, intégrant le nouveau projet Esplanade.</p> <p>Je considère enfin que mon projet de 'Rocade Nord à tunnel court', que je porte de longue date, mériterait d'être envisagé à nouveau, à plus long terme. Je rappelle que cet ouvrage, destiné aux seuls véhicules légers, n'est pas destiné à desservir Grenoble intra muros.</p> <p>Marcello BRANCALEONE 13 novembre 2015</p>
Grenoble	

LES ATELIERS URBAINS



Compte-rendu atelier concertation N°1 du mercredi 14 octobre à Grenoble

Jacques Wiart, adjoint déplacements et logistique urbaine

« Voilà un projet important dont il faut s'emparer et débattre, tous ensemble (citoyens, élus, entreprises et monde associatif). Sur le fond, l'enjeu est de continuer le développement de l'offre de transports en commun, développement si nécessaire dans notre agglomération pour proposer une solution crédible et donc efficace à l'usage de la voiture, qui congestionne notre agglomération à certaines heures trop nombreuses. Nécessaire, aussi, pour asseoir l'attractivité économique de notre agglomération et inciter les entreprises à s'y implanter, à revenir dans le tissu urbain... Il s'agit de renouer avec la proximité et d'éviter les déplacements obligés. Mais c'est aussi une obligation pour nous de lutter contre la pollution atmosphérique, dont le coût sanitaire et humain est bien connu chez nous : selon les chiffres, ce coût est de 150 à 200 décès prématurés par an sur notre agglomération.

Ce projet est également une nécessité au regard de notre impact sur l'effet de serre. La part des transports représente plus de 30% de notre contribution à l'effet de serre.

Mais ce projet doit être challengé, discuté,

débatu, pour inciter au meilleur choix public possible. C'est l'objet de cet atelier. Il n'y a pas de question taboue. Choix d'une ligne câble par rapport à d'autres modes de transport, choix du tracé, des stations, des cabines, de leurs fréquences, de l'automatisation... Réfléchissons également à l'accès des personnes à mobilité réduite, au design, etc. Au total, nous prévoyons une dépense de l'ordre de 60M€. C'est une dépense engageante, dans une période où nous sommes tous confrontés aux impôts locaux. Avec cette dépense, nous participons au mieux-vivre de notre agglomération. Nous préfigurons la ville plaisante et durable de demain.

Christophe Ferrari, Président de la Métro

20h15

« Merci d'avoir décidé de passer une soirée à vous interroger sur cet objet, décrit précédemment, dans le cadre de cette concertation préalable, sur un certain nombre de modalités. J'y crois très fort. Mais je ne suis pas là pour le défendre à tout prix. Je suis là pour vous présenter des éléments de base sur ce projet, qui vise à préparer les mobilités de demain, sur un secteur à enjeu stratégique, au regard du développement urbain dans les années et décennies qui viennent. S'inter-





roger sur ce projet, c'est donc réfléchir à la façon de se déplacer à l'intérieur d'un secteur d'entrée de métropole, particulièrement important pour l'avenir de notre territoire. Ce projet, c'est un signal qui sera posé sur l'une des entrées de la métropole, qui contribuera à son rayonnement, à l'intérieur comme à l'extérieur du territoire, pour améliorer la qualité de vie de demain. »



Déroulé de la présentation à l'écran

Commentaires :

Sur l'intermodalité :

« Nous souhaitons offrir des points d'interconnexion entre les différents modes de transports en commun existants et ceux qui viendront demain. »

Sur les grands projets :

« Aujourd'hui, des grands appels à projet ont été lancés, dont le projet Eco-cité, qui préfigure un lieu démonstrateur des nouvelles mobilités et des nouvelles formes d'habiter, de se déplacer, et d'installation d'activités économiques de demain. »

Sur l'enjeu environnemental :

« Tout l'enjeu pour nous est d'imaginer les investissements d'aujourd'hui qui répondent à un enjeu crucial, majeur, planétaire : la lutte contre la pollution atmosphérique, la préservation des ressources, etc. Enjeu sur lequel nous avons quelque chose à faire. La conférence sur le Climat, ce n'est pas seulement une rencontre de



chefs d'Etats. Nous avons à contribuer à cet enjeu. »

Sur le projet :

« Le câble, c'est aussi une prouesse, mais pas une prouesse autocentrée. Cela existe dans de nombreuses villes, pour relier des points de complexités que les mobilités actuelles ne sont pas en capacité de faire. Les obstacles sont des cicatrices urbaines, des coupures pour certaines communes, qui ont des difficultés à les gérer dans leurs projets d'aménagement. Aujourd'hui, l'avantage du câble, est de dépasser ces coupures. »

Yann Mongaburu, Vice-président de la Métro en charge des déplacements

20h25

Déroulé de la présentation à l'écran

Commentaires :

« Ce projet vient relier Saint-Martin-Le-Vinoux à Fontaine, avec un temps de trajet le plus attractif possible. Sur ce tracé, le câble serait un mode de transport plus rapide que la voiture, le vélo, le tram ou le bus pour le même trajet. »

« Le projet est situé sur les réseaux et lignes de transport les plus structurants. Il doit être une source d'attractivité pour tous ceux qui viennent de l'extérieur. Je pense notamment aux habitants du Voironnais. »

« Une infrastructure de câble est évolutive dans le temps et peut donc s'adapter à la fréquentation, mais aussi au projet urbain qui l'entoure. »

« S'il est réalisé, le câble sera utilisable avec le titre de transport courant de l'agglomération. Et au même tarif que les autres modes de transports »

« Nous avons souhaité chiffrer toutes les options qui s'offrent à nous pour vous permettre de débattre de l'utilisation de l'argent public à bon escient. »

Sur la comparaison avec une ligne de bus :
« Nous croyons au scénario de câble car nous estimons que les avantages du câble sont supérieurs à ceux de la ligne de bus. Le temps de parcours est supérieur d'1/3 en bus et fréquence est aussi plus importante avec le câble. Les infrastructures nécessaires pour le bus sont importantes. Il faudrait notamment reprendre les infrastructures routières, les ponts des Martyrs, d'Oxford, de Bergonzoli. C'est le point qui nous semble le plus désavantageux. Financièrement, l'investissement est plus important pour le câble, mais la possibilité de financement extérieur est elle-aussi plus élevée avec le câble. Nous n'obtiendrons pas ces financements pour un projet de bus en site propre. »

Marie-José Salat **20h35**

« Au delà de l'ambition de la Métropole de construire avec les habitants un vrai dispositif de participation citoyenne, ce projet est particulièrement important et justifie d'organiser une concertation d'envergure. Elle est définie par la loi, dans le cadre juridique d'une concertation préalable (article L302 du code de l'urbanisme). Elle

correspond donc à un cadre légal et une délibération du 3 juillet a engagé cette concertation. Il s'agit de faire émerger des remarques, des points de vue, éventuellement de variantes possibles, dans un cadre financier contraint.

Les moyens mis à disposition des habitants pour s'informer sont le site internet de la métropole, les expositions sur différents lieux, les registres d'expression qui seront ensuite utilisés par la Métro pour étayer le projet. Trois ateliers publics sont organisés, dont le premier ce soir. Vos propositions seront prises en compte, synthétisées d'ici la fin 2015 sous la forme d'un bilan de la concertation, pour enrichir les études préalables et orienter les suites données à ce projet. Si nous décidons de réaliser ce projet, une seconde phase de la concertation sera organisée.

Vous disposez sur votre table de :

- Un cahier de concertation
- Une feuille de présence
- Une carte
- Les règles du jeu de l'atelier
- Une feuille d'outils par personne
- Des feuilles A3 d'avis

Une personne ira remplir le scénario envisagé et proposé par la table. »

Présentation de l'outil de datavisation **(Frédéric Paillon)** **20h50**

Réaction du public :

« On est enfermés dans des choix, c'est



très embêtant. C'est important que tout le monde sache qu'il faut sortir du cadre. »

Travaux en atelier de 20h55 à 21h30

Retours des ateliers 21h30

1er référent :

« J'ai résumé les questions qui ont fusé au début et puis nous avons abordé les points de débat. Tout le monde n'avait pas la même connaissance du projet en arrivant à cet atelier. Certains sont des riverains, d'autres ont des connaissances plus techniques. D'autres sont plus novices. La question suivante a été posée par notre table : "La ligne à haute tension peut-elle être surmontée par le câble ?" Nous avons pu en discuter avec les techniciens de la Métro : sur certains passages, on peut l'enterrer, et sur d'autres, on peut s'en sortir sans enterrer, pour un moindre coût. Sur la rive droite par exemple, il n'y aura pas de problème de compatibilité entre le câble et la ligne haute tension. »

« Il y a eu des questions également sur les parking relais. »

« Je ne connais pas assez bien le terrain et le projet pour parler de la station de la Poya. »

« Nous avons plutôt opté en majorité pour des cabines 1 places car on nous a dit que les fauteuils roulants pouvaient accéder à ces cabines. Mais le nombre de personnes à mobilité réduite dans une même

télécabine peut poser problème. Nous avons choisi de prendre les moins chères, à condition de faire un effort raisonnable pour équilibrer l'esthétique. »

« J'ai trouvé que le tour de table s'était bien passé. Tout le monde a pu s'exprimer, ce qui n'est pas toujours le cas dans ce type d'atelier. »

2e référent :

« Nous avons abordé tous les points soumis au débat et nous sommes interrogés sur les chiffres modestes prévus pour la fréquentation. 8 500 personnes par jour, cela fait vraiment peu de monde, pour un projet au delà de 50 millions d'euros. C'est une de nos surprises. »

« Sur l'aspect esthétique... les pylônes design sont très chers. Nous avons donc retenu l'idée d'un pylône normal, à condition d'obtenir un habillage esthétique à un coût correct. »

« Concernant l'automatisation, elle serait amortie en deux ans. Il faut donc y aller. Cela permettrait d'élargir les plages horaires d'utilisation du câble. »

« Il faut partir sur les cabines à 15 personnes pour prévoir l'accès des personnes à mobilité réduite et des vélos pour les sportifs. »

« Sur la sécurité et les surveillances, il ne faut pas que les femmes seules aient peur le soir ou le matin. Donc il faut à minima de la télésurveillance. »

« Nous nous sommes sentis trop cadrés par l'exercice, piégés. Puis nous avons perdu du temps à désigner un référent.

Nous avons donc réfléchi en regrettant le cadrage trop serré.

3e référent

« Dans notre groupe, nous nous sommes interrogés sur la raison de ce projet et la priorité. La priorité n'est elle pas le désengorgement de l'entrée nord, la gratuité des transports, les pistes cyclables ou la liaison avec Meylan ? »

« Nous nous posons la question de l'objet du câble. S'il est de relier les lignes de tram, de renforcer le maillage, alors il faut l'assumer et faire seulement 3 stations. La station envisagée au bout du du CEA une station technique qui consomme du temps et de l'argent. »

« Nous partirions sur un projet bien plus simple, de Saint Martin Le Vinoux directement en jonction avec la ligne B , puis en ligne droite vers la ligne A, pour mettre en cohérence le mode de transport par câble avec la capacité de débit et le confort d'un tram. Nous pouvons retenir une technologie "3S", plus en cohérence avec ce que les gens attendent en sortant d'un tram. Cet élément nous a paru important : un coût moins élevé en évitant certaines stations. Les coûts seraient en revanche plus élevés avec l'utilisation de 3S... »

« Nous sommes très dubitatifs autour de la table sur le calcul du temps de trajet. Il faut une solution qui soit un exemple pratique pour les grenoblois et un exemple de transport par câble qui fonctionne bien. »

« L'atelier était bien organisé mais il man-

quait une partie "pourquoi ce projet plutôt que d'autres pour désengorger la métropole ?" »

4e référent :

« Nous sommes restés dans le cadre du schéma proposé. Le temps de transport avec le Chrono nous a semblé sous-estimé. »

« D'une manière globale nous sommes contre la station du parc d'Oxford, mais pour la réalisation de ce projet. Nous avons regretté qu'il n'y ait pas d'acteurs du projet des Portes du Vercors pour faire le lien avec ce projet. »

« La station de Sassenage, nous avons dit non. »

« Pour les cabines, nous sommes pour une capacité de 15 places. »

« Sur l'automatisation, nos avis étaient partagés, mais nous disons non, pour favoriser la création d'emploi et rassurer les clients par la présence de personnel. »

« Nous sommes plutôt pour la création de la station de tram de la ligne A. Cela permettrait un réaménagement du secteur avoisinant. »

« 8 millions d'euros pour des pylônes, cela nous semble démesuré et non justifié. »

« En arrivant, j'étais personnellement plus favorable a des cabines 10 places, mais j'ai revu mon avis, ainsi que sur l'automatisation de la station. »

5e référent :

« Nous n'avons pas débattu de l'ensemble des points, mais nous avons questionné



quelques éléments : le vent, d'abord et le nombre de jour ou les cabines ne pourraient pas fonctionner. Nous avons échangé mais n'avons pas eu de réponse. Nous avons discuté de la taille des cabines, pour aller au-delà de 15 par exemple...pourquoi pas 35 places ?

« J'avais un peu d'information en arrivant, comme les autres à ma table. Je les avais lues dans la presse. Nous avons donc des avis sur le projet proposé. »

« Nous avons quand même une vraie interrogation : que vont devenir les lignes de bus qui desservent actuellement le secteur, dont la 22 ? Seront elles maintenues ? C'est une question qui concernent du monde et qui peut inquiéter ? »

« C'est important de penser global, quelque soit notre implication personnelle. »

6e référent :

« Nous trouvons cette liaison très intéressante. Quel que soit le mode de transport, il faut relier les lignes de tram. Nous avons entre nous quelques points de désaccord dans notre groupe. »

« Sur le câble, nous privilégions plutôt les aménagement standards. Le design n'est pas forcément la priorité. »

« Nous étions également d'accord sur le fait qu'en dehors de l'amélioration des projets de transports, il y a besoin de travailler les liaisons des modes actifs comme pour les vélos et piétons, pour connecter les différents projets urbains. Le scénario du bus améliore les cheminements piétons

et des cycles. Pour le câble, il y a aussi un effet d'image plus important. Et la question du bilan carbone joue en faveur du câble. Nous n'avons donc pas réussi à faire consensus sur ce sujet. Nous n'avons pas pu nous positionner par rapport aux subventions car nous aurions besoin d'en connaître les ordres de grandeur. »

« Personnellement, j'ai déjà pratiqué ces liaisons et aujourd'hui, elles ne fonctionnent pas très bien. Il faut aménager ces liaisons. Elles sont stratégiques. »

Datavisualisation (Frédéric Paillon)

Présentation des trois scénarios-types, proposés par la salle, dont un largement majoritaire.

Réaction de la salle :

« Combien a coûté ce gadget extrêmement réducteur ? »

Réactions/questions de la salle

« Tel que le projet est présenté, nous n'avons pas le choix du tracé, à part la boucle d'Oxford. La concertation ne porte pas sur le tracé en tant que tel, seulement sur les stations. C'est dommage. »

« Combien coûte un kilomètre de câble et combien coûte un kilomètre de tram ? »

« Qu'est ce qu'une station automatisée dans votre hypothèse ? Une station totalement automatisée est illégale, à cause des risques de vandalisme. Pourtant, il y a longtemps que nous savons le faire. »

Conclusion par Yann Mongaburu, Vice-président aux déplacements 22h15

« Je donnerai quelques éléments de ré-

ponse et nous pourrons ensuite échanger quelques compléments. Nous sommes au début de la concertation, avec ce premier atelier. Je voulais vous remercier pour cet exercice auquel nous nous sommes livrés collectivement. C'est enrichissant.

Notre volonté, à la Métro, est de multiplier les moyens de participer à la concertation. Les outils internet ne remplacent pas les outils traditionnels, ils viennent en complémentarité car ce ne sont pas les mêmes publics qui peut être à l'aise avec. Tout le monde n'est pas expert en participation. Nous n'avons pas été assez clairs sur les subventions. La Région Rhône-Alpes s'est engagée à participer au financement du Métrocâble s'il était confirmé (la région a déjà participé aux études), à hauteur de 10 millions d'euros. Les discussions sont en cours avec l'Etat, notamment dans le cadre du financement d'Eco-cité. Nous sommes un des projets de câble pour lesquels la réflexion est la plus avancée en France.

Je voulais noter la richesse de vos échanges et la sobriété que vous avez dans vos exigences. Nous avons échangé sur l'ensemble des éléments et les coûts des différentes options. Nous n'avons soumis qu'un tracé, celui qui était le mieux articulé avec les projets urbains du secteur. Au vu des projets urbains, et en regardant le futur, le tracé simplifié paraîtrait moins évident.

Sur les options, chacun a eu une attention au coût, ce qui prouve qu'un dialogue n'a pas forcément une conséquence inflationniste.

Pourquoi ce projet ? Il faut que nous soyons plus clairs.

Ce n'est pas le seul projet de la Métro ou du SMTC actuellement. Mais pourquoi ce projet ? Parce que nous sommes dans l'entrée la plus congestionnée de l'agglomération. Il y a des projets urbains importants d'intensification à venir (emploi, logements, etc.) Il faut donc que nous pensions les infrastructures de déplacements afin qu'il n'y ait pas une croissance démesurée de l'utilisation de la voiture. Nous avons des études en cours sur l'aménagement du Rondeau. Nous travaillons depuis un an. On espère rapidement avoir les résultats, d'ici la fin de l'année. Enfin, la Métropole a une ambition très forte sur les modes de déplacement actifs. Nous étudions actuellement les scénarios d'autoroutes à vélos, issus de la concertation qui a eu lieu sur ce sujet. Notre ambition de tripler la part modale du vélo d'ici 2020. »

Feuille de table :

Feuille de table : Accords et désaccords

NOS ACCORDS

- Questionnements sur l'utilité du projet
- Quels besoins réels ? (fréquentation)
- La liaison proposée est stratégique pour le territoire
- Privilégier plutôt les options standards du câble par rapport aux options design
- Intégrer aussi une amélioration cheminement piéton-cycle sur la liaison, quelque soit le mode retenu.
- Axe entrée Nord à traiter en priorité.
- Temps de transport chrono sous estimé.
- Station parc d'Oxford
- Ok pour la réalisation.
- Non pour la station Sassenage.
- Non aux cabines 15 places

NOS DESACCORDS

- Pourquoi une comparaison avec une ligne chrono pour 5000 voyageurs à l'ouverture ?
- choix du bus = nettoyage moins cher, améliore aussi les franchissements pour piétons-cycles.
- choix du câble = plus cher mais effet d'image qui peut être déterminant pour le territoire. Cela s'inscrit aussi dans la dynamique tourisme urbain.
- Préfère le standard au design.



Remarques et questions

- N'y a-t-il pas de solutions intermédiaires entre des pylônes standard et des pylônes à 8 millions d'euros ?
- Pas de chauffage ni de climatisation prévu ?
- Beaucoup trop de virages et de gares : soit l'objectif est une liaison entre les quartiers et ne se justifie pas, soit l'objectif est d'offrir une solution aux habitants entrant à Grenoble par le nord (Voiron, Lyon...) et dans ce cas, il faut 3 stations, A B E en ligne droite autant que possible.
- La solution bus coûte 22 millions d'euros de moins en investissement tout en permettant d'améliorer des rivières, des autoroutes et de la voie ferrée. Elle coûte beaucoup moins cher en fonctionnement. Donc pourquoi on ne choisira pas le bus ?
- Si la station de tram «la poya» n'est pas déplacée dans le cadre du projet, n'est-il pas possible de déplacer le terminus câble plus au Nord et mieux aménager la liaison tram A- câble autour du futur P+R et ainsi de faire baisser le prix.
- Horaires d'ouverture et de fermeture trop tôt. (5h-21h)
- Attendre que les projets d'urbanisation soient réellement engagés (fin des concertations)
- Comparatif avec d'autres projets de TC sur la métro ?
- Priorités par rapport aux difficultés sur l'entrée Nord.
- Pourquoi ce projet ?
- Quels sont les besoins des Fontainois ?
- Tester la gratuité des transports en commun sur 1 an et comparer les coûts par rapport à ce projet.
- L'exploitation sera-t-elle mise en DSP ?
- Sur 34 cabines prévues, un tiers pourrait être à utilisation optimale pour les handicapés.
- Que deviennent les lignes C6 et 22 ?
- Pourquoi cet aménagement est-il prioritaire sur d'autres aménagements lourds dans l'agglomération ?
- Combien de jours par an de vent ?
- Quelles sont les études du trafic globales au niveau de la métro qui permettraient de justifier que 60 millions sont à investir sur ce projet plutôt qu'un autre ?
- Démonstration du besoin ?
- Plus de soixante dix mille déplacements par jour d'ici 2030 et seulement 8500 par le câble, n'est-ce pas un peu limité ?
- Quelle distribution dans la fréquentation sur les différents arrêts ?
- Quels sont les risques de non fonctionnement en cas de vent fort ? Bus de substitution ?
- Combien de jours d'interruption de service dû à la météo ? (vent)
- Mes interrogations portent sur la nécessité de ce projet, d'autant qu'il est prévu que le câble ne fonctionne pas après 21h.
- Est-ce que les cinq mille voyageurs prévus comprennent les futurs habitants de porte du Vercors ?
- Concertation métrocâble pas assez liée à la concertation porte du Vercors.
- Pertinence du projet.
- Amplitude horaire. Pourquoi pas jusqu'à

1h du matin ?

- PMR, prise en compte obligatoire : cabine de 15 places.
- Cabines et polygone classique, pas de superflu.
- Questionnement sur le coût.
- Conséquences sur le réseau actuel ? Lignes C6, 22 et 54 ?
- Quels types d'usagers et de trajets visés en priorité ? Salariés, résidents ?
- Densité de population très faible sur le trajet.
- Quelle place aura ce système, dans la chaîne de déplacement ?
- Capacité de trajets très faible.
- Place pour les vélos dans les cabines ?
- Quel sera le devenir de la ligne Proximo 22 ?
- Pertinence d'un si gros projet par rapport à des flux qui n'existent pas aujourd'hui. (D'après le SMTC)
- Est-ce que l'innovation justifie de dépenser plus de 55 millions d'euros ?
- Est-il possible de faire un mixte des pylônes ? (entre zone d'habitat et zone industrielle)
- Sera t-il possible des prolongements dans la vallée ou les hauteurs ?
- Flux de personne prévu ?
- Câble débit de 1500 personnes par heure. A débit égal avec le bus toutes les sept minutes = 8 bus de 187 personnes. Comment peut-on comparer ?
- Durée de vie d'un câble : 30 à 40 ans. Un bus 4 à 5 ans.
- Excellent projet mais mauvaise localisation.

- Explication du projet dans sa vue d'ensemble. Pourquoi ici et maintenant ?
- Nécessité de liaison transverse mais pour qui ? Pour quel usage ? Quel public - cible ? Quels objectifs ?
- Usage voyageurs ?
- Réel intérêt interconnexion à l'Est (St Martin le Vinoux) avec tram E/ tram B / aéroport.
- Question sur la partie Ouest : intérêt actuel ? Intérêt futur et conséquences sur la composition sociale du quartier : suppose que ceux qui travaillent sur la presqu'île habitent Fontaine et Sassenage. Ou qu'il y est un réel intérêt pour les gens d'aller d'Est en Ouest.
- Plages horaires fixes ou modulables ?

Compte-rendu atelier concertation N°2 du mardi 3 novembre à Fontaine



Michel Antonakios, adjoint à l'aménagement et à l'urbanisme de la Ville de Fontaine

20h

« C'est avec beaucoup de plaisir que nous vous accueillons ce soir à Fontaine pour débattre sur le projet de transport par câble. Tous les élus ont demandé que cette phase de concertation prenne une place importante, en partant du principe que rien ne sera fait sans concertation. »

« Nous avons contribué récemment au projet de câble Vercors. Les objectifs étaient différents : penser un mode de transport pendulaire mais aussi de déplacement de loisirs, permettant un accès rapide des usagers de l'agglomération vers le Vercors proche. L'idée est bonne. La mise en sommeil de ce projet a été une vraie déception pour notre commune. Nous y avons cru. Nous étions pourtant particulièrement impactés par ce projet. Il n'est pas abandonné. La métro, porteuse du projet, a peut-être trop rapidement élaboré une solution en considérant des aspects, techniques, administratifs, environnementaux, etc. alors qu'il aurait fallu co-construire cette solution. C'est également ce qu'il faut faire avec ce projet Métrocâble. Il faut rappeler que ce projet devra s'intégrer dans le projet des Portes

du Vercors, mais aussi bien au-delà. Le développement de ce secteur est très important et les besoins de transports vont grandir encore au rythme de ce développement. »

« Le Métrocâble doit avoir un objectif de rayonnement pour notre territoire. Il sera un signal fort à l'entrée d'une agglomération tant tournée vers la montagne. De quel lien avons nous besoin pour nos habitants, travailleurs, jeunes et usagers de l'agglomération au sens large ? »

« Nous serons vigilants sur les aspects financiers et sur l'intégration urbaine du projet. Je m'engage à veiller particulièrement à tous ces aspects : prévention des nuisances, installations, etc. Il faut aller vite mais nous prendrons le temps nécessaire à la consultation pour réaliser un beau projet. »

Christian Debacq, conseiller municipal délégué voirie, transport et circulation de la Ville de Fontaine

20h10

« La problématique des déplacements dans les politiques publiques est cruciale car elle conditionne pour les citoyens et les entreprises l'intérêt de s'implanter, et pour chacun le souhait de vivre ensemble. »

« Le périmètre doit être aménagé afin de permettre une égalité d'accès à chaque citoyen, de concevoir des espaces partagés entre tous. Ce qui importe en terme de déplacement c'est de permettre l'accessibilité des transports, de la voirie et du bâti. En tenant compte de cette priorité, il faut mettre en adéquation les besoins et les moyens de déplacements. »

« La demande des futurs habitants, des employés de commerces, de services, déplacements de transit augmente fortement dans une zone qui se densifie. Les déplacements seront ainsi multipliés par 5 sur la zone Portes du Vercors. Il s'agit donc de repenser des déplacements qui s'opèreront depuis et vers les portes du Vercors. Il faut y répondre. Force est de constater la saturation des voies d'accès automobiles sur cette zone. Nous n'avons donc d'autre solution que de penser un nouveau mode de transport, sauf à considérer un partage progressif et optimal de la voiture. »

« Concernant les transports en commun, il faut mettre en synergie les tram et bus pour des dessertes rapides des différents pôles d'attractivité de l'agglomération. Je rappelle la nécessité de raccorder Vercors-Saveuil aux lignes chrono pour poursuivre le maillage du territoire fontainois. Et celle de franchir le Drac vers la presqu'île, réservée aux seuls modes doux de déplacements. »

« En conclusion, je veux inscrire l'ouvrage à venir dans sa temporalité et dans sa spatialité. Cette liaison s'inscrira dans un schéma qui répondra à un besoin actuel

et à ceux des enfants de nos enfants. C'est un défi technologique de relier le polygone de Grenoble. Ce sera un maillon fort de la chaîne des communes qui forment la Métropole. Il est un projet métropolitain et fontainois. Je ne doute pas que les clivages et postures politiques s'effaceront prochainement pour relier ensuite les deux massifs de la Chartreuse et du Vercors. »

Christophe Ferrari, Président de La Métro

20h30

« Ce qui est important, c'est l'échange avec ceux qui sont venus ce soir pour débattre d'un projet nouveau et original, bien que notre territoire possède déjà un transport câblé. Pour notre ville, c'est une marque territoriale forte, mais nous sommes aujourd'hui sur un nouveau projet de liaison. »

« En réponse à la perche qui m'a été tendue, le projet Vercors est en sommeil car il ne trouvait pas d'accord avec une partie du territoire concerné, qui s'appelle le Vercors. Les choses ont du mal à ce faire lorsqu'un territoire n'accepte pas le projet. Nous avons donc décidé de laisser faire le temps, de poser les choses. »

« C'est aussi pour cela que nous avons voulu une concertation préalable. La mobilité, c'est la solidarité, l'aménagement du territoire. Sur 49 communes, chacun peut avoir accès à un service public de la mobilité adapté, qui évolue avec le temps pour correspondre aux besoins des citoyens d'aujourd'hui et de demain. Nous



parlons de transports en commun, mais aussi de mobilités douces, de la voiture, etc. Vous savez que la Métropole s'inscrit notamment dans le projet du Rondeau, sur lequel nous avançons. »

Déroulé de la présentation à l'écran
Commentaires :

« Nous voulons penser la mobilité avant que l'ensemble des projets urbains soient posés et définitifs. Nous anticipons pour les penser donc dès maintenant. »

« Nous sommes à quelques semaines de la COP 21. Le changement climatique, ce n'est pas qu'une affaire de chefs d'états. Cela nous concerne tous. Nos modes de déplacements doivent être moins polluants. A ce titre, j'aimerais qu'un jour nous posions les courbes dont nous disposons sur les entrées au CHU causées par la pollution, afin que chacun mesure pleinement le problème. »

« Quand nous avons des zones à enjeu pour l'avenir (Parc d'Oxford, le Polygone, etc.), vous imaginez qu'un câble à cet endroit de l'agglomération donnera un signe, une marque d'entrée dans l'agglomération. »

« Nous sommes parmi les meilleurs au monde sur ce type de transports et nous devons porter nos mobilités d'avenir. »

« La métro souhaite mettre en œuvre ce projet. Nous avons besoin que ce projet soit le plus enrichi possible et c'est à vous de l'enrichir. »

Yann Mongaburu, vice-président de La Métro en charge des déplacements

20h40

Déroulé de la présentation à l'écran
Commentaires :

« Ce projet vient relier Saint-Martin-Le-Vieux à Fontaine, avec un temps de trajet le plus attractif possible. Sur ce tracé, le câble serait un mode de transport plus rapide que la voiture, le vélo, le tram ou le bus pour le même trajet. »

« Le projet est situé sur les réseaux et lignes de transport les plus structurants (tram, ligne chrono 6, lignes express, navettes aéroport). »

« 2 millions de voyageurs par an, ce n'est pas un point de détail. »

« Nous souhaitons aujourd'hui mettre en débat le choix d'un transport par câble. Ensuite, si la décision est prise de le réaliser, la concertation devra permettre de réussir l'insertion urbaine du câble, en termes sonores ou d'intégration dans l'espace public. »

Marie-José Salat, vice-présidente de La Métro à la participation citoyenne, l'éducation et la lutte contre les discriminations
20h50

« Au delà de l'ambition de la Métropole de construire avec les habitants un vrai dispositif de participation citoyenne, ce projet est particulièrement important et justifie d'organiser une concertation d'envergure. Elle est définie par la loi, dans le cadre juridique d'une concertation préalable. Il s'agit de faire émerger des remarques,

des points de vue, éventuellement de variantes possibles, dans un cadre financier contraint.

Les moyens mis à disposition des habitants pour s'informer sont le site internet de la métropole, les expositions sur différents lieux, les registres d'expression qui seront ensuite utilisés par la Métro pour étayer le projet. Trois ateliers publics sont organisés.

Vos propositions seront prises en compte, synthétisées d'ici la fin 2015 sous la forme d'un bilan de la concertation, pour enrichir les études préalables et orienter les suites données à ce projet. Si nous décidons de réaliser ce projet, une seconde phase de la concertation sera organisée. »

Questions des participants

Question directe : « Avez-vous pensé l'extension du tram vers Sassenage plutôt que de penser aux parking relais ? »

Autre question, posée par l'Association du Quartier de l'Ancienne Mairie de Fontaine : « Dans le cadre de la concertation Métrocâble, se pose la question du déplacement de la station la Poya, terminus de la ligne A du tram, pour l'implanter près de la station de départ du Métrocâble. L'actuel emplacement de la station la Poya est idéalement placé pour réaliser l'extension de la ligne A par l'avenue de Romans en direction de Sassenage et Air Liquide. Le déplacement de cette station vers l'Est, presque au cœur des futures Portes du Vercors constituerait une amorce de

l'extension de la ligne A et en ferait son épine dorsale, idéale pour un éco-quartier. Dans la mesure où la circulation Nord-Sud en direction de Valence et du Vercors est déjà saturée, il paraît indispensable aujourd'hui de prendre des décisions lourdes de conséquences pour l'avenir et de se poser la question du tracé à retenir pour l'extension de la ligne A, voire de la réaliser en premier lieu si financièrement il faut fixer des priorités. »

Réponse de Yann Mongaburu

« La question de l'extension de la ligne A sur Sassenage est permise et préservée par le projet de câble. Il y a une préfiguration du secteur qui pourrait porter l'extension de la ligne de tram A à terme. C'est pour cela qu'il est prévu d'ajouter une station sur la ligne A et non pas de raccourcir la ligne. »

Travaux en atelier de 21h à 21h45

Retours des ateliers

21h45

1ère table :

« Fontainoise, j'habite très près du futur quartier des Portes du Vercors. Je prends le tram régulièrement. À ma table nous avons trouvé que les questions posées, ce qui nous plait et ce qui ne nous plait pas, n'étaient pas très adaptées. »

« Nous sommes favorables au projet, pour lutter contre la pollution, avec la rapidité du trajet. C'est un facteur très important. Nous avons beaucoup discuté sur les coûts et les problématiques d'esthétique. Cela fait cher, mais nous nous sommes



« dits que l'esthétique était importante pour donner une bonne image de ce projet précurseur à l'échelle nationale. Ce serait d'autant plus chouette que ce soit beau. Peut-être qu'il faut donc se donner les moyens, comme pour le viaduc de Millau, pour que d'autres régions viennent voir notre câble s'il est beau. Nous sommes en zone urbaine, pas dans une station de ski, donc cela pourrait donner une belle image de l'agglomération. »

« Nos interrogations sont les suivantes : il faut penser au temps d'attentes pour les correspondances avec les autres moyens de transport. Il ne faudrait pas attendre 10 minutes, pour ne pas perdre le temps gagné par le câble. Il ne faudrait pas non plus que cela augmente le prix des tickets et abonnements. La gratuité est-elle envisagée ? »

« Nous avons trouvé un consensus ensemble et on s'est retrouvés sur un certain nombre de sujets. »

2e table

« J'habite juste à coté du tram A, à Fontaine. Ce que nous avons noté fait l'unanimité à notre table. »

« Voici ce qui nous plaît : la liaison entre les lignes de tram, la réalisation rapide, l'écologie, la possibilité de voir les montagnes et les abords du Drac et de l'Isère pendant le trajet. Et nous apprécions que le ticket soit à la fois valable pour le tram et le Métrocâble. Nous nous interrogeons par contre sur la possibilité de faire entrer les vélos dans les cabines. Faut il une

cabine spécial pour cela ? Les parkings relais prévus sont ils suffisants ? Le Tram A et le Métrocâble ne sont-ils pas trop proches l'un de l'autre ? La gratuité est-elle prévue ? Nous serions pour la mise en place d'une offre attractive transitoire avant d'aller vers la gratuité. »

« Le prolongement de la ligne A est urgente. De même, il n'y a pas de solution pour désengorger l'axe Nord Sud, de passerelles modes doux sur le Drac et l'Isère. Il manque aussi le raccordement direct de Fontaine à l'autoroute. »

« Ce n'est pas simple de travailler en atelier, le temps est un peu court, mais je pense que nous sommes tous satisfaits de la façon dont cela s'est déroulé. On aurait préféré avoir plus de temps que les intervenants précédents (CQFD : les élus). »

3e table

« Nous sommes de Sassenage et de Fontaine. C'est une belle vitrine pour Grenoble. Par contre, ce n'est pas la priorité pour nous. On a une zone urbaine (Sassenage) : il faut prolonger la ligne A et ensuite faire ce projet. On a eu du mal à aller au delà dans la démarche. »

« À la Poya, c'est déjà un point noir, on veut refaire une station de tram en sachant que la voie de fontaine va traverser la voie ferrée pour la retraverser plus loin pour aller à Sassenage. Plus un parking relai qui fera venir toutes les voitures à cet endroit... »

« Le vent, 70km/h, risque d'évoluer avec le changement climatique. Sur l'impact

environnemental, les études n'ont pas été réalisées. »

« C'est difficile de dire si c'est bien ou pas, car il y a de nombreux points de doutes aujourd'hui. »

« On nous a dit que le prolongement sera prévu après... Cela fait 30 ans. »

4e table

« Il a été très difficile de trouver un référent. Pour nous l'intérêt de ce projet, c'est d'abord l'écologie et l'innovation pour l'image de marque de Grenoble. Pour la ville, mais aussi pour les entreprises spécialisées dans les transports. Nous apprécions qu'il soit moins cher de prendre ce câble que celui de la Bastille. »

« Nos doutes portent sur les chiffres donnés dans la comparaison avec les bus chrono. Ce sont des chiffres à charge et nous ne voyons pas comment cela a été calculé. Nous avons également des interrogations sur le parking relai à la Poya. »

« L'extension de la ligne A nous paraît également prioritaire. »

« Nous avons enfin des interrogations sur l'intérêt d'aller jusqu'à Saint-Martin-Le-Vinoux et sur le tracé lui-même. Mais nous comprenons l'intérêt donc de construire quelque chose sur un tracé avant qu'il n'y ait des habitations. »

5e table

« Le projet dans l'ensemble nous plait. Par contre nous ne comprenons pas l'intérêt des stations situées aux extrémités : pourquoi Saint-Martin-Le-Vinoux Hôtel de Ville,

alors qu'il y a le Parc d'Oxford à côté ? Ensuite, il faut impérativement prolonger la ligne A jusqu'à Sassenage, vers Air Liquide, et raccorder de façon urgente Fontaine à l'A480. »

Bastien Dalmaso - Datavisualisation

Les fiches de sélection des options, recueillies lors de cette soirée donnent les résultats suivants :

65% n'ont pas retenu l'ouverture de la station la Saulée

67% ont choisi des cabines 15 places standard

63% s'orientent vers des pylônes standard

63% envisagent l'ouverture de la station intermédiaire à la Poya

53% ne sont pas favorables à l'automatisation des stations

Réactions/questions de la salle

« Comme les gens de Sassenage l'ont bien souligné... Et Fontaine là dedans ? Des lignes de bus ont été fermées (26), un bureau de poste, bientôt peut-être la Sécu... Monsieur le Maire de Fontaine dénonce la baisse tragique de la Dotation Globale de Fonctionnement. Et d'un seul coup vous nous parlez d'un projet magnifiquement présenté. Il coûte 65 millions d'euros. Le journal les Echos parle même de 90 millions d'euros. On nous parle donc d'économies, d'étranglement budgétaire, et vous nous sortez un câble. Très intéressant, mais cela veut dire que tout l'avenir budgétaire de l'agglomération sur les



transports passerait dans ce câble. N'y a-t'il pas d'autres priorités, comme le retour d'un bus qui nous a été supprimé pour faire des économies ? »

« Serait-il possible d'avoir le résultat brut des études préalables sur le site de la Métro ? »

Conclusion par Yann Mongaburu, Vice-président aux déplacements

22h15

« Je voulais tous vous remercier pour votre mobilisation et pour l'état d'esprit dans lequel se sont réalisés les échanges. La parole peut circuler, est partagée, et non monopolisée, pour que les habitants fassent part de leur propositions alternatives, de leurs réserves et remarques. Ce pari est la démonstration de notre capacité collective à avoir un débat apaisé, mature, qui démontre que quand on prend le temps du débat, on n'est pas dans une inflation de la demande. Nous pouvons alors identifier les justes besoins du territoire pour nos usages, sur un choix de sobriété d'utilisation de l'argent public, d'autant plus quand il se fait rare.

Un mot sur l'extension de la ligne de tram A : d'abord, pour réaffirmer que le projet de câble n'empêche pas l'extension de la ligne de tram A postérieurement. Au contraire. Pourquoi ultérieurement ? D'abord parce que la réalisation de la ligne de tram ne serait ni plus rapide ni moins coûteuse que le Métrocâble. Mais surtout, nous avons relevé l'intérêt qu'il y a à connecter les lignes de tram entre

elles. Pour fixer les priorités, nous prenons l'avantage comparatif, celui de réussir d'abord la connexion du réseau. Il faut connecter les projets urbains et organiser une meilleure connexion, notamment pour des personnes qui vont venir travailler et habitent hors de l'agglomération. J'ai entendu une attention de ceux qui viennent du Voironnais et qui indiquent l'importance de la connexion avec la ligne de tram E.

Pourquoi la station à Saint-Martin-Le-Vieux : Nous pensons qu'il faut relier l'ensemble des communes entre elles. Pourquoi cette station ? Car c'est ce scénario qui permet la meilleure insertion urbaine. La station d'Oxford ne sera réalisée que si elle est financée dans le cadre de la commercialisation de la zone d'activité du Parc d'Oxford.

J'ai entendu des éléments d'attention : sur les études environnementales. Des « éléments d'études acoustiques sont à votre disposition, mais ils ont surtout vocation à être complétés par la suite. Si ce choix est confirmé, il sera temps de compléter les études par les enquêtes publiques et une concertation tout au long de la réalisation du projet. Sur l'insertion urbaine également : pôles d'échanges, distance avec les zones habitées, etc. cet élément sera continuellement soumis à la concertation. Aujourd'hui, nous ne fermons pas le sujet. Nous l'ouvrons avec vous. Nous aurons, si le choix est fait de réaliser ce projet, deux années complètes. Sur les autres modes de déplacement et

l'accessibilité en voiture, nous n'agissons pas que sur les transports en commun. La Métropole est concentrée sur les modes actifs sur le fait de fluidifier la circulation automobile, avec le projet du Rondeau et le réaménagement de l'A480. Il nous faudra travailler aussi sur un meilleur partage de l'automobile.

La tarification : nous continuerons à aller vers la réalisation de nos engagements avec détermination : nous réaliserons la gratuité pour une cible, la plus exposée à la précarité.

L'inflation des travaux en cours de projet, ce n'est pas systématique. La ligne de tram E par exemple, a coûté moins cher que ce que le budget prévisionnel. Nous avons travaillé le projet pour qu'il s'inscrive dans ce budget, mais c'est dans un effort de vérité que nous avons chiffré les coûts des options et variantes, justement pour qu'il n'y ait pas de mauvaise surprise après les travaux.

Nous souhaitons permettre à chacun de se déplacer, dans 10, 15 ou 20 ans, à moindre coût, et avec moins d'effet sur l'environnement, à l'heure ou le prix de l'énergie augmente de façon exponentielle. »

Feuille de table :



Feuille de table :

CE QUI NOUS PLAÎT

- Beau projet
 - Esthétique
 - Lutte contre la pollution
 - Intérêt, avenir écologique
 - Beaucoup moins cher que la bastille.
- Pourquoi pas un accrobranche à la Poya.
- Innovation pour Grenoble, entreprises grenobloises spécialisées dans le câble.
 - Le projet dans l'ensemble.
 - Suggestion : un raccordement de Fontaine sur A480 direction Lyon (Urgent)
- Prolonger la ligne A - Sassenage Ouest «Air Liquide»
- Lier trois lignes de tram
 - Projet innovant
 - Le câble c'est bien mais pas avec ce tracé qui n'est pas prioritaire.
 - Pas obligé de construire autour
 - Trois fois moins cher que le tram
 - Une opportunité de tester le concept de métrocâble dans l'agglomération.
 - Un côté ludique et identitaire
 - Une opportunité de favoriser la mixité sociale sur Fontaine.
 - Un concept innovant et écologique
 - L'ensemble des participants est favorable au projet = problème de la pollution, rapidité des trajets.
 - L'esthétique est importante, c'est l'image que l'on donnera vu de l'extérieur. Gre-

noble, Fontaine, Sassenage auront une image nationale.

- Gagner du temps pour aller travailler
 - Nécessité d'avoir des parking relais (Vercors et éviter de surcharger la Poya)
 - Extension possible à l'avenir
 - Innovation. Pourrait devenir une attraction touristique
 - Arrêt complet des cabines qui permettent aux personnes à mobilité réduite de monter et de descendre.
 - Fonctionnement jusqu'à 72 km/h
 - La liaison entre les trois lignes de tram.
- La possibilité d'une réalisation rapide. Le côté écologique, bruit et moins de CO2. Possibilité de voir les montages et les abords du Drac et de L'Isère.
- Rapidité du déplacement et la fréquence du trafic.
 - Ticket valable pour le tram et le métrocâble

CE QUI NE NOUS PLAÎT PAS

- Prévoir un parking relais aux stations l'Argentière et la Poya.
- Coût excessif de la station intermédiaire Tram la Poya en option.
- Ne doit pas être fait au détriment de la prolongation de la ligne A.
- Ne pas augmenter le coût des tickets.
- Doutes sur les chiffres donnés dans les comparaisons avec le bus chrono.
- Doutes sur les capacités à recevoir

autant d'automobile par jour à la Poya.
Combien de véhicules attendus ? (8500
utilisateurs)

- Extension ligne A est prioritaire sur Sassenage.
- Les stations des extrémités.
- Parking relais. Où sera t-il coté Poya
- Pourquoi St Martin le Vinoux hotel de ville ?
- Il faut prolonger la ligne A jusqu'à Sassenage.
- Ce n'est pas une priorité, car ça ne va pas résoudre les problèmes d'engorgement existant aujourd'hui sur l'autoroute.
- Aucune place de parking prévu (ou pas assez)
- D'où viennent les chiffres de fréquentation future ? Manque de confiance.
- Mieux vaut prolonger le tram A. Car ça ne pas désengorger Sassenage.
- L'impact visuel (hauteur des pylônes notamment) modification paysagère ?
- Les études ne présentent pas suffisamment la pertinence du projet quant au déplacements actuels et aux besoins à venir.
- Le coût trop élevé des pylônes design et cabines design
- Les parking relais sont situés sur les zones les moins accessibles du tracé.
- L'étude manque de projections visuelles sur l'ensemble du tronçon.
- Bien penser aux temps d'attente pour les correspondances avec les autres moyens de transport. (bus, tram)
- Bien penser à l'impact des cabines sur les habitations (proximité)

- Il ne faudrait pas que cela augmente le prix des tickets et abonnement. Question de la gratuité ?
- Suppression probable d'autres lignes
- Sécurité des personnes ?
- Question : concertation avec les entreprises. Edf annonce déjà la station parc d'Oxford
- Tracé en zigzag pourquoi ?
- Parler de design à ce stade est une idiotie.
- L'accessibilité n'est pas un option mais une obligation. Penser le projet pour tous simplifiera la vie de tout le monde même les valides.
- Les vélos dans les cabines ? ou une cabine spéciale. Les poussettes ?
- Les parking relais seront-ils suffisants ?
- Attention, liaison tram A et départ métrocâble très proche. Forte demande pour la gratuité. Attente d'une offre attractive transitoire vers la gratuité.
- Prolongation urgente de la ligne A jusqu'à Air liquide et jusqu'au péage de Voreppe. (Câble, tram...)
- Pas de solution proposée pour désengorger l'axe nord-sud vers Romans Vercors.
- Manque deux passerelles mode doux : 1 sur le Drac (Jules Ferry) et l'autre sur l'Isère (bretelle autoroute).
- Manque raccordement de Fontaine direct à l'autoroute direction Lyon.

Remarques et questions

- Le cahier de concertation est à charge contre le bus. Vos chiffres ne sont pas tout à fait exacts. Par exemple, la fréquence dans le bus chrono est inférieure à 10 mn, c'était un des argument développé par la SMTC lors de l' diversification de son offre. Je ne pose pas la question de l'utilité de cette traversée à ce prix là ! Pour qui ? Pour quels usages ? Pourquoi je traverserai de porte du Vercors à St Martin le Vinoux ? Je pensais que tout serait sur place sur le quartier de Porte du Vercors.
- L'insertion paysagère me questionne : la vue d'artiste sur la station de St Martin le Vinoux occulte le Néron ! Quelle vision de notre territoire ?
- Utiliser l'argument de l'innovation pour le financement ne permet pas de se positionner sans être culpabilisé. De même pour les options des cabines : qui peut être contre une cabine accessible au PMR ? Les formes du débat ne permettent pas de développer des arguments contraires ! Difficile d'animer une table sans ce connaitre.
(A titre indicatif, les 3 paragraphes du dessus sont d'une seule personne.)
- Je soutiens la question posée par l'association du quartier de l'ancienne mairie.
- Je souhaite pouvoir accéder aux données brutes des études qui ont permis ce projet.
- Parking relais au niveau du départ ? Où ? Des arrêts à Argentières ? Où ?
- Vents ? Parking relais ? Voir pour les

- vélos. Projet intéressant.
- Le prolongement de la ligne A du train est à faire en premier, ou en parallèle. Voir questionnement de l'association du quartier de l'ancienne mairie.
- Les documents proposés sur le portail sont quasiment inexistant. Nous aurions aimé trouver : cahier des charges et les études sur lesquels se basent ce projet. Ce serait tellement simple de les mettre sur le portail en pdf.
- Un beau projet pour l'agglomération, qui doit être esthétique aussi. Mais il en faut un autre pour la congestion aux entrées autoroutières de Grenoble.
- J'espère que l'argent public servira à donner de l'emploi en France et pas en Autriche.
- Une partie des cabines doit pouvoir accepter les vélos et les poussettes.
- Fiabilité de fonctionnement : tenir compte de la force du vent future, avec le changement climatique.
- Comment contrer les extrémistes de la protection de l'environnement ?
- Liaison prioritaire Sassenage Air liquide la Poya par tram ou câble.
- 21h me paraît trop tôt. Le transport devrait se terminer vers 23h/minuit. (fin des cinémas + week end)
- Comment gérer l'insécurité possible avec la promiscuité des cabines ?
- Quelle hauteur max des immeubles en nombre d'étage est prévu le long du câble sur la plaine de Sassenage ?
- Le câble devrait prendre en compte le cœur de la ville de Sassenage. La route

nationale est saturée chaque matin et soir. Et le tram c'est pas pour demain ! Le câble a un cout faible par rapport au tram alors pourquoi ne pas pousser votre étude plus loin ?

- Pourrais-je transporter mon vélo comme dans le tram actuellement ?
- Plage horaire 5h-2h bien.
- Sassenage est très embouteillé, beaucoup plus que le trajet Fontaine-Presqu'île. Pourquoi commencer à améliorer la circulation Fontaine-Presqu'île avant Sassenage-Fontaine ? Beaucoup de gens viennent de plateau du Vercors, de Noyarey et rien n'est prévu pour y remédier.
- Être attentif au vis-à-vis cabines-maisons, le long du parcours.
- Sur le parking du relais Fontaine, aura t-il assez de place pour le parking de casino pour accueillir autant de personnes ?
- Choix surprenant d'implanter une gare à l'hôtel de ville de St Martin le Vinoux, dans la zone la plus étroite ? (contraintes)
- Prolongement tram A vers Sassenage avant ou en même temps que le métrocâble.
- Pas d'accord avec le projet dans l'état. Priorité au prolongement de la ligne A. En second temps, réalisation du transport par câble.
- Le terminus St Martin le Vinoux (Mairie) ne présente aucun intérêt. Celle du parc d'oxford répond mieux à l'utilisation du projet. Parking relais dans le projet d'oxford.
- L'arrêt Argentière avec son parking silo, sera utilisé par les personnes venant du

nord ou du sud par la A48. Cela implique l'aménagement d'une bretelle en direction de Lyon.

- Dans le choix des cabines, privilégier les cabines ou les PMR en fauteuil peuvent faire demi tour.
- Projet intéressant, innovant pour notre agglomération malgré beaucoup d'incertitude. Il est important d'aller dans ce sens, mais sans oublier la sortie de Fontaine pour prendre la A48, direction Lyon. Et agir pour améliorer le secteur Rondeau.
- Métrocâble c'est bien, mais après le prolongement du tram A, jusqu'à L'air Liquide.
- Pourquoi créer une nouvelle station à la Poya ? Une seule suffit au pied du métrocâble. Une étude du métrocâble a t-elle été faite jusqu'à Noyarey-Voreppe ?
- Attention risques d'attentes lors des transfères entre le tram et le transport par câble, lors des heures de pointe.
- Très grande importance de conserver l'utilisation des tarifications de la Semitag.
- Grosse demande urgente pour la sécurité, pour la création d'une ligne de bus entre la Poya et l'Argentière. (Route trop dangereuse)
- Qui construira les cabines ? Appel d'offres ? Y aura-t il une protection sonore en particulier vers les habitations ?
- Possibilité d'emprunter les cabines avec un vélo ?
- En cas de problème à l'intérieur d'une cabine, quel est le système prévu pour avertir ou pour évacuer ?
- Accessibilité aux vélos.
- Pourra t-on prévoir des dispositifs d'ac-

croches des vélos dans les cabines ?

- Les consignes à vélos sont-elles prévues au niveau de chaque station ?
- 40 m de haut, vous avez pas plus moche. Deux stations avec parking relais, sur Fontaine, un des coins les moins pratiques d'accès de l'agglomération grenobloise. Pensez vous que votre solution est attrayante ? Il manque un visuel de l'agglomération avec le câble.
- Les logements survolés par les télécabines : risque de dévaluation des biens immo lors de la revente. Dispositif pour les propriétaires ?
- Si vent fort, solution alternative ?
- D'autres études du métrocâble, ont-elles été menées sur d'autres secteurs potentiels ?
- Fréquence tram / fréquence métrocâble
- Pourquoi n'a t-on pas envisagé de construire un transport par câble permettant de relier la vallée de l'Isère (secteur Nord Ouest) à la vallée du Grésivaudan ? (Echec du projet de tunnel sous la Bastille)
- Tenir compte de l'accessibilité des infrastructures. Intégrer de l'innovation dans la cabine : piles à combustible, panneaux... pour faire du transport par câble de nouvelles bulles.
- Hauteur du câble ? Pourquoi le câble n'irai pas jusqu'à Air Liquide à Sassenage ? Avec une modification de la route du Vercors qui descendrait directement sur la rue de Clémencieu et serait prolongée par un pont qui enjamberait l'Isère pour rejoindre directement l'autoroute A48.

Sous cette structure, on pourrait faire un parking relais.

- Pourquoi ne pas proposer d'évaluations chiffrées d'autres solutions ? Ex : création d'une nouvelle ligne de tram.
- Y a t-il une étude sur le lieu d'habitation des personnes travaillant en presqu'île ? Les ingénieurs n'investissent-ils pas à l'extérieur de l'agglomération ou au centre ville, plutôt que sur Fontaine et St Martin le Vinoux ?
- Le projet ne peut pas attirer plus de personnes qui laissent leur véhicule vers le terminus. Il doit être couplé avec un transport depuis le carrefour market de Sassenage où la place existe pour le parking relais.
- Pourquoi arrêter le service à 21h, alors que le tram fonctionne jusqu'à minuit ?
- Quelles études de flux passagers ? Comment être sûr de la fréquentation des usagers ? Il s'agit en fait d'un double projet, franchissement des fleuves + SNCF et desserte urbaine. (porte du Vercors) Pourquoi ne pas prolonger ce câble jusqu'au bout de Sassenage ? (ce serait plus économique que le Tram)
- Penser à tous les usages futurs dans la cabine : musique, couleurs, lumière, gestion des déchets. Ne pas négliger l'esthétique.

Compte-rendu atelier concertation N°3 du mercredi 4 novembre à St-Martin-le-Vinoux



Angèle Abbatista, adjointe urbanisme et travaux de la Ville de Saint-Martin-le-Vinoux

20h10

« Bonsoir à tous. Je voulais vous dire qu'au nom de la ville et de son maire, Yannick Ollivier, qui me demande de l'excuser, je suis heureuse de vous souhaiter la bienvenue. Je vous accueille avec plaisir ce soir pour le troisième atelier public de concertation préalable sur le projet Métrocable. Je laisse la parole aux élus et techniciens en charge de ce projet. Bonne réunion. »

Christophe Ferrari, Président de la Métro

20h15

« Je ne présenterai qu'une partie du projet et ma collègue Marie-José Salat en présentera une autre partie. Quelques mots d'introduction pour saluer Yannick Ollivier, le maire, et son équipe municipale. Pour moi c'est toujours un plaisir de venir ici. Il y a un an et demi, lors de l'inauguration du tram E, j'évoquais l'hypothèse de réalisation d'un transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux. C'était un projet déjà connu mais j'assurais que la Métropole s'engagerait avec force dans ce projet. Nous y sommes avec cette première étape de concertation préalable.

Saint-Martin-le-Vinoux a beaucoup évolué par le dynamisme des élus à vouloir s'inscrire dans une ambition pour la ville et la métropole. Cette capacité commune à porter de l'énergie sur les projets est très importante. »

« Nous replaçons cette question du transport par câble dans une politique globale de mobilité. La métropole grenobloise a toujours eu un temps d'avance sur les questions de mobilité. Rien n'est pire comme politique publique que de considérer que les mobilités s'opposent. On passe d'une mobilité à l'autre en fonction des destinations que l'on choisit. Ce qui relie les mobilités doit donc être le plus intelligemment posé sur notre territoire. C'est le cas pour le tram, le bus, le Métro-vélo, avec plus de 6000 sur le territoire métropolitain, mais aussi pour la circulation automobile. C'est pour ça que nous sommes aussi fortement mobilisés sur la question du Rondeau ou sur d'autres voiries, comme la réalisation du pont Bergonzoli ici, sur lequel la métropole a délibéré récemment. Nous avons eu des négociations avec la SNCF pour que le calendrier de réalisation puisse être le plus court possible. Il se compte désormais en mois, mais nécessite un arrêt complet de la circulation ferroviaire sur cette voie. Cet

arrêt aura lieu en 2017. »

« Sur le câble, nous avons sur la partie Nord-Est du territoire, des enjeux qui sont forts : la zone du Parc d'Oxford, la Presqu'Île, des grandes entreprises, le projet Portes du Vercors, avec Fontaine et Sassenage. Une zone qui connaîtra demain, sur les 20 prochaines années, des aménagements importants, en matière de développement économique et de logement. Nous essayons donc d'anticiper aujourd'hui pour concevoir les mobilités avant que les aménagements ne soient réalisés. Notre agglomération est contrainte, ramassée, par l'environnement, et des obstacles issus de l'histoire : autoroute, route nationale, voie ferrée, le Drac, l'Isère. La question du transport par câble est devenu un élément d'évidence pour survoler ces obstacles. Nous pouvons avoir sur ce périmètre des liaisons transverses permettant de dépasser ces contraintes. »

« Le projet de Métrocâble fait partie des projets dans lesquels la Région Rhône-Alpes investira. »

« Nous devons également parler des mobilités qui apportent un bénéfice en matière d'émissions de gaz à effet de serre. C'est un enjeu particulièrement fort ici. C'est une nécessité, une obligation. Nous ne pouvons pas regarder les questions de santé publique liées à la pollution et ne pas à agir. »

Déroulé de la présentation à l'écran
Commentaire :

« La Métropole a inscrit le câble comme un projet prioritaire et nous souhaitons le

mener jusqu'au bout, avec toutes les améliorations possibles, qui passent justement par la concertation avec vous. »

Marie José Salat, Vice-présidente à la concertation

20h35

Déroulé de la présentation à l'écran

Commentaires :

« Ce projet concerne l'ensemble des habitants de la métropole. Il a vocation à évoluer en fonction d'un bilan que nous dresserons au terme de la concertation. Vous le verrez, il y a un certain nombre de paramètres à respecter, et notamment le cadre budgétaire. »

Réactions/questions de la salle

« La réalisation du Pont Bergonzoli se compte-t-elle en mois ou en années ? Depuis décembre 2013, il est fermé. Les premiers sondages ont eu lieu deux ans après. Le flux des automobilistes passe par une zone résidentielle, une zone industrielle en cul de sac. Nous n'avons aucune information sur ce qui se passe. On nous a parlé d'un pont réservé aux piétons et cyclistes. »

« Il y a une autre solution qu'une ligne chrono en site propre, car il existe déjà la ligne C6. En la remplaçant et en remplaçant le Pont d'Oxford, en faisant les quelques travaux de voirie nécessaires, nous aurions une desserte cinq à dix fois moins cher, avec des possibilités de s'arrêter un peu tout au long du parcours. Pourquoi n'avez-vous pas envisagé cette



solution ? »

« Je suis le père des bulles et l'initiateur de ce Métrocâble, en ce sens qu'en 2011, nous avons fait un projet intégré dans le dossier de la Ville pour répondre à un programme d'Eco-cité, pour lequel la Ville a été retenue, avec ce projet de transport doux que j'avais proposé à l'époque. Les bulles s'adaptent aux besoins et aux demandes de la clientèle. C'est pour cela que les réunions comme aujourd'hui sont importantes. Mais il y a un bémol car je pense que la solution technologique proposée ici ne convient pas à un transport urbain. Il y a des développements qui sont en train de se faire. A partir de vos indications, il serait possible de mettre en place un contreprojet, le top du top, qui créera comme pour les bulles une image dynamique et exceptionnelle de Grenoble. »

« Bonjour, je suis le Président de l'union commerciale de la commune. On nous a expliqué avec l'arrivée du tram E que l'Horloge était le cœur de Saint-Martin-le-Vinoux. Je ne comprends donc pas pourquoi le téléphérique arriverait à la mairie. »

Réponses de La Métro

Christophe Ferrari :

« Le pont permettra à la fois le passage des voitures et des modes doux. Il faut le reconstruire totalement. Pour ce faire, il faut rentrer dans la fenêtre de tir de la SNCF, car cela implique l'arrêt du passage d'un certain nombre de train. Cet arrêt

est prévu pour 2017. Nous profiterons de cet arrêt pour la construction et il sera construit. Les discussions avec la SNCF ne sont jamais des discussions simples. Il faut réaliser un pont qui nécessite l'arrêt du trafic ferroviaire. Cela nécessite de la discussion et de la coordination. Tout sera prêt pour que les travaux soient fait pendant cet arrêt. Si la Métropole n'avait pas eu un intérêt dans la question du pont, elle ne se serait pas investie dans sa construction. Il faut gérer des flux de train entre Grenoble, Lyon et d'autres endroits de la région. Nous devons l'intégrer. »

« En réponse à la question sur un arrêt à l'Horloge. Nous sommes contraints par les immeubles. Dans certains pays ca ne pose pas de soucis pour survoler les habitations. Ici il y a des règles que nous devons respecter. »

Michel Gilbert, chef de projet Câble à la Métro

« Nous avons retenu une solution bus comparable en terme de fréquence, de fonctionnement, de temps de parcours, qui se rapproche un peu du câble même s'il en reste éloigné. Nous aurions pu prendre la comparaison avec une ligne de bus classique. Cela donne cependant des fréquentations estimées à un niveau très faible, parce que le temps de parcours est trop long. La fréquence et le confort n'y sont pas. »

Travaux en atelier de 21h00 à 21h40

Retours des ateliers

21h30

1ère table :

« Je suis habitant de Saint-Egrève. A notre table, nous avons parlé de ce qui nous plaisait : la solution de câble est innovante, écologique, pour franchir les obstacles. Elle est aussi évolutive en termes de débit et de connexion future : la Poya, puis un jour peut-être le Vercors. Nous avons aussi évoqué un possible franchissement de la Bastille, pour arriver à la Tronche.

Si ce n'était pas une entreprise locale sélectionnée pour la réalisation, cela nous plairait moins. Nous avons eu un tableau des plus et des moins, mais finalement pas de réel comparatif en termes de cout, au kilomètre ou en personnes transportées. Le câble n'est peut-être pas l'investissement le plus économique. Nous aimerions avoir plus d'informations. 8 000 personnes par jour, cela nous a paru un peu faible. Il nous est également difficile de nous prononcer sur le tracé : celui-ci est-il le plus judicieux ? Y-a-t-il une vraie étude des flux de personnes pour savoir si les lieux d'implantation des stations sont les meilleurs ?

Nous avons bien échangé, on est à peu près tous pour ce projet, mais nous attendons plus d'arguments, d'éléments pour nous convaincre que c'est la solution. Il y a des points à éclaircir et il faudrait arriver avec un peu plus d'éléments. »

2e table :

« Il y a eu des débats à notre table. J'habite à Saint-Martin-le-Vinoux et je travaille à Sassenage. Je fais ce trajet tous les jours en vélo car c'est très difficile en voiture. Parmi les choses qui nous plaisent, le peu d'émissions de CO2 et le trajet très transversal, le temps de parcours et la fréquence. L'interconnexion avec le tram et le bus est un plus.

D'un autre côté, il nous manque une analyse d'impact. Il y a la partie économique par exemple. Quel sera le cout des impôts ? On nous demande de choisir parmi des options, intérieur cuir, etc. Mais nous ne connaissons pas l'addition pour nous, contribuables. C'est donc difficile. »

« J'aurais aimé en savoir plus sur les futurs usagers du transport par câble. Nous n'avons pas beaucoup retrouvé cette analyse là. D'où viendront ils ? Nous avons une situation entre vallée et montagne. Pour descendre, c'est facile à vélo, mais pour remonter c'est plus dur, alors nous prenons souvent la voiture. Cela signifie qu'il faut des parkings relais, notamment pour ceux qui viennent de la Chartreuse. »

« Pour les vélos, peut-on avoir des parkings sécurisés proches des stations, ou dans les stations ? Ce serait un plus. »

« Quel est le maintien dans le temps de ces stations ? Ya-t-il une stratégie pour prolonger leur durée de vie ? »

3e table

« Je suis habitante de Saint-Martin-le-Vinoux et je travaille à Sassenage. Le débat



à notre table était très animé, nous ne sommes pas d'accord. Nous avons donc listé nos points de débat. D'abord, sur l'alternative bus, nous nous sommes interrogés sur l'implantation de la station : hôtel de ville ou horloge ? Concernant les vélos, peut-on les mettre dans les cabines ? La question s'est aussi posée de savoir comment monter son vélo en station pour

pouvoir le mettre dans la cabine. Nous avons abordé le sujet du parking relais à Saint-Martin-le-Vinoux. Puisqu'il n'y en a pas à la Mairie, que fait-on de tous les gens qui descendront de la Chartreuse ? Ensuite, si nous prolongeons le tram A, est-ce que la connexion avec cette ligne ne devrait pas se faire un peu plus loin ? Ces points font débat entre nous. Nous avons aussi discuté du Parc d'Oxford. Le dernier sujet, c'est l'automatisation. D'un côté, cela irait plus vite et coûterait moins cher, mais d'un autre côté, l'humain et l'emploi comptent aussi. »

Datavisualisation (Bastien Dalmaso)

Les fiches de sélection des options, recueillies lors de cette soirée donnent les résultats suivants :

65% des fiches recueillies ne conservent que 4 stations.

45% optent pour des cabines 15 places standard

80% ont sélectionné des pylônes standards

52% proposent des stations automatisées

Questions de la salle

« Nous demandons des précisions sur les études qui ont été menées. »

« Nous nous interrogeons sur le calendrier par rapport à d'autres projets importants : prolongement de la ligne E, train-tram Meylans... Il était question de prolonger le tram A sur Sassenage. Mais dans ce cas, pourquoi pas une station beaucoup plus

au Nord de l'agglomération pour capter les flux automobiles au Nord. Par ailleurs, la loi va être modifiée au sujet des survols des habitations. »

« En faisant un rapide calcul, nous pouvons mieux comparer les coûts par voyageur. Pour le câble, sur une base de 5000 voyages par jour, cela donnerait un ratio d'environ 20 euros d'investissement par km/voyageur, et des frais de fonctionnement d'environ 60 centimes par km/voyageur. Pour le tram E, cela représente environ 8 ou 9 euros d'investissement par km/voyageur, et 30 centimes en fonctionnement. Pour avoir le même ratio entre câble et tram E, il faudrait avoir environ 12000 voyageurs par jour sur le câble. C'est quelque chose de très flou, donc il y a des risques que ce ne soit pas réalisé ou différemment. »

« Un coût deux fois inférieur du tram E par km/passager, est-ce confirmé par les services ? J'aimerais également que soit disponible la base de la modélisation, pour comprendre d'où viennent les gens qui utiliseraient le câble, etc. Il serait bon que cette base soit disponible sur Internet. »

Réponses de La Métro

Michel Gilbert, chef de projet Câble

« Pourquoi l'hôtel de ville et pas l'Horloge ? Nos premières réflexions allaient vers l'Horloge. Puis nous avons remarqué qu'on ne pourrait pas connecter le câble avec la station de l'Horloge, à cause des immeubles environnants. C'était possible à l'Hôtel de Ville.

Pour la Poya, pourquoi ne pas se connecter plus au Nord ? Même si le tram est prolongé, ce qui fait partie des projets, nous avons deux raisons fortes d'aller à la Poya. Il y a à la Poya un projet de centralité urbaine avec une grande place piétonne, des commerces, équipements, ou l'on souhaite insérer au pôle d'échange entre le tram A et le câble. La deuxième raison, c'est que même si le projet Vercors est abandonné pour le moment, nous gardons l'idée qu'un jour le projet se réalisera.

Pour le Parc d'Oxford, la station ne génère pas une fréquentation supplémentaire sur le réseau. On rallonge le tracé, donc les voyageurs qu'on gagnerait d'un côté, on les perd d'un autre. On a conservé cette option sous réserve qu'elle soit financée par le projet économique de la ZAC.

En ce qui concerne les vélos, il faudra pouvoir les mettre dans les cabines. Mais quel cycliste va prendre son vélo pour monter en station jusque dans la cabine, juste pour faire 1km ou 1,5km. L'enjeu est donc plutôt d'améliorer encore le réseau de vélo plutôt que d'imaginer des cyclistes qui prendront le câble. Il y aura des ascenseurs pour monter les vélos le cas échéant. Deux stations auront aussi des escalators.

Qui va utiliser cette infrastructure ? Pas mal de gens viennent du Nord, Saint-Egrève, Saint-Martin-le-Vinoux, Fontanil, qui vont travailler à Fontaine, Sassenage ou aux Portes du Vercors. Ils seront intéressés pour prendre la ligne E et ensuite le câble. Pour les portes du Vercors, 6 000



nouveaux habitant qui seront concernés par ce câble.
Enfin, à propos de l'évolution réglementaire. Aujourd'hui s'applique une loi de 1941 qui nous oblige à passer à 50m au dessus d'un terrain privé, même non bâti. Demain, dans moins d'un an, une nouvelle loi sera passée, qui imposera une servitude de survol. Les propriétaires seront indemnisés mais cela nous mettra dans une meilleure position pour négocier avec eux. »

général. C'est un pari réussi. Merci à vous pour votre engagement. C'est la contribution citoyenne à la vie du service public. Il y aura une suite à ce projet et les questions posées doivent trouver réponse. Je vous souhaite une bonne fin de soirée. »



Conclusion par Christophe Ferrari 22h25

« Je souhaite que l'ensemble des éléments qui ont été demandés lors des trois réunions soient fournis. Les questions sont légitimes et pertinentes. Des calculs ont été faits ici de façon brillante. Il faut que nous produisons avec les services des éléments de réponse pour mieux pouvoir comparer les choses.

Le but de la concertation c'est aussi de demander des éclaircissements car il y a des points sur lesquels il est difficile de porter de jugements. Il faut que des réponses soient apportées pour que chacun puisse se faire un point de vue objectif. Je souhaite que ces éléments soient apportés sur le site Internet de la métro.

Il est encore possible de poser des questions. La concertation ne dure pas que trois soirs. Beaucoup de gens se sont mobilisés, un soir de semaine, pour venir échanger autour d'une table avec des personnes qu'elles ne connaissent pas, en

Feuille de table :



Feuille de table :

CE QUI NOUS PLAÎT

- Peu d'émission de CO2
- Le trajet transversal
- Temps de parcours et fréquence
- Interconnexion avec tram et bus
- Innovation
- Solution écologique
- Franchissement d'obstacles
- Meilleure mobilité
- Lier les trois rives
- Transport écologique
- Symbole du projet : innovation
- L'idée de câble, la modernité, pas de pollution.
- Liaison Fontaine-St Martin le Vinoux
- Le principe du câble est excellent (mais il est mal orienté)
- Le maillage entre les trams

CE QUI NE NOUS PLAÎT PAS

- Embarquement des vélos ?
- Nombre de personnes par heure entre ligne Chrono et câble ?
- Accessibilité des P+R pour utiliser le câble à St Martin le Vinoux ? Pourquoi pas à l'horloge
- Parc d'Oxford et la Zi ?
- Pourquoi l'arrêt place de la Résistance n'est pas à l'Ouest de l'avenue des Martyrs, ce qui éviterait de la marche pour arriver à la station câble ,

- Manque parking relais (Hôtel de ville) pour les personnes venant de la Charreusse.
- Peu d'analyse d'impact (économique : impôts et circulation)
- Peu d'infos sur les stations et leur sécurité/propreté/maintien dans la durée.
- Pour ce qui est des cabines, mieux vaudrait prévoir une capacité importante car l'équipement paraît sous dimensionné par rapport à la demande future.
- Nombre de personne/jour : pourcentage investissement 5000/8000 pers
- Entreprise locale ?
- 1500 pers/h maxi ?
- Coût comparatif bus/pers et au km
- Etudes sur les flux ?
- Il manque des éléments pour pouvoir donner un avis objectif. La fréquentation est très faible pour un coût important. Absence de véritables scénarios alternatifs.
- Par rapport aux éléments financier fournis, il est impossible de comparer le câble et le chrono. (coût par km et pas passager, incluant les coûts d'investissement sur dix ans)
- On nous demande de débattre sur des aspects gadgets (la formes de cabines et des pylônes)
- L'équipement proposé ne répond pas à une demande sociales solvable considérable, son coût par rapport à cette faiblesse de la demande est très élevé et il

n'entre pas dans le fonctionnement rayonnant des déplacements dans le Y «grenopolitains».

- Le tracé
- Le manque de parking vers la mairie.
- Les emplacements des stations (hôtel de ville et la Poya et Cea)
- La modernisation du pont d'Oxford (double sens)
- Il faudrait mieux traverser Argentière- St Egrève.
- Comment traite t-on les flux de déplacements considérables du Nord ? (7000 pers aujourd'hui) ?
- La gestion des priorité : pourquoi pas un câble partant de Voreppe où il y aurait la place de créer un parking relais ? Objectif réduction du bouchon péage de Voreppe.
- Le câble reliant les 3 trams serait à réaliser dans un second temps.
- Tracé du câble

Remarques et questions

- Comparaison du coût d'un km de tram/bus/câble
- Avez vous pris en compte le potentiel touristique de ce transport entre Vercors/Chartreuse et à proximité de la Bastille ?
- Qu'est ce qui justifie que la priorité en matière de déplacement dans la métropole soit ce projet plutôt que d'autres, comme à Meylan, prolongement de la ligne de tram E vers Pont de Claix ou Vizille ?
- Quand il n'y a pas de fauteuils handicapés, cela dégage t'il des places supplémentaires ?
- De 3500 à 5000 personnes par jour, cela paraît peu par rapport au nombre d'habitants à desservir.
- Toutes les cabines doivent-elles être aménagées handicapé ?
- Pas de chauffage en hiver ?
- Moins de design et d'automatisation car surcoût
- La solution du bus moins cher ?
- Budget énorme pour petite fréquentation. (8000 pers max : petite minorité)
- Parking relais ?
- Pas assez d'éléments pour juger. Pas d'accès aux études et aux documents, ni d'éléments de comparaison concrets.
- Projet intéressant
- Quels choix de cabine design ? Vote aux populations ? Architecte designer ? Pourquoi pas un prolongement du C6 sur l'hôtel de ville ?
- Cette ligne peut-elle donner lieu à un

prolongement vers St Martin d'Hères ?
 (via un tunnel, afin de remplacer le projet de rocade Nord)

- Prévoir d'augmenter la fréquentation des tram A, B, E du fait de l'augmentation de la fréquentation due au télécabine.
- Parc à vélo, piste cyclable, cité lib (à l'extérieur de Grenoble), places de parking...
- Problématique de l'encombrement de la zone d'arrivée des cabines. (zone où la cabine passe sur le dernier pylône et descend vers la station) Cet encombrement a-t-il été prévu ?
- La télécabine risque d'être utilisée surtout le matin dans le sens de la Poya direction St Martin le Vinoux.
- 5000 pers par jour ! Il va falloir les amener aux télécabines. (bus, parking...)
- Pourquoi le transport par câble dans la vallée ? Et pas le Vercors et la Chartreuse ?
- Pourra t-on mettre son vélo dans la cabine ? (pliant ou non)
- Y a-t-il des parking relais prévus ? Notamment à la station hôtel de ville de St Martin le Vinoux
- Je ne comprend pas le principe et le but de traiter en priorité le métrocâble avant le pont Begonzali. Le jour ou vous essayerez de prendre en compte les demandes des uns et des autres, nous évoluerons.
- Vélos indispensables
- Parc d'oxford indispensable compte tenu du nombre de travailleurs.
- Parking relais, voitures hôtel de ville ?
- Parking relais vélos ?
- L'impact sur les impôts locaux ?

- Comment maintenir la qualité des stations ?
- Possibilité pour des prolongations de trajets ? (Chartreuse, Vercors)
- Dans aucun document fourni pour l'instant, on ne parle de l'inter-modalité transport par câble/vélo. Qu'en est-il ?
- Un parking relais à St Martin le Vinoux ? Le tracé est-il judicieux ?
- Le câble avec ses pylônes et ses cabines mobiles est une gêne visuelle pour les gens au sol et les riverains. Quelles sont les compensations pour ces personnes ?
- Je serai intéressé pour travailler sur ce projet, je suis récemment diplômé d'un master en urbanisme et j'ai rédigé un mémoire qui avait pour problématique «le transport par câble en milieu urbain : un moyen de transport pour des projets urbains durable ?». J'ai pu rencontrer Mr Gilbert lors de la rédaction de celui-ci. Si vous le souhaitez, je peux vous envoyer CV et lettre de motivation. (Thomas Lacoste, coordonnées dans le tableau de présence) - Explication du projet dans sa vue d'ensemble. Pourquoi ici et maintenant ?
- Nécessité de liaison transverse mais pour qui ? Pour quel usage ? Quel public - cible ? Quels objectifs ?
- Usage voyageurs ?
- Réel intérêt interconnexion à l'Est (St Martin le Vinoux) avec tram E/ tram B / aéroport.
- Question sur la partie Ouest : intérêt actuel ? Intérêt futur et conséquences sur la composition sociale du quartier : suppose

que ceux qui travaillent sur la presqu'île habitent Fontaine et Sassenage. Ou qu'il y est un réel intérêt pour les gens d'aller d'Est en Ouest.

- Plages horaires fixes ou modulables ?

LES ACTIONS COMPLÉMENTAIRES



Compte-rendu atelier PDIE Presqu'île du mardi 3 novembre 2015 amphi accueil du CEA

Introduction Bruno Renard, Président du PDIE Presqu'île

« Merci de votre présence. La plupart des entreprises de la Presqu'île sont là. Nous allons discuter du projet Métrocâble. Un peu toute la presqu'île est là. La présentation sera assurée par la Métro, représentée par : Michel Gilbert, chef de projet sur le transport par câble ; Stéphane Gusmeroli, directeur des mobilités et Sylvie Barnezet, en charge de la participation citoyenne. »
Sylvie Barnezet, chargée de la participation citoyenne à la Métro

« Nous sommes dans un contexte de concertation préalable, avant la décision de faire ou de ne pas faire. Nous entamerons ensuite d'autres concertations si les élus décident de mener ce projet à terme. C'est un projet relativement contraint, nous allons vous le présenter. Nous souhaitons faire remonter tous les points de vue sur l'intérêt de réaliser ou non ce projet pour les différents acteurs impactés. Une première réunion a eu lieu à Grenoble le 14 octobre. Aujourd'hui environ 250 commentaires ont été déposés sur le site. Un outil de datavisualisation est également à la disposition des internautes pour

leur permettre de tester les variantes du projet et comprendre ses impacts financiers. La presse suit assez bien ce projet. »
Réaction de la salle : Il faut que nous rédigeons la position du PDIE pour la transmettre à la Métro, en complément du compte rendu de cette réunion.
Réponse : Cette position devra être transmise avant le 13 novembre, date de la clôture de la concertation préalable, pour pouvoir être prise en compte.

Stéphane Gusmeroli, directeur des mobilités, La Métro

« Même si ce n'est pas le centre du projet, nous pourrions également répondre à certaines questions liées au réseau de transport bus, nécessairement impacté par un tel projet de transport par câble. Laurent Arnould en charge de la définition du réseau de transports est également présent. »

Présentation du Powerpoint Compléments :

« Les études réalisées montrent qu'une nouvelle offre de transport est nécessaire pour répondre à un besoin que le tram ne





peut pas satisfaire. »

« Sur ce projet, il est parfois reproché que le tracé n'est pas suffisamment en ligne droite. Mais le développement des différents projets urbains, dont celui des Portes du Vercors nous a poussé à rallonger le tracé, afin de desservir au plus près les futurs habitants de ces projets. »

« Pour l'instant la station à l'ouest de la Presqu'Île est considérée comme une station technique, mais à terme, il est possible d'envisager qu'elle accueille des voyageurs. Mais le périmètre du PPI (plan particulier d'intervention) apportera des contraintes supplémentaires lors de la conception du projet. »

« Autrefois, il y avait le terminus de la ligne 34 dans le périmètre du PPI et ce n'était pas un problème. »

« Le classement Etablissement Recevant du Public impose des contraintes supplémentaires. Quelles sont ces contraintes ? ASM peut répondre. »

« Au départ, sur le projet des Portes du Vercors, le projet de Métrocâble était une extension. Aujourd'hui, les priorités sont inversées. Les élus ont donc fait le choix de privilégier la desserte des Portes du Vercors. »

« Dans cette hypothèse, Argentières serait la station motrice du câble, dans un secteur plutôt industriel, donc moins gêné par le bruit de la motrice. Et la position centrale de cette station sur la ligne est un autre argument. Nous garderions l'hypothèse d'avoir deux boucles de câbles pour la maintenance ou en cas de panne. »

Réaction au commentaire précédent :

« Deux boucles, cela signifie-t-il deux moteurs ? »

Réponse :

« Pas nécessairement, mais il peut être intéressant de disposer de deux moteurs, notamment un de secours. Cela relèvera de l'offre faite par les fabricants si la décision de faire le projet est prise. »

« Nous avons fait le choix de proposer un système de monocâble plutôt que 3S, plus lourd et coûteux en investissement, car le monocâble s'insère mieux dans l'environnement urbain. »

« Il est délicat d'estimer avec précision la fréquentation potentielle car nous n'avons pas de retours d'expérience sur ce type de transport. Pour l'instant, nous faisons tourner le modèle de l'agglomération, intégrant des données socioéconomiques, de transports, etc. pour une estimation à 5000 voyageurs par jour à la mise en service. Ce modèle sous-estime probablement la fréquentation, comme ce fut le cas pour les lignes de tram, avec une sous-estimation de 30%. Il s'agit donc d'une indication mais ce chiffre ne doit pas être pris au pied de la lettre. »

« En matière de fiabilité, le vent est le principal élément qui peut arrêter le câble. Aujourd'hui, un transport par câble est arrêté lors d'un vent soufflant à 70 km/h. Cela représente environ 15h d'arrêt sur un an (données 2013). »

Réaction au commentaire précédent :

« Un système 3S n'offrirait-il pas plus de stabilité ? »

Réponse :

« La stabilité serait meilleure, mais cela implique une emprise au sol plus large. »

Échanges avec les participants

Question sur la capacité du câble

« Le polygone scientifique accueillera en 2030 70000 trajets supplémentaires. La presqu'île apportera entre 80 et 90% des passagers de cette ligne. Le besoin est surtout sur la station Martyrs. Même si les vélos représentaient 20% de ces trajets, cela ferait 55 000 voyages à horizon 2030. Le tram B en fera peut-être 30 000.

Nous avons donc besoin d'un outil qui a une capacité de 30 000 voyages par jour à horizon 2030. Or, tel que présenté ici, 8 000 passagers par jours, c'est insuffisant.

Réponse : « Nos chiffres sont basés sur une prévision de la demande à horizon 2021. Il ne s'agit pas de la capacité d'accueil du câble, qui peut monter jusqu'à 30 000 voyages par jour. »

Question au sujet des pannes potentielles :

« Nous devons veiller à ne pas devenir esclaves d'une solution que l'on ne pourra pas dédoubler en cas de panne. »

Réponse de la Métro :

« On a chiffré la mise en place de navettes de substitution, plus lentes bien sûr, mais cela permettra une substitution. Vous pourrez aussi faire le détour avec la ligne de tram. »

Question :

« Il faut vérifier les données concernant le vent. 15 h de vent à plus de 70 km/h par

an, cela semble sous-estimé.

Réponse : « Sur 2013, l'étude a comptabilisé 17 h pendant l'année. Cela pourra être parfois un peu plus, ou un peu moins. »

Question :

« Avez-vous pris en compte les changements climatiques en cours ? »

Réponse : Nous sommes sûrs que ces règles d'aujourd'hui seront toujours les mêmes en 2021, ou 2025. Nous pensons également que l'évolution technologique permettra peut être de respecter des vents à 75 voire 80 km/h. »

Commentaires au sujet de la connexion avec le Tram :

« Du côté du Crédit Agricole, le temps d'échange avec le tram sera un peu plus long. Ce n'est pas énorme, car cette station desservira surtout pour les entreprises autour de la place de la Résistance. »

« Ce câble, pour une connexion optimale avec le tram, et un objectif de 30 000 voyageurs par jour, il faut qu'il ressemble à un tram. Il faut que ce soit un 'tram suspendu'. Pour les usagers qui vont faire du multimodal, il ne faut pas que le câble ait un aspect de confort inférieur à celui du tram. Dans le cadre de nos PDE, c'est très important. Il faut qu'il soit chauffé et climatisé par exemple, ce qui n'est pas le cas dans l'hypothèse présentée aujourd'hui. On ne pourra pas demander aux usagers en 2030 de changer de mode pour aller dans une cabine où il fait trop froid ou trop chaud. Ce devra être une contrainte forte du cahier des charges. Il faut que ce



soit l'équivalent d'un tram, en termes de capacité et de confort. Et pour que cela ressemble au tram, il faut que le câble propose les mêmes horaires d'utilisation que le tram et que les cyclistes puissent monter avec leur vélo. »

Questions/commentaires au sujet des autres modes doux :

« Peut-on imaginer aussi d'avoir un garage à vélo dans la station ? »

Réponse : « oui, ce peut-être envisageable. »

Commentaire : « Les vélos peuvent rentrer dans les cabines mais ce n'a pas nécessairement un gros intérêt car on est sur des courtes distances. »

Commentaire : « Nous devons nous placer au minimum en 2021 : les usagers utiliseront davantage de giroscopes, trottinettes, etc. Il faut donc concevoir ce projet en facilitant l'utilisation de ces modes de transport pour "le dernier kilomètre".

Commentaire : « Il faudra prévoir un système de box pour les vélos sous les quais, un garage à vélo à chaque station de câble mais aussi de tram. C'est le principe du dernier kilomètre : c'est moins coûteux ou contraignant que de déplacer un arrêt de tram... »

Question au sujet de la station La Poya : « Dans le cadre du projet Porte du Vercors, la station de la Poya viendra t'elle desservir des des grandes surfaces ? »

Réponse : « À la Poya, il faudra desservir un pôle de commerces, d'équipements, de

loisirs (multiplex, Géant, etc.) notamment autour de cette place. De cette façon, les usagers de la Presqu'île pourront aller déjeuner à midi et faire leurs courses à la Poya sans passer par le centre de Grenoble. »

Question : « Si le tram A était déjà prolongé, faudrait li faire ce tracé ? »

Réponse : « Oui, pour la multimodalité sur le futur pôle de la Poya. »

Questions au sujet du réseau de bus :

« Le projet remet-il en cause les lignes de bus existantes ? »

Réponse : « Oui, cela aura un impact sur plusieurs lignes du réseau. Pour l'instant, cet impact se concentre essentiellement sur la ligne C6, puisqu'elle viendra doubler, sur une partie du tracé, le transport par câble. »

« Il ne faudrait pas trier des conclusions hâtives, comme sur la ligne 54. Nous savons que parmi les gens qui prenaient leur voiture quand la liaison a été coupée, beaucoup n'ont pas repris leur abonnement annuel. »

Réponse de la Métro : « Le cumul de la ligne 54 et de la ligne 5100 a renforcé l'offre. »

Questions sur la peur du vide :

« Certaines personnes seront très inquiets de monter dans une télécabine, à cause de la peur du vide. Avez-vous pris en compte ce phénomène ? »

Réponse de la Métro : « la peur du vide concerne peu de gens et peut être réduite

par des cabines qui ne sont pas totalement ouvertes, possédant un fond fermé, des parties basses latérales comblées, etc. »

Question :

« Il semble que la solution 3S soit un peu plus confortable et réduise l'effet de vertige. N'est-il pas plus facile de transporter 30 000 voyages par jour avec un 3S qu'avec un monocâble ?

Réponse : « Ce n'est pas seulement une question en coût. C'est aussi une question d'emprise, surtout pour les stations, qui doivent être deux fois plus longues avec une solution 3S. »

Question sur l'automatisation des stations :

« La responsabilité sociétale de l'entreprise implique que nous devons penser à l'emploi, même en cas d'automatisation. Combien d'emplois seraient ainsi économisés en cas d'automatisation ? »

Réponse : « Dans chaque station il y a une vigie. L'automatisation, c'est 2 à 3 postes en moins sur la ligne. »

Question sur les parkings relais :

« Si nous augmentons les trajets, l'objectif du PDIE est de passer à 20% d'autosolistes, venant essentiellement de l'extérieur de la métropole. Ce projet est-il maillé avec les parkings relais périurbains ?

Aujourd'hui, le seul moyen de rentrer dans Grenoble de l'extérieur, pour venir sur la Presqu'Île, c'est de rentrer d'abord dans Grenoble. »

Réponse : « Pour la Métro, l'enjeu est de faire entrer les usagers dans le système de transport au plus près de leur habitation. Nous espérons que les projets de mobilité, dont le Métrocable, permettront aux gens qui utilisent la voiture pour des courts trajets de la laisser, pour que ceux qui viennent de plus loin puissent venir en voiture s'ils n'ont pas le choix. »

Commentaire : « Il faut dimensionner les choses car cela va attirer de nouveaux publics qui aujourd'hui ne peuvent pas entrer dans les transports. Et le PDIE souhaiterait visualiser une carte du réseau et des parkings relais afin de mieux cerner la question dans sa globalité. »

Réponse : « Les parcs relais ne seront qu'une partie de la solution à cette échelle là. Il faut capter les usagers le plus en amont possible, notamment grâce aux gares, où les gens viennent autrement qu'en voiture jusqu'au point de connexion. »

Commentaire : « Il ne faut pas sous-estimer l'intérêt des parcs relais, mais revenir vers une logique de petits parcs relais de 30, 40, 50 places, aux extrémités de chaque ligne de bus. Nous souhaiterions voir un plan de ce qu'est prévu en la matière. »

Question sur la desserte de la Presqu'Île :

« Quel est la différence de coût entre une station technique et une station passager ? Avant de venir, je n'étais pas pour la station passagers à l'Ouest de la

Presqu'île, mais maintenant cela me paraît pertinent car c'est un secteur moins desservi. »

« Sur la Presqu'île, il y a une zone moins bien desservie, entre Schneider et Siemens. Les gens prennent la voiture car ils ne peuvent pas arriver sur place par les transports. Entre la cité Jean Macé, la cité de l'autre côté, le pôle technique de Schneider... Au moins 1500 salariés sont concernés dans ce secteur. »

Réponse : « Au même horizon que le câble est prévue la réouverture de la voirie avec un arrêt « pôle industriel » entre Schneider et Siemens. Il s'agira d'un arrêt Translère pour rejoindre notamment le centre ville et la gare. »

Question sur la fréquentation et l'accessibilité :

« Connaissez-vous le trafic du Tram B sur les deux stations de la Presqu'île ? »

Réponse : Non, pas encore mais nous savons que la fréquentation n'est pas pléthorique aujourd'hui. Il faut qu'on rencontre le président du PDIE pour échanger sur les chiffres, un an après la mise en place.

« 100% d'accessibilité est une évidence pour les membres du PDIE. Nous souhaitons privilégier le principe d'inclusion, plutôt que de séparer les cabines pour les personnes handicapées des autres. »
« Des cabines 15 places seraient nécessaires si l'on pense le projet à long terme. »

Réponse : Il faut regarder cela en fonction du surcout d'ensemble représenté par les cabines de 15 places. Les cabines 10

places restent accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Question sur l'exploitation future :

« Qui sera l'exploitant du câble ? »

Réponse : « Cette question se posera plus tard. Pour le moment nous pouvons seulement envisager, sans certitude, que le SMTC se verrait confier la maîtrise d'ouvrage du projet s'il était lancé. »

Commentaires :

« Qui sera l'exploitant du câble ? »

Réponse : « Cette question se posera plus tard. Pour le moment nous pouvons seulement envisager, sans certitude, que le SMTC se verrait confier la maîtrise d'ouvrage du projet s'il était lancé. »

Demandes formulées par le PDIE

Le PDIE souhaite proposer une contribution complémentaire au présent compte-rendu.

Le PDIE souhaite que soit indiqué qu'il représente au moins 10 000 usagers.

Forum participatif “Portes-du-Vercors”



Lors du Forum participatif organisé à Fontaine le samedi 31 octobre 2015, sur le stand mobilité, le projet de métrocâble a été présenté, avec le cahier de concertation. des agents répondaient aux questions des habitants.

Action dans les gares



Les mardi 9 et mercredi 10 novembre, de 7 à 9 heures, une équipe est allée à la rencontre des citoyens fréquentant le train entre Voiron et Grenoble. Ces "pendulaires" ont reçu une information directe, par dialogue, et ont pu recevoir 500 prospectus et lire l'exposition déplacée pour l'occasion.



LES RETOURS DANS LA PRESSE

AGGLO GRENOBLOISE | La Métropole lancera à l'automne la concertation sur le

Un téléphérique urbain



Superbe photo où Vercors (à gauche) et Chartreuse se saluent, de chaque côté de la vallée de l'Isère. Mais aller d'un massif à l'autre, de Fontaine (au fond, à gauche) à Saint-Martin-le-Vieux (au fond, à droite), en l'occurrence, en faisant une halte sur la Presqu'île de Grenoble, c'est très complexe si ce n'est pas un rêve. Et si on construisait un téléphérique urbain pour franchir ces 3,7 km et rapprocher ces différents quartiers en plein centre ? C'est l'idée de la Métropole, et l'avenir dira si elle est bonne... Photo de La Découverte/Jean-Benoît HUBERT et P.

Le 1^{er} téléphérique urbain non-touristique verra-t-il bientôt le jour à Grenoble ?

Vous êtes nombreux à l'interpeller cet été. Pour aller skier sur le glacier des Deux Alpes, pour vous offrir une belle descente à VTT à Villard-de-Lans, ou encore pour profiter de la vue imprenable depuis la Bastille à Grenoble. Bref, le téléphérique reste une valeur sûre pour les vacanciers et les locaux. Mais le téléphérique peut aussi être un formidable moyen de transport dans la vie quotidienne, pour aller à l'école, au boulot, se rendre dans une administration... On trouve ce type de moyen de transport en pleine ville à New York, Medellín, Rio de Janeiro. Des "transports par câble" urbains qu'on doit au concepteur et fabricant suisse Poma. Mais nul n'est prophète en son pays, et le téléphérique urbain peine à s'implanter dans l'Hexagone. Certes, Brest aura l'écrit ou deux ans son téléphérique : une petite première en France en matière de transports par câble urbain. On dit "petite" car ce téléphérique, dont les travaux vont débuter ces jours-ci pour une mise en service prévue fin 2016, ne fait que 420m de long, passant au-

dessus du fleuve Penfeld pour relier deux quartiers de Brest. Et l'écrit, maître de Poma ? Eh bien, après la tentative avortée de téléphérique Fontaine/Lain-les-Vaux, la Métropole va lancer à l'automne la concertation sur son projet de liaison par câble Fontaine/Grenoble/Saint-Martin-le-Vieux. Un projet qui, s'il aboutit, sera sans doute (n'en déplaise à nos amis brestois), le premier vrai téléphérique urbain de France (3,7 km de tracé), reliant plusieurs quartiers de quatre villes (avec Sassenage) et s'inscrivant résolument dans une logique de développement durable.

Un objectif très ambitieux

Enfin, un téléphérique urbain à Grenoble, depuis des années et des années qu'on en parle ? Ce sera un des beaux dossiers de la rentrée, puisque le conseil de la Métropole a débatté le-dessus le 3 juillet dernier, approuvant le lancement de la concertation, qui se déroulera du 5 octobre au 13 novembre. On vous propose, dans ces deux pages, d'en savoir un peu plus.

Lors du débat à la Métropole, début juillet, quelques élus s'étonnaient qu'il n'y ait pas d'autres tracés proposés, notamment plus en aval de l'Isère,

vers Voreppe, si un des objectifs est de désenclaver les axes nord-ouest de Grenoble. « Au départ, on avait étudié plusieurs scénarios. Mais l'enjeu majeur c'est bien la desserte de la Presqu'île, dont le développement urbain (avec notamment le projet Cap21) va générer, à terme, 70 000 déplacements supplémentaires par jour, sans que soient modifiées les infrastructures de desserte routière. Sur la Presqu'île, l'objectif, très ambitieux, est de baisser le part modal de la voiture de 55 % à 20 %, et on sait que la ligne de tram-train ne peut suffire à atteindre cet objectif, explique Michel Gilbert, technicien de la Métropole qui fut longtemps en charge du dossier (lire page 3). Imaginer un transport par câble entre Voreppe et Grenoble, comme le souhaite le maire du Fontaine-Cornillon, ça n'a aucune pertinence car c'est en concurrence avec deux modes de transports lourds, beaucoup plus performants que le câble en zone plane et peu habitée : le train et la ligne de bus Express Transisère. Parce que le câble ne dépasse pas 20-25 km/h... Bref, ce coup-ci sera-il le bon pour le téléphérique à Grenoble ? Le débat est lancé. Il durera quelques années.



LE CHIFFRE

3,7 kilomètres, c'est la longueur totale du tracé de ce projet entre le terminus ouest (Fontaine/La Poye) et le terminus est (Saint-Martin-le-Vieux/mairie). Temps de parcours : 16 minutes. On prévoit une fréquence, à terme, d'une cabine toutes les 20 secondes, soit un débit maximal possible de 1 500 personnes par heure et par direction. On estime que la fréquentation de la ligne à horizon 2020, quand les deux gros projets urbains desservis ("Portes du Vercors" à Fontaine/Sassenage et Presqu'île à Grenoble) seront achevés, sera de l'ordre de 8 500 passagers par jour.

Les espoirs et les craintes de Jean Hirgoyen, président du Chaînon manquant

Si l'y en a un qui voit arriver le projet de transport par câble Fontaine/Saint-Martin-le-Vieux avec un grand sourire... mais aussi quelques craintes, c'est bien Jean Hirgoyen. Il préside le Chaînon manquant, association qui a pour objet de « promouvoir le transport par câble, qui est justement le chaînon manquant dans la chaîne des transports, alors qu'il est très complémentaire des autres moyens de déplacement ». Jean Hirgoyen ne manque pas d'arguments pour mettre en avant le téléphérique (urbain ou pays) : « Sa vertu majeure est sa capacité à franchir les fleuves, les ouvrages d'art, les autoroutes, etc. Et sa limite tient plus à l'imaginaire qu'à la réalité par rapport aux dépenses relatives aux déplacements et à la protection de l'environnement. Et cette limite, c'est la peur du survol de son habitation. Mais la loi est en train de changer

(NDLR : lire page 3). Et quand on regarde le téléphérique de la Bastille, on voit bien qu'il survole routes et habitations sans poser de problèmes. Et si on considère les moyens de transport en surface, si généralisés, bien d'autres contraintes pour les habitants ». « Sur ce projet, il n'y a vraiment pas photo ! » affirme notre interlocuteur. Qui sourit doucement quand on évoque l'hypothèse de réaliser le même trajet en bus : « Pour réaliser cette ligne de bus, il faudrait des ponts, des passerelles, expropriés des gens : ce serait beaucoup plus cher que le câble ». Et le coût ? « La Métropole l'estime à 20-25 M€. Mais le Chaînon manquant chiffre ça à 45 M€. Évidemment, imagi-

ner des cabines et des pylônes design coûtant 7 ou 8 M€ en plus, c'est complètement réalisable. Par ailleurs, il faut savoir que pour assurer le même débit qu'un téléphérique sur ce tracé, il faudrait en permanence 5 bus de 100 places. Quant au temps de parcours, sur ce trajet, le câble est imbattable par le bus. Une ligne de bus, c'est plus de personnes et plus de contraintes d'exploitation qu'un câble. Et un bus, qui se renouvelle tous les 7 ou 8 ans... L'arrivée de la concertation sur ce projet devrait donc susciter chez Jean Hirgoyen un bel optimisme. Etreux : « Dans beaucoup de concertations, les fantômes ont pris le dessus car on avait oublié d'y associer des personnes qualifiées. Regardez le projet de téléphérique Allard-Le Collet : le maire a, depuis trois ans, systématiquement fait des points d'étape, des réunions publi-

ques avec les associations, des audits avec des personnes qualifiées, et aujourd'hui, on compte 70 % de partisans pour ce projet. Pour le projet Fontaine/Grenoble/Saint-Martin-le-Vieux, il ne faudrait pas faire comme pour le projet Grenoble/Vercors et traîner la concertation. Le côté psychologique est très important, je me tue à leur dire que tout ça, ce sera program... ». Ou, sur ce dossier, le Chaînon manquant, qui est force de proposition et d'ouverture, n'a jamais été sollicité par la Métropole et le SMTIC : on a l'impression que pour eux, le seul interlocuteur pour les déplacements, c'est l'ADTC (NDLR : Association pour le développement des transports en commun). Or, il faudrait qu'ils s'appuient, entre autres, sur les compétences du Chaînon manquant : « Messager transisère... »



« La limite du transport par câble tient plus à l'imaginaire qu'à la réalité par rapport aux dépenses relatives aux déplacements et à la protection de l'environnement », estime Jean Hirgoyen. Photo de La P.

Dauphiné libéré du 29 juillet 2015.

LE DOSSIER DU JOUR | EN ISÈRE

projet de transport par câble reliant Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île

à Grenoble en 2021, enfin ?

Michel Gilbert : « Ici, le bus est plus coûteux que le câble »

Michel Gilbert a toujours été le "désennemi" du transport par câble de la région. « C'est une erreur de dire que c'est un mode de transport sûr », dit-il, « car il y a eu de nombreux accidents de personnes et de matériel ». Mais, depuis 2014, le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a changé de visage. Le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisé et amélioré. Le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisé et amélioré. Le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisé et amélioré.



Michel Gilbert a passé une partie de sa vie à travailler sur des projets de transport par câble. Ici, il est devant un modèle de la station de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île.

LE PROJET EN DÉTAIL

Pourquoi un téléphérique urbain ici ?

Le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisé et amélioré. Le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisé et amélioré. Le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisé et amélioré.

Le tracé de Fontaine à S-Martin-le-Vinoux

Le téléphérique aura comme gaine de départ et d'arrivée la station de Fontaine à Sassenage et la station de Saint-Martin-le-Vinoux. Le tracé de Fontaine à S-Martin-le-Vinoux a été révisé et amélioré.

Les temps de parcours comparatifs

Mais les temps de parcours sont plus courts par téléphérique que par bus. Le temps de parcours par téléphérique est de 15 minutes, contre 25 minutes par bus.

Le coût, le financement et les options

Le coût du projet est de 100 millions d'euros. Le financement est assuré par la région, le département et les communes concernées. Le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisé et amélioré.

La concertation, du 5 octobre au 13 novembre

La concertation publique sur le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisée et améliorée. La concertation publique sur le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisée et améliorée.

Une mise en service prévue fin 2021

Le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisé et amélioré. La mise en service est prévue pour fin 2021.

Le tracé proposé, avec 4 ou 5 stations ouvertes aux usagers

Le tracé proposé, avec 4 ou 5 stations ouvertes aux usagers. Le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisé et amélioré. Le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisé et amélioré.



1) La station de départ de la ligne à Fontaine. 2) La station de passage à Sassenage. 3) La station de passage à Grenoble/Presqu'île. 4) La station d'arrivée à Saint-Martin-le-Vinoux. Le projet de transport par câble de Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux via Sassenage et Grenoble/Presqu'île a été révisé et amélioré.



Un téléphérique urbain pour survoler Grenoble

GABRIELLE SERVAZ / CORRESPONDANTE À GRENOBLE | LE XAVIER À 06:00 MS À JOUR À L'ÉCRIT



De nombreux villes - Photo Poma

Entre Chantreaux et Vercors, de Saint-Martin-le-Vinoux à Fontaine, le premier téléphérique urbain de grande envergure pourrait se construire à Grenoble avec l'aide de la Caisse des Dépôts.

Bureau du leader mondial Poma dont les appareils, à New York, Taiwan ou Medellín transportant des millions de passagers, Grenoble pourrait inaugurer l'un des premiers téléphériques urbains en France. Le 3 juillet, le Conseil de la métropole a décidé de lancer une concertation publique sur ce thème du 5 octobre au 13 novembre prochain. A l'automne, la signature d'un contrat de la Métropole avec la Caisse des Dépôts pourrait notamment servir au financement de cet investissement de l'ordre de 50 à 60 millions d'euros, selon les options retenues. Déjà acquis, la liaison par câble relierait Fontaine à Saint-Martin-le-Vinoux sur une distance de 3,7 km.

Totalement urbain, le projet servirait la presqu'île scientifique, où se déploie le projet GIANT et ses 70.000 déplacements quotidiens supplémentaires attendus dans une cuvette grenobloise déjà saturée. Le téléphérique serait connecté aux trois lignes de tramway de l'agglomération (ligne A à Fontaine, ligne B sur la presqu'île et ligne E à Saint-Martin-le-Vinoux), en survolant tous les obstacles du tracé : rivières de l'Isère et du Drac, autoroutes et voies de chemin de fer. Synchronon. « C'est tout l'adéquat du transport par câble de pouvoir survoler les obstacles et de ne pas nécessiter de très grosses infrastructures », commente Jean Souchal, le président du directoire de Poma. Pour ses 80 ans, le sociéte grenobloise aimerait bien participer à ce type d'appel d'offres encore très rares en France, « ce qu'on est au début du processus », estime le dirigeant. Fin 2014, Bouygues avait remporté un marché isolé porté par la métropole bretonne en Bretagne.

LE 14 OCTOBRE

Plantu viendra parler de la liberté d'expression, des droits de l'homme et de la censure

Le Canopé (11, avenue Général-Champon) accueillera le célèbre dessinateur de presse et caricaturiste Plantu le mercredi 14 octobre (de 17 heures à 18 h 30) pour une conférence sur le thème "Desires pour la paix". Cet événement est organisé en collaboration avec l'Association Cartooning for Peace, la Délégation académique à l'action culturelle (Daac) et le Centre de liaison de l'enseignement et des médias d'information (Clem). Cette rencontre entre un dessinateur professionnel et un large public (dont de nombreux enseignants) a pour but d'échanger sur la liberté d'expression, les droits de l'homme et la censure, ainsi que la reconnaissance du travail journalistique des dessinateurs de presse.

GRENOBLE

UTILE

FERMETURE EXCEPTIONNELLE

Travaux de rénovation du bureau de poste Hippocampe. Pendant les travaux, le retrait des colis et lettres recommandées sera dans le bureau de poste de Grenoble Chantreaux. Toutes les autres opérations postales et les bureaux de poste de Grenoble Verte et Grenoble Championnet. Tous les jours sauf le dimanche. Jusqu'au lundi 12 octobre.

DE GARDE

Chirurgiens-dentistes uniquement le dimanche et les jours fériés. Tél. 04 78 00 00 66. Groupe hospitalier mutualiste de Grenoble. Tél. 04 78 20 70 71. 12, rue Docher-Cabanne. Cabinet médecins 7 J7. Consultations sans rendez-vous de 8 h à 19 h 7 J7. Tél. 04 78 28 59 00. 84, cours Jean-Jaures.

SOS médecins. Consultations de 8 h à 19 h, 7 J7, et visite à domicile 24 h/24. Tél. 04 38 20 70 71. 1, avenue du 8-Mai-1945. Info@sosmedecins-grenoble.fr. Centre hospitalier Albert-Michalon. Tél. 04 78 70 70 75.

SOS vétérinaires tous les jours, 24 h/24. Tél. 04 78 47 66 66. Kinésithérapie garde le jour. Uniquement le samedi et le dimanche, de 09 h 30 à 13 h.

MARCHES. Victor-Hugo. Tous les jours, sauf le dimanche, de 10 h à 19 h. Place Victor-Hugo.

Saint-Bruno. Les dimanches, mardis, mercredis, jeudis et samedis de 6 h à 13 h et les vendredis de 8 h à 19 h. Place Saint-Bruno.

Sainte-Claire. Les mardis, mercredis, jeudis et samedis de 6 h à 13 h et les dimanches de 6 h à 13 h 30. Avenue Matherbe.

Libération. Tous les vendredis, samedis de 8 h à 13 h. 88, cours de la Libération.

Albany. Les mardis, mercredis, jeudis, vendredis et samedis de 6 h à 13 h et les dimanches de 6 h à 13 h 30. Place de la Communauté.

Saint-Pierre-du-Rondouet. Tous les vendredis, samedis de 6 h à 13 h. Le Rondouet.

Les Eaux-Claires. Tous les mardis, jeudis, samedis. Rue Henri-Durand.

Hocher. Tous les jours, sauf le dimanche, de 6 h à 13 h et les vendredis de 8 h à 19 h. Place aux Herbes.

Le Grand-Puy. Tous les jours, sauf le dimanche, de 6 h à 13 h et les vendredis de 8 h à 19 h. Place aux Herbes.

Le Grand-Puy. Tous les jours, sauf le dimanche, de 6 h à 13 h et les vendredis de 8 h à 19 h. Place aux Herbes.

Le Grand-Puy. Tous les jours, sauf le dimanche, de 6 h à 13 h et les vendredis de 8 h à 19 h. Place aux Herbes.

Le Grand-Puy. Tous les jours, sauf le dimanche, de 6 h à 13 h et les vendredis de 8 h à 19 h. Place aux Herbes.

Le Grand-Puy. Tous les jours, sauf le dimanche, de 6 h à 13 h et les vendredis de 8 h à 19 h. Place aux Herbes.

Le Grand-Puy. Tous les jours, sauf le dimanche, de 6 h à 13 h et les vendredis de 8 h à 19 h. Place aux Herbes.

Le Grand-Puy. Tous les jours, sauf le dimanche, de 6 h à 13 h et les vendredis de 8 h à 19 h. Place aux Herbes.

Le Grand-Puy. Tous les jours, sauf le dimanche, de 6 h à 13 h et les vendredis de 8 h à 19 h. Place aux Herbes.

Le Grand-Puy. Tous les jours, sauf le dimanche, de 6 h à 13 h et les vendredis de 8 h à 19 h. Place aux Herbes.

Le Grand-Puy. Tous les jours, sauf le dimanche, de 6 h à 13 h et les vendredis de 8 h à 19 h. Place aux Herbes.

POLITIQUE

Mireille D'Ornano (FN) réagit après la mobilisation pour la famille macédonienne...

Mireille D'Ornano, eurodéputée FN et conseillère municipale, réagit après la mobilisation pour la famille macédonienne (lire notre édition du 14 octobre) : « Nous sommes devenus un pays qui n'aspire plus à la loi des étrangers en situation irrégulière, mais qui est une fermeté sans concessions pour les citoyens ordinaires. Tous les jours, le gouvernement invente une nouvelle taxe et impose une nouvelle contrainte. Dans ces conditions, il devient intolérable d'apprendre que une famille venant de Macédoine, où la misère n'est pas pire qu'en France, vit depuis trois ans sans frais du contribuable avec un jeune, petit vieillard, enfants scolarisés et un accompagnement pour les démarches d'insertion [...] L'albi humanitaire ne tient plus devant un tel laxisme. »



DÉPLACEMENTS | Étape importante pour le projet de téléphérique Fontaine/Grenoble/Saint-Martin-le-Vinoux

La concertation préalable pour Métrocâble débute lundi



Yannik Olivier, Christophe Ferrati, Yann Mangaburu, Marie-Josée Satali et Jean-Paul Toveron (de gauche à droite) ont présenté hier la concertation préalable pour le projet Métrocâble. Déterminés et très confiants.

On arrive dans le concertation préalable du projet de téléphérique urbain Fontaine/Sassenage/Vercors/Presqu'île/Saint-Martin-le-Vinoux. Un projet "premier" de 2013 par ailleurs au projet Grenoble/Vercors désormais abandonné (lire par ailleurs), et que la Métropole a décidé le 4 juillet dernier de porter à la concertation. "Métrocâble" (c'est son nom) fait partie des quatre projets de transports par câble (avec Saint-Etienne, Chambéry et Briançon) que le Contrat de plan État-Loi 2015-2020 s'engage à aider pour un montant global de 40 M€, dont en principe 10 M€ pour Métrocâble.

Du concert, donc, avec la concertation préalable, première étape d'un cheminement devant mener, en principe, à la mise en service de Métrocâble est un projet structurant, c'est un enjeu essentiel dans un contexte de développement urbain important, et il faut intégrer des déplacements de bus ou de tram

50.000 déplacements par jour sur la Presqu'île, dont 25 % réalisés en voiture, ce devrait compter 120.000 déplacements en 2030, mais avec toujours 50.000 en voiture, donc un part modeste sur ce secteur d'habitat de 100.000. C'est en tout cas le pari lancé par la Métropole, qui espère que Métrocâble permettra de réduire.

« Avec le même ticket de bus ou de tram »

Cette phase de concertation permettra aussi aux habitants de mesurer la différence entre un projet Métrocâble et une ligne de bus structurante comme Chambéry, qui effectuait la même desserte. On a la conviction que le Métrocâble est plus performant, moins coûteux et plus facile à installer qu'une ligne Chrono, mais ce qui apparaît au début public, ajoute M. Mangaburu, Métrocâble doit permettre d'avoir un temps de transport diminué par rapport aux autres transports en commun, mais

L'INFO EN +

AM 13 NOVEMBRE

La concertation préalable se déroulera du lundi 5 octobre au vendredi 13 novembre. Des expositions et registres d'opposition seront proposés dans les mairies des quatre communes concernées (Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux), mais aussi au siège de la Métropole (3, rue Malakoff à Grenoble), à la Stationnobile (15, avenue de la Stationnobile à Grenoble) et à la Plateforme (jusqu'à Verdun à Grenoble). Un registre d'opposition sera en ligne : www.lametro.fr/cable

3 RÉUNIONS PUBLIQUES

Les réunions publiques seront organisées : mercredi 14 octobre de 20 h à 22 h à la Chambre de métiers à Grenoble (20, rue des Arts à Grenoble), mardi 5 novembre de 20 h à 22 h à la salle Edmond-Yves Fontaine (22, rue des Alpes) à Fontaine, et jeudi 4 novembre de 20 h à 22 h à la maison des Moûts à Saint-Martin-le-Vinoux.

MISE EN SERVICE EN 2021 Les grandes dates du planning prévisionnel : questionnaire en 2017, enquête publique en 2018, travaux en 2020, mise en service en 2021.

Les grandes lignes du projet Métrocâble



Est soumise à la concertation, notamment, le nombre de stations : 5 (voir le schéma) ou 4 (sans la station "La Saule" à Sassenage). Il y a aussi l'hypothèse d'une station supplémentaire à Saint-Martin-le-Vinoux, au Parc d'Indret, présentant l'avantage : raccourci d'environnement de 6,2 M€, accord de fonctionnement de 420.000 €, temps de parcours global allongé de 90 secondes. Cette hypothèse ne serait retenue que si le raccourci était pris en charge de la part de la commercialisation de la ZAC. (Document Métrocâble)

Le tracé de Métrocâble, c'est 2,7 km sur 4 communes, avec 4 à 6 stations (schéma ci-dessus). Temps de parcours : entre 15 et 16 min avec une vitesse moyenne de 14 km/h. Système moteur : la télécabine manœuvrable débrayable. Capacité à terme : 1.500 passagers par heure dans chaque sens. On prévoit une fréquence de 5.000 voyageurs par jour après la mise en service (2021) et de 8.500 par jour à horizon 2030, quand les projets urbains reliés par ce téléphérique seront achevés. Il y aurait une fréquence d'une

cabine toutes les minutes lors de la mise en service et d'une cabine toutes les 24 secondes en 2030. Budget d'investissement prévisionnel : 54 à 60 M€. Budget de fonctionnement annuel prévisionnel pour la base de 4 stations : 2,4 M€.

Le traumatisme du projet Grenoble/Vercors

Le pire n'arrive pas toujours, mais quand on évoque un projet de téléphérique porté par la Métropole, on ne peut s'empêcher de penser au projet de transport par câble Fontaine/Vercors lancé en mars 2012 par la Métro et tout particulièrement son président de l'époque, Marc Baretto, et qui connaît un flop retentissant. Ce téléphérique devait être mis en service fin 2014... En fait, la concertation préalable, prévue en mai-juin 2013, fut repoussée à octobre-novembre 2013. Une concertation houleuse où fut confirmée l'opposition de certains élus (notamment ceux de Saint-Nizier-de-Machomet) et d'une bonne partie de la population du Vercors, estimant le projet néfaste et la concertation truquée. Résultat des courses : la Métro suspendit le projet en décembre 2013, qui tombait dans l'oubli quelques mois plus tard. 541.000 € ont été dépensés en études (291.000 € payés par la Métro et 250.000 € déboursés par la Région).

Christophe Ferrati a donc soulevé un journaliste pas forcément malintentionné à l'issue de la concertation préalable : « Pourquoi pas à un autre moment de votre existence possible. Il y a sur ce projet une volonté forte, ce n'est pas envie de le faire... » La concertation est une étape qui permet de conforter, ou non, le choix de la collectivité, ajoute M. Mangaburu. « Le postulat de départ, c'est la volonté métropolitaine mais aussi des équipes municipales concernées », a insisté Jean-Paul Toveron, maire de Fontaine.

Chat échaudé craint l'eau froide. En présentant son projet, la Métropole met donc en avant les avantages du câble, mais répond aussi d'avance aux critiques éventuelles (impact visuel et sur la faune, crainte des habitants d'être observés chez eux, etc.). Elle annonce ce qui est soumis à la concertation : choix du nombre de stations (4 ou 5) ; création d'une nouvelle station de tram (ou non) à côté du terminus du câble à Fontaine-La Poya ; choix de la capacité des cabines (10 ou 15 places) et du leur design ; choix des pylônes ; automatisation des stations. Sachant que le mieux coûte toujours plus cher.

SEMAINE DU GÔÛT

Des ateliers intergénérationnels à la crèche municipale Abbaye

Dans le cadre de la 26^e édition de la Semaine du goût, la crèche municipale Bâtière a organisé mardi après-midi des ateliers intergénérationnels ludiques autour du goût, des saveurs et de la dégustation. Jusqu'au vendredi 16 octobre, de nombreuses autres actions et activités se dérouleront dans tout le secteur Matheron, Tisseire, Abbaye, en partenariat avec le CCAS, la Ville et des associations.



POLITIQUE

Les Républicains 38 vont faire signer une pétition pour le retour de la vidéosurveillance

Les Républicains 38 et l'opposition municipale de droite engagé une campagne de signature d'une pétition pour imposer un référendum à la municipalité Folle (Vert/PS) sur l'extension indésirable de la vidéo protection. La Fédération espère : « Ce n'est qu'à partir de 8 000 signatures, selon ses engagements, elle est contrainte de l'organiser. C'est pourquoi les citoyens et militants grenoblois, en particulier des jeunes, seront à nouveau dans la rue vendredi après-midi et samedi toute la journée, rue Félix-Pollet, sur le marché de l'Estacade, place de l'Écluse et rue de Strasbourg, afin de recueillir des signatures de Grenoblois. Nous appelons toutes celles et tous ceux qui désirent protester contre la politique municipale à s'associer à notre démarche. »

GRENOBLE

UTILE

- DE GARDE
- Groupe hospitalier mutualiste de Grenoble
- Pharmacie
- Cabinet médecin 7 J/7
- SOS vétérinaires
- SOS racisme Grenoble libre
- SOS amitié
- SOS médecins
- Alcooliques anonymes

AGENDA

- AUJOURD'HUI
- Urban Shaman
- Les bébés sont des poètes
- Quart' : Anarchisme rock
- Mobilisation pour le dépiégeage des hépatites B et C
- Evolution des villes scolaires et périurbaines
- Accessibilité : la maintenance et les problèmes d'accessibilité
- Vieux l'histoire : ce projet
- Mois de l'accessibilité : les problèmes d'accessibilité
- Waterloo-1815
- Urban Shaman
- Les bébés sont des poètes
- Quart' : Anarchisme rock
- Mobilisation pour le dépiégeage des hépatites B et C
- Evolution des villes scolaires et périurbaines
- Accessibilité : la maintenance et les problèmes d'accessibilité
- Vieux l'histoire : ce projet
- Mois de l'accessibilité : les problèmes d'accessibilité

DÉPLACEMENTS | Le premier des trois "ateliers" publics de concertation s'est déroulé hier soir Métrocâble : la concertation se veut innovante, mais...



Une dizaine de tables avec pour chacune de 4 à 8 participants... Les ateliers ont permis de discuter sur les questions, et un très rapide compte-rendu des discussions en fin de soirée... L'expérimentation des "ateliers" publics de concertation...

Une dizaine de tables avec pour chacune de 4 à 8 participants... Les ateliers ont permis de discuter sur les questions, et un très rapide compte-rendu des discussions en fin de soirée... L'expérimentation des "ateliers" publics de concertation...

Une dizaine de tables avec pour chacune de 4 à 8 participants... Les ateliers ont permis de discuter sur les questions, et un très rapide compte-rendu des discussions en fin de soirée... L'expérimentation des "ateliers" publics de concertation...

Une bonne vieille réunion publique laisse à penser, hier soir à la Chambre de métiers de l'artisanat, à un "atelier public", et c'est dans le cadre de la concertation préalable relative au projet de transport par câble "Métrocâble" qui amène par la Métropole et qui ambitionne de relier Fontaine, Sassenage, la Presqu'île de Grenoble et Saint-Martin-le-Vieux par un téléphérique urbain à l'horizon 2021 (lire L'Info en et ci-dessous). Formulaire innovant, au moins dans notre agglomération, et à vrai dire assez déconcertante. 45 minutes de présentation du projet de la méthode par, successivement, Jacques Wiert, adjoint au maire de Grenoble en charge des déplacements, Christophe Ferrat, Yann Monaghan et Maître-Josée Solat, respectivement président de la Métropole, vice-président chargé des déplacements et vice-président chargé de la participation citoyenne. Puis, à 8 minutes de travail et échanges en

atelier, par table de 4 à 8 personnes (10 tables au total). Plus 40 minutes où les représentants de chaque table font un petit compte-rendu. Et, enfin, 8 minutes de conclusion de Yann Monaghan. « On répondra à la fin de la réunion publique, ce soir » Deux personnes souhaitent poser des questions avant le début de l'atelier par petits groupes. « Non, non, on répondra à la fin, c'est l'essentiel de la soirée. Et c'est bien ce qui surprend le plus avec ce type d'atelier : pas de questions restent sans réponse. Mais, d'un autre côté, pensons, non plus, ne monopolise la parole, comme c'est souvent le cas en réunion publique. Au total, hier soir, près de 80 personnes dans la salle, dont une petite trentaine de techniciens d'Élec, qu'on aime ! Au fil des tables, quelques

habitants viennent "lambda" venus ici par intérêt, par curiosité, quelques citoyens très engagés dans des associations et habitants à ce genre de réunions, et de vrais spécialistes, comme ceux de l'association "Le Chaïnon manquant" (qui promet le transport par câble), venus en nombre. Petit tour informel des tables, et réflexions glanées au hasard : « Je suis très déçonné par la méthode, on voudrait s'y prendre mal, on ne ferait pas mieux » ; « là, on ne débat que de ce qu'il y a dans la plaquette, je pense qu'on aurait des idées plus précises » ; etc. Vient ensuite le moment du bref compte-rendu, avec un référent par table. Meilleurs choix : « 5 000 passages par jour ça paraît très faisable par rapport au coût de 55 M€ » ; « on s'intéresse sur les raisons de ce projet, peut-être voudrait-il mieux en faire un qui sollicite le problème des bouchons sur l'entree nord de Grenoble, et si ce projet a pour objet de régler trois types

Les grandes lignes du projet Métrocâble et ce qui est soumis à la concertation

Le tracé de Métrocâble, en service (2021) et de 8 500 par jour à horizon 2030, quand les projets allongés de 90 secondes. Cette hypothèse ne serait retenue que si le surcoût était pris en charge de la cadre de la commercialisation de centre Zarc. Autres hypothèses soumises à la concertation : la création d'une nouvelle station du tram A Fontaine-La Poya (coût : 3 M€) ; le choix des cabines (cabines 10 places sans chauffage ni climatisation, sans vitrage au sol, ou cabines 15 places, et/ou cabines au design spécifique) ; le choix des pylônes (54 pylônes standards ou 54 pylônes au design spécifique, avec un surcoût d'investissement plus moins cher en fonctionnement).

Le tracé de Métrocâble, en service (2021) et de 8 500 par jour à horizon 2030, quand les projets allongés de 90 secondes. Cette hypothèse ne serait retenue que si le surcoût était pris en charge de la cadre de la commercialisation de centre Zarc. Autres hypothèses soumises à la concertation : la création d'une nouvelle station du tram A Fontaine-La Poya (coût : 3 M€) ; le choix des cabines (cabines 10 places sans chauffage ni climatisation, sans vitrage au sol, ou cabines 15 places, et/ou cabines au design spécifique) ; le choix des pylônes (54 pylônes standards ou 54 pylônes au design spécifique, avec un surcoût d'investissement plus moins cher en fonctionnement).

Le tracé de Métrocâble, en service (2021) et de 8 500 par jour à horizon 2030, quand les projets allongés de 90 secondes. Cette hypothèse ne serait retenue que si le surcoût était pris en charge de la cadre de la commercialisation de centre Zarc. Autres hypothèses soumises à la concertation : la création d'une nouvelle station du tram A Fontaine-La Poya (coût : 3 M€) ; le choix des cabines (cabines 10 places sans chauffage ni climatisation, sans vitrage au sol, ou cabines 15 places, et/ou cabines au design spécifique) ; le choix des pylônes (54 pylônes standards ou 54 pylônes au design spécifique, avec un surcoût d'investissement plus moins cher en fonctionnement).

Dauphiné libéré du 15 octobre 2015.

VIF Deux blessés lors d'une tentative d'immolation P. 4

ISÈRE Pourquoi ils sont tous fous de loto P. 5

ROUMANIE Explosion dans une discothèque à Bucarest : au moins 26 morts et 145 blessés

Pour un contrôle technique toujours moins cher cliquez sur **cta38.fr**

LE TRINITY - GONCELIN - LE VERS LA ROCLETTE - LA TRONCHE - CR

le dauphiné libéré

0,10€ | SAMEDI 31 OCTOBRE 2015 | N° 30

AGGLO GRENOBLOISE LE PROJET EST SOUMIS À LA CONCERTATION

Pour ou contre le Métrocâble ?



La Métropole grenobloise envisage la réalisation d'un transport par câble reliant les deux rives de l'Isère, de Fontaine/Le Puy à la mairie de Saint-Martin-le-Vieux (notre document), en passant par Sassenage et la Presqu'île de Grenoble. Ce projet, appelé "Métrocâble", est actuellement soumis à la concertation préalable : chacun peut donc donner son avis. Si le projet aboutit, on pourrait ainsi aller en téléphérique du Vercors à la Chartreuse en 2021-2022. Document C. PARDY ET C. PÉRAL P. 2 et 3

COUPE DU MONDE DE RUGBY
Le choc final !



Une finale de rêve ! L'Australie et la Nouvelle Zélande se retrouvent cet après-midi à Twickenham pour une confrontation qui s'annonce serrée. Le vainqueur de ce duel très attendu sera le plus titré de ce monde avec trois trophées Webb Ellis à son palmarès... et entrera dans la légende.

Photo APH

GRENOBLE/RUGBY
Les supporters du FCG vont faire fort contre Toulon !

ISÈRE
Vienne: un go fast intercepté avec 300 kg de cannabis P. 33

LE CABINET Massonnat | Malagne | Dérics
LA TÉLÉVISION Tous vos programmes

Météo à Grenoble | Samedi 31 octobre 2015

Météo à Grenoble	Mardi	Mardi	Mardi	Mardi	Mardi	Mardi	Mardi
17°C	18°C	19°C	20°C	21°C	22°C	23°C	24°C

77 ans et 200€

S'abonner au journal en ligne **le dauphiné.com**
PASS 24 h | PASS hebdo | PASS mensuel | PASS annuel

POUR NOUS SUIVRE : Facebook | Twitter | Instagram

Nouvel Espace de Vente Chaussures à prix d'usine. Du 6 au 14 novembre inclus.

CONCLUSION

Retour sur la concertation préalable en quelques chiffres :

- 250 personnes présentes lors des 3 ateliers publics dont une centaine ont émis le souhait d'être tenues informées des suites données à la concertation préalable ;
- 63 contributions ont été rédigées sur les différents registres d'expression libre ou transmises par voie postale.
- 300 contributions ont été déposées en ligne
- 766 scénarios enregistrés sur l'outil de datavisualisation
- 9 retombées presse, annexées au bilan

Les points d'attention pour Grenoble Alpes Métropole

D'après les contributions recueillies dans le cadre de la concertation préalable, plusieurs points devraient faire l'objet d'une attention particulière. De façon générale, les participants à la concertation ont été très attentifs au coût du projet « Métrocâble », tant en investissement qu'en fonctionnement. En ce sens, la nécessité d'un impact neutre sur les impôts locaux a été rappelée à plusieurs reprises. Cette question financière est néanmoins liée à toutes les composantes du projet :

- L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

- De façon consensuelle, l'accessibilité du câble pour les personnes à mobilité réduite a été évoquée comme une condition sine qua non de la réalisation du projet. Quitte à augmenter le coût du projet. Cette question a largement conditionné les débats sur la capacité d'accueil des cabines.
- Un confort qui doit « donner envie »
- Pour être attractif, le Métrocâble doit être aussi confortable que le tramway, voire davantage. C'est ainsi que l'on peut synthétiser les attentes des contributeurs favorables au projet. D'après eux, ce confort devra passer par :
- la qualité de l'assise et la stabilité des cabines ;
- l'habillage des cabines permettant de réduire au maximum la peur du vide que certains usagers pourraient ressentir ;
- la climatisation des cabines ;
- l'optimisation du temps d'échange entre les modes de transport ;
- une exploitation durant les mêmes plages horaires que le tramway ;
- la vue offerte aux passagers lors de leur déplacement en câble.

L'intégration urbaine du câble

Au regard des contributions, le design des

pylônes et des cabines a suscité le débat. Ainsi, si l'esthétique a été citée comme un atout pour l'image du territoire, le coût des cabines et pylônes dits « design » a souvent été décrit comme prohibitif. Les participants ont ainsi suggéré de rechercher des moyens d'optimiser l'esthétique du câble dans des conditions budgétaires « raisonnables ».

La technologie utilisée

Bien que cette question ne faisait pas partie des points soumis à la concertation, la technologie utilisée pour le câble a fait l'objet de débats et de contributions. D'après les participants, le choix de la technologie influe sur le coût, le confort d'utilisation, les emprises des stations, etc. Pour cette raison notamment, les participants considèrent que ce sujet mérite d'être approfondi.

Le prix du ticket

De nombreuses contributions ont salué la volonté de Grenoble Alpes Métropole de proposer un ticket unique pour l'ensemble des transports en commun gérés par la Métropole. Néanmoins, deux points ont été soulignés à plusieurs reprises : d'une part la nécessité de ne pas augmenter le prix de ce ticket unique pour maintenir une offre attractive, voire la mise en œuvre progressive de la gratuité des transports en communs.

L'automatisation des stations

L'hypothèse d'une automatisation des sta-

tions a été principalement abordée par les prismes de la sécurité des usagers et de l'emploi. Ainsi, les participants qui se sont exprimés sur ce sujet ont mis en avant la nécessité de fournir aux usagers un sentiment de sécurité à toute heure. Ils ont également émis le souhait d'un équilibre entre efficacité, innovation et maintien de l'emploi.

La création d'une nouvelle station de tramway à la Poya

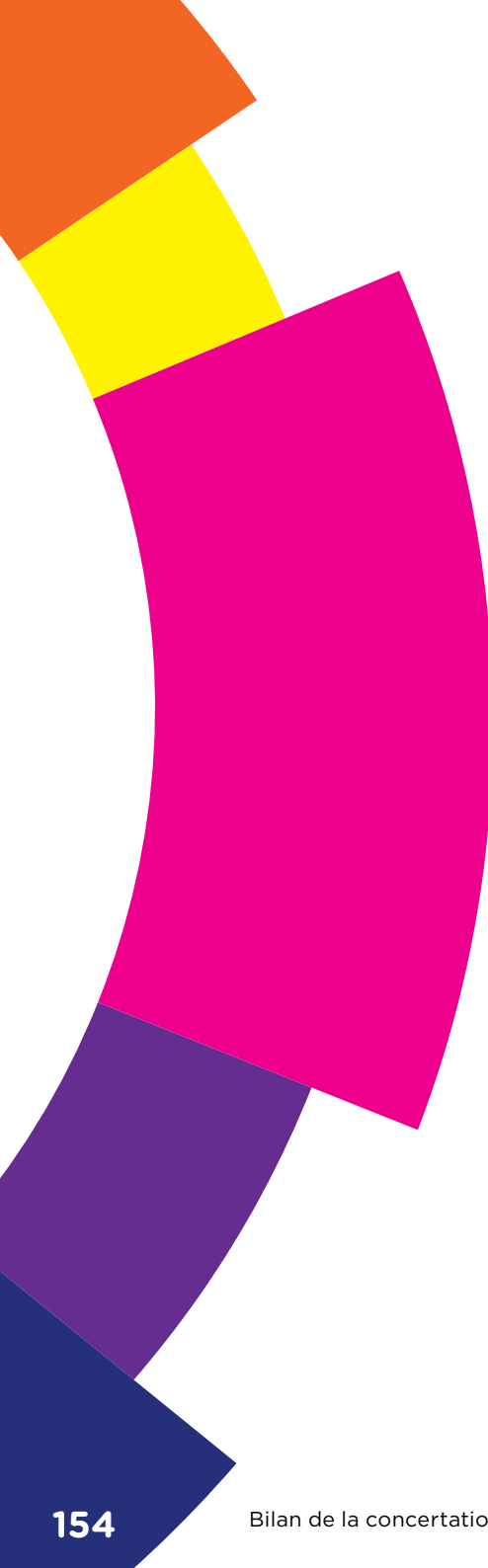
La localisation proposée du terminus du câble à la Poya a suscité des réactions, fréquemment liées au souhait exprimé d'un prolongement de la ligne A du tramway vers Sassenage. Mais dans le cas où ce terminus serait retenu, la création d'une nouvelle station de tramway plus proche du câble semble susciter l'approbation d'une majorité de participants, malgré le surcoût occasionné.

La station Sassenage-Saulée

La connexion du câble avec le projet Portes du Vercors a été globalement appréciée. Bien que de nombreuses contributions à la concertation incitent à la vigilance budgétaire, la station Saulée apparaît comme nécessaire à la plupart des participants ayant formulé un avis sur ce sujet.

Le parc d'Oxford

L'éventualité d'une station au Parc d'Oxford n'était pas directement soumise à la concertation. Cependant, au travers des



contributions, diverses voix s'élèvent pour demander à ce que cette station puisse être intégrée au tracé définitif.

Articulation avec les parkings relais

De nombreuses questions ont été posées sur l'implantation de parkings relais afin de d'attirer une partie du flux automobile vers le câble. Bien que ce sujet soit abordé de façon globale par les participants, qui demandent plus de visibilité sur l'implantation des parkings à l'avenir, elle fait l'objet de questions spécifiques à Saint-Martin-le-Vinoux (station prévue à l'Hôtel de ville), où passent de nombreux véhicules en provenance de la Chartreuse.

Le respect du code des marchés publics

En réaction à certaines images présentées dans les supports de communication, ainsi qu'aux discours politiques au sujet de projet, certaines contributions rappellent à Grenoble Alpes Métropole que le code des marchés publics interdit le favoritisme et qu'il est essentiel pour le projet que la mise en concurrence à venir se déroule dans les meilleures conditions.

Des demandes de précisions

Lors des ateliers notamment, les participants à la concertation préalable ont demandé à ce que des précisions leur soient apportées. Ils ont en effet pointé un certain nombre de manques au dispositif d'information sur le projet, qu'il nous faut lister ici, et auquel il conviendra de répondre. Il a été demandé à plusieurs reprises que ces éléments soient rendus

disponibles sur le site internet de Grenoble Alpes Métropole.

Mieux cerner le besoin auquel répond le projet « Métrocâble »

- Comment a été mesuré le besoin de transport direct et rapide entre Saint-Martin-le-Vinoux et Fontaine - La Poya, en passant par la Presqu'île ?
- Les critères établissant le niveau de priorité du projet pour Grenoble Alpes Métropole
- Pourquoi ce projet est-il considéré comme prioritaire par la Métropole, comparativement à d'autres ?
- Les impacts du projet Métrocâble
- Quel sera l'impact du projet sur les impôts locaux, dans le contexte de la baisse progressive des ressources des collectivités ?
- Quelles évolutions du réseau de bus seraient à prévoir si ce projet était mis en œuvre ?
- Quel sera plus précisément l'impact du projet sur l'environnement et sur l'espace urbain ?
- Les études réalisées en amont
- Quelles études ont été menées en amont, et par qui ?
- Quelles sont les données utilisées pour la modélisation des différents scénarios ?
- Qui sont les futurs usagers du transport par câble ? D'où viennent-ils ?
- Comment l'implantation des stations a-t-elle été définie (définition du tracé) ?
- Les chiffres présentés pour la future

fréquentation du câble, ne sont-ils pas sous-estimés ? Ils méritent, d'après les participants, d'être affinés.

- Des données sur l'infrastructure « câble »
- Quelle est la hauteur du câble au fil du tracé ? Et que dit la loi à ce sujet ?
- Les changements climatiques en cours auront ils un impact sur la fiabilité du transport par câble, aujourd'hui limitée lorsque le vent atteint 70 km/h ?
- Comment l'infrastructure câble doit-elle être entretenue, à court, moyen et long termes ?
- Quels sont les niveaux possibles d'automatisation des stations ? Quel est alors l'impact sur l'emploi et la sécurité des passagers ?
- Des éléments permettant une meilleure appréciation du coût du projet
- Combien coûte le câble par kilomètre et par voyageur (en fonctionnement et en investissement), comparativement aux autres modes de transport, et pour les différents scénarios ?
- Comment ont été calculés les chiffres permettant la comparaison du câble avec un scénario Chrono ?
- Des informations sur les autres projets de la Métropole en lien direct avec le câble
- Quelle est la cartographie et la capacité des parkings relais à l'horizon de la mise en service du câble ?
- Le projet « Portes du Vercors » sera-t-il bien mis en œuvre ? Si ce n'était pas le cas, le câble ne serait-il pas remis en

cause ?

- À quelle échéance faut-il envisager le prolongement des lignes de tram A et E ? En quoi le projet de câble est-il en cohérence avec ces prolongements à venir ?
- Quelles sont les autres projets visant au désengorgement de l'entrée Nord-Ouest de la Métropole ?

Exemple d'utilisation de l'outil de datavisualisation.



